

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/L.3
5 November 1992
ARABIC
Original : ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:
تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة
لدى البلدان النامية: النقل البحري
الدورة الأولى
جنيف ، ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢
البند ٦ من جدول الأعمال

مشروع تقرير اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة

النقل البحري

الدورة الأولى

المعقودة في قصر الأمم ، جنيف ،
من ٢ إلى ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢

المقرر: السيد نوريفومي إيد (اليابان)

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
١	٣٢ - ١	مقدمة

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
		الاول - وضع برنامج عمل اللجنة الدائمة المعنية بتطوير
		قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على
		المنافسة لدى البلدان النامية: النقل البحري (البند
١١	٢ - ١	٣ من جدول الاعمال)
		الثاني - مسائل تنظيمية
١٢	٤ - ١	
١٤		<u>المرفق:</u> العضوية والحضور

مقدمة

١ - عقدت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القدرة على المنافسة لدى البلدان النامية - النقل البحري ، المنشأة عملاً بالفقرتين ٧٠ و ٧٢ من التزام كرتاخينا أولى دوراتها في قصر الأمم ، جنيف ، في الفترة من ٢ إلى ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ . وأثناء تلك الدورة ، عقدت اللجنة الدائمة جلسات عامة* .

البيانات الافتتاحية

٢ - أبرز نائب الأمين العام للاونكتاد الأهمية الخاصة للدورة الأولى للجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات ، المكرمة للنقل البحري من أجل إجراء مداولات في الاونكتاد ، والتعاون الدولي في ميدان النقل البحري . وأكد على الأهداف الرئيسية للاجتماع المتمثلة في إعداد برنامج عمل في ميادين النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط . وأشار إلى المقررات التي اتخذت في الاونكتاد الثامن ، والتي اتخذها مجلس التجارة والتنمية في ميدان النقل البحري ، فركز على وجوب أن يتركز هذا العمل على استعراض السياسات العامة والخبرات في مجال النقل البحري من أجل تحديد العناصر الكفيلة بتطوير خدمات قادرة على المنافسة ، والنظر في الشروط الكفيلة بتسهيل التعاون داخل الاقاليم وفيما بينها ، باعتبار الخدمات القدرة على المنافسة أساسية بالنسبة للتجارة الدولية للبلدان النامية . وتحقيقاً لهذا الغرض ، تحتاج سلسلة النقل بأكملها إلى التجميع وتعزيز لتلبية احتياجات التغيير التكنولوجي . وينبغي أن يتركز العمل على وجه التحديد على ما يلي: (١) تطوير البنى الأساسية - بما في ذلك الموانئ ؛ (٢) إدارة عمليات النقل المتعدد الوسائط بكفاءة ؛ (٣) الاحتياجات من الموارد البشرية . وأشار إلى أهمية تعزيز القدرات الوطنية في هذه المجالات الثلاثة ، وإلى أنه من الضروري تحديد الاحتياجات الأساسية للبلدان النامية لتمكينها من الاستجابة للتغيرات ، وإقامة التعاون الدولي اللازم في بيئة تجارية متكاملة ومتحررة .

٣ - وتقدم المعلومات الواردة في التقارير التي أعدتها أمانة الاونكتاد إيضاحات وافية عن الأنشطة التي يمكن للمنظمة القيام بها في الميادين المعنية ، فهي تستنسخ الاستنتاجات والتوصيات الرئيسية لأفرقة خبراء شتى . إلا أنه لاحظ أن التقرير المعنون

* بالنسبة لاختصاصات اللجنة الدائمة ، انظر مقرر مجلس التجارة والتنمية ٣٩٨ (د-٢٨) ، المرفق بـ .

"مشروع برنامج عمل اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة لدى البلدان النامية: النقل البحري" (TD/B/CN.4/4) ليس نصا للتفاوض وإنما هو بالأحرى عرض موجز للأنشطة التي يتعين منح الأولوية لها .

٤ - وأشار نائب مدير شعبة تطوير الخدمات إلى أن المداولات المتعلقة بالمشاكل البحرية في الاونكتاد سيكون لها تأثير هام على العلاقات المقبلة بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية في ميدان النقل البحري . وعرض وثيقة الأمانة بشأن مشروع برنامج العمل (TD/B/CN.4/4) فقال إنه في ميدان النقل البحري تتركز المقترحات على في أربع قضايا رئيسية هي: إجراء تحليل مقارن للسياسات العامة الوطنية ومدى كفاءتها ، وتحليل للتغيرات الهيكلية التي تؤثر على النقل البحري ، والعلاقات بين الشاحنين - ومالكي السفن ، واستعراض سياسات وآليات التعاون الاقتصادي فيما بين البلدان النامية . وفي ميدان الموانئ ، أشار إلى أن الوثيقة TD/B/CN.4/4 تتضمن برنامج عمل وضع نتيجة لتوصيات الفريق الحكومي الدولي المخصص المؤلف من خبراء الموانئ الذي اجتمع في عام ١٩٩٠ ، ونتيجة للبحوث التي أجرتها الأمانة . ونظرا لأن الموانئ تطورت من مجرد محطات في سلسلة النقل إلى مراكز خدمات لشبكة النقل الدولية فإن هناك حاجة الآن إلى اتباع نهج أوسع نطاقا وأكثر اتساقا تجاه أنشطتها . وأشار إلى أن هذا التطور في الموانئ يتمشى مع التغيرات الهيكلية والتكنولوجية في التجارة والنقل ، من مثل التسليم في الوقت المحدد بالضبط ، وتعقيب الشحن . وتغطي المقترحات المقدمة للعمل في هذا المجال الجوانب الاقتصادية ، والتجارية ، والمالية ، والتنظيمية ، والإدارية ، والتشغيلية ، والقانونية ، والبيئية .

٥ - وفي ميدان النقل المتعدد الوسائط والنقل بالحاويات والتطورات التكنولوجية ركز على ضرورة أنشطة المساعدة التقنية والدراسات الموضوعية المتعلقة بها بشأن التغيرات الهيكلية في العرض والطلب المتعلقين بالنقل ، والتغيرات في تكنولوجيا النقل ، والتغيرات في البيئة المؤسسية للبلدان النامية والبلدان في طور التحول . ولذا تأمل الأمانة في التمكن من مواصلة عمل فريق الخبراء المعني بالنقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط .

٦ - وفيما يتعلق بالعمل المتعلق بالتشريع البحري ، قدم معلومات عن مؤتمر المفوضين المقبل المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية بشأن الامتيازات والرهون البحرية المقرر عقده في جنيف في الفترة من ١٩ نيسان/أبريل إلى ٧ أيار/مايو ١٩٩٣ من أجل النظر في مشروع اتفاقية أعدها فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الاونكتاد والمنظمة البحرية الدولية ، واعتماده . وأشار أيضا إلى العمل الجاري بشأن العوارية العامة في الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري الذي عقد دورته الثانية عشرة في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٠ ، وكذلك القرار الذي لا يزال معلقا فيما يتعلق بالأعمال المقبلة بشأن مشارطات الأيجار .

٧ - وأشار أخيراً إلى أهمية التعاون مع المنظمات غير الحكومية في تنفيذ برنامج العمل . وقال إن مشاركتها تتمشى مع أحكام التزام كرتاخينا . وبالإضافة إلى ذلك ، أشار إلى أن عمل فريق الخبراء المعني بالنقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط يقدم أداة فعالة لمعالجة المشاكل التي تواجه البلدان النامية ، وإلى أنه يمكن للفريق أن يلعب دوراً استشارياً هاماً بالنسبة للجنة الدائمة .

٨ - وقال المتحدث باسم المجموعة الآسيوية (الفلبين) إنه يمكن تحقيق تزامن وتناسق بين برنامج العمل الشامل الذي اقترحته الأمانة بشأن النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط ، والتشريع البحري والتعاون التقني من أجل تسهيل النقل البحري والتجارة على الصعيد الدولي . وأيد بقوة التركيز على رصد وتحليل التطورات والاتجاهات الملحوظة في مختلف ميادين النقل البحري والتشريع البحري والتعاون التقني التي تشكل دعماً لمصالح البلدان النامية بوجه عام كما جاء في اقتراح الأمانة . وقال إن مجموعته تقترح منح أولوية عالية لأنشطة البرامج التالية:

(أ) النقل البحري: تحديد الحاجز التي تعترض النقل البحري الدولي ، وتحليل سياسات النقل البحري المحلية بما في ذلك سياسات المنظمات غير الحكومية ، وتطبيق سياسة تحريرية تجاه الاتفاقية بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، والاتفاقية بشأن شروط تسجيل السفن ؛

(ب) الموانئ: وضع مبادئ توجيهية للخصخصة ، وتحقيق أمثل استخدام لمرافق الموانئ القائمة ، ووضع معايير لتدريب العمال ، ورصد التغيرات الهيكلية والتكنولوجية والمؤسسية ، وتحديد مجالات تعزيز التعاون بين سلطات الموانئ في البلدان النامية ؛

(ج) النقل المتعدد الوسائط: رصد وتحليل التغيرات في تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالنقل ، وفي عرض النقل والطلب عليه ؛

(د) التشريع البحري: استعراض إجراءات المتابعة بشأن العوارية العامة ، ومشارطات الإيجار بما في ذلك المعايير المتعلقة باستخدام وتأجير السفن ، وبشأن اتفاقية عام ١٩٥٢ الخاصة بتوقيف السفن ، والمساعدة في تنفيذ قواعد هامبورغ ، وتنسيق وتحديث التشريع الوطني عن طريق الاسترشاد بمدونة نموذجية ؛

(هـ) التعاون التقني: تقديم المساعدة إلى البلدان النامية بشأن اقتصاديات وإدارة النقل البحري ، وتنفيذ القرارات والاتفاقيات ، وبشأن النقل المتعدد الوسائط ، وتطورات النقل بالحاويات والتطورات التكنولوجية ، والتدريب على الإدارة ، والاحتياجات اللازمة لتحسين النقل البحري ؛

٩ - وقال أخيراً إن المجموعة الآسيوية تؤيد إنشاء هيئات فرعية مناسبة تتألف من خبراء لمعالجة القضايا التقنية والقانونية . ودعا أيضاً إلى إيلاء اهتمام خاص لحالة أقل البلدان نمواً والبلدان النامية الجزرية .

١٠ - وأشار المتحدث باسم المجموعة الأفريقية (نيجيريا) إلى أن البلدان النامية تمتلك نحو ٢١ في المائة من مجموع الأسطول العالمي . إلا أن هذه النسبة ، حسبما أوضح ، لا تتناسب مع حجم البضائع المشحونة من البلدان النامية ، وأن الملكية مركزة في الواقع في عدد قليل فقط من البلدان . وأضاف أن مجموعته معنية بالاتجاه المتزايد إلى اتخاذ تدابير تحريرية في قطاع النقل البحري ، وتعتقد أنه ينبغي بوجه عام التدرج في التحرير لضمان عدم الإضرار بالأساطيل التجارية للبلدان النامية ، وأن التغييرات ينبغي أن تحدث في الإطار الأوسع نطاقا لبرامج التكيف الاقتصادي .

١١ - وفيما يتعلق ببرنامج العمل ، أعلن أن المجموعة الأفريقية تعلق أهمية خاصة على '١' الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري ، '٢' تمويل السفن في البلدان النامية ، '٣' المؤتمر المشترك المقبل بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية بشأن الامتيازات والرهون البحرية ، '٤' برامج التعاون التقني من مثل برنامج التدريب البحري (TRAINMAR) ، وبرنامج التدريب أثناء العمل (JOBMAR) ، والنظام المتقدم للمعلومات الخاصة بالبضائع (ACIS) ، والنظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) .

١٢ - وركز ممثل اليابان على ثلاثة عناصر رئيسية من برنامج العمل المقترح . ورأى أولا أنه ينبغي إدراج مفاهيم الخصمة والتسويق والتحرير التدريجي بما في ذلك التعاون مع البلدان المتقدمة ، في البرنامج . وثانيا ، ينبغي التركيز على تنمية الموارد البشرية باعتبارها جانبا أساسيا من جوانب أنشطة المساعدة التقنية . وثالثا ، ينبغي وضع أولويات بالنسبة لعناصر برنامج العمل في إطار زمني محدود في حدود الموارد القائمة . أما فيما يتعلق بوضع مبادئ توجيهية للأعمال المحددة ، فإنه يحذر من تدخل الحكومات في القضايا التي يمكن أن يعالجها القطاع الخاص بشكل أفضل . وينبغي للبرنامج أن يتغذى الازدواج والتنافر مع أعمال الهيئات الدولية الأخرى ، وأن يحدد بوضوح حتى يمكن تحقيق نتائج واضحة المعالم خلال السنوات الأربع القادمة . وأخيرا ، أعرب عن اعتقاده بأن الجوانب القانونية من برنامج العمل لا تمثل أولوية عاجلة لأن المسائل القانونية ينبغي أن تبحث عندما تبرر ذلك دراسة العوامل الاجتماعية - الاقتصادية .

١٣ - وأعرب ممثل الصين عن تقدير وفده لمشروع برنامج العمل (TD/B/CN.4/4) الذي يعكس في رأيه القضايا الرئيسية للنقل البحري والمشاكل في المجالات الأخرى المتمثلة بالنقل . وقال إنه يرى بوجه عام وجوب تعزيز التعاون فيما بين البلدان النامية في المسائل المتعلقة بالنقل البحري وكذلك بين البلدان النامية والبلدان المتقدمة . ويؤمل بمفعة خاصة أن تستطيع البلدان المتقدمة البحرية توفير مساعدة فعالة للبلدان النامية في مجالات البنية الأساسية للنقل البحري ، وتمويل السفن والتنمية التكنولوجية ، ونقل التكنولوجيا .

١٤ - وأكد ممثل بيرو على أهمية النقل البحري في التجارة الدولية ، فقال إن الهدف النهائي في هذا الصدد هو تقديم خدمة ذات نوعية جيدة بتكلفة تنافسية بغية التمكن من تلبية احتياجات المجتمع التجاري في مجال النقل على نحو مناسب . وأشار إلى أنه على الرغم من أن البلدان النامية زادت مشاركتها في النقل البحري العالمي ، ومن أنها تسيطر الآن على ما يتراوح بين ١٠ ، و ٢٠ في المائة من الاسطول العالمي ، فإن ٨٠ في المائة من تلك السفن تمتلكها ثمانية بلدان . وأشار في هذا الصدد إلى ما ورد في وثيقة أعدتها الامانة من أن مشاكل النقل البحري في البلدان النامية ينبغي أن تحل عن طريق تنمية البنى التحتية والقدرات الوطنية ، وأيضا عن طريق اتباع سياسات ونظم تستهدف تعزيز القدرة على المنافسة في الاسواق الحرة . وأشار إلى أن خطة الاونكتاد المتوسطة الاجل للسنوات ١٩٩٢ - ١٩٩٧ تقوم على وجوب تركيز العمل في أربعة مجالات للنشاط: النقل البحري ، والموانئ والخدمات المتعلقة بها ، والنقل الدولي المتعدد الوسائط ، والتشريع البحري والمتعلق بالنقل . وأن مجالات النشاط الأربعة هذه تعكس الاختصاصات التي وافق عليها مجلس التجارة والتنمية في الجزء الثاني من دورته الثامنة والثلاثين . وأنه ينبغي للجنة الدائمة أن تسترشد بذلك لدى اعتماد برنامج عملها للفترة ١٩٩٣ - ١٩٩٥ . وفي مجال النقل البحري ، ينبغي القيام بعمل تحليلي بشأن السياسات الوطنية للنقل البحري بغية تحديد الطرق التي يمكن بها تطوير النقل البحري على نحو يعود بأكبر قدر من الفوائد . وبالإضافة إلى ذلك ، أشار إلى وجوب رصد التطورات الهيكلية والتكنولوجية الدولية عن قرب وإعداد التقارير عنها . وفي ميدان الموانئ ، أكد على مسألتين رئيسيتين هما: إدارة الموانئ والبنية الأساسية لها . وفي مجال النقل المتعدد الوسائط ، ركز على أهمية تحديد السبل الكفيلة بضمان التشغيل الكفاء لعمليات النقل المتعدد الوسائط ، مع أخذ الجوانب الاقتصادية والتجارية والقانونية في الاعتبار .

١٥ - ورأى أنه من المهم متابعة الأعمال المتعلقة بالتشريعات البحرية وبالنقل في الإطار الجديد للتحريير . وقال إن هذا موف يشمل بصفة خاصة مساعدة البلدان النامية في تحديث قوانينها الوطنية بشأن النقل البحري ، ومواصلة الأعمال المتعلقة بتمويل السفن (بما في ذلك تأجيرها) ، وتنقيح الاتفاقية الخاصة بتوقيف السفن . وأشار إلى وجوب تقديم المساعدة إلى البلدان النامية لتمكينها من زيادة معارفها بشأن مشارطات الايجار والعوارية العامة ، ولتعزيز التعاون في ميدان النقل البحري على الصعيدين الاقليمي ودون الاقليمي من خلال تنسيق قوانينها ونظمها البحرية . وأشار إلى أنه من الأساسي للبلدان النامية في هذا السياق أن تتمكن من الوصول إلى برامج التعاون التقني .

١٦ - وركز ممثل المكسيك على دور النقل البحري في التجارة الخارجية المكسيكية وأشار إلى التدابير التي تتخذ لتحديث الموانئ الوطنية وخصمتها . وقال إن لأمانة

الاونكتاد دورا هاما يتعين عليها أن تؤديه في دعم الكيانات الخاصة والعامة في ما تقوم به من جهود لتحسين النقل البحري وقطاع الخدمات المتمثلة به وقال إن مراكز ترينمار مفيدة جدا في مساعدة البلدان النامية على الاستفادة بشكل كامل من المساعدة التقنية فيما يتعلق بالموانئ والنقل المتعدد الوسائط . وإن وفده يرى أن برنامج عمل اللجنة ينبغي أن يعكس التزام كرتاخينا وأن يقدم مجموعة متوازنة من الاجراءات من أجل التصدي للقضايا الوطنية والدولية .

١٧ - وقال ممثل الولايات المتحدة الأمريكية إن روح الشراكة الجديدة فيما بين الدول تعني أنه ينبغي تحقيق استخدام أفضل وأكثر كفاءة للموارد في جميع الميادين من الآن وحتى انعقاد الاونكتاد التاسع . وأضاف إن الخبرات متاحة في مختلف البلدان بشأن البدائل العديدة الخاصة بالاستثمار في مجال النقل البحري ، وأنه ينبغي أخذ الخبرات في الحسبان . وأشار إلى أنه ينبغي النظر إلى النقل البحري من جانبين: كخدمة للتجارة وكأداة للتنمية . ومن رأي وفده ، أن المواضيع الأربعة ذات الأولوية بالنسبة لبرنامج العمل تتمثل فيما يلي:

(أ) تقييم ما إذا كان الاستثمار في الاساطيل البحرية التجارية مجديا اقتصاديا بالنسبة للبلدان ، مع أخذ احتياجات النقل في الاعتبار ، وأشار في هذا السياق إلى الأدوات التحليلية المتاحة لإجراء هذا التقييم ، من مثل تحليل المنافع والتكاليف ؛

(ب) إذا كان الاستثمار في النقل البحري مجديا ، ينبغي أن تحدد الدراسات ، السياسة العامة التي تعزز تقديم خدمات نقل بحري قادرة على المنافسة ، وتحقيقا لهذا الغرض ، ينبغي استخدام الدراسات الافراية ؛

(ج) وعندما تكون الشركات منخرطة فعليا في عمليات النقل البحري ، ينبغي للدراسات أن توضح لهذه الشركات ضرورة أن تكون موجهة نحو السوق ، وأن تكون ادارتها ذات مهارة جيدة بدرجة تكفي للتعرض لوطأة المنافسة العالمية ، وأن توضح أيضا ضرورة أخذ خبرة القطاع الخاص بعين الاعتبار ؛

(د) وينبغي للدراسات ، في النهاية ، أن تحدد أوجه الضعف في أنشطة النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط التي تحول دون قدرة خدمات النقل البحري على المنافسة .

١٨ - وقال ممثل استراليا إن بلده يعتبر ، في الاساس ، مستخدما لخدمات النقل البحري حيث يستأثر أسطوله بأقل من ١٠ في المائة من تجارة البلد المنقولة بحرا . ورأى أن الامر يحتاج إلى اتباع نهج جديد إزاء مشاكل النقل البحري يتيح لكل البلدان أن تستفيد من تحسين النقل البحري .

١٩ - وفي معرض الإشارة إلى برنامج عمل اللجنة الدائمة ، ذكر أنه ينبغي أن يفي بالمطلوبات التالية: أن يكون ذا صلة باختصاصات اللجنة ، وأن يكون محددا وواضحا ، وأن يكون من النوع الممكن إنجازه . ويجب على اللجنة أن تقرر أولويات عملها . وينبغي ، بوجه عام ، أن يكون هناك توازن بين مصالح الشاحنين ومالكي السفن ، وأن تنشر بشكل منظم المعلومات المتعلقة بالموانئ ، وأن يتم تطوير النقل المتعدد الوسائط .

٢٠ - ورأى ممثل كندا أن عمل اللجنة الدائمة يجب أن يسترشد بروح كرتاخيـنا . ويتمثل التحدي الأساسي أمام اللجنة في تحديد أولويات برنامج عمل واقعي يمكن إنجازه قبل الونكتاد التاسع . ويكتسي هذا الأمر أهمية خاصة في البيئة الاقتصادية الحالية التي تتسم بمحدودية الموارد . وبغية مساعدة اللجنة على تحديد أولويات المسائل المطلوب بحثها ، طلب إلى أمانة الونكتاد إعداد بيان بالموارد البشرية والمالية المتاحة حاليا . وبوجه عام ، حث اللجنة على التركيز على المسائل المتعلقة بما يلي: '١' مستخدمو خدمات النقل البحري ؛ '٢' وإدارة الموانئ ؛ '٣' وتنمية الموارد البشرية ؛ '٤' والنقل المتعدد الوسائط .

٢١ - وذكر ممثل الاتحاد الروسي أن بلده يهتم ، بوصفه الخليفة القانوني في الأمم المتحدة للاتحاد السوفياتي السابق ، بتحسين أنشطة الونكتاد في مجال النقل البحري وتحسين نوعية عمل الأمانة والوثائق التي تعدها .

٢٢ - وأشار ممثل بولندا إلى مشروع برنامج العمل (TD/B/CN.4/4) ، وقال إن من المهم أن تبحر التنمية المتوازنة لخدمات النقل البحري بمزيد من التعمق . وينبغي أن يفضي تحليل التطورات الجديدة إلى السبل والوسائل الكفيلة بتصحيح الاختلالات الممكنة بين العرض والطلب في جميع قطاعات الأسواق العالمية للنقل البحري .

٢٣ - وأيد ممثل الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ برنامج العمل المقترح من الأمانة فيما يتعلق بالموانئ وقال إن الرابطة تستطيع أن تقدم مساعدات من خلال المعلومات الموجودة لديها والاستقراءات التي يجريها أعضاؤها . وبشكل أكثر تحديدا ، فإن الرابطة مستعدة لمواصلة تقديم دعمها لذلك النوع من العمل المشترك الذي اضطلع به في الماضي ، مثل الدراسات الفردية بشأن إدارة الموانئ . وهي مستعدة كذلك لدعم البرامج التدريبية مثل برنامج ترينمار وبرنامج جوبمار ، وتنظيم الحلقات الدراسية الإقليمية المشتركة . وفي الختام ، قال إن الرابطة تؤيد الاقتراح الرامي إلى عقد اجتماع خاص بالموانئ في عام ١٩٩٣ ، يخصص على وجه الحصر لمناقشة مسائل الموانئ .

٢٤ - وقال المراقب عن غرفة التجارة الدولية إن تعزيز النمو الاقتصادي للبلدان النامية هدف رئيسي من أهداف غرفة التجارة الدولية وإن التعاون مع الاونكتاد ، ولا سيما في المجال البحري ، كان مثمرا بمفظة خاصة . وفي ضوء القرار الذي ستتخذه اللجنة بشأن برنامج العمل ، ستنظر غرفة التجارة الدولية في أفضل السبل التي تتيح لها مواصلة تعاونها . ومن بين مختلف المواضيع الممكنة ، تهتم الغرفة اهتماما كبيرا بموضوع تأجير السفن ، ولا سيما من وجهة نظر البلدان النامية . وأضاف قائلاً إن الغرفة تعترف بوجود عبء مالي على عاتق بعض البلدان النامية التي تسعى إلى الاحتفاظ بأسطول للنقل البحري يساعدها في تجارتها السلعية على الصعيد الدولي . ومواصلة لتحقيق هدفها الرئيسي المتمثل في تعزيز نمو البلدان النامية ، أنشأت غرفة التجارة الدولية مركز التعاون البحري الذي يهدف ، على وجه التحديد ، إلى مساعدة صناعة النقل البحري في البلدان النامية من خلال نشر المعلومات وإطلاع الأطراف التجارية في البلدان المتقدمة على المزايا المتبادلة التي يمكن أن تترتب على تنفيذ مشاريع مشتركة في مجال النقل البحري مع البلدان النامية . والواقع أن تأجير السفن يمكن أن يتيح للبلدان المتقدمة والبلدان النامية ، على حد سواء ، فرما جيدة . ولذلك ، فإن الغرفة مستعدة ، من حيث المبدأ ، للعمل المشترك مع الاونكتاد بشأن هذه المسألة . ويسر غرفة التجارة الدولية ، ولجنتها المعنية بالنقل البحري ، أن تبحث هذه المسألة وغيرها من المسائل بمزيد من التعمق بمجرد أن تطرح عليها اقتراحات رسمية .

٢٥ - وقال ممثل مجلس اتفاقية قرطاجنة إن برنامج العمل المقترح للجنة يأتي في أوانه ويعتبر ذا أهمية رئيسية لبلدان الحلف الاندي . وأضاف أنه حدثت في الاونة الأخيرة تغييرات كبيرة في مجال النقل البحري في البلدان الخمسة: فقد ألغيت قوانين حجز سفن البضائع ، مما أفسح المجال للتعامل مع أي ناقل ؛ وفي الوقت نفسه ، يجري النظر في سياسات النقل البحري بهدف تعزيز الاسطول التجاري للحلف الاندي ، وإتاحة إمكانية وجود سجل شان ، وتشجيع المشاريع المشتركة ، وإلغاء بعض الاشتراطات العمالية المالية المفروضة على شركات النقل البحري . وثمة عنصر تغيير آخر هو تحرير وتسويق قطاع الموانئ . وفيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط ، ذكر أن اجتماعا عقد مؤخرا بين وزراء النقل قد أوصى بأن تطبق بلدان الحلف الاندي الخمسة قانونا يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط . ورأى أنه ينبغي ، في ضوء هذه الجهود ، أن يسمى برنامج العمل الجديد إلى ضمان حصول البلدان ، ومنها بلدان الحلف الاندي ، على كامل دعم أمانة الاونكتاد لتنفيذ سياساتها الجديدة الموجهة نحو السوق في مجال النقل .

٢٦ - أكد ممثل المملكة المتحدة ، متحدثا بالنيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الاعضاء فيها ، إن برنامج العمل المتعلق بالنقل البحري ينبغي أن يعكس تماما الاشارة المترتبة على التزام كرتاخينا ، مع مراعاة أن النقل البحري عنصر أساسي في قضايا النقل العالمية وأن النقل ذو أهمية حاسمة للتجارة . ولذلك ، ينبغي معالجة أهداف

اشتراك البلدان النامية في النقل البحري الدولي بمزيد من الواقعية ومعالجة جوانب التحرير بمزيد من الموضوعية . وتسلم الجماعة بأهمية التعاون التقني الذي يرمي إلى دعم البلدان النامية ومساعدتها على تحديد مواطن الضعف فيها وقدراتها في قطاع الخدمات وعلى جعل قطاع الخدمات فيها أقدر على المنافسة .

٢٧ - ولاحظ ممثل لجنة الاتحادات الأوروبية ، بناء على الملاحظات الواردة أعلاه ، أنه يتعين أولاً تحليل سياسات النقل البحري السابقة والحالية مع أخذ آشارها العالمية على التجارة في الاعتبار . وينبغي أن يشمل التحليل العلاقة بين السياسات القطاعية والسياسة الاقتصادية والانمائية الإجمالية . وينبغي التأكيد على العمل التحليلي الذي يعزز توافق الآراء بشأن القضايا المتعلقة بالنقل البحري . وقال إنه يرى أن برنامج العمل المقترح لا يركز على المواضيع ذات الأولوية وأنه واسع النطاق أكثر مما ينبغي ليكون واقعياً . والمهمة الأساسية للجنة الدائمة هي وضع برنامج عمل جيد التركيز وعملي لتنفيذه إلى حين انعقاد دورتها الثانية بشأن القضايا البحرية . وسيكون بمقدور اللجنة الدائمة ، في دورتها التالية ، عندئذ أن تحدد ما إذا كان ينبغي إجراء أي تغيير في التأكيد أو إدراج أي بنود إضافية للعمل المقبل .

٢٨ - وذكر ممثل مكتب العمل الدولي بالاتفاقيات البحرية والتوصيات التي اعتمدها المنظمة ، المعروفة باسم المدونة الدولية للعاملين بالبحر . وأشار إلى بعض القضايا المتعلقة بالسياسات في مشروع برنامج العمل - أي إلى التحليل المقارن للسياسات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري وأثرها على تنمية الأساطيل وعلى نوعيات الخدمات وكذلك إلى التحليل المقارن بشأن شروط تسجيل السفن والإجراءات الممكنة تجاه تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن - فاقترح أن تضمن اللجنة هذين التحليلين المذكورين السياسات المتعلقة بتنفيذ اتفاقيات العمل البحرية ذات الصلة والتي تكفل اعتبار السفينة قياسية من جانب أي اتفاق للرقابة الحكومية في الموانئ يكون ساري المفعول . وعلاوة على ذلك ، ينبغي أن يكفل أي إجراء يُتخذ في مجال تنمية الموارد البشرية الامتثال للمستويات الدنيا لمكتب العمل الدولي . وهذا يتطلب برنامجاً للتوفيق بين تشريعات العمل البحرية . أما فيما يتعلق بمشروع البرنامج الخاص بالموانئ ، فقد لاحظ أنه تجرى حالياً تكييفات مؤسسية في صناعة الموانئ وأنه تحدث تغييرات سريعة في تشغيل الموانئ عن طريق ملطات الموانئ الوطنية . وهذه التغييرات تؤثر في العمالة في الموانئ . وأشار إلى أن أي مشروع لخصمة الموانئ، ينبغي أن يتضمن مخططاً للتدريب لإعادة تدريب الأشخاص الذين سيمبحون زائدين عن الحاجة نتيجة لخصمة كهذه . وقال إن لدى مكتب العمل الدولي برنامجاً لتنسيق الدورات التدريبية للعاملين في الموانئ وأن مكتب العمل الدولي ومشروع ترينمار التابع للأونكتاد يبذلان جهوداً متضافرة في أمريكا اللاتينية في هذا المجال . وأن مكتب العمل الدولي مستعد للتعاون تعاوناً وثيقاً مع الأونكتاد في تنفيذ البرنامج النهائي الذي ستعتمده اللجنة ، وحث على التفكير ملياً في المسائل التي تؤثر في فرص العمل ، من وجهة نظر مكتب العمل الدولي والأونكتاد كليهما .

٢٩ - وقال المراقب عن الرابطة الدولية للمدن والموانئ* إن منظمته ، التي أسست في عام ١٩٨٨ ، تسعى إلى الاعتماد على أهداف المدن والموانئ لتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية . وأضاف أن الرابطة تعتقد أن تبادل المعلومات والتضامن بين الموانئ والمدن سيفيدان الموانئ والمدن في جميع أرجاء العالم وأنها على استعداد لدعم أعمال اللجنة التي ترمي إلى تعزيز دور الموانئ كجهات وصل في التجارة الدولية .

٣٠ - وقال المراقب عن الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن إن وكلاء الشحن كانوا يعملون في الماضي في تنظيم ملامل النقل كوكلاء للشاحنين ولكنهم مقبولون اليوم كناقلين يتحملون كامل المسؤولية والتبعة عن سلسلة النقل ويصدرون وثيقة نقل واحدة كمتعهدين للنقل المتعدد الوسائط . وأضاف أن النقل المتعدد الوسائط جزء لا يتجزأ من الانتاج ووسيلة هامة لقيام البلدان النامية بتنمية تجارتها ومبادلاتها التجارية المحلية والاجنبية . وأشار إلى أن وكلاء الشحن لا يحتاجون إلى هياكل أساسية أو أجهزة معينة خاصة بهم بل يستفيدون من شبكات النقل الفعالة ومن التكنولوجيا المتمثلة بالتحوية وبتبادل البيانات إلكترونياً .

٣١ - وأوصى بإيجاد آليات للتشاور بين الكيانات الحكومية ، ووكلاء الشحن ، والقائمين بالنقل والمستخدمين له لمناقشة جميع المسائل ذات الأهمية المشتركة لتنمية النقل المتعدد الوسائط . وقال إنه ينبغي أن تكون مهمة هيئات التشاور المذكورة هي تحديد العقبات القائمة وتقديم المساعدة في مجال تحسين البيئة الوطنية للنقل . وأضاف أن إحدى العقبات الرئيسية لتنمية النقل المتعدد الوسائط في البلدان النامية هي عدم وجود البيئة المؤسسية والقانونية للنقل أو عدم كفايتها . وثمة مثال ممتاز لإطار قانوني ليبرالي لعمليات النقل المتعدد الوسائط هو التشريع السوي يحكم النقل المتعدد الوسائط في بلدان الحلف الاندي حيث يعتمد التشريع أو ممن المنتظر أن يعتمد ، في الدرجة الأولى ، على القواعد المشتركة للاونكتاد ولغرفة التجارة الدولية لوشائق النقل المتعدد الوسائط .

٣٢ - وقال ، معترفاً بأن عدم وجود موظفين مدربين تدريباً جيداً يعتبر مشكلة فسي تنمية قطاعات النقل ، لا سيما النقل المتعدد الوسائط ، إن الاونكتاد والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن يبحثان حالياً امكانية تنظيم حلقات تدارس بشأن النقل المتعدد الوسائط .

* اشتركت الرابطة المذكورة في هذه الدورة بمقتضى المقرر الذي اتخذته اللجنة الدائمة في جلستها الثالثة المعقودة في ٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ .

الفصل الاول

وضع برنامج عمل اللجنة الدائمة المعنية بتطوير
قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة
على المنافسة لدى البلدان النامية: النقل البحري
(البند ٣ من جدول الاعمال)

- ١ - كان معروضا على اللجنة الدائمة ، للنظر في هذا البند من جدول الاعمال ، الوثيقة التالية التي أعدتها أمانة الاونكتاد:
"مشروع برنامج عمل اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة لدى البلدان النامية: النقل البحري"
(TD/B/CN.4/4) .
وبالإضافة إلى ذلك ، أتيحت للجنة الدائمة الوثائق التالي بيانها للمساعدة على النظر في هذا البند:
"تطورات الصناعة والسياسة العامة في النقل البحري العالمي وآثارها على البلدان النامية" - تقرير من أمانة الاونكتاد (TD/B/CN.4/5) ؛
"تقرير فريق الخبراء المعني بسياسة النقل البحري ، المعقود بدعوة من الأمين العام للاونكتاد" (١٨ - ١٩ أيار/مايو ١٩٩٢) (TD/B/CN.4/6) ؛
"استعراض النقل البحري ، ١٩٩١" - تقرير من أمانة الاونكتاد (TD/B/CN.4/8) و (Corr.1-2) ؛
"استعراض الأنشطة في ميدان النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط" - مذكرة من أمانة الاونكتاد (UNCTAD/SHIP/643) .
- ٢ - وقررت اللجنة الدائمة ، في جلستها العامة الثانية المعقودة في ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ ، أن تتحول إلى فريق عامل غير رسمي لتبحث بالتفصيل مشروع برنامج العمل .

[يستكمل حسب الاقتضاء]

الفصل الثاني
مسائل تنظيمية

ألف - افتتاح الدورة

١ - افتتح نائب الأمين العام للونكتاد الدورة الأولى للجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) في ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ .

باء - انتخاب أعضاء المكتب
(البند ١ من جدول الأعمال)

٢ - ذكر نائب الأمين العام للونكتاد بأن مجلس التجارة والتنمية كان قد وافق ، في دورته التنفيذية الأولى السابقة للدورة ، على تطبيق النظام الداخلي للجان المجلس الرئيسية على اللجان الدائمة الجديدة ، مع توخي أكبر قدر ممكن من المرونة ، عند انتخاب أعضاء مكاتب اللجان الدائمة ، على أن يؤخذ في الاعتبار مبدأ التوزيع الجغرافي العادل . وعلاوة على ذلك ، كرر المجلس التأكيد ، في الجزء الأول من دورته التاسعة والثلاثين ، على أنه ينبغي ، فيما يتعلق باللجان الدائمة ، انتخاب رئيس وأعضاء مكتب كل لجنة من هذه اللجان في بداية كل دورة جديدة ، وأنه ينبغي إجراء مشاورات مسبقة للتوصل مقدما إلى اتفاق بشأن عضوية المكتب .

٣ - وقد انتخبت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) ، في جلستها الأولى المعقودة في ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ ، أعضاء مكتبها التاليين أسماؤهم:

الرئيس:	لواء بحري مدحت عبد الباري	(مصر)
نواب الرئيس:	السيد ش. باباجيورغاكيس	(اليونان)
	السيد س. ن. كاكار	(الهند)
	السيد أ. آدغبييني	(نيجيريا)
	السيد أ. دي ريغيرو	(بيرو)
	السيد ف. س. تيسياشنيكوف	(الاتحاد الروسي)
المقرر:	السيد ن. إيده	(اليابان)

جيم - إقرار جدول الاعمال وتنظيم العمل
(البند ٢ من جدول الاعمال)

- ٤ - أقرت اللجنة الدائمة ، في نفس الجلسة ، جدول الاعمال المؤقت الوارد في الوثيقة TD/B/CN.4/3 . وفيما يلي نصه:
- ١ - انتخاب أعضاء المكتب
 - ٢ - إقرار جدول الاعمال وتنظيم العمل
 - ٣ - وضع برنامج عمل اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة لدى البلدان النامية: النقل البحري
 - ٤ - جدول الاعمال المؤقت للدورة الثانية للجنة الدائمة (النقل البحري)
 - ٥ - مسائل أخرى
 - ٦ - اعتماد تقرير اللجنة الدائمة (النقل البحري) إلى مجلس التجارة والتنمية

دال - جدول الاعمال المؤقت للدورة الثانية
للجنة الدائمة (النقل البحري)
(البند ٤ من جدول الاعمال)

[يستكمل فيما بعد]

هاء - مسائل أخرى
(البند ٥ من جدول الاعمال)

[يستكمل حسب الاقتضاء]

واو - اعتماد تقرير اللجنة الدائمة (النقل البحري)
إلى مجلس التجارة والتنمية
(البند ٦ من جدول الاعمال)

[يستكمل فيما بعد]

المرفق
العضوية والحضور

[يستكمل فيما بعد]