

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/L.11
13 July 1994
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر 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 الثانية

جنيف، ١١ تموز/يوليه ١٩٩٤

البند ٨ من جدول الأعمال

مشروع تقرير اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:

تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة لدى البلدان

النامية - النقل البحري عن دورتها الثانية

المقرر: السيد هيرمان آشنتروب (المكسيك)

مقدمة - البنود ٣ و ٤ و ٥ من جدول الأعمال ومسائل تنظيمية

المتحدثون:

السيد فورتين

السيد فوجل

البرازيل

أوروغواي

بولندا

الاتحاد الروسي

ألمانيا (عن الاتحاد الأوروبي)

لجنة الاتحادات الأوروبية

المنظمة البحرية الدولية

الاتحاد الدولي للتأمين البحري

سري لانكا (المجموعة الآسيوية)

نيجيريا (المجموعة الأفريقية)

ملاحظة للوفود

مشروع التقرير هذا نص مؤقت معمم لاجازته من الوفود.

وينبغي إرسال الطلبات المتعلقة بالتعديلات - التي يجب أن تقدم باحدى اللغتين

الانكليزية أو الفرنسية - في موعد غايته يوم الجمعة ٢٢ تموز/يوليه ١٩٩٤، الى:

The UNCTAD Editorial Section

Room E. 8106

Fax No. 907 0056 Tel: No. 907 5654 or 5655

مقدمة

١- عقدت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة لدى البلدان النامية - النقل البحري، التي انشئت عملاً بالفقرتين ٧٠ و ٧٢ من التزام كرتاخينا، دورتها الثانية في قصر الأمم، جنيف، من ١١ إلى ١٥ تموز/يوليه ١٩٩٤. وفي غضون الدورة، عقدت اللجنة الدائمة ٠٠٠ جلسات عامة*.

البيان الافتتاحي

٢- أبرز الموظف المسؤول في الأونكتاد الأهمية الخاصة لهذه الدورة التي تعقدها اللجنة الدائمة في الوقت الذي تتعرض فيه صناعة النقل البحري في البلدان المتقدمة والبلدان النامية لتغيرات عميقة تنعكس في الممارسات التشغيلية والنهج السياسية. ولا يزال النقل البحري من أهم العناصر في تنمية التجارة الدولية، لا سيما للبلدان النامية التي يزيد اعتمادها على التجارة الإقليمية. كذلك، يعتبر النقل البحري عنصراً هاماً في تجارة الخدمات حيث يقدم آلية أساسية لبلوغ التنمية المستدامة. وربما كان أهم التغيرات في السياسات والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في بلدان نامية كثيرة وفي البلدان التي تمر بمرحلة الانتقال هي التخفيف التدريجي للقيود المفروضة على الوصول إلى الأسواق.

٣- وقد يثير قرار تحرير التجارة في خدمات النقل البحري مشاكل لبلدان كثيرة، لا سيما للبلدان التي مارست نفوذاً حكومياً شديداً في النقل البحري على مدى عقود كثيرة. ولم يكن من المتيسر دائماً حل التنازع بين نزعة التحرير ونزعة التدخل في الشؤون البحرية. وأعرب عدد من البلدان، لا سيما من البلدان النامية، عن قلقه لاحتمال أن تؤدي بعض أشكال التحرير إلى تصدعات كبيرة وأن يؤدي هذا إلى اختفاء النقل البحري الوطني. ويلزم معالجة هذه المخاوف، وتبديدها بقدر الامكان. بيد أنه قد لا يمكن الرد على هذه المشاكل بالابقاء على النهج السياسية التقييدية التقليدية. وينبغي أن تقدم للبلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة الانتقال التي تعلق أهمية كبيرة على الإبقاء على أساطيلها الوطنية الأدوات اللازمة لتنفيذ سياسة تحرر تدريجية ومرحلية وتوفير الدعم اللازم لصناعة النقل البحري الوطنية. وسيتيح هذا النهج للأساطيل الوطنية أن تقدم خدمات قادرة على المنافسة وستتيح لها أن تؤدي دورها كحافز للتجارة.

* للاطلاع على صلاحيات اللجنة الدائمة، انظر مقرر مجلس التجارة والتنمية ٢٩٨ د)

(٢٨)، المرفق باء.

٤- وبالإشارة إلى أهمية النقل المتعدد الوسائط في إيجاد شبكات أكثر كفاءة للنقل وإلى مساهمته في زيادة انتشار أحدث التطورات في تكنولوجيا المعلومات وفي وضع القرارات المشتركة، أكد أن تطوير النقل المتعدد الوسائط توقف كثيرا بسبب الافتقار إلى بيئة قانونية دولية منسقة وإلى لوائح وطنية للنقل المتعدد الوسائط، وبسبب استخدام الإجراءات المستندية والمصطلحات التجارية البالية. ويمكن أن يقدم النقل المتعدد الوسائط أيضا مساهمة كبيرة في تطوير نظم النقل السليمة بيئيا. فمثلا، من الوسائل البديلة المتاحة، الوسائط ذات الكفاءة من حيث الطاقة للنقل البحري القصير المدى والنقل البحري الساحلي، فضلا عن النقل النهري أو في البحيرات.

٥- أما فيما يتعلق بالموانئ، فسيؤدي توسيع التجارة العالمية وزيادة وتيرتها إلى تعرض الموانئ لضغوط مكثفة لتوسيع نطاق مرافقها وتحسين خدماتها مع تخفيض التكاليف. وأدى تركيز القوة في أيدي كبار الناقلين والشاحنين إلى ازدياد تهديد الموانئ نظرا لإمكان أن يؤدي تغيير المسارات إلى تغيير أحجام الشحنات بدرجة كبيرة. ويمكن للاهتمامات البيئية أن تؤثر على الموانئ أيضا. وبحث فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ في اجتماعه المعقود في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٢ العوامل التي يمكن أن تسهم في كفاءة الإدارة والتطوير المستدام للموانئ وما يتصل بذلك من خدمات مرفئية، بما في ذلك المسائل المتصلة بالخصخصة والتجديد والتحرير.

٦- وقال فيما يتعلق بالمسألة المحددة للتشريع البحري إن اعتماد الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية في عام ١٩٩٢ اعتبر مساهمة كبيرة في توحيد القانون الدولي للنقل البحري وفي تحسين الشروط المتعلقة بتمويل السفن. ويعتبر هذا الاعتماد علامة لخطوة هامة في التعاون بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية. ومن الفرص الأخرى المتوخاة للتعاون إعادة الدعوة إلى انعقاد الفريق الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية في جنيف في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، بعد القرار الذي اعتمدته المؤتمر للنظر في إمكانية استعراض اتفاقية حجز السفن لعام ١٩٥٢.

٧- وقال أخيرا فيما يتعلق بالمساعدة التقنية وبوجه خاص بالتدريب وتنمية الموارد البشرية كأدوات للسياسة الانمائية إن الأونكتاد يكرس عناية خاصة لتعزيز قدراته التدريبية الإدارية وتعاونه التقني عن طريق برنامج ترينمار. وانتشرت شبكة ترينمار فعلا في جميع أرجاء أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية. وعززت مؤخرا مشاركة المؤسسات في البلدان الصناعية في أوروبا ويجري اتخاذ خطوات لتعزيز التعاون في البلدان المختلفة في أوروبا الشرقية.

الفصل الأول

تعزيز خدمات النقل البحري القادرة على المنافسة (أثر التحرير
التدريجي على تنمية خدمات النقل البحري)
(البند ٢ من جدول الأعمال)

التقارير المقدمة من أية هيئات فرعية قد يتم انشاؤها
(البند ٤ من جدول الأعمال)

⁹
استعراض أنشطة الأمانة فيما يتعلق ببرنامج العمل
(البند ٥ من جدول الأعمال)

٨- كان معروضا على اللجنة الدائمة للنظر في بنود جدول الأعمال أعلاه الوثائق التالية:

البند ٢

"التحرير التدريجي وتنمية خدمات النقل البحري في البلدان النامية" - تقرير من أمانة الأونكتاد
(TD/B/CN.4/34).

البند ٤

"تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ" (٢٥ - ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣)
(TD/B/CN.R/28 - TD/B/CN.4/GE.1/4)

"فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ" - مذكرة من أمانة الأونكتاد (TD/B/CN.4/35).

البند ٥

"استعراض أنشطة الأمانة المتعلقة ببرنامج العمل" - تقرير مرحلي من أمانة الأونكتاد
(TD/B/CN.4/36).

٩- ولدى تقديم الوثائق المتعلقة بالبند أعلاه، قال نائب مدير شعبة تطوير الخدمات والكفاءة في التجارة أن الوثيقة TD/B/CN.4/34 تبرز، في إطار البند ٢ من جدول الأعمال، دوافع إصلاحات سياسة النقل البحري بما في ذلك التحرير في الثمانينات والتسعينات، وتعطي أمثلة مختارة لإصلاحات سياسات النقل البحري في البلدان النامية وتحلل الآثار المحتملة على نوعية الخدمات واشتراك شركات النقل الوطنية. ويستهدف التقرير: '١' توفير قاعدة يمكن على أساسها للحكومات وغيرها من المؤسسات مناقشة صياغة وتنفيذ السياسات المؤدية إلى تشجيع خدمات النقل البحري القادرة على المنافسة واتخاذ قرارات بشأنها؛ و'٢' تقديم توصيات فيما يتعلق بالإصلاحات المؤسسية، بما في ذلك إعادة هيكلة المنظمات المعنية بتعزيز الأساطيل التجارية الوطنية؛ و'٣' أن تكون وسيلة لتنفيذ الدعم المقدم إلى المستهلكين لخدمات النقل البحري. وبالإضافة إلى التدابير المتعلقة بالسياسات، بذلت الأمانة جهوداً خاصة لمساعدة البلدان النامية في سعيها إلى تكييف الهيكل المؤسسي للصناعة المتغيرة ومقتضيات السوق، نظراً لأن معظم البلدان النامية في الغالب مستخدمة رئيسية لخدمات النقل البحري وليست موردة لها. وتقوم الأمانة بإيلاء عناية خاصة لإعادة هيكلة مجالس الشاحنين وتحويلها من وكالات تابعة للقطاع العام تتناول تنفيذ سياسات النقل البحري إلى اتحادات مهنية مكرسة على سبيل الحصر لحماية مستخدمي خدمات النقل.

١٠- وفيما يتعلق بالبند ٤ من جدول الأعمال، لاحظ أن فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ الذي عقد اجتماعاً في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣، بحضور ممثلين من الحكومات والصناعة، أجرى مناقشات محددة وعملية ومبتكرة بشأن الكفاءة الإدارية والتطوير المستدام للموانئ وما يتصل بذلك من خدمات مرفئية من أجل تعزيز قدرة خدمات النقل البحري على المنافسة وتدعيم قدرات التجارة. وترد الاستنتاجات والتوصيات التي أسفرت عنها هذه المناقشات في الوثيقة TD/B/CN.4/28. وسوف تدعى اللجنة، بعد النظر في تقرير فريق الخبراء، إلى تأييد التوصيات.

١١- وبالانتقال إلى برنامج العمل (البند ٥ من جدول الأعمال)، أبدى الملاحظات التالية:

(أ) سيشمل أيضاً استعراض النقل البحري السنوي، علاوة على موجزه العالمي، تحليلاً لتطورات اقليمية محددة.

(ب) يركز الزخم الرئيسي لبرنامج العمل على قدرة شركات النقل البحري في البلدان النامية على المنافسة وإمكانية اشتراكها فعلياً في قطاع النقل البحري الدولي. ولتدعيم هذا الهدف، يقترح الأونكتاد الدعوة إلى عقد محفل لصناعة النقل البحري بشأن تشجيع خدمات النقل البحري التنافسية في البلدان النامية في عام ١٩٩٥. وسيقدم هذا المحفل فرصة لكل من الشاحنين وشركات النقل للتعبير عن وجهات نظرهم بشأن دور البلدان النامية في توفير خدمات النقل البحري القادرة على المنافسة. وتقترح الأمانة أن

يعقد هذا المحفل بعد الدورة القادمة للجنة الدائمة مباشرة حيث سيسمح هذا لممثلي القطاع الخاص بالاشتراك في اللجنة وبذلك يؤدي الى تحسين الحوار بين الصناعة والحكومات والمؤسسات العامة.

(ج) وبانضمام اسبانيا الى اتفاقية الأمم المتحدة لمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، بلغ عدد الأطراف المتعاقدة في المدونة الآن ٧٧ طرفاً. كذلك، تم تعيين السيد يوسف كالينداغا من جمهورية تنزانيا المتحدة مسجلاً للاتفاقية، ومن المتوقع أن يبدأ التحضير للمؤتمر الاستعراضي الثاني قريباً.

(د) وفي ميدان النقل المتعدد الوسائط، تقترح الأمانة إنشاء فريق خبراء حكومي دولي بشأن النقل المتعدد الوسائط. وسيقوم الفريق بتقييم التطورات الجديدة في النقل المتعدد الوسائط والتحوية وتأثيرها على الفرص التجارية. وسيكون العمل في سياق سياسة التحرير والخصخصة وسيشمل التأثير المحتمل على الهياكل الأساسية للنقل والاحتياجات الاستثمارية.

(هـ) وتقدم الوثيقة TD/B/CN.4/36 تقريراً عن مؤتمر الأمم المتحدة/المنظمة البحرية الدولية للمفوضين بوضع اتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية المعقود في عام ١٩٩٣. وتقدم هذه الوثيقة أيضاً تقريراً بشأن إعادة عقد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، لدراسة امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢. وتعالج وثيقة مرجعية منفصلة معنونة "مكان العوارية العامة في التأمين البحري اليوم" (UNCTAD/SDD/TRN/1) المعلومات العامة والاحصاءات المتعلقة بأداء العوارية العامة. وتقدم هذه الوثيقة مقترحات لتبسيط أداء العوارية العامة التي ظهرت نتيجة للمشاورات مع الأعضاء في صناعة التأمين وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة.

(و) وفي مجال التنمية المستدامة، طلبت المنظمة البحرية الدولية من الأونكتاد التعاون معها في تقديم اقتراح لإنشاء صندوق لتيسير بناء مرافق استقبال النفايات في الموانئ طبقاً لما هو منصوص عليه في اتفاقية التلوث البحري. والهدف من هذا الصندوق هو ايجاد آلية اقتصادية لتوفير التمويل اللازم لهذه المرافق. وسيعالج الفريق العامل المعني بالحدود الفاصلة بين النقل البحري والموانئ مسألة مرافق استقبال النفايات في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤ ويتوقع مجلس المنظمة البحرية الدولية اقتراحاً عملياً في الوقت المناسب لعرضه على المجلس المقبل الذي سينعقد في حزيران/يونيه ١٩٩٥. وقد ترغب اللجنة الدائمة في التعليق على ذلك.

(ز) ويرد وصف برنامج ترينمار في الوثيقة UNCTAD/SDD/TRN.1. ويذكر التقرير أن هناك الآن أكثر من ٥٠ معهدا محليا مشتركا في البرنامج، في ثماني شبكات اقليمية.

(ح) وأخيرا، تفيد التقارير بإنشاء نظام المعلومات المسبقة عن الشحنات في عدد متزايد من البلدان، لا سيما في أفريقيا. ووردت طلبات أخرى لإنشائه من بلدان في كل من أمريكا اللاتينية وآسيا. وأعرب عن تقديره العميق للمانحين للأونكتاد، لا سيما الاتحاد الأوروبي، وحكومتا فرنسا وألمانيا، والبنك الدولي، للدعم المالي السخي الذي قدموه لهذا المسعى.

١٢- ولاحظ ممثل البرازيل، مشيرا إلى الوثيقة المتعلقة بتشجيع القدرة على المنافسة في خدمات النقل البحري (TD/B/CN.4/34)، أن التقرير لا يهدف إلى تعزيز التحرير ولكن إلى تقييمه، بتحليل المزايا والعيوب على النحو الواجب. فيلزم أن تتأكد البلدان من الفوائد والتكاليف المترتبة عليه، قبل اعتماد أي عملية من عمليات التحرير. وفي رأيه أنه كان ينبغي أن يؤكد التقرير على سياسات الإعانات البحرية التي تمارسها البلدان البحرية الرائدة التي تدعي أنها متحررة ولكنها تقدم، في الواقع، الإعانات لبحريتها التجارية. كذلك، تهدف بعض أشكال المعونة المقدمة إلى قطاعات اقتصادية معينة إلى توفير إعانات جانبية لقطاعات أخرى. وتؤدي أي حماية تقدم للنقل البحري إلى تخفيض التدفق التجاري وقد يؤثر، في الأجل الطويل، على مستعمليه، وعلى شركات النقل البحري، والعمالة، وما إلى ذلك. وتؤدي الحماية أيضا إلى الحد من تشجيع ملاك السفن على زيادة قدرتهم على المنافسة.

مع كون التحرير، ورفع الضوابط التنظيمية، والخصخصة في النقل اتجاها عالميا، حتى في البلدان النامية يرى أنه ينبغي موازنة تخفيض الحماية المقدمة إلى الأنشطة البحرية تدريجيا بايجاد الأوضاع التشغيلية اللازمة لتمكين شركات النقل البحري من زيادة قدرتها على المنافسة. ويجب إتاحة الوقت الكافي لشركات النقل البحري لتمكينها من التكيف ما دام لا يمكن تحليل الآثار المترتبة على التحرير مباشرة. وقال إنه يؤيد التحرير التدريجي للنقل البحري في إطار سياسة اقتصادية شاملة تشجع المنافسة على أسس سليمة والجوانب المفيدة للتحرير.

١٤- وأكد أخيرا على ضرورة تحديث مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية بغية ضمان مجموعة من القواعد الدولية المتعلقة بالمنافسة في مجال النقل البحري. ولا بد الآن من نظام بحري دولي جديد لضمان نصيب أكثر عدالة للبلدان النامية في سوق النقل البحري الدولي.

١٥- وقال ممثل أوروغواي إن المؤتمر الوزاري الثاني لوزراء النقل والمواصلات والأشغال العامة في أمريكا الجنوبية، الذي عُقد في مونتيفيديو في الفترة من ١١ إلى ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩٤، عقد اجتماعا تحضيريا

لتنسيق السياسات البحرية التجارية في منطقة أمريكا اللاتينية. ونوقشت في هذا الاجتماع المسائل التالية: '١' المبادئ التوجيهية لسياسة النقل البحري التي ينبغي اتباعها في كل بلد؛ و'٢' تحليل سياسات النقل البحري المتبعة في البلدان المتقدمة وتأثيرها على بلدان أمريكا اللاتينية؛ و'٣' سياسات النقل البحري الإقليمية؛ و'٤' مشروع اتفاق النقل البحري لرابطة تكامل أمريكا اللاتينية والتوصيات المتعلقة بتنسيق سياسات النقل البحري في أمريكا اللاتينية.

١٦- وقال إنه تم الاتفاق في اجتماع وزاري أحدث عهداً عُقد في كاراكاس (من ٢٩ حزيران/يونيه إلى ١ تموز/يوليه ١٩٩٤) على توصيات لتنسيق سياسة النقل البحري في الدول الأعضاء في أمريكا اللاتينية. وكانت هذه التوصيات: '١' استمرار العمل بشأن حرية الوصول إلى الخطوط البحرية التي تسمح بنقل البضائع؛ و'٢' إيجاد تعريف مشترك لمبدأ المعاملة بالمثل وتنفيذه؛ و'٣' تحليل الأوضاع التشغيلية التي تؤثر على تنمية الأساطيل التجارية في المنطقة؛ و'٤' استعراض الآليات اللازمة لمواجهة الاحتكارات والممارسات التجارية التقييدية؛ و'٥' دراسة المتطلبات اللازمة لتحسين قدرة الأساطيل التجارية الإقليمية على المنافسة الدولية. أما فيما يتعلق بمشروع تشريع الاتحاد الأوروبي المتعلق بحصانة الاتحادات المالية من إجراءات مكافحة الاحتكار، فقد أعرب الاجتماع الوزاري عن قلقه بشأن أي قيود أو حدود محتملة على البضائع البحرية.

١٧- ولاحظ ممثل بولندا أن اللجنة الدائمة هي المحفل الوحيد للأمم المتحدة المعني بشؤون سياسات النقل البحري. كذلك فإن التقارير التي أعدتها الأمانة مفيدة وموضوعية. وقال إنه يلزم في قطاع النقل البحري القيام بمزيد من العمل الذي يمكن ربطه بالتنمية المستدامة والمساهمة بذلك في تشجيع التجارة. وقال إنه يشعر بأنه ينبغي للأمانة أن ترصد التغييرات في السياسة الوطنية، وأن تعد دراسات مقارنة عن سياسات المنافسة، وأن تركز على المشاكل المالية. وسيكون من المفيد أيضاً الوصول إلى تاريخ يتفق عليه بشأن "المنافسة العادلة".

١٨- وقال ممثل الاتحاد الروسي إنه يلزم تعزيز دور الأونكتاد في تنمية التعاون الاقتصادي في النقل البحري، لا سيما للبلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة الانتقال. ويمكن للتقارير التي تعدها الأمانة أن تقدم مساعدة حقيقية لمستخدمي النقل البحري الدولي. بيد أنه يرى أن هذه الوثائق لم تراعى بقدر كاف المشاكل التي يتعين على البلدان التي تمر بمرحلة الانتقال أن تواجهها لدى قيامها باصلاحاتها. وفي هذا السياق، يؤيد الاتحاد الروسي بشدة الاحتياج إلى مراعاة المساواة في الحقوق لجميع البلدان المشتركة في النقل البحري الدولي على أساس المنافسة المنصفة والعادلة وعدم التمييز.

١٩- وأعرب عن تقدير الاتحاد الروسي لنتائج فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ وعن ترحيبه أيضا لإعداد الاتفاقية الدولية المعنية بالامتيازات والرهون البحرية وفتح باب التوقيع عليها. أما فيما يتعلق بالأنشطة في مجالات النقل المتعدد الوسائط، والتنمية التكنولوجية، والتحوية، فإنه يرى أن الأمانة تباشر عملا ايجابيا في هذه الأنشطة ولكنه يعتقد أنه ينبغي أن تركز اللجنة الدائمة وهيئاتها الفرعية وأماناتها اهتمامها على تحديث عملية النقل للمرحلة البحرية من السلسلة اللوجستية.

٢٠- وقال المتحدث باسم الاتحاد الأوروبي (ألمانيا) إن الدورة الحالية تقدم فرصة لتقييم مركز برنامج العمل في النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط وللتركيز على المسائل التي لا يزال من الواجب تناولها إلى حين انعقاد الأونكتاد التاسع. وقال إنه ينبغي تجنب أي بند جديد إذا كان من غير الممكن استكماله في غضون هذه الفترة. وفي ضوء التزام كرتاخينا ومقررات مجلس التجارة والتنمية، فإن ولاية الأونكتاد هي مساعدة البلدان النامية في ميدان النقل البحري باستعراض سياسات وتجارب النقل البحري المؤدية إلى زيادة تحرير الخدمات البحرية وزيادة قدرتها على المنافسة. وهذا ضروري لأن النقل البحري عنصر رئيسي في النقل العالمي ويساهم في تعجيل التنمية وفي تيسير التجارة الدولية. وفي هذه العملية، يلزم وجود تحليلات متعمقة وتقييمات موضوعية.

٢١- وهو يرى أن تقرير الأمانة (TD/B/CN.4/34) إنما يحقق جزئيا فحسب الأهداف المنصوص عليها في برنامج العمل. وينبغي إيلاء الاهتمام إلى سائر العناصر الموضوعية مثل التحليل المقارن لقطاع النقل البحري والسياسات ذات الصلة في مختلف البلدان، وتحديد ودراسة السياسات الرامية إلى تعزيز التعاون في المجال البحري. وعقب على الموجز والتوصيات في التقرير فقال إن الاتحاد الأوروبي يواجه صعوبات كبيرة إزاء النتائج التي توصلت إليها الأمانة فيما يتعلق بإطار يضمن المشاورات بين خطوط النقل ومستعمليه وإزاء إعادة هيكلة مجالس الشاحنين. وقال إنه ينبغي ترك هذه المشاكل لهيئات الصناعة المتخصصة. وأبدى أيضا تشككه في نهج الأمانة من استحداث آليات تحرير قد يكون من شأنها إزدواج عمل منظمة التجارة العالمية الجديدة. أما بالنسبة للمؤتمر الاستعراضي الثاني لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن وضع مدونة لتواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، فهو يرى أن هذه القضايا لا صلة لها ببرنامج عمل اللجنة ولا ينبغي من ثم مناقشتها في الدورة الراهنة.

٢٢- وبالنسبة لموضوع الموانئ، فهو يرحب بالنتائج التي أحرزها فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ واقترح إيلاء المزيد من النظر في الحاجة إلى عقد اجتماع لخبراء قانونيين في الموانئ.

٢٣- وعقب على تقرير الأمانة المرحلي عن برنامج العمل فأكد على أربعة مسائل. فهو يرى أولا أن المهام المقترحة لمحفل لصناعات النقل البحري ينبغي أن تضطلع بها اللجنة ذاتها، ويرى أنه ينبغي إيلاء نظر

جاد لإنشاء فريق خبراء حكومي دولي جديد يُعنى بالنقل المتعدد الوسائط. ولديه ثالثا تحفظات شديدة على أي اتفاق دولي يتم داخل الأونكتاد بشأن معايير الحاويات لأن ثمة منظمات دولية أخرى توفر محافل كافية لتناول تلك القضايا. وهو رابعا يعرب عن بعض التحفظات على وضع إطار ناظم لمشغلي النقل المتعدد الوسائط.

٢٤- وفي الختام، هنا الأمانة على العمل المضطلع به في ميدان تنمية الموارد البشرية والمساعدة التقنية وأعرب عن مساندة الاتحاد الأوروبي المستمرة لهذا العمل.

٢٥- وعقب ممثل لجنة الاتحادات الأوروبية على الموجز والتوصيات الواردة في الوثيقة TD/B/CN.4/34 فقال إن إتاحة حرية الاختيار للشاحنين عامل أساسي في كفاءة خدمات النقل البحري وقدرتها على المنافسة. كذلك فإن تضرر بعض شركات النقل البحري من جراء مقترحات اصلاح السياسات كان أمرا يتعين توقعه لأن السياسات الحكومية الحمائية فيما سبق كانت درعا يقي الناقلين حقائق انفتاح الأسواق. ومن ثم فإن النجاح تجاريا في هذه البيئة المتحررة الجديدة سوف يتوقف، في جملة أمور، على نوعية الإدارة، وإتاحة الوصول إلى أسواق رأس المال، واتباع نهج أسواق الخدمات. وتضمنت مقترحاته بشأن مواصلة العمل ما يلي: '١' تقرير عن ترتيبات تمويل السفن السائدة من حيث تلبية احتياجات البلدان النامية، يقدم إلى اللجنة في دورتها الثالثة؛ '٢' إعادة هيكلة، أو إنشاء، مجالس للشاحنين في البلدان النامية؛ '٣' ينبغي أن تصبح مجالس الشاحنين الراهنة مجالس مهنية، لا منظمات سياسية؛ '٤' ليست اللجنة محفلا ملائما لتقرير سياسة بحرية تنافسية تكمل عملية التحرير. وهذه النقطة الأخيرة مشكوك فيها بصفة خاصة لأن منهج الأمانة قد يؤدي إلى ازدواج عمل منظمة التجارة العالمية.

٢٦- وفيما يتعلق بمساعدة البلدان النامية على تكييف بنيتها الأساسية الوطنية لمواجهة تغير ظروف الصناعات والأسواق، فهو لا يعتقد أن اللجنة تستطيع توفير التوجيه في غيبة مقترحات محددة. إلا أن المساعدة يمكن توفيرها عند الطلب في الأمور المتعلقة بالمساعدة التقنية.

٢٧- وعقب على استنتاجات وتوصيات فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ فقال إنه يرى ما يلي: '١' توخي انعقاد دورة ثانية للفريق الحكومي الدولي بالنظر إلى عدم انتهاء الأمانة من عملها؛ '٢' ثمة شكوك شديدة فيما يتعلق بالحاجة إلى فريق خبراء قانونيين في أمور الموانئ.

٢٨- وفيما يتعلق باستعراض أنشطة الأمانة المتصلة ببرنامج العمل (TD/B/CN.4/36)، فقد أدلى بالنقاط التالية:

(أ) ينبغي النظر باحجام شديد إلى إنشاء محفل لصناعة النقل البحري؛

(ب) ليست هناك صلة مباشرة بين عقد مؤتمر استعراضي ثان لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن وضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، وبين برنامج عمل اللجنة؛

(ج) العمل المتصل بالنقل المتعدد الوسائط والتطور التكنولوجي والتحوية يتفق عموماً مع برنامج عمل اللجنة، ولكن لم تتضح الحاجة إلى أنشطة إضافية؛

(د) مسألة الحاجة إلى فريق خبراء حكومي دولي معني بالنقل المتعدد الوسائط مسألة تقبل المناقشة، ورصد التطورات في مجال التحوية كاف بالفعل.

٢٩- وأخيراً امتدح عمل الأمانة بشأن تنمية الموارد البشرية والتعاون التقني إلا أنه أكد على أن أنشطة التعاون التقني ينبغي أن تركز على المساعدة في تحديد نقاط الضعف والقدرات من أجل زيادة قدرة قطاع الخدمات على المنافسة.

٣٠- وقال المراقب عن المنظمة البحرية الدولية إن "اللجنة الفرعية الدولية المعنية بقانون العوارية العامة وقواعد يورك - أنتورب" التابعة للمنظمة البحرية الدولية درست القواعد بغية ابداء توصيات بشأن احتمال الحاجة إلى استكمال أو استعراض قواعد يورك - أنتورب، لعام ١٩٧٤ (بصيفتها المعدلة في ١٩٩٠). وما فتئت تلك القواعد يجري استعراضها بصورة منتظمة منذ أن تقرر في أواخر القرن التاسع عشر. وقال إن الاتجاه هو إلى التبسيط وإن المسلم به هو أن أي تحرك في اتجاه توسيع نظام العوارية العامة لن يكون موضع ترحيب.

٣١- وامتدح المناخ الممتاز للتعاون الموضوعي والمخلص بين المنظمة البحرية الدولية، وأمانة الأونكتاد، والرابطة الدولية لقانون المياه، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، على مدى ثلاث سنوات ونصف سنة مضت في أعقاب بدء العمل بشأن العوارية العامة داخل الأونكتاد. وقد أولت المنظمات الرئيسية المعنية اهتماماً جاداً بمسألة تحديد القضايا الحاسمة في موضوع العوارية العامة. ومن أمثلة ذلك العمل الذي اضطلعت به أمانة الأونكتاد كما ينعكس في التقرير المعنون "مكان العوارية العامة في التأمين البحري اليوم" (UNCTAD/SDD/LEB/1) الذي تم الاعتراف بالفعل بأنه قدم اسهاماً كبيراً في المناقشات. ولاحظ أن مشروع تقرير الفريق العامل المعني بالعوارية العامة التابع للاتحاد الدولي للتأمين البحري، بل وجميع العمل المضطلع في هذا الشأن، قد تأثر أيما تأثير بتقرير أمانة الأونكتاد، وأنه من الواضح أن كلا التقريرين قد زودا الاستعراض الراهن للعوارية العامة بجرعة قوية من الواقعية. والنقاش مستمر، وهو على ثقة من أن مؤتمر

المنظمة البحرية الدولية المقرر انعقاده في سدني، باستراليا، في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، سوف يسفر، بمراعاته جميع الأبحاث والمناقشات الراهنة، عن نتائج تعزز كفاءة التجارة البحرية واستمراريتها الاقتصادية.

٣٢- قال المراقب عن الاتحاد الدولي للتأمين البحري إن منظمته يسرها أن تتعاون مع أمانة الأونكتاد في عملها بشأن العوارية العامة في التأمين البحري اليوم. فبعد اتصالات مع أمانة الأونكتاد، أنشأ الاتحاد فريقاً عاملاً مخصصاً للعوارية العامة، كان تقريره الأولي موضع اعتبار في تقرير أمانة الأونكتاد عن الموضوع. وفي تلك الأثناء، يعمل الفريق العامل وجميع الرابطات الوطنية الأعضاء في الاتحاد في صياغة استبيان منفصل ويقومون حالياً بتجميع بيانات عن الاحصاءات الشاملة بشأن العوارية العامة. وسوف يناقش المعلومات المجمعّة المؤتمر القادم للاتحاد في أيلول/سبتمبر ١٩٩٤. ومن ثم، سوف يتاح تقرير شامل من الاتحاد عن العوارية العامة للعرض على الدورة الثالثة للجنة. ويعلق الاتحاد أهمية خاصة على الموضوع بسبب تأثيره الكبير في المستقبل على التأمين البحري. وهو متأكد من أن التعاون الوثيق القائم مع الأونكتاد والرابطة الدولية لقانون المياه وسائر المنظمات الدولية سوف يفيد المجتمع الدولي.

٣٣- وتحدث الناطق باسم المجموعة الآسيوية (سري لانكا) فقال إن مجموعته تعلق أهمية كبيرة على مشاكل اصلاح السياسات ذات الصلة في مجال النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط. ولاحظ أن تقرير الأمانة (TD/B/CN.4/34) يذكر تجربة عدد من البلدان الآسيوية العاملة بسياسات التحرير والخصخصة. وقال إن مسألة تطوير الموانئ تهم المجموعة الآسيوية بقدر مساو. وقال إن وفود الحكومات وممثلي الموانئ الآسيوية الرئيسية شاركوا مشاركة نشطة في مداولات فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ وأن المجموعة الآسيوية تؤيد تماماً التوصيات التي أهدت.

٣٤- وفيما يتعلق باستعراض برنامج العمل (البند ٥) قال إن المجموعة الآسيوية مقتنعة بضرورة التعاون الاقتصادي فيما بين البلدان النامية ضماناً لتوفير البلدان النامية خدمات نقل بحري قادرة على المنافسة. وفيما يتعلق ببرنامج عمل اللجنة ترى المجموعة أنه لم يعد ضرورياً تعداد فوائد التعاون في مجال النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط لسبق تغطية الموضوع في عدد من اجتماعات الأفرقة الحكومية الدولية وأفرقة الخبراء السابقة. ومن ثم تكون المرحلة التالية هي ترجمة الفوائد المستفادة نظرياً من التعاون الى واقع اقتصادي وسياسي.

٣٥- وقال إن آسيا، من بين جميع الأقاليم التابعة، هي الأشد تأثراً بصورة مباشرة بالتغيرات التكنولوجية والتنظيمية في النقل البحري. فكبار الناقلين يعملون على طرق التجارة بين الشرق والغرب وفي الخدمات حول العالم التي تشمل الشرق الأقصى، وجنوب شرقي آسيا، وجنوبي آسيا والشرق الأوسط. والخدمات التي

يقدمها هؤلاء الناقلون تعتبر تحدياً ضخماً لملاك السفن الآسيويين. وقد تفاوت رد فعل هؤلاء الملاك سواء كمنافسين أو كشركاء في مشاريع مشتركة مع الناقلين من البلدان المتقدمة. وتحرص المجموعة الآسيوية على تعزيز التجارة عن طريق كفاءة خدمات النقل البحري، كما تحرص على ضمان التوازن المنصف بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

٣٦- وقال إن مفهوم النقل المتعدد الوسائط يكتسب أهمية متزايدة في إقليم آسيا. والمجموعة وإن كانت تدرك مزايا النظام تدرك أيضاً أوجه القصور الشديد في قطاعاتها الوطنية للنقل وفي الإطار الناظم لها الذي ما زال يعوق تحسين تطوير وتنفيذ النقل من الباب إلى الباب.

٣٧- وفي مجال التدريب وتنمية الموارد البشرية، فهو يرى أن التدريب يمثل إحدى أهم الأدوات التي تكفل تنمية قطاع النقل ومشاركة البلدان النامية فيه. وتحتاج التطورات الجديدة في السياسات إلى نهج جديدة إزاء التدريب وإعادة نظر في الترتيبات المؤسسية وفي محتوى برامج التدريب. هذا إلى أن قدرة خدمات النقل البحري الوطنية على المنافسة تمثل هدفاً لا يمكن تحقيقه إلا بدعم التدريب بتحسين برامج التعليم العام وبأنشطة تدريبية محددة مرتبطة بالوظيفة. وهذا هنا يتعين مطالبة الصناعة، لا سيما القطاع الخاص، بزيادة الجهود من أجل توفير الموارد اللازمة لتنفيذ أنشطة تنمية الموارد البشرية. وينبغي لبرامج التدريب التي يقدمها الأونكتاد في سياق مشاريع التدريب البحري "ترينمار" وغيرها من المشاريع أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من تلك الأنشطة وأن تتجه إلى مؤسسات القطاعين العام والخاص على السواء.

٣٨- وتحدث الناطق باسم المجموعة الأفريقية (نيجيريا) فقال إن خبرة البلدان النامية بمسألة التحرير جد ضئيلة ومن ثم فمن السابق لأوانه القول بأن التحرير سياسة سليمة في جميع الأحوال. وبالتالي فهو يرى أنه ينبغي للجنة أن تتخذ في هذه الدورة توصيات بشأن آليات التحرير. وينبغي للأمانة أن ترصد آثار التحرير وأن تبلغ اللجنة بنتائج هذا الرصد. وأضاف أن التحرير قد يتعارض مع بعض أهم مبادئ مدونة الأمم المتحدة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية التي لا ينبغي إهدارها باعتماد تدابير التحرير. وفي هذا السياق، فإن مجالس الشاحنين شديدة التفاوت فيما بين البلدان، وثمة مؤسسات أجنبية تشكل هذه المجالس في بعض البلدان النامية. بل إن شركات النقل البحري الأجنبية في عديد من البلدان النامية تتمتع بالفعل بحرية الدخول والمنافسة من خلال الشراكات والمشاريع المشتركة مع خطوط النقل البحري المحلية.

٣٩- وفيما يتعلق بمسألة الحمائية، لاحظ أن عديداً من البلدان المتقدمة تلجأ إلى تدابير حمائية متنوعة من مثل تقديم الإعانات لبثائي السفن، أو إعانات عمليات السفن أو إلى تدابير حمائية في تجارتها الخارجية. وليس لدى البلدان النامية عموماً من موارد رأس المال ما يتيح لها إعانة خطوط النقل البحري الوطنية فيها. وكان البديل في بعض الحالات هو حجز البضائع.

٤٠- واختتم قائلا إن للبلدان النامية مصلحة في تطوير واستبقاء أساطيلها التجارية الوطنية لأغراض الأمن الوطني ولأغراض تعزيز وتيسير التجارة الخارجية. وينبغي للقرارات التي تتخذ في الأونكتاد بشأن سياسات النقل البحري أن تكون موضع اعتبار سائر الهيئات من مثل الفات والبنك الدولي ضمانا لإعلاء مبادئ العدالة والانصاف في الحوار الدائر بين شركاء متساويين.

٤١- وقال ممثل أوروغواي إن تقرير الأمانة TD/B/CN.4/34 ليس إلا نقطة انطلاق في حوار متعمق للتحرير في ميدان النقل البحري، إذ أن وجود أسعار شحن تنافسية وقيام أساطيل تجارية وطنية هدفان مهمان كذلك. وأعرب بصفة خاصة عن الحاجة الى تحليل اعادة هيكلة ممارسات تجارة النقل البحري التي تمس حرية المنافسة وتتصادم مع الانصاف والشفافية.

الفصل الثاني

المسائل التنظيمية

ألف - افتتاح الدورة

١٠ افتتح السيد كارلوس فلورين الموظف المسؤول في الأونكتاد الدورة الثانية للجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) بتاريخ ١١ تموز/يوليه ١٩٩٤.

باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

١٢ وفقاً للنظام الداخلي للجان الرئيسية لمجلس التجارة والتنمية وللمقرر الذي اتخذته المجلس في الجزء الأول من دورته التاسعة والثلاثين، قامت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات (النقل البحري) في جلستها الخامسة (الافتتاحية) المعقودة في ١١ تموز/يوليه ١٩٩٤. وجلستها السابعة المعقودة في ١٢ تموز/يوليه ١٩٩٤ بانتخاب التالية أسماؤهم للعمل كأعضاء مكتب الدورة الثانية:

<u>الرئيس:</u>	السيد م. مينيه	(فرنسا)
<u>نواب الرئيس:</u>	السيد ج. يومبا	(الكاميرون)
	السيد ف. تيسياتشنيكوف	(الاتحاد الروسي)
	السيد ك. تشامكونغ	(تايلند)
	السيد ه. سيسمانيازيغي	(تركيا)
	السيد أ. بيريز - فويرتس	(أوروغواي)
<u>المقرر:</u>	السيد ه. أشنتروب	(المكسيك)

جيم - اقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
(البند ٢ من جدول الأعمال)

٣٠ أقرت اللجنة الدائمة أيضا في جلستها الافتتاحية جدول الأعمال المؤقت المعمم بالوثيقة TD/B/CN.4/33 ووافقت على المقترحات الواردة فيها بشأن تنظيم العمل. وقد يكون نص جدول أعمال الدورة الثانية كالاتي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- اقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣- تعزيز خدمات النقل البحري القادرة على المنافسة (أثر التحرير التدريجي على تنمية خدمات النقل البحري)
- ٤- التقارير المقدمة من أية هيئات فرعية قد يتم انشاؤها
- ٥- استعراض أنشطة الأمانة فيما يتعلق ببرنامج العمل
- ٦- جدول الأعمال المؤقت للدورة الثالثة للجنة الدائمة (النقل البحري)
- ٧- مسائل أخرى
- ٨- اعتماد تقرير اللجنة الدائمة (النقل البحري) الى مجلس التجارة والتنمية

دال - جدول الأعمال المؤقت للدورة الثالثة للجنة الدائمة (النقل البحري)
(البند ٦ من جدول الأعمال)
[يستكمل]

هاء - اعتماد تقرير اللجنة الدائمة (النقل البحري) الى مجلس التجارة والتنمية
(البند ٨ من جدول الأعمال)
[يستكمل]