

Distr.
LIMITED

26

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي

E/ESCWA/TRANS/1996/WG.1/11
4 December 1996
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

تقرير

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR THE ARAB STATES
14 JUL 1998
LIBRARY + DOCUMENT SECTION

اجتماع فريق خبراء حول إجراءات عبور الحدود
والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين
القاهرة، ٤-٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦

المحتويات

الصفحة

٢	.....مقدمة
٣	..... أولاً- الحضور وتنظيم الأعمال
٣	..... ألف- الحضور
٣	..... باء- انتخاب أعضاء المكتب
٣	..... جيم- تنظيم الأعمال
٤	..... ثانياً- وقائع الجلسات
١٨	..... ثالثاً- النتائج والتوصيات
١٨	..... ألف- النتائج
١٨	..... باء- التوصيات

المرفقات

٢١	..... ١- قائمة بأسماء المشاركين
٢٣	..... ٢- تنظيم الأعمال

مقدمة

- ١- في إطار برنامج عمل قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، لفترة السنتين ١٩٩٦-١٩٩٧، والذي يهدف، في جملة أمور، الى دعم التعاون لتطوير قطاع النقل على مستوى منطقة الإسكوا، عُقد اجتماع خبراء حول اجراءات عبور الحدود والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين خلال الفترة من ٤ الى ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ في القاهرة، بجمهورية مصر العربية.
- ٢- وكانت الغاية من الاجتماع هي التشاور حول سبل الوصول الى رؤية واضحة للاجراءات المتوفرة واقتراح الوسائل الكفيلة بتسهيل هذه الاجراءات وتحديثها في ضوء الامكانيات التي يتيحها التقدم التكنولوجي مع مراعاة متطلبات التوحيد والتوافق بين الجهات المعنية.
- ٣- وناقش الاجتماع المواضيع المتعلقة بالعبور وخدمات مراكز الحدود، كما بحث الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تنظم حركة العبور وانعكاسات الاجراءات والخدمات على عبور البضائع والمسافرين.
- ٤- كما تضمن الاجتماع مناقشة تبسيط اجراءات العبور وتوحيد الوثائق الخاصة بالنقل، وكذلك بحث امكانية استخدام شبكات المعلومات الحديثة في هذا المجال، بما في ذلك التبادل الالكتروني لوثائق النقل ونظام الأمم المتحدة الالكتروني لتبادل البيانات في مجال الادارة والتجارة والنقل.
- ٥- وفي إطار الأهداف الوارد ذكرها أعلاه، دارت المناقشات والمداولات التي يأتي موجزها في فقرات التقرير التالية ويتبع ذلك التوصيات التي اقترحتها فريق الخبراء حول اجراءات عبور البضائع والمسافرين والاتفاقيات التي تنظم هذه الاجراءات في منطقة غربي آسيا.

أولاً- الحضور وتنظيم الأعمال

ألف- الحضور

٦- وجهت الدعوة الى خبراء من الدول الأعضاء في الإسكوا بصفتهم الرسمية كمسؤولين على أعلى المستويات في قطاع النقل لتقديم المشورة الى الامانة التنفيذية للإسكوا. وقد حضر الاجتماع ممثلون عن الدول الأعضاء التالية: المملكة العربية السعودية، ودولة فلسطين، ودولة قطر، ودولة الكويت، وجمهورية مصر العربية.

٧- كما حضر الاجتماع خبراء مختارون ممثلون عن المنظمات الإقليمية والاتحادات المتخصصة هم: السيد جمال سليمان، رئيس قسم النقل والاتصالات؛ والسيد معتصم رشيد سليمان، مدير ادارة في الامانة العامة لجامعة الدول العربية؛ والسيد سفيان المحيسن، المدير التنفيذي في نقابة وكلاء الملاحة البحرية الاردنية؛ والسيد ياسين الكايد، نائب مدير شركة القدس للتأمين في الاردن بصفته مستشارا للإسكوا؛ والسيد محمد عبد الجليل، عميد كلية النقل البحري في الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الاسكندرية، جمهورية مصر العربية بصفته مستشارا للإسكوا؛ والسيد محمد أبو عساف، مدير عام الشركة الموحدة لتنظيم النقل البري في الاردن؛ والسيد نبيل الخطيب، عضو مجلس الادارة في الشركة الموحدة لتنظيم النقل البري في الاردن؛ والسيد عبد القادر لاشين والسيد علي المعزاوي خبيرا النقل من جمهورية مصر العربية؛ والسيد ناجي المشهداني، نائب مدير عام شركة النقل البري العراقية-الاردنية، والسيد أنور خليل بصفته مستشارا للإسكوا.

باء- انتخاب أعضاء المكتب

٨- انتخب الحاضرون السيد عبد القادر لاشين خبير النقل من جمهورية مصر العربية رئيساً للجلستين الاولى والثانية، والسيد ياسين الكايد، مستشار الإسكوا، رئيساً للجلستين الثالثة والرابعة، والسيد أحمد عيسوي صالح، مستشار وزير النقل في جمهورية مصر العربية، رئيساً للجلسة الخامسة. وأعيد انتخاب السيد عبد القادر لاشين رئيساً للجلسة السادسة، والسيد محمد فهاد الدويهيس، رئيس مكتب تطوير الأنظمة والخدمات في الادارة العامة للجمارك في دولة الكويت، رئيساً للجلسة الختامية. وتولت الامانة التنفيذية للإسكوا أعمال المقرر.

جيم- تنظيم الأعمال

٩- أقر الاجتماع في جلسته الافتتاحية تنظيم الأعمال كما هو مبين في المرفق الثاني من هذا التقرير.

ثانياً- وقائع الجلسات

١٠- نيابة عن الأمين التنفيذي للإسكوا رحب السيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية، بالحاضرين مشيراً إلى أن الدور الأساسي للإسكوا يتمثل في دعم المساعي الرامية إلى إعمار المنطقة وحرار التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتدعيم العلاقات الاقتصادية بين الدول الأعضاء، وذلك من خلال تنفيذ مجموعة برامج تهدف إلى تعزيز التنمية من خلال التعاون والتكامل على المستويين الإقليمي وشبه الإقليمي، وبناء القدرات الذاتية، وتدعيم التعاون الفني والاقتصادي بين هذه الدول الأعضاء.

١١- وأشار إلى أن الإسكوا، من أجل بلوغ أهداف برامجها، تقوم بتنفيذ ودعم مشاريع البحوث والدراسات وخطط العمل المعنية بمشاكل التنمية، وتوفير الخدمات والوثائق اللازمة للجنة وهيئاتها الفرعية، وتنظيم اجتماعات أفرقة الخبراء والاجتماعات الحكومية والحلقات الدراسية والتدريبية والمؤتمرات. وأضاف قائلاً إن الإسكوا تقدم المساعدة الفنية والخدمات الاستشارية إلى الدول الأعضاء، عند الطلب، وتساهم في تخطيط وتنظيم برامج التعاون الفني.

١٢- كما أشار إلى أن التكامل الاقتصادي يمثل أحد الأهداف الأساسية لمنطقة الإسكوا باعتباره الوسيلة الوحيدة لتحقيق تنمية مطردة ومتواصلة في المنطقة باستخدام مواردها الذاتية وتقليل اعتمادها على العالم الخارجي نظراً لما ينطوي عليه هذا الاعتماد من مخاطر التبعية والتخلف.

١٣- وبين أن التكامل الإقليمي يقوم على الميزات النسبية للأطراف المعنية، ويتجسد في النهاية في شكل تبادل تجاري وانتقال السلع والأفراد عبر الحدود فضلاً عن رؤوس الأموال والمعلومات لخدمة أسواق معينة مشيراً إلى أن قطاع النقل يُعنى بحركة السلع والأفراد بينما يُعنى قطاع الاتصالات بحركة المعلومات واتمام الصفقات بين أطراف التبادل التجاري. وذكر أن هناك بُعدين رئيسيين لأي شكل من أشكال التكامل: الأول هو البنية التحتية المادية لشبكة النقل والاتصالات التي يجب أن تتحدد ملامحها وفق البناء الفوقي الذي سوف تخدمه في النهاية، والثاني هو بعد غير مادي يتمثل في الجوانب التشريعية والمؤسسية والإدارية والإقليمية التي تتم من خلالها هذه الصفقات، وكلا البعدين هما وجهان لعملة واحدة.

١٤- وأوضح أن الأمم المتحدة قامت في إطار جهودها الرامية إلى تبسيط التجارة الدولية بوضع نظام للتبادل الإلكتروني للبيانات يدعى نظام الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (UNEDIFACT). ويهدف هذا النظام إلى تسهيل التعامل فيما بين أطراف التبادل التجاري عن طريق تنميط الرسائل وفق مواصفات دولية لا تعتمد على لغة بعينها، وذلك من أجل اتمام المعاملات بين أطراف التبادل التجاري بدون وثائق ورقية ولكن بصورة قانونية صحيحة ومن ثم تسريع عمليات التخليص على البضائع في الموانئ وعبر الحدود وتخفيض المدة التي تستغرقها عملية نقل البضائع مع ما يصاحب ذلك من خفض النفقات، ومن شأن ذلك أن يعطي دفعة هائلة لاستخدام الحاويات في أعمال النقل بصورة عامة والنقل متعدد الوسائط بصورة خاصة.

١٥- وذكر أن الإسكوا قد بدأت منذ عام ١٩٨٤ بالاهتمام بالجوانب العديدة لإجراءات العبور التي تشكل عنصراً هاماً في تنمية التجارة بين بلدان المنطقة وبين هذه الأخيرة ودول العالم الأخرى. وتنظيم هذا الاجتماع يركز على الاقتناع بأهمية إعادة النظر في الأساليب المتبعة في تنظيم عبور الحدود وفي الاتفاقيات التي تحكم هذه الإجراءات والآثار الإيجابية والسلبية على التجارة في المنطقة.

١٦- ثم ألقى السيد فؤاد عبد العزيز خليل، رئيس الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، نيابة عن معالي المهندس سليمان متولي سليمان، وزير النقل والاتصالات في جمهورية مصر العربية، كلمة رحب فيها بالمشاركين مشيراً إلى أن مبادرة الإسكوا بعقد هذا الاجتماع جاءت في الوقت المناسب لمواكبة سرعة نمو الطلب على النقل الذي

تؤكد مؤشرات أنه سوف يزدهر في المستقبل القريب خاصة بعد التحولات السياسية والاقتصادية التي شهدتها البيئة الدولية وأدت إلى ظهور نظام عالمي جديد يتجه نحو الحرية والتكتل والاندماج ونبذ عوامل الفرقة والصراع.

١٧- وأضاف قائلاً إن الوطن العربي قد تنبه مبكراً إلى أهمية هذه الاتجاهات وتجلّى ذلك في إنشاء مجالس التعاون العربية تحقيقاً للمساعي الهادفة إلى دعم التعاون الاقتصادي ورفع القيود عن التبادل التجاري فيما بين البلدان العربية وذلك تطبيقاً لنصوص ميثاق جامعة الدول العربية ونصوص اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي، مشيراً إلى أن تلك الجهود قد توجت بعقد العديد من الاتفاقيات أهمها اتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت بين الدول العربية واتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية.

١٨- كما أشار إلى أن جميع بلدان الوطن العربي بصفة عامة وبلدان الإسكوا بصفة خاصة قد استشعرت أهمية موقعها الاستراتيجي باعتبارها المعبر بين أوروبا وأمريكا ودول آسيا وأفريقيا وحققت إنجازات مشهودة في مجال البنية الأساسية من طرق وكباري وسكك حديدية وموانئ ومطارات للربط فيما بينها ولربطها بالدول المجاورة في آسيا وأفريقيا ودول أوروبا وأمريكا وذلك من خلال محاور الربط الإقليمية والدولية لمنطقة الإسكوا.

١٩- وأشار كذلك إلى أنه إلى جانب تطوير الموانئ وزيادة طاقتها ورفع كفاءتها تم تأمين سلامة الملاحة الدولية في المياه الإقليمية بالبحرين الأبيض والاحمر وخليج العقبة كما تم تزويد الموانئ بالتجهيزات اللازمة لاستقبال الحاويات ومناولتها. وأشار إلى أنه يجري ادخال نظام مراقبة الملاحة بالأقمار الصناعية وربط الموانئ البحرية الواقعة على البحرين الأبيض والاحمر بشبكة النقل عبر نهر النيل، إضافة إلى قطاع النقل الجوي.

٢٠- وأكد أنه يتعين على دول منطقة الإسكوا أن تستعد لمواجهة كثافة حركة النقل المتوقعة وذلك لأسباب عديدة منها احتلال الدول العربية الداخلة في منطقة الإسكوا موقعا استراتيجيا فريدا بين دول العالم مما يجعلها معبرا أساسيا لحركة النقل المستقبلية للبضائع والمسافرين، وكذلك توافر الكثير من مناطق الجذب السياحي سواء في ذلك السياحة الدينية أو التاريخية أو العلاجية أو الرياضية بالإضافة إلى سياحة المؤتمرات.

٢١- كما ركز على ضرورة تحديث أساليب تطبيق قواعد وإجراءات العبور بما يناسب سرعة إيقاع الحياة العصرية عن طريق تقليل الوقت والجهد اللازمين لاتمام الفحوص والمراجعات المقررة في النظم المعمول بها في مواقع الشحن والتفريغ لأغراض التخليص الجمركي والإفراج الصحي والأمني عند المنافذ الحدودية، ومن شأن ذلك تحقيق وفورات اقتصادية بالنسبة لدول منطقة الإسكوا وكذلك التجارة الدولية العابرة في المنطقة.

٢٢- واختتم كلمته مؤكداً على ضرورة استثمار ما تم إنشاؤه من بنى أساسية وعلى ضرورة وضع آليات قانونية وإجرائية لضمان سرعة النقل وتأمينه وضمان سهولة ومرونة الإجراءات الجمركية والصحية والأمنية مما سيكون له آثار إيجابية عديدة.

٢٣- وقدم السيد سليمان عباس، القائم بأعمال قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية، ورقة عمل عن الملامح العامة لعمليات العبور، وأشار إلى أن إجراءات عبور البضائع في محطات الجمارك الحدودية تعتبر أحد أهم المؤثرات على التجارة الخارجية بين دول العالم. وأشار إلى أن الإجراءات الحدودية بأنواعها ليست كما زائداً وإنما هي أمور استوجبها عناصر اقتصادية وأمنية وسياسية وليس هناك دولة لا تجعل هذه الإجراءات أحد هموم الدولة وتفرد لها قوانين وأسس تستند عليها في تصريف الأمور المتعلقة بمنافذ الدولة الجغرافية.

٢٤- وذكر أنه تبعاً لما أستجد من تطور في تنظيم المجتمعات البشرية إلى دول ذات سيادة على حدودها الجغرافية أصبحت الاتفاقيات أمراً بالغ الأهمية في تحديد سبل التعاون وتفادي الاحتكاك ولضمان التبادل التجاري والتواصل الاجتماعي.

٢٥- وأشار الى ان الدول أوكلت أمر الاشراف على الاتفاقيات المتعددة الاطراف الى عصابة الامم بصفتها المنظمة الدولية التي تشمل أكبر عدد من دول العالم ذات السيادة. وورثت هيئة الأمم المتحدة هذا الدور عن عصابة الامم منذ قيامها والتزمت بمباشرة دور الراعي للاتفاقيات التي سبقت قيامها. والى جانب الدور الذي إطلعت به عصابة الأمم وبعدها هيئة الامم المتحدة كان هناك عدد قليل من الاتفاقيات التي وضعت تحت رعاية تجمعات اقليمية وأخرى شبه اقليمية اتبعت في معظم الاحيان الأسلوب الذي تنتهجه المنظمة الدولية في رعاية الاتفاقيات.

٢٦- وتطرق الى تعدد الاتفاقيات والجهات المشرفة وقال إن 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.

٢٧- وذكر أن 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 للتوقف الكامل. وفي أحيان كثيرة يتم إيقاف كافة الاجراءات الحدودية بسبب مواقف سياسية معينة وفي أحيان كثيرة يتم تشديد الاجراءات الحدودية على الرغم من بنود الاتفاقيات التي تدعو الى تيسير الاجراءات.

٢٨- وأشار الى ان دول منطقة الإسكوا ترتبط ببعضها بعدد كبير من الاتفاقيات الثنائية وان دول هذه المنطقة هي أكثر الدول العربية مشاركة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية. وكمثال لذلك ذكر أن دول منطقة الإسكوا هي الأكثر مشاركة في الاتفاقية الإقليمية العربية حيث أنه من مجموع ٢١ دولة وقعت على الاتفاقية عام ١٩٧٧ لم تكمل اجراءات التصديق من خارج منطقة الإسكوا سوى دولة واحدة في حين أكملت معظم الدول الأعضاء في الإسكوا اجراءات التصديق. وذكر أن من بين اسباب اهتمام دول الإسكوا بالاتفاقيات هو أن البنى الأساسية لهذه الدول في مجال النقل البري أكثر تطورا من باقي المنطقة العربية. ومن ناحية أخرى لاحظ أن التبادل التجاري بين دول منطقة الإسكوا وحركة المسافرين على الطرق البرية بين هذه الدول أكثر كثافة مما هو عليه الحال في المنطقة العربية في أفريقيا.

٢٩- وتعرض بالحديث لعدد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية في منطقة الإسكوا وذكر أن اتفاقية التير من أكثر الاتفاقيات الدولية انتشارا في العالم. وعلى الرغم من عدم مشاركة معظم الدول العربية كأطراف متعاقدة الا أن اتفاقية النقل البري الدولي المعروفة باتفاقية التير وكارنيه التير شيء معروف لدى العاملين بالنقاط الحدودية وعلامة التير على الشاحنات من العلامات المعروفة لديهم. كما أشار الى اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية واتفاقية العبور بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

٣٠- وأشار الى انه على الرغم من عدم اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط من جانب دول العالم الا أن نظام النقل تعتمد عليه معظم الدول ويعمل به سواء عن طريق قواعد خاصة أو عن طريق مجموعة اتفاقيات أخرى من بينها اتفاقية التير التي أقرت كارنيه تير خاصا للنقل المتعدد الوسائط.

٣١- كما أشار الى ان الصلة بين الشركاء التجاريين هي أكبر الدوافع للدخول في اتفاقية تنظم أي من جوانب هذه المشاركة ولعل النقل من أهم هذه الجوانب. وذكر أن الصلات التجارية بين أوروبا ومنطقة الإسكوا وبين أوروبا ومناطق أخرى في الشرق الأوسط هي صلات قوية، وأن اتفاقية التير تغطي دولا أوروبية وأن الشاحنات التي تحمل علامتها (TIR) تسير في مناطق الشركاء التجاريين بمنطقة الإسكوا كما أن هناك بعض الدول تعتمد كارنيه التير دون أن تكون طرفا متعاقدا في الاتفاقية مما يضيء على هذه الاتفاقية صفة العالمية.

٣٢- وذكر ان هناك بالإضافة الى الجوانب الجمركية والأمنية جوانب أخرى تتلخص في بيئة العمل وأسلوب العمل ونوعية العاملين والامكانيات الفنية المتوفرة في مراكز الحدود البرية. فبيئة العمل في كثير من مراكز الحدود تعتبر جزءاً من البيئة الصحراوية القاسية وليس الموظف على الحدود أحسن حالاً من المسافر فالمكاتب ليست مهينة بطريقة جيدة وفي الغالب ليست بالنظافة أو مظهر الديوان الحكومي المناسب. أما أسلوب العمل فليس أحسن حالاً من البيئة التي يدور فيها العمل. إذ لا مبرر لكل الاوراق التي يتعين على صاحب السيارة مثلاً ملؤها ولا لكل المراجعات التي ينبغي عليه القيام بها.

٣٣- وأشار الى أن هناك حاجة الى اجراء مراجعة شاملة لكل جوانب العمل في مراكز الحدود، إذ ينبغي اعادة تنظيمها داخليا لتقليل المسافات التي يقطعها المسافر بين موظف وآخر، وتخفيض عدد العمليات اللازمة لانجاز كل معاملة، واستخدام الحاسوب بصورة متكاملة ليحل محل الدفاتر الكبيرة الحجم، كما ينبغي ايلاء المسافرين نفس القدر من الاهتمام الذي يحظون به في المطارات أو خارج المنطقة، والاهتمام بالتدريب واعادة التدريب على وسائل الادارة الحديثة.

٣٤- وذكر ان من بين العوامل التي تؤثر على العبور اتفاقية الغات باعتبارها واحدة من أهم الاتفاقيات التي تؤثر على مجمل العلاقات الاقتصادية والتجارية والصناعية بين دول العالم، وانشاء منظمة التجارة العالمية. كما أشار الى ان التطورات الدولية لا بد أن تؤخذ في الاعتبار عند الحديث عن العبور فالقيود التجارية التي تفرض أو ترفع تؤثر بصورة مباشرة على الاجراءات التي تضعها الدول لعبور حدودها.

٣٥- واختتم حديثه داعياً الى الاهتمام بما يدور على الساحة الإقليمية من أمور لها تأثيرها على دول المنطقة بصفة عامة وعلى حركة التجارة والعبور بصفة خاصة.

٣٦- وأبدى الاجتماع اهتماماً بالتكلفة العالية للنقل بين الدول النامية مقارنة مع تكلفتها بين الدول المتقدمة مما يستدعي ايلاء اهتمام أكبر لعمليات العبور لكونها تشكل جزءاً هاماً من التكلفة الكلية للنقل.

٣٧- كما نوقشت المسائل المتعلقة بالمراكز الحدودية من حيث التنظيم المعماري وسلاسة الاجراءات الحدودية في ظل الظروف البيئية القاسية التي يعيشها الموظفون في تلك المراكز، وأشار الخبراء الى أهمية اعادة تنظيم مراكز الحدود وتدريب الموظفين لتحسين معاملة المسافرين أياً كانت الظروف التي تمر بها العلاقات بين الدول.

٣٨- وأبدى الاجتماع اهتماماً بالتوصيات الواردة في الورقة المقدمة ووافق على أن تدرج ضمن توصيات اجتماع الخبراء.

٣٩- وقدم السيد ياسين الكايد، بصفته مستشاراً للإسكوا، ورقة عمل حول العبور العربي وأشار الى أن الحدود المفتوحة والمعابر السلسة وحركة انتقال الاشخاص والبضائع هي معالم العصر الحالي في الدول المتقدمة ذاكراً أنه بعد توقيع اتفاقية التجارة الدولية لم يعد بإمكان أي دولة أن تفرض أية قيود على حركة مرور الاشخاص والبضائع.

٤٠- كما تحدث عن موضوع مرور وسائل النقل والبضائع من خلال المعابر الاردنية والقوانين التي تحكمها مشيراً الى أن قانون الجمارك الاردني رقم ١٦ لسنة ١٩٨٣ مأخوذ أساساً من القانون الجمركي الموحد الذي وضعه مجلس الوحدة الاقتصادية العربية.

٤١- كما أشار الى أنه علاوة على ما ورد في قانون الجمارك الاردني، فإن هناك اتفاقيات اقليمية وثنائية يلتزم بها الاردن كاتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية والاتفاقيات الثنائية المعقودة بين الاردن وكل

من الجمهورية العربية السورية والعراق والمملكة العربية السعودية ولبنان، تحكم حركة عبور البضائع ووسائط النقل عبر المعابر الاردنية الى تلك الدول.

٤٢- كما أشار الى المشاكل التي تعيق حركة المرور بين الدول العربية موضحاً أن وسائط النقل تضطر للوقوف ساعات طويلة في المراكز الجمركية وان هذه المعابر لا تستخدم كوسيلة لنقل البضائع والأشخاص فقط بل إنها تستخدم في بعض الأحيان كوسيلة للتعبير عن العلاقة السياسية بين البلدان العربية، مشيراً الى أن بعض الدول العربية لا تنقيد بنصوص الاتفاقيات الإقليمية المعقودة في ظل جامعة الدول العربية أو الاتفاقيات الثنائية التي تنظم حركة مرور وسائط النقل والبضائع والأشخاص.

٤٣- وأشار الى وجود سبب جوهري يؤدي الى إطالة مدة العبور من بلد عربي الى آخر أو عبر بلاد عربية، ألا وهو تكرار توقف واسطة النقل في مراكز حدودية متجاورة للقيام بنفس الاجراءات تقريبا، أي تسجيل الدخول والخروج والاجراءات الجمركية المتعلقة بالبضائع.

٤٤- كما أشار الى أن تسهيل اجراءات العبور أمام حركة الترانزيت العربية وتيسير حركة العبور يستلزم اتخاذ بعض التدابير منها تفعيل البند ٥ من المادة السادسة من اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية التي تشير بوضوح الى ضرورة فصل السياسة عن النواحي الاقتصادية وعبور الحدود، كما أن توحيد مراكز العبور المتجاورة يوفر الكثير من الوقت والجهد في عملية العبور.

٤٥- وخلال مناقشة الورقة طُرح سؤال حول السبب وراء طول المدة التي يستغرقها انجاز المعاملات في مراكز الحدود البرية بالمقارنة مع السرعة التي تتم بها المعاملات في المطارات. وقد عزيت الاسباب الرئيسية في ذلك الى سهولة الاجراءات في المطارات وعدم اضطرار المسافرين للقيام بعدة اجراءات في آن واحد بينما الاجراءات الواجب اتباعها في مراكز الحدود البرية تكون في العادة معقدة وغير واضحة اضافة الى أن استخدام النظام الالكتروني لتبادل المعلومات في المطارات يساعد كثيرا في سرعة انجاز معاملات العبور.

٤٦- وعزا البعض انسياب حركة المسافرين في المطارات الى كون ظروف العمل في المطارات هي أفضل بكثير من ظروف العمل في المراكز البرية التي غالبا ما تكون بعيدة عن المدن وأماكن الاستيطان مما يخلق أجواء نفسية غير مريحة سواء بالنسبة للمسافرين أو العاملين في المراكز الحدودية.

٤٧- واستعرض الخبراء الصعوبات التي يلاقيها المسافرون عند عبور الحدود بما في ذلك طول الانتظار بدون مبرر واضح سواء كان ذلك في المطارات أو في المراكز الحدودية البرية والذي يكون مرتبطاً أحياناً بالعلاقات بين الدول، وأشاروا الى ضرورة الحيلولة دون تأثير العلاقات السياسية على اجراءات عبور المسافرين في المراكز الحدودية.

٤٨- وأعرب المشاركون عن اعتقادهم أن إنشاء مؤسسة تأمين مشتركة من شأنه أن يساعد على تخفيض مدة عبور الشاحنات للحدود البرية.

٤٩- كما توقع الخبراء أن تواجه الدول العربية مستقبلاً عصبياً ومنافسة حادة عقب توقيع اتفاقية الغات وأنه اذا لم تتخذ التدابير الكفيلة باختصار المدة الطويلة التي تستغرقها الاجراءات الحدودية والتي تنعكس سلباً على كلفة النقل فان نصيب شركات النقل في المنطقة من التجارة في المنطقة سوف يتضاءل وتحل مكانها شركات النقل الدولية.

٥٠- وقدم السيد ناجي المشهداني، نائب مدير عام شركة النقل البري العراقية-الاردنية، ورقة عمل حول اجراءات الحدود لعبور البضائع موضحاً أن شركة النقل البري العراقية-الأردنية تأسست في أيار/مايو ١٩٨٠ في اطار التعاون

المشترك واستنادا الى اتفاقية التعاون الاقتصادي والفني بين حكومة المملكة الاردنية الهاشمية وبين حكومة جمهورية العراق، وتجسيدا لتحقيق العمل الاقتصادي المشترك، واقتناعاً بدور المشروعات العربية المشتركة في تحقيق التنمية الاقتصادية واستكمال مقومات التكامل الاقتصادي العربي. وقد تأسست الشركة برأس مال قدره ٢٥ مليون دولار دفع مناصفة من قبل الدولتين، وفي عام ١٩٨٢ تم رفع رأسمال الشركة الى ٥٠ مليون دولار، ورأس المال مدفوع بالكامل.

٥١- وأشار الى أن من واجبات الشركة القيام بجميع عمليات النقل البري للبضائع والمسافرين وأعمال الوكالات البحرية والتخليص التي تشمل النقل داخل كل من الاردن والعراق، والنقل من الاردن الى العراق وبالعكس وكذلك النقل من كل من الاردن والعراق الى الدول العربية المجاورة.

٥٢- وذكر أن الشركة قد نقلت منذ تأسيسها ما يزيد عن ١١ مليون طن من البضائع على خط الاردن والعراق، اضافة الى ٢ مليون طن من مشتقات النفط من العراق الى الاردن، كما قامت بنقل ٨٠٠ الف طن من المواد التموينية من العقبة الى مراكز التموين الموزعة داخل المملكة.

٥٣- وبيّن أن من أهم انجازات الشركة سعيها الدائم لتحقيق التكامل الاقتصادي بين القطرين الشقيقين، وذلك بالمساهمة في نقل ما يرد من مستلزمات الى العراق، ونقل احتياجات الاردن النفطية، والمحافظة على العمالة، علماً بأن عدد العاملين في الشركة يبلغ حوالي ٧٠٠ موظف وسائق، وتخطط الشركة لزيادة اسطولها وتطويره ليصبح على درجة عالية من الكفاءة والقدرة على المنافسة.

٥٤- كما أشار الى أن أهم العقبات التي تعترض عبور البضائع في مراكز الحدود هي الحواجز الحدودية والاجراءات الامنية المتبعة، وكذلك اختلاف الاجراءات الجمركية بين الاقطار العربية، وعدم وجود اتفاقيات لتنظيم وتسهيل عمليات نقل البضائع، وعدم وجود بنك عربي للمعلومات المتعلقة بنشاط النقل، وعدم اكتمال شبكة الطرق الدولية بين الدول العربية.

٥٥- وبين أن توحيد المستندات الخاصة بالحمولات يساعد كثيراً على عدم توقف وسائل النقل في مراكز الحدود لمدة طويلة.

٥٦- وأشار الى ضرورة قيام الدول بتجديد أساطيلها البرية، حيث أن القوانين تمنع دخول بعض الشاحنات القديمة لأسباب تتعلق بالبيئة والحمولة والسرعة، وكذلك الى ضرورة ايجاد وسائل اتصال مع الناقلين لتسهيل عملهم خاصة لدى حدوث أعطال في الشاحنات، وانشاء مراكز خدمات وتسهيلات للنقل على الطرق الدولية.

٥٧- ونوقشت كيفية تفعيل دور الشركات العربية العاملة في قطاع النقل البري وكذلك امكانية انشاء شركة عربية موحدة للنقل البري.

٥٨- وقدم السيد بسام العناني، مسؤول للشؤون الاقتصادية بالإسكوا، ورقة عن مواصفات الشاحنات ومشاكل العبور مشيراً الى ان هذه الورقة تهدف الى التعرض للاحمال المحورية والاجمالية المتبعة في دول المنطقة وأثر اختلافها على تيسير حركة الانتقال.

٥٩- وأشار الى أن تباين مواصفات الطرق فيما يتعلق بتصنيفها والمواصفات الفنية المتبعة له تأثير لا يمكن تجاهله، كما بين أن هناك اختلافات كبيرة في الحمولات المحورية بين دول منطقة الإسكوا.

٦٠- وأشار كذلك الى أن أبعاد المركبات تمثل جزءاً هاماً من عملية النقل مؤكداً على أهمية دراسة أثر ابعاد الشاحنات على تيسير حركة العبور بين البلدان في المنطقة خاصة وان هنالك تشريعات متباينة قد تعيق أو تمنع عبور بعض الشاحنات التي لها أبعاد تزيد عن تلك التي تسمح بها الدولة التي يرغب اصحاب الشاحنات في دخول أراضيها.

٦١- كما تحدث عن تأثير الأبعاد القياسية الجديدة المقترحة للحاويات والتي ناقشتها المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس مشيراً الى أن تطبيق هذه الأبعاد يمكن أن يكون له آثار سلبية على كلفة النقل، وقد يؤدي الى زيادة كبيرة في كلفة النقل والى تأخير في استلام البضائع، مما يستلزم إعادة النظر في المواصفات المتبعة في انشاء البنية التحتية لقطاع النقل لمواجهة التوسع المستقبلي في استخدام الحاويات ذات الأبعاد غير القياسية.

٦٢- كما تحدث عن الدفتر العربي الموحد مشيراً الى الأغراض المقترحة لاستعماله والتي تشمل الاستخدام الخاص بغرض السياحة ونقل الركاب والبضائع.

٦٣- كما أشار الى العقبات التي تعيق اصدار الدفتر العربي الموحد ومنها اعتماد الجهة المصدرة للدفتر وتحديث المعلومات وتضارب قوانين الدول مع شروط الدفتر. وذكر أنه من المهم بمكان أن يصدر الدفتر العربي الموحد بطريقة يسهل التعامل معها وان يكون بمواصفات فنية بحيث يصعب تزويره.

٦٤- أوضح الخبراء أن هنالك عوائق كثيرة تحول دون تطبيق الغرامات المتعلقة بالاحمال والاوزان المخالفة، وذلك بسبب عدم توفر الاجهزة المناسبة وكذلك لوجود عوائق ادارية تتمثل في تعدد الجهات التي لها صلة بهذا الموضوع مثل دوائر الأمن ووزارات النقل وادارات الجمارك وغيرها.

٦٥- وجرى استعراض ما وضعته الإسكوا من استبيانات للدول الأعضاء في الإسكوا حول الاوزان المحورية والاجراءات المتبعة، وتم التأكيد على ضرورة قيام الإسكوا باعداد دراسة حول أفضل السياسات التي يمكن للدول الأعضاء اتباعها من حيث أنواع الموازين واماكن تواجدها وطرق ادارتها.

٦٦- واستعرض الاجتماع الصعوبات التي حالت دون مصادقة العدد المطلوب من الدول على دفتر المرور العربي الموحد إذ صادقت عليه حتى الآن ثلاث دول من أصل سبع. ودعى الاجتماع جامعة الدول العربية الى متابعة هذا الموضوع مع الدول التي لم تصادق بعد على الدفتر من أجل أن يصبح هذا الدفتر نافذ المفعول.

٦٧- وقدم السيد محمد فهاد الدويهي، رئيس مكتب تطوير الأنظمة والخدمات في الادارة العامة للجمارك الكويتية، ورقة عمل حول الجهود التي تبذلها ادارات الجمارك بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية من أجل تسهيل اجراءات عبور البضائع والمسافرين في ظل الاتفاقية الاقتصادية الموحدة، مشيراً الى أن أجهزة الجمارك بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية تتعاون تعاوناً جيداً في مختلف المجالات في ظل نصوص واحكام تلك الاتفاقية وقرارات لجنة التعاون المالي والاقتصادي وتوصيات مدراء الجمارك.

٦٨- كما تعرض الى النصوص الواردة في الاتفاقية الاقتصادية الموحدة التي تنظم التعاون في مجال الجمارك وبيّن أنها قد أرست الأسس الواضحة للتعاون الاقتصادي وأبرزت أهمية الجانب الجمركي في تسهيل تنقل المسافرين والبضائع بين الدول الأعضاء.

٦٩- وأوضح أنه قد اتخذت في اطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية عدد من القرارات تنظم وضع الرسوم الجمركية وحدود تحصيلها، وتعتبر هذه الاجراءات الخطوة الأولى نحو توحيد التعرفة الجمركية لدول المجلس تجاه العالم الخارجي.

٧٠- وأشار الى أنه من أجل استكمال الخطوات والجهود التي بذلت لتوحيد التعرفة الجمركية لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، فإن المجلس الأعلى التابع لمجلس التعاون قرر في دورته السادسة عشرة التي عقدت بسلطنة عمان خلال الفترة من ٤ الى ٦ كانون الاول/ديسمبر ١٩٩٥ الموافقة على عقد اجتماع مشترك بين المجلس الوزاري ولجنة التعاون المالي والاقتصادي خلال النصف الاول من عام ١٩٩٦ ليجاد حل ينسجم مع الاتفاقية الاقتصادية الموحدة وقرارات المجلس الأعلى وتتوفر فيه المرونة الكافية للحصول على الاجماع المطلوب لتوحيد التعرفة الجمركية، وقال ان الجهود لا تزال متواصلة لاستكمال الخطوات اللازمة لتوحيد التعرفة الجمركية لدول المجلس تجاه العالم الخارجي مما يسهل نقل البضائع من والى دول مجلس التعاون.

٧١- وتطرق الى القرارات المتعلقة باستيراد وتصدير واعداد تصدير البضائع ذات المنشأ الوطني والاجنبي بين دول المجلس وبيّن أنه قد اتخذت في اطار مجلس التعاون العديد من القرارات التي تساهم في تسهيل الاجراءات الجمركية المتعلقة باستيراد البضائع ذات المنشأ الوطني أو الاجنبية وتدعم حركة التجارة البينية وتشجع على التبادل التجاري بين دول مجلس التعاون.

٧٢- وأوضح أن الجمارك بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية تؤدي دوراً هاماً في تسهيل التبادل التجاري بين الدول الأعضاء في المجلس، وان ادارات الجمارك تسعى باستمرار الى تحسين مستوى الاداء وتطوير وتحديث أساليب العمل فيها بما ينسجم وما يشهده مجال الجمارك من تقدم على المستوى الدولي، وأشار الى مجموعة من القرارات المختلفة التي تم تنفيذها بين دول المجلس.

٧٣- كما أشار الى أن موضوع توحيد النماذج والسجلات كان من العوامل التي ساعدت على توحيد الاجراءات في ادارات الجمارك بدول مجلس التعاون وتم الاتفاق على عدد من النماذج التي تستعمل في الاغراض الجمركية بدول المجلس، كما شكلت لجنة فنية لهذا الغرض يؤمل أن يتم من خلالها الاتفاق على توحيد أهم النماذج والسجلات الجمركية.

٧٤- ونوه كذلك باهتمام ادارات الجمارك في دول مجلس التعاون باستخدام الوسائل الحديثة في تطوير الاداء الجمركي وسعيها للانضمام الى المنظمات الإقليمية والدولية المعنية بشؤون الجمارك للتعاون معها من أجل تحسين مستوى الأداء بالإضافة الى الوقوف على خبرات ادارات الجمارك على المستوى العالمي والمشاركة في أنشطة تلك المنظمات التي تشمل تطوير العمل الجمركي باستخدام أحدث التقنيات في المجال المستندي وشروع بعض ادارات الجمارك بدول المجلس في استخدام الكلاب البوليسية في الكشف عن المهربات وكذلك عقد اجتماعات دورية لمسؤولي الجمارك بالدول الأعضاء وتشجيع ادارات الجمارك بالدول الأعضاء على المشاركة في المؤتمرات والندوات الدولية الخاصة بالجمارك وتكثيف الجهود لمكافحة التهريب والغش التجاري.

٧٥- وأوضح أن ادارات الجمارك بدول مجلس التعاون قد اتخذت عددا من الخطوات من أجل ضمان الاستخدام الأمثل للموارد البشرية بما في ذلك تعيين موظفين من الجمارك للعمل بالمراكز الجمركية بالدول الأعضاء لفترات زمنية محدودة بهدف تبادل الخبرات ومشاركة موظفي الجمارك بدول المجلس في الدورات الجمركية التي تعقد في أي من الدول الأعضاء بهدف رفع كفاءة موظفي الجمارك وكذلك الاستعانة بتجارب وخبرات بعض المنظمات العالمية المتخصصة كمنظمة الجمارك العالمية.

٧٦- وأكد في كلمته على حرص دول مجلس التعاون على الانضمام الى عدد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية التي تنظم العمل الجمركي وتساعد على تحرير التجارة بين الدول، هذا اضافة الى قيام بعض دول المجلس بعقد اتفاقيات ثنائية مع بعض الدول لتبادل الاعفاءات الجمركية على السلع فيما بينها. وأشار الى أن دول المجلس قد أبرمت اتفاقية اطارية مع دول الاتحاد الاوروبي للتعاون في المجال الاقتصادي.

٧٧- وفي ختام كلمته أوصى بتذليل ما يعترض سبيل تطبيق الاتفاقيات الدولية والإقليمية المبرمة بين الدول لتيسير تنقل المسافرين والبضائع بين دول المنطقة، وزيادة التعاون الإداري والفني بين إدارات الجمارك، وزيادة تعاون إدارات الجمارك على المستوى الدولي في مكافحة التهريب والغش التجاري.

٧٨- وقام الخبراء باستعراض تجربة الكويت في مجال استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات بين الإدارات المختلفة المعنية بالأمن والجمارك في الكويت باعتبارها تجربة رائدة، كما استعرض التعاون بين إدارات الجمارك في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية واستخدام وثيقة واحدة لعبور السيارات بين المراكز الجمركية المتجاورة.

٧٩- كما استعرض الخبراء العلاقة بين اتفاقيات جامعة الدول العربية والاتفاق الذي وقعت عليه دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وتبين أنه لا يوجد هناك تعارض فيما بينها، خاصة وأن اتفاقية مجلس التعاون الخليجي قد تركت للدول الموقعة المرونة الكاملة في تعديل النصوص بما يتلاءم مع قوانينها الداخلية.

٨٠- وناقش الخبراء ما يترتب على تفرغ حمولة الشاحنات على حدود بعض الدول وما يسببه من خسائر مادية وتأخير في عبور الحدود وامكانية تطوير التفيتش الالكتروني كبديل لنقل الشحنات الى شاحنات وطنية.

٨١- ثم قدم السيد سفيان المحيسن، المدير التنفيذي لنقابة وكلاء الملاحة البحرية الاردنية، ورقة عمل حول ميناء العقبة كمحطة عبور (ترانزيت) بحرية للبضائع والمسافرين تتناول الموضوع من جانبين، الاول يتعلق بالميناء وكلاء الملاحة البحرية وعلاقتهم بموضوع الترانزيت والثاني يتعلق بموضوع الترانزيت وخصائصه والتسهيلات والغرامات والرسوم المرتبطة به.

٨٢- وأشار الى أن الاردن يقع في موقع متوسط بين الدول العربية ويمثل نقطة إتصال بين المشرق العربي والمغرب العربي، كما أن له حدودا برية مفتوحة ونقاط عبور مع كافة الدول والمناطق المحيطة به فضلا عن منفذ العقبة البحري الذي يمثل نقطة عبور هامة بالنسبة للاردن والدول المحيطة سواء لعبور البضائع أو المسافرين، وقال إن أهمية محطات العبور تزايدت مع ازدياد حركة التبادل التجاري والسياحي مع الدول المجاورة والعالم الخارجي، وتوسع نشاطها مع تطور الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه المحطات.

٨٣- كما تحدث عن أهمية ميناء العقبة كمحطة عبور وأشار كذلك الى أن ازدهار نشاط الترانزيت عبر ميناء العقبة ارتبط بالدور الهام الذي لعبه وكلاء الملاحة البحرية في استقطاب هذا النوع من البضائع للدول المجاورة، وتطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط وتسخيره لخدمة هذه الغاية وساعد في ذلك توفر اسطول نقل بري فاعل وشبكة حديثة ومتطورة من الطرق البرية الداخلية والدولية.

٨٤- كما أشار الى دور وكلاء الملاحة البحرية في استمرار النشاط في ميناء العقبة حيث أنهم أولوا عناية خاصة لمتابعة الاجراءات الادارية والتشريعات المتعلقة بالميناء والجمارك والجهات الرسمية الأخرى ذات العلاقة كالمناطق الحرة وضريبة الدخل والصحة، كما أنهم سعوا لمعالجة كل ما من شأنه أن ينعكس سلبا على استمرار انسياب السفن والبضائع من وإلى ميناء العقبة. وأشار الى أن نقابة وكلاء الملاحة البحرية تقوم بتنظيم دورات تدريبية للعنصر البشري من أجل تطويره وتحسين إنتاجيته.

٨٥- وذكر أن الجهة المسؤولة عن متابعة شؤون الترانزيت وعبور البضائع هي الجمارك الاردنية وفقا لقانون الجمارك الاردني بالإضافة الى الاتفاقيات المتعلقة بهذا الموضوع والمبرمة بين الاردن وبقية الدول. وأشار كذلك الى أنواع الترانزيت والبيانات وكذلك الى خصائص وشروط الترانزيت والمخالفات والغرامات والتسهيلات الخاصة بالترانزيت وكذلك الرسوم على بضائع الترانزيت.

٨٦- كما تحدث عن بعض معوقات الترانزيت مشيراً الى فقدان الثقة بين السلطة الجمركية والمستوردين أو المصدريين، وعدم استكمال مراكز انطلاق البضائع لاجراءاتها بالشكل السليم من حيث المعاينة وتدقيق الوثائق المؤيدة لمضمون البيان، وعدم امكانية استرداد الحاويات الفارغة من بلد المقصد لبلد الترانزيت، وكذلك عدم انجاز محضر استلام وتسليم البضائع المفرغة من السفن في ميناء بلد الترانزيت بشكل سريع.

٨٧- واستعرض الخبراء نشاط ميناء العقبة لكونه مؤهلاً للقيام بدور مميز في المستقبل القريب خاصة بعد أن يتم تنفيذ اتفاقية النقل متعدد الوسائط.

٨٨- كما تعرض الخبراء الى المشكلة التي تثار بين سلطة الميناء ووكلاء الملاحة البحرية في حالة وجود نقص في حمولة السفن حيث أنه يتم فرض غرامات عالية عليها. واقترح الخبراء كحل لهذه المشكلة اصدار شهادة مطابقة من قبل شركات خاصة ومتخصصة عند اجراء عمليات الشحن.

٨٩- وتطرق الخبراء ايضا الى ما يمكن عمله في ضوء التغيرات الناشئة عن عملية السلام وأثرها على حركة السفن القادمة الى ميناء العقبة وخليج السويس. وذكر في هذا الصدد انه تم مؤخراً تخفيض رسوم عبور السفن ومناولة وتفريغ البضائع بنسبة قد تصل الى ٥٠ في المائة. وأشار الخبراء الى أهمية اعداد دراسة تشمل الموانئ السورية واللبنانية في ضوء المتغيرات المتوقعة في حركة السفن في المستقبل.

٩٠- ثم قدم السيد سليمان عباس، القائم بأعمال قسم النقل بالإسكوا، الورقة التي قام باعدادها السيد محمود الحبر، مسؤول أول للشؤون الاقتصادية في الإسكوا، عن موضوع اجراءات تسهيل العبور على المنافذ البحرية في دول الإسكوا، وبيّن فيها ان دول الإسكوا تعتمد بصفة أساسية على النقل البحري في تجارتها الخارجية وخاصة في تصدير المواد الهيدروكربونية كالنفط الخام ومنتجاته واستيراد المواد الاستهلاكية والصناعية والمواد الأولية والمواد الغذائية وما الى ذلك. وذكر أن الاساطيل الاجنبية تقوم بنقل معظم التجارة البحرية لدول الإسكوا ونحو ٩٥ في المائة من التجارة البحرية للبلدان العربية ككل، بينما تقوم الاساطيل الوطنية بنقل ما نسبته ٥ في المائة فقط.

٩١- وأضاف أن التكاليف الباهظة التي تتكبدها دول المنطقة والدول العربية بصفة عامة من جراء النقص النوعي والحجمي للاساطيل البحرية الوطنية يعتبر نتيجة حتمية لغياب سياسة اقليمية للنقل البحري ولعدم وجود استراتيجيات تهتم بالعمل على توفير الاطار اللازم للترتيبات التعاونية على المستوى التنفيذي وزيادة حجم الاساطيل الوطنية والتعاون في مجال الشركات الملاحية المشتركة وفي استخدامات الموانئ وفي مجال الخدمات والتسهيلات في المنافذ الحدودية البحرية والبرية.

٩٢- وبيّن أن منطقة الإسكوا قد تأثرت خلال الثلاثة عقود الماضية بصفة خاصة بأحداث عديدة أثرت أو يتوقع أن تؤثر على المسارات التقليدية للنقل بأنماطه في المنطقة. ومن أهم تلك الاحداث الصراعات والحروب الدامية، وتوتر العلاقات واغلاق الحدود والتطورات العالمية - التي تأثرت بها المنطقة - في نظام وهيكل وتكنولوجيا النقل البحري بالإضافة الى توقعات مسيرة السلام الجارية بالمنطقة.

٩٣- ثم قدم السيد محمد عبد الجليل، مستشار الإسكوا، ورقة عمل عن تسهيلات التجارة والنقل والانتقال، وذكر في البداية ان العالم يشهد تطورات سريعة متلاحقة في قطاعي النقل والتجارة الدوليين.

٩٤- كما أشار الى ان العقدين الماضيين من القرن الحالي شهدا تشكيل تكتلات اقتصادية كبرى في كل من أوروبا وأمريكا وجنوب شرقي آسيا وكان الاعتقاد السائد هو أن هذه التكتلات الاقتصادية مهيمنة في مجالي الاقتصاد والمال الدوليين ولكن التقدم المنقطع النظير في عالم الاتصالات والمعلوماتية أصبح يشكل تحدياً لهذه التكتلات الاقتصادية حيث تتجه التجارة والنقل الدوليين نحو اكتساب طابع عالمي يتخطى التكتلات الإقليمية.

٩٥- وبين أن المنظمة البحرية الدولية كانت قد أصدرت في ٩ نيسان/أبريل ١٩٦٥ اتفاقية دولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL Convention) وأن هذه الاتفاقية قد دخلت حيز التنفيذ في ٥ آذار/مارس ١٩٦٧ ولم يوقع عليها الا سبع دول عربية.

٩٦- وأشار الى ان هذه الاتفاقية قد وضعت لخفض عدد المستندات وحددت ثمانى وثائق تقدم للسلطات المعنية عند وصول السفينة الى الميناء وأثناء تواجدها فيه ولدى مغادرتها اياه وهذه الوثائق الموحدة والنمطية عبارة عن بيان رسمي عام، وبيان بالبضائع، وبيان بمحتويات مخازن السفن، وبيان بأمتعة الطاقم، وبيان بالطاقم، وبيان بالركاب، والمستندات المطلوبة في الاتفاقية الدولية للبريد، والمستندات المطلوبة لسلطات الصحة.

٩٧- وتطرق الى اجراءات تسهيل التخليص على البضائع والركاب والطاقم والأمتعة وبيّن أنه يجب على السلطات المعنية أن تقوم، بالتعاون مع أطقم السفن وسلطات الموانئ، باتخاذ كافة الاجراءات لاختصار مدة تواجدها السفينة بالميناء الى الحد الأدنى ومراجعة الاجراءات بشكل دوري لتحقيق هذا الغرض بما في ذلك اجراءات السفن والاجراءات الخاصة بالتفريغ والركاب واجراءات الامن اللازمة بما في ذلك انتهاء اجراءات خروج ودخول البضائع.

٩٨- وأوضح انه يتعين على السلطات المعنية السماح باستقبال بضائع العبور سواء في حاويات أو بالالات دون فرض ضرائب جمركية أو أي رسوم أخرى مع تسهيل إعادة الشحن أو العبور، وفي هذه الحالة ينبغي السماح باستخدام بيان مبسط لكي يتسنى إعادة التصدير في غضون المدة المحددة لذلك. كما يجب على هذه السلطات السماح لهذه الحاويات أو البالالات الواردة أو المصدرة برسم العبور بالخروج من المنطقة الجمركية أو الدخول اليها مع مراعاة تبسيط الاجراءات قدر الامكان.

٩٩- وذكر أنه لا يجوز للسلطات البحرية خارج حدود الميناء الذي تقصده السفينة بغرض تفريغ شحنة أو العبور أن تطلب فحص أوراق السفينة المتعلقة بالبضائع أو محتويات مخازن السفينة أو بيان الركاب أو الطاقم قبل وصول السفينة الى الميناء الا فيما يتعلق بالحصول على تأشيرة دخول على جوازات السفر أو بطاقات الهوية لبعض الركاب أو أفراد الطاقم الراغبين في الحصول على مثل هذه التأشيرة.

١٠٠- وحث في نهاية كلمته على ضرورة توحيد الوثائق والمستندات المتبادلة سواء كانت تتعلق بالبضائع الواردة برسم العبور أو بالبضائع المحلية وكذلك على ضرورة تخفيض عدد المستندات المطلوبة للسماح لوسائط النقل بالدخول الى المناطق الجمركية أو الخروج منها، والتحول الى التبادل غير الورقي للوثائق والبيانات والمستندات وتشجيع جميع المتعاملين على استخدام نظم التبادل الالكتروني للبيانات واعطائها الصبغة القانونية عند التعامل بها.

١٠١- واقترح تشكيل لجان وطنية أو لجنة اقليمية دائمة تكون لها صلاحيات متغيرة تتمشى مع التغيرات المتلاحقة في مجال التجارة والنقل على الصعيدين الإقليمي والدولي ويكون من مهامها المشاركة الايجابية في اللجان الدولية المعنية بتسهيل التجارة والنقل وفي اللجان المعنية بالتسهيلات الجمركية والتوصية بالتدابير العملية التي ينبغي اتخاذها في دول المنطقة بما يخدم مصالح هذه الدول عالمياً وإقليمياً ومحلياً. وينبغي إخطار سكرتارية المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الأخرى المعنية بالنقل والتجارة والجمارك بتشكيل هذه اللجان المحلية أو اللجنة الإقليمية لاضفاء الطابع القانوني على صلاحيات هذه اللجان.

١٠٢- وناقش الخبراء الاسباب الكامنة وراء عدم مشاركة دول منطقة الإسكوا في المراحل الاولى من اعداد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل وأكدوا على أهمية المشاركة في صياغة الاتفاقيات الدولية لكي تأتي بالصورة التي تخدم المصالح العربية وأهداف التنمية والتعاون بين دول المنطقة وبينها وبين بقية انحاء العالم.

١٠٣- وناقش الخبراء امكانية تطبيق القانون الجمركي الموحد لدول المنطقة وامكانية انشاء صندوق لدعم الدول التي تعتمد بشكل مباشر على عائدات الجمارك.

١٠٤- وقدم السيد عادل محمد رشاد، مدير ادارة الاتصال بمصلحة وثائق السفر في جمهورية مصر العربية، عرضاً موجزاً للاجراءات التي تتخذها ادارة الجوازات والهجرة في سبيل تسهيل عبور المسافرين في مراكز الحدود البرية والجوية والبحرية.

١٠٥- وذكر أنه قد اتخذت خطوات عديدة في سبيل تسهيل العبور مثل الغاء الاجراءات السابقة التي كانت تتطلب تسجيل الاجانب وأوضح أنه قد تم اختصار المدة اللازمة لانتهاء كافة اجراءات العبور للقادمين الى حد كبير.

١٠٦- كما قدم نسخة من كتيب الاجراءات المطبقة في المراكز الحدودية في جمهورية مصر العربية والذي يبين بالتفصيل الكامل كافة الاجراءات التي تطبقها ادارة الجوازات والهجرة في جمهورية مصر العربية.

١٠٧- ودارت مناقشة حول أسباب التأخير الذي يحصل في بلدان المنطقة في منح تأشيرة الزيارة، وتبين أن التأخير الذي يحصل في مراكز الحدود البرية يعود أساساً الى عدم امكانية الحصول بصورة سريعة على المعلومات الامنية مثلما هو الحال في المطارات، واقترح أن يتم تزويد هذه المراكز بنظام التبادل الالكتروني للبيانات.

١٠٨- ثم قدم السيد عبد الجليل، مستشار الإسكوا، ورقة عمل عن التبادل الالكتروني للبيانات (EDI) ونظام الأمم المتحدة للتبادل الالكتروني للبيانات لأغراض الادارة والتجارة والنقل (UNEDIFACT) مشيراً الى أن التبادل الالكتروني للمعلومات يمكن من توفير الكثير من الوقت والمال فضلاً عن تقليل عوامل الخطأ البشري.

١٠٩- كما أشار الى أثر تطبيقات التبادل الالكتروني للمعلومات في قطاع التجارة الدولية موضحاً أن هذا النظام سيقضي على ما يعرف الآن بالاقتصاد الوطني ليحل محله اقتصاد عالمي موحد. وأشار كذلك الى أن الفوائد التي تحققت لجميع القطاعات بالدول المتقدمة بعد التحول الى نظام موحد لتبادل البيانات لا يمكن انكارها وانه لا بد أن تتحقق فوائد أكثر عند التحول الى نظام الأمم المتحدة للتبادل الالكتروني للبيانات لأغراض الادارة والتجارة والنقل.

١١٠- وأشار كذلك الى أن السبب الرئيسي في عدم شيوع استخدام نظام التبادل الالكتروني للبيانات في الدول النامية يعود الى اعتقاد الادارات العليا في هذه البلدان أن هذا النظام تكنولوجيا جديدة ينبغي تطبيقها في حدود ضيقة.

١١١- كما تحدث عن الدول النامية ونظام التبادل الالكتروني للبيانات مشيراً الى أن تطبيقات هذا النظام في الدول النامية قد تأخذ بعض الوقت، ذاكراً ان تطلعات المؤيدين والمهتمين بنظم التبادل الالكتروني للبيانات في الدول النامية تعتبر متواضعة جداً.

١١٢- وتطرق الى بعض التطبيقات لنظام التبادل الالكتروني للبيانات في جنوب شرق آسيا لا سيما في سنغافورة التي اشتركت مع اليابان في تأسيس المجلس الآسيوي لنظم التبادل الالكتروني للبيانات، وفي كوريا الجنوبية مشيراً الى أن التسرع في انشاء هذا النظام في كوريا قبل اجراء الدراسات اللازمة أدى الى ظهور بعض أوجه القصور. وتحدث كذلك عن تطبيق هذا النظام في اليابان.

١١٣- كما أشار الى أنه يمكن الاستفادة من التجارب السابقة من خلال التركيز على تسهيل استخدام نظم التبادل الالكتروني للبيانات واجراء دراسات تفصيلية عن نوعية الاجهزة والبرامج التطبيقية الأكثر مواءمة لمتطلبات المستخدمين، وكذلك تشكيل مجلس يمكنه الاطلاع على خبرات الآخرين والعمل على تنقية الاجراءات الادارية من التكرار والبيانات غير الضرورية وتوحيد الرسائل النمطية لكل نوعية من المستندات واختيار المعدات والبرامج والنظم الدولية، كذلك يجب على الدول تقديم المساعدة المادية والفنية للمشروعات الصغيرة والمستخدمين.

١١٤- وأشار الى أن من بين الأسباب التي تعيق تطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات في الدول النامية موقف الممارسين للتجارة والصناعة الذين لم يتعرضوا للمنافسة الناشئة عن اناحة البيانات والمعلومات للجميع، وميل بعض القطاعات الى التعتميم بحجة الأمن أو بسبب عدم رغبتها في التغيير. كذلك أشار الى أن التخلص من النظام الورقي لتبادل المعلومات قد يستدعي التخلص من العمالة غير المدربة، مؤكداً أنه بإزالة هذه الاسباب فان عملية التطبيق للنظام سوف تتم بشكل سريع.

١١٥- وأشار الى أن تصميم ومتابعة تطبيقات نظم التبادل الالكتروني للبيانات ونظام الأمم المتحدة الالكتروني لتبادل البيانات في مجال الادارة والتجارة والنقل هو عبارة عن عمل مستمر يختص به مجلس اقليمي يُنشأ لهذا الغرض وتمثل فيه المجالس الوطنية المختلفة وتتاط به مهمة متابعة كل التطورات بالقطاعات التجارية المختلفة على مستوى العالم.

١١٦- واستعرض الاجتماع الأسباب وراء بطء تطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات وأكد على ضرورة توفير الخدمات المتعلقة بالبنية التحتية في مراكز الحدود كشرط مسبق للبدء في تطبيق هذا النظام لتيسير عمليات العبور.

١١٧- والى جانب الورقة عن مجلس التعاون لدول الخليج العربية قدمت كل من دولة الكويت ودولة قطر ورقة عمل اضافية عن الاجراءات الجمركية وتيسير عبور البضائع والمسافرين.

١١٨- وقدم السيد محمد فهاد الدويهي ورقة دولة الكويت والتي تأتي ضمن المضمون العام للاتفاقيات المبرمة في إطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

١١٩- وأوضح أن الكويت تلتزم أيضاً بالاتفاقيات المبرمة في إطار جامعة الدول العربية كما أنها تعمل على الأخذ بالنظم المتبعة داخل منظومة الأمم المتحدة.

١٢٠- وأضاف أنه تعزيزاً للعلاقات الأخوية وعلى أساس المصالح المشتركة تقوم الكويت بابرام الاتفاقيات الثنائية مع العديد من الدول في المنطقة العربية وخارجها.

١٢١- ودار نقاش حول التطورات في مجال استخدام الحاسوب في جمارك الكويت وحول التعاون المثمر مع مجلس الجمارك العالمي في هذا المجال، وأكد الخبراء على ضرورة مشاركة الدول الأعضاء في الإسكوا في الاجتماعات ودورات التدريب التي ينظمها المجلس.

١٢٢- وقدم السيد محمود حسن مكي ورقة دولة قطر مشيراً الى التجهيزات التي زودت بها المراكز الحدودية والنظم الادارية المتبعة في مجال خدمات المنافذ الحدودية.

١٢٣- وأشار الى الاجراءات الخاصة ببضائع الترانزيت عبر المنافذ البحرية (الدوحة، الرويس، مسيعيد) ومنافذ أبو سمرة وسودانثيل البرية ومطار الدوحة الدولي.

١٢٤- وأضاف أن الاجراءات المتبعة تأتي ضمن الإطار العام للاتفاقيات والنظم التي يتم الاتفاق عليها في إطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

١٢٥- وفي ختام المداولات دار نقاش عام حول الأولويات المطلوب التركيز عليها لتحسين اجراءات العبور، ووضع الاجتماع الخطوط العريضة للتوصيات مؤكداً ضرورة أن تنظر فيها الجهات المختصة في المنظمات المعنية ودول منطقة الإسكوا.

ثالثاً- النتائج والتوصيات

ألف- النتائج

١٢٦- اتفق فريق الخبراء على أن اجراءات العبور اجراءات لا بد منها عند حدود كل بلد ذي سيادة، وأن ما تسعى اليه الدول والمنظمات الدولية والإقليمية هو الوصول الى صيغة لهذه الاجراءات تأخذ في الاعتبار المصالح الوطنية والأسس السليمة للتعاون والتنسيق من أجل دعم حركة التجارة والنقل بين الدول وداخلها.

١٢٧- وعلى ضوء المداولات الواردة في الفصل السابق وأوراق العمل المقدمة الى الاجتماع اتفق الخبراء على ما يلي:

(أ) التأكيد على أهمية التعاون مستقبلاً في تيسير اجراءات العبور بين دول المنطقة مع مراعاة التطورات الدولية بما في ذلك توقيع اتفاقية الغات وانشاء منظمة التجارة العالمية وكذلك التطورات الإقليمية في منطقة الإسكوا وآثار هذه التطورات على التجارة والنقل في المنطقة؛

(ب) الاشارة الى الأوضاع غير المرضية لاجراءات عبور البضائع والمسافرين في مراكز الحدود البرية مع التأكيد على أهمية وضع المصالح الاقتصادية للدول العربية في مقدمة الاعتبارات عند وضع القرارات والتشريعات المتعلقة باجراءات عبور الحدود؛

(ج) ضرورة الاستفادة من التطور التقني في شبكات الاتصالات وسبل التراسل والتبادل الالكتروني للبيانات واعتماد تكنولوجيا المعلومات كإحدى الوسائل الممكنة لتيسير حركة النقل الإقليمية والدولية؛

(د) تثمين الجهود التي تقوم بها الإسكوا في مجال النقل المتعدد الوسائط مع التأكيد على أهمية استمرار الجهود الرامية الى تسريع تطبيق هذا النظام في المنطقة؛

(هـ) تثمين جهود جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية في مجال النقل والعبور.

باء- التوصيات

١٢٨- اتخذ الاجتماع التوصيات التالية:

(أ) على المستوى الوطني؛ دعوة الدول الأعضاء الى القيام بما يلي

(١) دعم التنسيق بين الجهات المعنية بشؤون مراكز الحدود بهدف إيجاد ادارة حدودية متكاملة في كل مركز؛

(٢) العمل على زيادة انسياب حركة المسافرين والبضائع داخل المراكز الحدودية مع تنسيق التوزيع المكاني للعاملين مع تتابع الاجراءات وكذلك العمل على تخفيض المدة التي يقضيها رعايا بعض الدول في انتظار انتهاء اجراءات دخولهم الى دول أخرى في المنطقة؛

(٣) رفع مستوى الكفاءة وتحسين أسلوب العمل وتنمية قدرات العاملين في المراكز الحدودية من خلال برامج تدريبية ادارية وفنية؛

- (٤) تسريع الجهود نحو حوسبة العمل داخل المراكز الحدودية عن طريق تعميم تطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات بحلول بداية القرن القادم؛
- (٥) البدء في وضع خطة وطنية متكاملة لتطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات بصفة عامة وفي مجال العبور والنقل بصفة خاصة؛
- (٦) العمل على استخدام الوسائل الحديثة في تحديد مواقع وسائط النقل بما في ذلك النظام العالمي لتحديد الموقع بالأقمار الصناعية (GPS)؛
- (٧) العمل على اعادة النظر في الاجراءات الوطنية التي قد تحد من فعالية اتفاقيات العبور والنقل التي تم التوقيع عليها؛
- (٨) العمل على تكثيف التعاون مع الهيئات والمنظمات المعنية بالعبور والنقل؛
- (٩) تيسير اجراءات منح تأشيرات الدخول للعاملين في مجال العبور واعطاء مراكز الحدود الصلاحيات الكافية لمنح تأشيرات الدخول للسائقين والمتعاملين بالعبور في هذه المراكز.

(ب) على المستوى الإقليمي

- (١) دعوة الدول الأعضاء الى بذل المساعي للتوصل الى حد أدنى من الاتفاق فيما بينها حول توحيد القوانين الجمركية وتنسيق الاجراءات الادارية والأمنية في مراكز الحدود والاستفادة من الجهود المبذولة في نطاق كل من جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ومجلس التعاون لدول الخليج العربية والمنظمات الدولية؛
- (٢) دعوة الإسكوا الى التنسيق مع جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ومجلس التعاون لدول الخليج العربية لمراجعة الاتفاقيات الدولية والإقليمية للوصول الى الحد الأدنى من الاتفاق بشأنها للانضمام اليها بشكل جماعي؛
- (٣) دعوة الإسكوا الى اعداد دليل للاجراءات الادارية والفنية المتعلقة بعبور الحدود ونقل البضائع والمسافرين والخاصة بالدول الأعضاء؛
- (٤) دعوة الإسكوا الى اجراء دراسة مقارنة عن النواحي الاجرائية للعبور في منطقة الإسكوا والمناطق المجاورة وآثار هذه الاجراءات على النشاط التجاري والاقتصادي لدول المنطقة؛
- (٥) دعوة الإسكوا الى وضع نموذج لمركز حدودي موحد مع التأكيد على أهمية توحيد مراكز الحدود المتجاورة؛
- (٦) دعوة الإسكوا الى تقديم توصيات الخبراء الى دورتها الوزارية المقرر عقدها في عام ١٩٩٧ وكذلك الى الاجتماع الحكومي المزمع عقده حول موضوع العبور في عام ١٩٩٨ وذلك من أجل وضع اجراءات تنفيذية تلتزم بها الدول الأعضاء لتسهيل اجراءات العبور.

(ج) على المستوى الدولي

(١) دعوة الهيئات الدولية المعنية بالعبور والنقل الى تقديم المساعدة الفنية للدول الأعضاء في الإسكوا لتمكينها من تطوير استخدام نظام التبادل الالكتروني للبيانات.

(٢) العمل بالتعاون مع اللجان الإقليمية للامم المتحدة على دراسة الاتفاقيات المبرمة تحت رعاية الأمم المتحدة وذلك بهدف تحديد الحد الأدنى منها للترويج للانضمام إليها على المستوى الدولي.

المرفق الأول
قائمة بأسماء المشاركين

- السيد سيد رجب السيد
وكيل الوزارة لشؤون مكتب وزير النقل والمواصلات
وزارة النقل
القاهرة
جمهورية مصر العربية
- السيد عبد الرحمن عبد الله الناصر
مدير عام النقل الدولي
وزارة المواصلات
الرياض
المملكة العربية السعودية
- السيد صباحي عبد الرؤوف
مدير ادارة النقل البري
الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري
القاهرة
جمهورية مصر العربية
- السيد جمال سليمان
رئيس قسم النقل والاتصالات
الامانة العامة لجامعة الدول العربية
جمهورية مصر العربية
- السيد عادل محمد رشاد
مدير ادارة الاتصال بمصلحة وثائق السفر
القاهرة
جمهورية مصر العربية
- السيد معنم رشيد سليمان
مدير ادارة
الامانة العامة لجامعة الدول العربية
جمهورية مصر العربية
- السيد سفيان المحيسن
المدير التنفيذي
نقابة وكلاء الملاحة البحرية
عمان
المملكة الاردنية الهاشمية
- السيد محمد فهاد الدويهيس
رئيس مكتب تطوير الانظمة والخدمات
الادارة العامة للجمارك
وزارة المالية
دولة الكويت
- السيد ناجي المشهداني
نائب المدير العام
شركة النقل البري العراقية-الاردنية
عمان
المملكة الاردنية الهاشمية
- السيد محمود عيد القواسمي
مدير عام وزارة النقل
وزارة المواصلات والنقل
السلطة الفلسطينية
غزة
- السيد محمد أبو عساف
مدير عام الشركة الموحدة لتنظيم النقل البري
عمان
المملكة الاردنية الهاشمية
- السيد نبيل الخطيب
عضو مجلس ادارة
الشركة الموحدة لتنظيم النقل البري
عمان
المملكة الاردنية الهاشمية
- السيد محمود حسن مكي
مساعد مدير وحدة التخطيط والمتابعة
وزارة المواصلات والنقل
الدوحة
دولة قطر
- السيد علي سعيد أبو راس
مدير عام نقل المواد
وزارة المواصلات
الرياض، المملكة العربية السعودية

السيد أنور خليل
خبير
القاهرة
جمهورية مصر العربية

السيد أحمد فرحات
رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
عمان، المملكة الاردنية الهاشمية

السيد سليمان عباس
القائم بأعمال قسم النقل
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
عمان، المملكة الاردنية الهاشمية

السيد بسام العناني
مسؤول للشؤون الاقتصادية
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
عمان، المملكة الاردنية الهاشمية

الآنسة هيام البدري
مساعد باحث
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
عمان، المملكة الاردنية الهاشمية

السيد محمد مرعي
سكرتير
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
عمان، المملكة الاردنية الهاشمية

السيد السيد محمد عبد الجليل
عميد كلية النقل البحري (خبير)
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
الاسكندرية
جمهورية مصر العربية

السيد ياسين الكايد
نائب مدير شركة القدس للتأمين (خبير)
عمان
المملكة الاردنية الهاشمية

السيد أحمد عيسوي صالح
مستشار وزير النقل
وزارة النقل
القاهرة
جمهورية مصر العربية

السيد علي المعزاوي
خبير
القاهرة
جمهورية مصر العربية

السيد عبد القادر لاشين
خبير
القاهرة
جمهورية مصر العربية

المرفق الثاني
تنظيم الأعمال

الأثنين، ٤ تشرين الأول/نوفمبر ١٩٩٦

التسجيل ١٠ر٠٠ - ٠٩ر٠٠

الافتتاح ١١ر٠٠ - ١٠ر٠٠

كلمة الدكتور أحمد فرحات،
رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا

كلمة معالي المهندس سليمان متولي سليمان،
وزير النقل والاتصالات

استراحة ١١ر٣٠ - ١١ر٠٠

انتخاب أعضاء المكتب وقرار تنظيم الأعمال ١٢ر٠٠ - ١١ر٣٠

الجلسة الأولى

الإسكوا الملامح العامة لعمليات العبور ١٢ر٤٥ - ١٢ر٠٠

استراحة ١٣ر٠٠ - ١٢ر٤٥

الإسكوا العبور العربي - واقع ومشاكل وحلول ١٤ر٣٠ - ١٣ر٠٠

الثلاثاء، ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦

الجلسة الثانية

٠٩ر١٥ - ٠٨ر٣٠ اجراءات الحدود لعبور البضائع:

المشاكل والمقترحات
شركة النقل البري
العراقية الاردنية

الإسكوا مواصفات الشاحنات ومشاكل العبور ١٠ر٣٠ - ٠٩ر١٥

استراحة ١٠ر٤٥ - ١٠ر٣٠

دور ادارات الجمارك بدول مجلس ١١ر٣٠ - ١٠ر٤٥

التعاون في تسهيل اجراءات عبور

البضائع والمسافرين في ظل الاتفاقية

الاقتصادية الموحدة
دولة الكويت

الثلاثاء، ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ (تابع)

الجلسة الثالثة

نقابة وكلاء الملاحة البحرية الاردنية	ميناء العقبة: محطة عبور	١٢ر٠٠ - ١١ر٣٠
مؤسسة الموانئ الاردنية	ميناء العقبة ودوره في عملية عبور البضائع والمسافرين	١٢ر٣٠ - ١٢ر٠٠
الإسكوا	اجراءات تسهيل العبور على المنافذ البحرية في دول الإسكوا	١٣ر٠٠ - ١٢ر٣٠
	استراحة	١٣ر٠٠ - ١٣ر١٥
	أوراق قطرية	١٤ر٣٠ - ١٣ر١٥

الاربعاء، ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦

الجلسة الرابعة

الإسكوا	الاتصالات الحديثة ونقل البيانات: مناقشة عامة	٠٩ر٣٠ - ٠٨ر٣٠
الإسكوا	التبادل الالكتروني للبيانات استراحة	١٠ر٣٠ - ٠٩ر٣٠ ١٠ر٣٠ - ١٠ر٤٥
دولة الكويت ودولة قطر	الاجراءات الجمركية وتيسير عبور البضائع والمسافرين	١١ر٣٠ - ١٠ر٤٥

الجلسة الخامسة

	مناقشة أولويات العبور	١٢ر٣٠ - ١١ر٣٠
	استراحة	١٢ر٤٥ - ١٢ر٣٠
	متابعة مناقشة أولويات العبور	١٣ر٣٠ - ١٢ر٤٥

الخميس، ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦

	اعتماد التوصيات والتقارير.	١٢ر٠٠ - ١٠ر٠٠
--	----------------------------	---------------

