

Distr.
LIMITEDTD/B/CN.4/L.15/Add.1
8 June 1995
ARABIC
Original: ENGLISHمؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

[النقل البحري]

مجلس التجارة والتنمية
اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:
تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة
لدى البلدان النامية - النقل البحري
الدورة الثالثة
جنيف، ٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥
البند ٧ من جدول الأعمال

مشروع تقرير اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات
الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة
لدى البلدان النامية - النقل البحري عن دورتها الثالثة

المقرر: السيد عبد الوهاب أرساد (ماليزيا)

إضافة

المناقشة العامة (تابع)، البنود ٣ و ٤ و ٥

المتحدثون:

الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات
بولندا
غانا (عن المجموعة الأفريقية)
الاتحاد الروسي
الهند
الصين

المكسيك
استراليا
كولومبيا (عن المجموعة الأندية)
منظومة التكامل لأمريكا الوسطى
منظمة العمل الدولية
تونس
ليتوانيا

ملحوظة للوفود

مشروع التقرير هذا نص مؤقت معمم لإجازته من الوفود.

وينبغي إرسال الطلبات المتعلقة بالتعديلات - التي يجب أن تقدم بإحدى اللغتين الانكليزية أو الفرنسية - في موعد غايته يوم الجمعة ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥، إلى:

The UNCTAD Editorial Section
Room E. 8104
Fax No. 907 0056 Tel: No. 907 5656 or 5655

الفصل الأول

المناقشة العامة

(تابع)

١ - أشار ممثل المكسيك إلى أهمية النقل المتعدد الوسائط في تجارة البضائع الدولية، فهو يمثل جزءاً هاماً من تكاليف الصنفقة النهائية. وعلى الرغم من أن المكسيك صدقت على اتفاقية النقل المتعدد الوسائط في عام ١٩٨٠ فإنها ارتأت بحلول عام ١٩٨٩ أن من الضروري تنمية سوق أكثر تنافسية وسن أنظمة وطنية بشأن النقل المتعدد الوسائط، فأصبحت للمستخدمين بموجب هذه الأنظمة الحرية في أن يستخدموا إما عقداً للنقل المتعدد الوسائط أو عقداً للنقل المجزأ في التجارة الدولية، وفي أن يختاروا أي ناقل على أساس الشروط والتعاريف التشغيلية، وفي أن يستخدموا في التجارة المحلية حاويات مستوردة مؤقتاً، الأمر الذي نجم عنه تسجيل عدد من متعهدي النقل الجدد كمتعهدي نقل متعدد الوسائط. ولتحسين العمليات من خلال استخدام التكنولوجيا وتنسيق وثائق الجمارك، جرى تنظيم التنسيق بين القطاعين العام والخاص. وارتأت أن تدريب الموارد البشرية حاسم في تطوير قطاع كفو للنقل المتعدد الوسائط، لذا أوصى بمواصلة الأونكتاد برنامجه لتنمية الموارد البشرية. وأخيراً أشار إلى رغبة المكسيك في أن تنضم ثانية إلى شبكة ترينمار في المستقبل القريب.

٢ - وقال ممثل استراليا إنه ينبغي للمناقشات، فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط، تأكيد مصالح الشاحنين لا مصالح موردي خدمات النقل البحري، وتفاذي القيود على متعهدي النقل المتعدد الوسائط.

٣ - وتحدثت ممثلة كولومبيا باسم المجموعة الاندية، فقالت إن إلغاء حجز البضائع في الدول الأعضاء في المجموعة الاندية في عام ١٩٩٣ كان ذا أهمية كبيرة بالنسبة لخدمات النقل البحري وصناعة النقل البحري في المنطقة دون الإقليمية، فنتيجة لإلغاء حجز البضائع تأثرت بشدة الميزة التنافسية لمالكي السفن في المنطقة، ومن دواعي الأسف أن تدابير التحرير التي جرت في المنطقة لم تلقَ معاملة بالمثل من جانب البلدان الأخرى التي اشترطت اتفاقات ثنائية بغية السماح بالوصول إلى البضائع. لذا ارتأت المجموعة الاندية، بالتشاور مع الرابطة الاندية لمالكي السفن، أن من الضروري وضع معايير للجماعة بغية تأمين المعاملة بالمثل معاملة فعالة في الميدان التجاري، والمجموعة تعدُّ، بدون التأثير في المنافسة العادلة، قانوناً ينظّم الوصول إلى البضائع المتولدة في المنطقة دون الإقليمية، بقصد إيلاء معاملة تفضيلية لشركات النقل البحري المنتمية إلى بلدان أمريكا اللاتينية الأخرى وبالتالي ترشيد الخدمات وإتاحة الانتعاش الاقتصادي للأساطيل التجارية في المنطقة دون الإقليمية. ويجري أيضاً النظر في معايير أخرى للجماعة تهدف إلى تحسين قدرة البحريات التجارية على المنافسة، والليات الأساسية موضع الدراسة هي إنشاء سجل للسفن الاندية وإعداد تشريعات لتسهيل تأجير السفن ووضع قواعد بشأن المنافسة لتفادي الممارسات التجارية غير العادلة.

٤ - وينبغي للأونكتاد مواصلة معالجته لقضايا النقل البحري، وأعربت عن اعتقادها القوي أن الخبرة التي تراكمت لدى الأونكتاد ذات قيمة عظيمة بالنسبة لوضع ونشر مبادئ ترمي إلى ترشيد المنافسة في هذا الميدان الهام من ميادين الخدمات. وشددت على دور الأونكتاد في ميدان تنمية الموارد البشرية وأكدت

أهميته في ميدان النقل البحري والموانئ والتشريعات البحرية. وأثنت على المساعدة القانونية التي يوفّرها الأونكتاد وعلى الدعم المقدم إلى المجموعة الاندية بغية زيادة قدرة أساطيلها التجارية البحرية على المنافسة. وأشارت بصفة خاصة إلى انشاء سجل للسفن الاندية والتدابير القانونية لتسهيل تأجير السفن، قائلة إن أمانة الأونكتاد لديها الدراية الفنية القانونية اللازمة في كل هذه المواضيع وفي ميدان تشريعات النقل المتعدد الوسائط. وفيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط أبلغت اللجنة بأن المجموعة الاندية قد سنّت مؤخرا تشريعا للجماعة ينطبق على كل الدول المتعاقدة. وأصرّت على ضرورة أن يكون التدريب من بين الأولويات المؤسسية. وقالت إن المساعدة التقنية هامة لتحسين خدمات النقل، ولا سيما فيما يتعلق بإدخال آليات لتحسين القدرة على المنافسة مثل النقل المتعدد الوسائط. وقالت إنه ينبغي للبلدان دعم الأونكتاد في التماس الأموال من أجل المساعدة التقنية.

٥ - وأعرب ممثل منظومة التكامل لأمريكا الوسطى عن تقدير بلدان أمريكا الوسطى لكل من الأونكتاد والمناحين لما وفّرت من مساعدة تقنية، ولا سيما من خلال برنامجي ترينمار وليجسمار، فقد أفاد كلا البرنامجين التجارة بتسهيلهما التكيف مع التغيرات الأخيرة في الميدان البحري. وأكد أنه لا يمكن أبدا للمشاريع أن تفضي إلى تكيف كامل في غضون إطار زمني محدد، وأن على البلدان المستفيدة الاستجابة بصورة بناءة للمساعدة المقدمة، وهذه عملية تدريجية، وقال إنه يأمل أن يتوصل الأونكتاد إلى طرق وأن يوفّر المجتمع الدولي المتابعة للمشاريع.

٦ - وفيما يتعلق باختتام مشروع ليجسمار، الذي يتمثل في استيفاء وتنسيق التشريعات البحرية لبلدان أمريكا الوسطى، قال إن محكمة العدل الدولية لأمريكا اللاتينية تقوم حاليا بدراسة مشروع المعاهدة البحرية لأمريكا الوسطى لكي يتسنى تقديم مشروع نهائي إلى اجتماع رؤساء الجمهورية. ويتضمن مشروع المعاهدة، فضلا عن النقل المتعدد الوسائط. وقال إن من المهم أن تستمر المنطقة في تلقي المساعدات في ميدان التشريع البحري.

٧ - ووصف ممثل منظمة العمل الدولية بإيجاز أعمال منظّمته في ميدان التدريب وتنمية الموارد البشرية في ميدان الموانئ، قائلا إن هذه الأعمال تجري في تعاون وثيق مع الأونكتاد، كما يتجلى في الاجتماعين الاقليميين في أمريكا اللاتينية والاجتماع الأقرب عهدا في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤ في آسيا. وبصفة أكثر تحديدا توشك منظمة العمل الدولية على الانتهاء من سلسلة من الدورات في إطار برنامج تطوير الموانئ، الذي تبلغ فيه الدورات الثلاثون الأولى أكثر من ٥٠٠ ساعة من التعليم لتدريب المشرفين على محطات الحاويات. وقد أختبرت في كينيا وفي جمهورية تنزانيا المتحدة هذه الدورات التي طورت بفضل الأموال المقدمة من حكومة هولندا. وقد تم التوصل بالفعل الى اتفاق مع حكومة الهند على تنفيذها في ١١ ميناء ابتداء من عام ١٩٩٦ باستخدام نفس مصدر التمويل. وأخيرا ستستعرض الأعمال بشأن تأثير التغيرات التكنولوجية على الموانئ في المؤتمر البحري الدولي القادم، وهو ينعقد كل ١٠ سنوات، المقرر هذه المرة أن ينعقد في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ لاستعراض تنفيذ اتفاقيات منظمة العمل الدولية الأربع في هذا الميدان.

٨ - وقال ممثل تونس إنه ينبغي تصميم السياسات العامة في مجال النقل بحيث تعزز النقل الذي يمكن الاعتماد عليه، وينبغي للتحريير إيلاء الأولوية لمراعاة معايير الجودة. ويتعين تنسيق الإجراءات والتشريعات

وتكبيرها مع المعايير الدولية. وفيما يتعلق بالخصخصة ينبغي إيجاد برامج منظمة على الوجه المناسب تتضمن كل قطاعات النقل البحري.

٩ - وقال ممثل ليتوانيا إن هذه هي أول مرة يشترك فيها وفد ليتوانيا في دورة للجنة الدائمة، وإنه يرى الوثائق والمناقشات عظيمة الفائدة مليئة بالمعلومات النافعة من وجهة نظر حالة النقل في ليتوانيا. فبلده يتبع، منذ إعادة إقرار استقلاله في عام ١٩٩٠، سياسة تحرير اقتصاده وإدماجه في الأسواق الأوروبية والعالمية، وغايته الرئيسية في مجال النقل هي، بالنظر الى موقعه الجغرافي، أن يكون بمثابة جسر يربط بين شرق أوروبا وغربها، مما يجعل تطوير ممرات للنقل المتعدد الوسائط من بين الأولويات الرئيسية.

١٠ - ومن بين ممرات النقل التسعة ذات الأولوية المعلنة في مؤتمر كريت في عام ١٩٩٤ يمر اثنان عبر أراضي ليتوانيا، والممر الذي يربط بين الشرق والغرب مارا عبر ميناء كلايبدا ذو أهمية خاصة، فهو خامس ميناء في البلطيق من حيث حجم البضائع المتناولة فيه (١٥-١٦ مليون طن سنويا) وتربطه بالكثير من الموانئ الأوروبية عبّارات منتظمة. والأولويات الرئيسية في الوقت الحالي هي مواصلة تطوير مرافق الحاويات والمناولة الأفقية وإعادة بناء محطة الركاب، فضلا عن تطوير مرافق النقل الأساسية المجاورة في ممر النقل، والمؤسسات المالية الدولية تساعد في هذه التطويرات.

١١ - وتسهيلا لإنشاء مؤسسات وطنية للنقل ومؤسسات كمشاريع مشتركة للنقل يجري حاليا تنسيق تشريعات بلده في مجال النقل مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، وقد تمت بالفعل خصخصة كل شركات النقل على الطرق، وستجري في المستقبل القريب خصخصة الكيانات التجارية في ميناء كلايبدا، وهذا بالتالي يتناقض مع البيان الوارد في الوثيقتين TD/B/CN.4/48 وUNCTAD/SDD/SHIP/4، الذي يفيد بأن ميناء كلايبدا وشركة النقل لن تجري خصصتهما. وقال ان وفده سيدرس وثائق اللجنة الدائمة باهتمام وانه يعتزم الاشتراك بنشاط في أعمال اللجنة الدائمة مستقبلا.

الفصل الثاني

تعزيز خدمات النقل المتعدد الوسائط القادرة على المنافسة

(البند ٣ من جدول الأعمال)

١٢ - عرض الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات الوثائق المتعلقة بالبند ٣ من جدول الأعمال، فأشار الى الفصل الأول من الوثيقة المعنونة "تعزيز خدمات النقل المتعدد الوسائط القادرة على المنافسة" (TD/B/CN.4/46) وقال ان البنود الثلاثة لبرنامج عمل اللجنة المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط، والتحوية، والسوقيات والتطورات التكنولوجية، والتي طلب الى الأمانة إعدادها قبل الأونكتاد التاسع، ستستكمل في الموعد المحدد.

١٣ - وفيما يتعلق بوثائق المعلومات الأساسية الثلاث حول "النقل المتعدد الوسائط والفرص التجارية" (UNCTAD/SDD/MT/5)، و"التحوية والمقاييس" (UNCTAD/SDD/MT/2) و"الشركات الضخمة لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط والناقلين" (UNCTAD/SDD/MT/4)، قال ان التقرير الأول يبين أنه يمكن أن يكون للنقل المتعدد الوسائط والسوقيات أثر على الفرص التجارية من خلال توفير نظام نقل ناجح لخدمة التجارة الدولية للبلدان، ومن خلال زيادة النشاط المحلي لقطاع النقل الوطني. أما التقرير الثاني فيدل على أنه لا يوجد بديل عالمي للمقياس ٦٦٨ للمنظمة الدولية للتوحيد القياسي المتعلق بأبعاد الحاويات، وأن الانحسار الظاهر لاستخدام حاويات ذات حجم أكبر من المعتاد قد يحل المشكلة. وأما التقرير الثالث فيؤكد أن أثر شركات النقل الضخمة الشامل على التجارة العالمية قد يكون ذا فائدة، إلا أن أثرها على متعهدي النقل الآخرين قد يكون كبيراً وقد يجعل دور الكثير من شركات النقل الصغيرة يقتصر على دور متعهدي مواصلات فرعية أو متعاقدين من الباطن لشركات النقل الضخمة.

١٤ - وأشار بعد ذلك الى وثيقة المعلومات الأساسية "مشروع دليل النقل المتعدد الوسائط" (UNCTAD/SDD/MT/8 و UNCTAD/SDD/MT/Misc.1)، التي أعدت فيما يتصل بالبند الثاني من برنامج عمل اللجنة، وطلب الى اللجنة الدائمة أن تبدي رأيها في المشروع، بحيث يتسنى استكمال الدليل بشكل مفيد قدر الامكان. وانتقل الى وثيقة المعلومات الأساسية "مواجهة تحدي خدمات النقل المتكاملة" (UNCTAD/SDD/MT/7) فقال ان الوثيقة تحاول معالجة بعض الاتجاهات المتعلقة بالتطورات التكنولوجية والتشغيلية في ميدان النقل المتعدد الوسائط الحديث وانها تقترح عرض تجارب اللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل في محفل عالمي بغية تمكين البلدان من تجنب تكرار الأخطاء التي ارتكبتها بلدان أخرى، فتتمكن من القفز الى مستوى أعلى من التنمية. وذكر أيضاً الوفود بأنه لا يوجد نظام قانوني دولي ملزم قانونياً يعالج النقل المتعدد الوسائط وأن وجود تشريعات وطنية للنقل المتعدد الوسائط غير مناسبة ليس من شأنه إلا أن يزيد الأمور سوءاً.

١٥ - وشدد على أن هناك جوانب أخرى تتطلب اهتماماً من اللجنة الدائمة، نظراً الى أن صناعة النقل المتعدد الوسائط ما زالت تتطور بسرعة. وهذه الجوانب، التي عولجت في الفصل الثاني من الوثيقة TD/B/CN.4/46، هي آثار تحرير الخدمات وزيادة القدرة التنافسية، وتطور عمليات النقل المتعدد الوسائط الى التوزيع المادي والسوقيات المتعددة الوسائط وتوفير خدمات النقل الكاملة، وكذلك قضايا أخرى مثل

البيئة، والسلامة، وجودة الخدمات. وسيكون لتعزيز هذه القضايا أثر على تعزيز خدمات النقل المتعدد الوسائط القادرة على المنافسة في ميدان النقل البحري الطويل المدة، وفي وسائط نقل أخرى مثل خدمات المواصلات الفرعية والطرق التجارية الساحلية أو القصيرة المدة. وقدمت الى اللجنة مقترحات لمواصلة النظر في مجالات ثلاثة رئيسية هي: '١' قضايا السياسة العامة؛ '٢' القضايا التقنية؛ '٣' القضايا التشغيلية.

١٦ - واقترح في ختام حديثه أن توصي اللجنة الدائمة مجلس التجارة والتنمية بإيلاء قطاع الخدمات ما يستحقه من اهتمام في الأونكتاد التاسع بوصفه أحد العناصر الأساسية لتعزيز تنمية التجارة.

١٧ - وعرض ممثل بولندا تجربة بلده في مجال تطوير النقل المتعدد الوسائط، فقال انه تم تحرير قواعد انشاء الشركات، والسير بخطى سريعة في خصخصة قطاع الخدمات واستغلاله من الناحية التجارية، وتيسير المشاريع المشتركة مع الشركاء الأجانب، وان امكانية الوصول الى الحمولات الدولية قائمة على أساس المعاملة بالمثل. غير أن توسع النقل المتعدد الوسائط كان بطيئا، نظرا الى أنه كان هناك قدر معين من العطالة والى انه لا يتوفر الا رأسمال محدود لتطوير أهم الهياكل الأساسية والمعدات. وأضاف قائلا ان الشركات الوطنية لشحن البضائع، القائمة والجديدة - وكثير منها ذو ملكية خاصة - تتطور كشركات متعهدة للنقل المتعدد الوسائط. وللتعجيل أكثر بتنمية هذا القطاع، صدقت الحكومة على "الاتفاق الأوروبي المتعلق بخطوط النقل المختلط الدولي الهامة والمنشآت المتصلة بها" من أجل دمج نظام النقل البولندي بنظام الاتحاد الأوروبي. ومن ناحية ثانية، قامت الحكومة، بالتعاون مع هيئات الموانئ والسكك الحديدية الوطنية، بانشاء شركة متعهدة للنقل المتعدد الوسائط (POLCOMBI) تتألف من شركات من القطاعين الخاص والعام، لتطوير النقل المتعدد الوسائط من والى الموانئ البولندية. وأنشئت قطارات موحدة للحاويات بين محطة الحاويات في ميناء غدينيا والمراكز الداخلية، وتقوم الحكومة بتمويل الهياكل الأساسية اللازمة للتحوية والنقل المتعدد الوسائط تمويلًا جزئيا. وأردف قائلا إنه يجب المضي في تعزيز النقل المتعدد الوسائط، وأشار في هذا الصدد الى أن تجربة بولندا أظهرت أن عدم وجود إطار قانوني دولي لم يكن حاجزا أمام تنميتها. وقال أخيرا انه يرى أن استحداث معايير دنيا لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط سيكون أمرا مفيدا.

١٨ - وأعرب المتحدث باسم المجموعة الافريقية (غانا) عن قلقه لأن التطورات الجارية في ميدان التحوية والنقل المتعدد الوسائط توسع الفجوة بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية، الأمر الذي قد يؤدي الى سيطرة متعهدي النقل في البلدان المتقدمة على سلسلة النقل. وقال ان قصور الهياكل الأساسية، وضآلة معدات النقل، ودفع غرامات تأخير بسبب طول مدد بقاء الحاويات الفارغة، أمور حدّت من نمو النقل المتعدد الوسائط في افريقيا. وقد خفضت شركات النقل الضخمة أجور الشحن الى موانئ المواصلات الفرعية ومنها، وهو أمر مفيد لشركات الشحن إلا أنه جعل من الصعب للغاية على متعهدي النقل المحليين أن ينافسوا تجاريا. وأضاف قائلا ان الحاويات التي يزيد حجمها ووزنها عن المعتاد، بالاضافة الى كونها تتطلب معدات خاصة، يمكن أن تسبب أضرارا كبيرة للطرق ولذا فقد اقتصر استخدامها على منطقة الميناء. ومن شأن تعزيز خدمات النقل المواتية للبيئة، واستخدام مصطلحات تجارية دولية جديدة، وانشاء لجان وطنية لتيسير التجارة والنقل، ووضع معايير دنيا، أن تساعد على تنمية النقل المتعدد الوسائط تنمية منظمة. ومضى قائلا ان التحرير قد لا يحفز على المنافسة أو يزيد من الخيارات المتاحة للتجار، ولكنه قد يؤدي الى تهميش متعهدي النقل الوطنيين وقد يولد نسبة عالية من البطالة. وأضاف انه ينبغي استخدام التحرير للمساعدة على ايجاد شركات توفر النقل المحلي من خلال أنشطة مثل انشاء مشاريع مشتركة وتحالفات.

وينبغي أن تكون أسواق النقل المتعدد الوسائط مفتوحة على أساس المعاملة بالمثل، بما يمكن البلدان النامية من المنافسة عالمياً. وقال انه يرى انه قد يلزم وضع أنظمة لمكافحة الاحتكار من أجل مراقبة أنشطة كبريات شركات النقل. وأشار أخيراً الى أنه يلزم عقد حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن قوانين ولوائح النقل المتعدد الوسائط من أجل تنفيذ النقل المتعدد الوسائط بنجاح، وأنه ينبغي دعم عقد حلقات دراسية حول طرق انتاج الحاويات السليمة بيئياً.

١٩ - وقال ممثل الاتحاد الروسي انه يؤيد الاستنتاج الذي تم التوصل في الوثيقة TD/B/CN.4/46 ومفاده أن استخدام مفهوم النقل المتعدد الوسائط لا يساهم في كفاءة نظام النقل فحسب وانما يمكن أن يكون أيضاً وسيلة للمساعدة على الحفاظ على البيئة من خلال استخدام وسائط نقل أقل ضرراً من الناحية البيئية مثل الممرات المائية الداخلية، والسكك الحديدية، والنقل البحري المختلط والساحلي. وفيما يتعلق بالوثيقة عن "التحوية والمقاييس" (UNCTAD/SDD/MT/2)، قال انه يرى انه لا يوجد في الوقت الحاضر بديل مقبول لمعايير حاويات المجموعة الأولى الدولية القائمة واقترح أن يشمل نشاط الأمانة المقبل في ميدان النقل متعدد الوسائط تقديم مساعدة عملية الى الحكومات ومتعهدي النقل ومستعمليه، مع التوكيد بصفة خاصة على الجزء البحري من سلسلة النقل المتعدد الوسائط.

٢٠ - وفيما يتعلق بالحالة في الاتحاد الروسي، قال ان النقل المتعدد الوسائط يتسم بأهمية بالغة لتنمية نظام النقل الروسي. وتقوم وزارة النقل في الاتحاد الروسي، في هذا الصدد، بتنفيذ عدد من البرامج منها برنامج "المحطات الطرفية" الذي يتناول انشاء أساس تشريعي للنقل المتعدد الوسائط، وتحديث الهياكل الأساسية ومعدات السكك الحديدية المتخصصة، وادخال المعلوماتية وتبادل البيانات الالكترونية استناداً الى نظام تبادل البيانات الالكترونية لشؤون الادارة والتجارة والنقل، ودمج نظام النقل الروسي بنظم النقل في الدول الأخرى. وقد أعربت الحكومة والكثير من المؤسسات المالية الخاصة ومستعملي النقل في روسيا عن الاهتمام بهذا البرنامج وتشارك هذه الجهات في تمويله على طول ممر البحر الأسود - موسكو - البلطيق. وأضاف قائلاً ان المساعدة التقنية المقدمة من الأونكتاد في ميدان النقل المتعدد الوسائط يجب أن تقوم بدور هام، وخاصة من خلال تنظيم حلقات العمل والخدمات الاستشارية وتوفير الخبرات التقنية. وقد وافقت أمانة الأونكتاد، في الواقع، على عقد حلقة عمل في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥ وستدعى جمهوريات سوفياتية سابقة الى المشاركة فيها.

٢١ - وقال ممثل الهند ان بلده قام بمجموعة من الاصلاحات الاقتصادية، بما فيها ازالة الضوابط التنظيمية للاقتصاد وحفز الاستثمار الأجنبي. وفيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط، سن في عام ١٩٩٣ قانون النقل المتعدد الوسائط للبضائع وهذا القانون يوفر نظاماً قانونياً يحكم، على أساس موحد، تبعات ومسؤوليات متعهدي النقل المتعدد الوسائط عن الخدمات المشمولة بمستند وحيد. وأضاف قائلاً ان حركة النقل بالحاويات تتزايد بخطى سريعة، وانه يسمح لأطراف من القطاع الخاص بإقامة مستودعات تخليص داخلية ومحطات شحن حاويات. وان حكومته مهتمة أيضاً بربط مختلف الأطراف التجاريين من القطاعين العام والخاص من خلال استخدام تبادل البيانات الالكترونية وامكانية الاستعاضة عن مستندات النقل المتعدد الوسائط برسائل تبادل البيانات الالكترونية. ولحفز المنافسة فيما بين متعهدي النقل المتعدد الوسائط وضمان جودة الخدمات، يسمح أيضاً للشركات الأجنبية بأن تتسجل كشركات متعهدة للنقل المتعدد الوسائط ما دامت تمثل اللوائح النافذة وتحصل على غطاء تأميني. ورحب بالمبادرات المشتركة بين الأونكتاد واللجنة

الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ لتطوير نظم للنقل المتعدد الوسائط في المنطقة الآسيوية ولتوفير آخر التكنولوجيات والمعلومات عن نظم النقل الحديثة. وأيد أيضا فكرة التوصية بأن تكون مسألة "تعزيز خدمات النقل المتعدد الوسائط القادرة على المنافسة" جزءا من أعمال الأونكتاد التاسع. وفيما يتعلق بالتعاون التقني وتنمية الموارد البشرية، قال ان أنشطة التدريب التي يقوم بها الأونكتاد ينبغي أن تهدف الى رفع مستوى مهارات موظفي الموانئ، ومهارات العاملين في الشركات المتعددة للنقل المتعدد الوسائط وفي مستودعات التخليص الجمركي الداخلية ومحطات شحن الحاويات بهدف تطوير نظام للنقل المتعدد الوسائط متماسك ويتسم بالكفاءة. وعرض أن تتعاون الهند تقنيا مع الأونكتاد فيما يقوم به من أعمال في أقل البلدان نموا. واقترح أخيرا أن يضع الأونكتاد بعض المبادئ التوجيهية المقبولة فيما يتعلق بالحد من الحوادث في عمليات نقل البضائع، والحفاظ على التوازن الايكولوجي، وحفظ الوقود.

الفصل الثالث

تقوية التعاون التقني وتنمية الموارد البشرية

(البند ٤ من جدول الأعمال)

٢٢ - قدم الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات هذا البند فقال إن الوثيقة TD/B/CN.4/47 تصف أنشطة الأمانة المنظمة كمكمل لأنشطتها العادية. وأضاف أن التعاون التقني يمولّ عموماً من مصادر خارجة عن الميزانية ولكن سجّل في الأعوام الأخيرة تحوّل عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بوصفه المانح الرئيسي نحو مانحين جدد مثل اللجنة الأوروبية وبعض الحكومات الأوروبية. وقد تطلب إحداث هذا التغيير قيام الأمانة بإعادة تقييم أنشطتها بشكل حيوي. ووجّه النظر بشكل خاص إلى واحد من برامج التعاون التقني الرئيسية، وهو نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، الذي سيُعرض على أعضاء اللجنة بيان عملي له.

٢٣ - وأردف قائلاً إن تنمية الموارد البشرية تنطوي على مجموعة متنوعة من الأنشطة التدريبية المتاحة للبلدان بناءً على طلبها، مثل برنامج التدريب البحري (ترينمار) الذي يعزز القدرة التدريبية المحلية. وقد عُقد في الأسبوع الماضي اجتماع عام لشبكة ترينمار.

٢٤ - وفي الختام أعرب عن امتنانه للمانحين الذين يسرّوا هذا العدد الهائل من الأنشطة، ودعا المستفيدين إلى حضور دورة اللجنة للإسهام ببعض الأفكار حول كيفية تمكّنتهم من الاستفادة وتأمين استدامة النتائج.

٢٥ - وأعرب المتحدث باسم المجموعة الإفريقية (غانا) عن تقديره للأونكتاد وللمانحين لما وفّروه من برامج تدريبية. غير أنه أعرب أيضاً عن قلقه لأن معظم التدريب الموفّر حالياً في بلده موجّه نحو القطاع العام، وقال إنه يخشى بناءً على ذلك عدم الوفاء باحتياجات القطاع الخاص وإن ذلك من شأنه أن يكون مضراً بمزيد التنمية. وطلب إلى الأونكتاد أن تولي عناية خاصة لتوفير التدريب للقطاع الخاص ولسبل جلب الموظفين المقتدرين إلى القطاع الخاص.

الفصل الرابع

استعراض برنامج عمل اللجنة الدائمة، مع التوكيد بوجه خاص على الأعمال التحضيرية للأونكتاد التاسع

(البند ٥ من جدول الأعمال)

٢٦ - قدم الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات هذا البند فقال، بخصوص مسألة النقل البحري (TD/B/CN.4/48، الفصل الأول)، إن الأمانة كانت قد أعدت وثيقتي معلومات أساسية هما: "التحرير التدريجي وتنمية خدمات النقل البحري في البلدان النامية - تجارب قطرية" (UNCTAD/SDD/SHIP/5) و"اصلاحات السياسة البحرية في الدول المستقلة حديثا في الاتحاد السوفياتي السابق" (UNCTAD/SDD/SHIP/4). وأضاف أن الاستنتاجات الأولية لهذين التقريرين تشير إلى أن هناك ما يكفي من الخبرة لإقامة علاقة سببية بشكل واضح بين اصلاح السياسة العامة والتطورات المحددة في مجالي الأسواق والأساطيل.

٢٧ - وأحاط علما، بالاضافة إلى ذلك، بالتغيرات التي كانت قد سجلت في الممارسات الوطنية الشاملة للعلاقات بين الشاحنين والناقلين البحريين. وحتى يومنا هذا عادت عملية عولمة الأنشطة الاقتصادية والتحرير التدريجي في النقل البحري وصناعة النقل بالنفع على كبار الشاحنين، في حين لم يستطع في كثير من الأحيان الشاحنون الصغار ومتوسطو الحجم الافادة بشكل فعال من ذلك بسبب قلة الخبرة والمعلومات. وأضاف أن الوثيقة المعنونة "التغيرات في الممارسات الوطنية التي تشمل العلاقات بين الشاحنين والناقلين البحريين" (UNCTAD/SDD/SHIP/2) عددا من التوصيات لمعالجة عملية إعادة التشكيل هذه. وأخيرا، وفي مجال تمويل السفن، وجّه نظر اللجنة إلى التقرير المعنون "تمويل السفن لأجل البلدان النامية" (UNCTAD/SDD/SHIP/3)، الذي خلص إلى أن الصعوبة التي تواجهها صناعة النقل البحري في جلب رؤوس الأموال إنما هي نتيجة عدم قدرة الكثير من استثمارات النقل البحري على تحقيق عائدات مالية قادرة على منافسة مشاريع أكثر مربوحية. وفيما يتصل باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، من المقرر بموجب مادتها ٥٢، عقد مؤتمرات استعراضية كل خمسة أعوام، ومن المنتظر أن يعقد المؤتمر المقبل في عام ١٩٩٦ أو في عام ١٩٩٧. وبهذا الخصوص سيتم الاتصال بالدول المخول لها حضور المؤتمر الاستعراضي قصد الحصول على وجهات نظرها.

٢٨ - ومضى قائلا إن العمل بشأن الموانئ يجري القيام به وفقا للبيئة التنافسية الجديدة السائدة في طرق عديدة، ويتولى توجيهه فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ الذي كان قد اجتمع في عام ١٩٩٣ بجنيف. وقد سلّمت الدراسات والتقارير التي كانت قد أعدت بدور الموانئ بوصفها مراكز لوجستية وبالحاجة إلى توشي موقف ايجابي تجاه تغيرات حركة النقل، كما أن هذه الدراسات والتقارير تشجع فكرة تسويق الموانئ.

٢٩ - وقال المتحدث باسم المجموعة الافريقية (غانا) إن مجموعته تعلق قدرا كبيرا من الأهمية على العمل المضطلع به في مجال التشريع البحري وتشريع النقل، الذي وردت معالجته في الفصل الرابع من الوثيقة TD/B/CN.4/48. وهنأ فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية بالتقدم

الملحوظ الذي حققه في دورته السابعة التي عقدت بجنيف في الفترة من ٥ إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤ لاستعراض الاتفاقية الدولية لحجز السفن لعام ١٩٥٢. ولاحظ أن الفريق المشترك قد وفّق في إعداد مجموعة مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن وكان قد اتفق على مواصلة النظر في هذا الموضوع في دورته المقبلة التي ستعقد بمقر المنظمة البحرية الدولية بلندن في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥. وقال إن موضوع حجز سفن حاسم الأهمية بالنسبة لمجتمع الشاحنين.

٣٠ - وفيما يتعلق بالعمل المضطلع به بشأن العوارية العامة قال إن الدراسات الثلاث التي أعدتها الأمانة بشأن هذا الموضوع تحدد أوجه قصور النظام وتتقدم بمقترحات بغية تحديد حل تجاري للمشاكل المعترضة. وأضاف أن التحرك الحالي في اتجاه اصلاح العوارية العامة من جانب سوق التأمين في لندن وغيرها من الأسواق قد بدأ بعد بداية العمل في الأونكتاد بشأن هذا الموضوع، وأنه يأمل أن تتم مواصلة ذلك الاصلاح في هذا المجال المعني بغية تسهيل تشغيل النظام لصالح التجارة الدولية. وطلب إلى أمانة الأونكتاد أن تبقي التطورات قيد الاستعراض وأن تخبر اللجنة وفقا لذلك.

٣١ - وفيما يتعلق بالاستعراض التمهيدي الذي أعدته الأمانة بشأن "الجوانب القانونية لتأجير السفن في البلدان النامية" (UNCTAD/SDD/LEG/4)، قال إنه يأسف لأن تلك الوثيقة لم تترجم بعد إلى جميع اللغات الرسمية في الأمم المتحدة. ومضى قائلا إن موضوع تأجير السفن يكتسي أهمية قصوى بالنسبة للبلدان النامية، ذلك أنه يمد شركة النقل البحري بالملكية الكاملة واستخدام السفينة دون إنفاق لرأس المال. والنقص الدائم في رؤوس الأموال في معظم البلدان النامية يجعل من تأجير السفن حلا بديلا مغريا للحصول على سفن جديدة أو لتبديل الأساطيل القديمة. ونظرا لما لذلك من أهمية عملية فإنه يوصي بأن تواصل الأمانة بحثها في هذا الموضوع قصد اعداد تشريع نموذجي يُستخدم كمبادئ توجيهية للبلدان النامية التي ترغب في تشجيع تأجير السفن وتشجيع الوعي فيما يتصل بتشغيل وتسيير تأجير السفن ومزايا ذلك المحتملة بالنسبة للبلدان النامية.

٣٢ - وأخيرا أشار إلى أن عملية تحرير وخصخصة خدمات النقل البحري الجارية حاليا في بلدان افريقية عديدة ستتطلب، بوصف ذلك مسألة ذات أولوية، اعتماد إطار قانوني ملائم ووضع آلية ناظمة لتشجيع القدرة على المنافسة والتقليل إلى أدنى حد من أية آثار سلبية تنطوي عليها العملية.

٣٣ - وقال ممثل الاتحاد الروسي إنه يوافق عموما على استنتاجات تقرير الأمانة المعنون "التحرير التدريجي وتنمية خدمات النقل البحري في البلدان النامية - تجارب قطرية" (UNCTAD/SDD/SHIP/5). غير أنه يقترح تقييم أثر التحرير على النقل البحري مع مراعاة تأثير عوامل مختلفة وهامة عديدة من عوامل السياسات الحكومية مثل الضريبة، والتسجيل الحر للسفن، وحجز الشحن الحكومي، واستخدام الطواقم الأجنبية، الخ، وكذلك الوضع الاقتصادي في البلد المعني ووضع تجارته الخارجية.

٣٤ - وفيما يتعلق بالتقرير عن "إصلاحات السياسة البحرية في الدول المستقلة حديثا في الاتحاد السوفياتي السابق" (UNCTAD/SDD/SHIP/4)، لاحظ أن التقرير يعطي عموما صورة واقعية عن عملية الاصلاحات في البلدان المعنية، وكذلك عن أهداف السياسة البحرية لهذه البلدان، ألا وهي تمكين الأساطيل الوطنية من المشاركة على نحو فعال في النقل البحري الدولي على أساس مبدأ حرية الوصول إلى أسواق

النقل، والمساواة، والمنافسة المنصفة. وأضاف أنه لا بد من اعتبار التحرير جزءاً من إعادة تشكيل بنية الاقتصاد واطاراً للحد من مشاركة الدولة في النقل البحري ولاقامة الظروف اللازمة لسير مؤسسات قادرة على البقاء من الناحية الاقتصادية.

٣٥ - وأردف قائلاً إن الصناعة البحرية في البلدان المعنية تواجه في الوقت الحاضر صعوبات، وإنه من السابق لأوانه تقييم تأثير عملية الاصلاح التي لم تنته بعد.

٣٦ - وفيما يتعلق بـ"استعراض النقل البحري" أكد أهمية عمل الأمانة كأساس لحل مشاكل اختلال التوازن في سوق النقل البحري. واقترح ألا يقتصر الاستعراض على اظهار مشاكل البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية وأن يقدم فضلاً عن ذلك تحليلاً وتوصيات لحلها. واختتم بالقول إنه من المستصوب نشر العدد المقبل من "الاستعراض" في النصف الأول من عام ١٩٩٦.

٣٧ - وأشار ممثل الصين إلى موضوع التحرير فقال إنه يوافق على الفقرة ١١ من تقرير الأمانة الوارد في الوثيقة TD/B/CN.4/48 التي جاء فيها أنه لا بد من إنشاء آليات تنظيمية لدعم عملية التحرير بغية تلافي مزالق المنافسة. وأضاف أن مثل هذه الآليات يمكن أن تشمل قواعد المنافسة والحوافز المقدمة للمؤسسات، واقترح أن تواصل الأمانة دراسة هذا الموضوع. وقال إنه يوافق أيضاً على الفقرة ٧٠ من تقرير الأمانة ويقترح القيام بالمزيد من التحليل لكيفية تحسين الادارة والتسويق. وفيما يتعلق بـ"استعراض النقل البحري" لاحظ أن هذا الاستعراض يقدم معلومات مفيدة، وأوصى بأن تواصل الأمانة نشره.

٣٨ - وأحاط علماً بالعمل المفيد المنجز في ميدان الموانئ والخدمات المرفئية وقال إنه يوافق على الترتيب المتمثل في عقد دورة ثانية لفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ في أوائل عام ١٩٩٦ لتقييم التقدم المحرز واستعراض أية مسائل جديدة أو عالقة في فعالية الموانئ وتحديثها وتطويرها.

٣٩ - أما فيما يتعلق ببرنامج العمل بشأن التشريع البحري وتشريع النقل فأيد وامتح العمل الذي أنجزه فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية في مجال استعراض الاتفاقية الدولية لحجز السفن لعام ١٩٥٢. وفيما يتصل بالعمل المضطلع به بشأن إصلاح العوارية العامة وقواعد يورك-انتويرب لعام ١٩٩٤ التي اعتمدت حديثاً، طلب إلى الأمانة رصد التطورات عن كثب وابقاء اللجنة على علم بذلك كما ينبغي. وفيما يتعلق بالاستعراض التمهيدي الذي أعدته الأمانة بشأن "الجوانب القانونية لتأجير السفن في البلدان النامية" قال إنه يؤيد التوصيات الواردة في الفقرة ٦٤ وطلب إلى الأمانة القيام بمزيد العمل في هذا المجال لإعداد تشريع نموذجي يستخدم كمبادئ توجيهية للبلدان النامية التي ترغب في تشجيع تأجير السفن وفي تشجيع الوعي بتشغيل وسير تأجير السفن ومزايا ذلك المحتملة بالنسبة للبلدان النامية.
