

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/C.1/19/4(Part I)/Add.7
1 April 1997
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اللجنة الفنية

الدورة العاشرة

٦-٥ أيار/مايو ١٩٩٧

بيروت

البند ٦(أ) من جدول الأعمال المؤقت

تقرير الأمين التنفيذي عن أنشطة اللجنة

التقدم المحرز خلال عام ١٩٩٦ في تنفيذ برنامج العمل
لفترة السنتين ١٩٩٦-١٩٩٧

تقرير عن

تيسير اجراءات عبور الحدود والاتفاقيات المتعلقة

بنقل البضائع والمسافرين

مقدمة

١- كان تسهيل اجراءات عبور الحدود أمام حركة نقل السلع وتنقلات الأفراد لأغراض العمل أو السياحة أحد المطالب التي نادى بها مسؤولو النقل دائماً من أجل تشجيع التعاون الإقليمي. ويتجسد التعاون الإقليمي في النهاية في شكل تبادل تجاري وحركة انتقال عبر الحدود للسلع والأفراد فضلاً عن رؤوس الأموال والمعلومات لخدمة أسواق معينة. ويعنى قطاع النقل بحركة السلع والأفراد بينما يعنى قطاع الاتصالات بحركة المعلومات واتمام الصفقات المصاحبة للمعاملات. ومن ثم فإن هناك بعدين رئيسيين لأية صورة من صور التعاون الإقليمي: الأول هو البنية التحتية المادية لشبكة النقل والاتصالات، والثاني هو بعد غير مادي يتمثل في الجوانب التشريعية والمؤسسية والعمليات الادارية والتجارية التي تتم من خلالها هذه المعاملات.

.../

-٢-

٢- وتتسم عمليات النقل عبر الحدود بالكثير من التعقيد، وتتكامل مع معاملات أخرى تشمل أفرقة عديدة. كما تتضمن هذه المعاملات تبادل العديد من المعلومات والوثائق، كبوليصات الشحن والتأمين، وإتمام عمليات مصرفية كفتح الاعتمادات والتحويلات النقدية عبر الحدود وفاء بأثمان البضائع والسلع موضوع التبادل، فضلاً عن الإجراءات الجمركية على المنافذ الحدودية. فقد يحتاج إتمام نقل شحنة معينة من بلد المنشأ إلى وجهتها النهائية إلى تدخل ما يربو على ٥٠ جهة وتحرير عدد مماثل من الوثائق فيما يزيد على مئات النسخ. ومن ثم فقد كانت هناك دائماً حاجة لتبسيط الإجراءات وإزالة المعوقات من أجل تيسير تدفق النقل والإفراج عن البضائع ووصولها إلى وجهتها النهائية في أقل وقت ممكن وبأقل قدر من الجهد والمال.

أولاً - الاتفاقيات المعنية بتسهيل حركة المرور عبر الحدود

٣- تشكل الاتفاقيات المتعددة الأطراف الأساس في تسهيل حركة المرور والتجارة الدولية، وقد أوكلت الدول في كثير من الأحيان أمر وضع عدد كبير من هذه الاتفاقيات إلى الأمم المتحدة بصفتها المنظمة الدولية التي تشمل أكبر عدد من دول العالم ذات السيادة. وقد عُنيت العديد من الاتفاقيات الدولية في مجال النقل بالأوضاع في الدول الأوروبية حيث كانت هي السبابة إلى الالتزام بنظم تهدف إلى تيسير عمليات النقل وتبسيط إجراءات الحدود. هذا وقد بلغ عدد الاتفاقيات المتصلة بقطاع النقل حوالي ٥٠ اتفاقية. ويشكل الفصل بين تطبيق الاتفاقيات المعنية بالنقل وبين المتغيرات السياسية السائدة أساساً لنجاح هذه الاتفاقيات، حيث أن الدافع الرئيسي لها هو حماية المصالح الاقتصادية للأطراف المتعاقدة بعيداً عن توجهاتها السياسية.

٤- وتعتبر اتفاقية التير (TIR) من أكثر الاتفاقيات الدولية انتشاراً في مجال العبور، وقد انضمت دولتان في الإسكوا لهذه الاتفاقية وهما الكويت (١٩٨٣) والأردن (١٩٨٥). وتتميز اتفاقية التير بأنها تتمتع بضمان من الاتحاد الدولي للطرق، وهي اتفاقية لا تعرف الجمود، وقد مرت بثلاث مراحل رئيسية منذ تأسيسها في عام ١٩٤٩، إضافة إلى التعديلات الجزئية المتلاحقة لمواكبة المتغيرات. وتتم الآن الاتفاقية بمرحلة مراجعة لمواجهة الظواهر التي نشأت في أوروبا بعد تفكك الاتحاد السوفياتي. ومن الواضح أن انضمام دول الإسكوا الأخرى سوف يساعد في تسهيل حركة المرور بين الدول نفسها وبينها وبين الدول المجاورة، خاصة وأن معظم الشركاء التجاريين لدول المنطقة هم من بين الأعضاء الأربعين المتعاقدين في الاتفاقية.

٥- وإلى جانب الاتفاقيات الدولية هناك الاتفاقيات الإقليمية التي وضعت أساساً لتسهيل حركة المرور بين بلدان المنطقة، وأهمها اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية والتي وقعت عليها عام ١٩٧٧ كافة الدول العربية. وتعتبر شبيهة إلى حد كبير باتفاقية التير الدولية وتواجه حالياً بعض الصعوبات التي يمكن أن تُعزى إلى اعتبارات الأمن والرسوم الجمركية. وقد أدى ذلك إلى ظهور العديد من الاحتياطات المطبقة سواء في فرض حراسات جمركية على السيارات العابرة أو في عمليات التفتيش الدقيقة على محتويات الشاحنات أو السفن، مما يتسبب في تأخير كبير علاوة على التكلفة الإضافية التي يتحملها الناقل نتيجة لهذه الإجراءات.

.../

-٣-

٦- ومن الاتفاقيات الدولية الهامة في عملية تسهيل النقل البحري اتفاقية ١٩٦٥ لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL Convention) التي وقعت عليها سبع دول عربية. وتهدف هذه الاتفاقية الى تقليص عدد الوثائق المطلوب إتمامها بحيث حُدثت بثماني وثائق تقدم للسلطات المعنية عند وصول السفن الى الموانئ وأثناء وجودها وعند مغادرتها لها. وقد أُدخلت تعديلات على الاتفاقية في عام ١٩٩٣ كي يسمح باستخدام التبادل الإلكتروني للمعلومات مما يخفض بشكل مباشر عدد الايام التي تحتاجها السفن للرسو في الموانئ، خاصة وأن كلفة رسو سفينة متوسطة الحجم قد تبلغ ٤٠.٠٠٠ دولار يوميا.

٧- ومن ناحية أخرى يمثل النقل المتعدد الوسائط الاتجاه العام الجديد في المستقبل الذي بدت ملامحه في الأفق ولا سيما بعد توقيع اتفاقية الأمم المتحدة الدولية التي تنظم أحكامه^(١). وتفتح الاتفاقية الباب أمام فئة جديدة من متعهدي النقل متعدد الوسائط (MTO) التي سوف تؤول اليها عمليات النقل الدولية بأسرها بمختلف وسائطها. وسوف تسيطر على هذه العمليات الشركات الدولية المتعددة الجنسيات اذا لم تسارع الدول النامية الى تقوية هياكلها الوطنية وانشاء شركاتها التي تدخل هذا المجال حفاظاً على مصالحها، وضمانا لحصول الناقلين الوطنيين (National Carriers) على نصيب عادل من عمليات النقل الدولية.

٨- وقد استقرت مسؤولية الناقلين إزاء الأضرار أو الأخطار التي تتعرض لها السلع المنقولة على النحو الذي حددته المواثيق والمعاهدات الدولية فيما يتعلق بعمليات النقل أحادية الوسائط (Unimodal). فتحدت هذه العلاقة بالنسبة للنقل البحري على النحو الوارد في معاهدة لاهاي الموقعة عام ١٩٢٤ التي تضم ٧٧ دولة والتي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٣١. كما حددت معاهدة وارسو هذه العلاقة بالنسبة للنقل البري على الطرق والسكك الحديدية على الترتيب، ثم جاءت اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لتنظيم العلاقة عبر هذه الوسائط مجتمعة.

٩- ووقعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط في جنيف عام ١٩٨٠. وتنص الاتفاقية على دخولها حيز التنفيذ بعد توقيع ٣٠ دولة عليها. ولكن في نهاية عام ١٩٩٥ لم تكن قد صدقت هذه الاتفاقية وإنضمت اليها سوى سبع دول فقط. والهدف الأساسي هو توحيد نظم المسؤولية المتعددة التي تحددها الاتفاقات والمعاهدات الدولية التي تنطبق على وسائط النقل الاحادية. ولا تتدخل الاتفاقية في حرية الشاحنين ومسؤولية الناقلين، وإنما تحاول التغلب على مشكلة انخفاض القيمة الشرائية للحدود المنصوص عليها في التعويضات. ولكن نظرا للبطء في عمليات التصديق على المعاهدة، عمِد مؤتمراً الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بالاتفاق مع غرفة التجارة الدولية الى إصدار قواعد اختيارية لتنظيم عمليات النقل متعدد الوسائط تعرف بقواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية فيما يتعلق بوثائق النقل المتعدد الوسائط، تم إقرارها عام ١٩٩١ وأصبحت سارية المفعول بصورة اختيارية إعتباراً من أول كانون الثاني/يناير ١٩٩٢.

١٠- ونجاح أي اتفاقية سواء دولية أو إقليمية يعتمد بشكل مباشر على معالجتها لقضايا مشتركة هامة. ولا بد من وجود مصلحة تجارية بين الأطراف المتعاقدة، كما لا بد من وجود الضمان الموثوق

-٤-

به جمركياً والذي يشكل حجر الأساس في نجاح أي اتفاقية، حيث أن غياب مثل هذا الضمان يحد من فرص نجاح تطبيق الاتفاقية والعمل بها. ولعل نجاح اتفاقية التير يعود بشكل رئيسي الى وجود الضمان الموثوق به، وهو ما يجب أن يتوفر في أي اتفاقية يجري البحث فيها، كما هو الحال في اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد.

ثانياً - الخطوات التي قامت بها الإسكوا في مجال تسهيل اجراءات العبور

١١- بذلت الإسكوا جهوداً متواصلة ومنذ عام ١٩٨٤، سواء عن طريق عقد اجتماعات الخبراء أو إعداد النشرات الفنية فيما يتعلق باجراءات العبور والاتفاقيات الدولية والإقليمية المرتبطة بها. وقد عُقد أول اجتماع للخبراء في عام ١٩٨٤ حول الجوانب الفنية للمواءمة والتوحيد في مجال النقل البري. وتم التركيز فيه على دراسة تنسيق النقل وتوحيد وثائق النقل، وعلى استعراض الجوانب القانونية لتبسيط اجراءات النقل بالعبور في المنطقة، بما في ذلك الاتفاقيات الدولية والإقليمية المعنية باجراءات الجمارك وعبور الحدود. وكان من بين توصياته الدعوة الى تبسيط وثائق النقل المستخدمة وتخفيض عددها، وإعداد كتيب يتضمن وصفاً كاملاً للاجراءات المتبعة في كل مركز من مراكز العبور البرية في منطقة الإسكوا، وانشاء مؤسسة للضمان المشترك بين الدول العربية واستبدال المانيفست العربي بدفتر عربي للنقل مماثل لدفتر التير.

١٢- وفي مطلع عام ١٩٩٣، عقدت الإسكوا اجتماع خبراء حول تعزيز دور النقل المتعدد الوسائط والذي يرتبط بعلاقة مباشرة مع اجراءات تيسير النقل في المراكز الحدودية. وقد تم التركيز على استكمال وتحسين شبكات النقل عبر دول المنطقة لازالة الاختناقات والمصاعب التي تعيق انسياب الحركة، وكذلك العمل على توحيد وتحسين المواصفات الفنية لهذه الشبكات. وتمت التوصية بانشاء الموانئ الجافة لتخفيف الضغط على الموانئ بسبب التخزين للبضائع التي لم يتم التخليص عليها، وانشاء مجلس للشاحنين البحريين. كما تم التركيز على ضرورة إدخال الكمبيوتر في اتمام المعاملات الحدودية وتدريب العاملين في هذه المراكز على استخدامه والاستغناء عن العمل بالوثائق الورقية.

١٣- وفي نهاية عام ١٩٩٦، عقدت الإسكوا اجتماع خبراء آخر حول اجراءات عبور الحدود والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين، حضره خبراء من الدول الأعضاء في الإسكوا بصفتهم الرسمية كمسؤولين على أعلى المستويات في قطاع النقل، وخبراء من المنظمات الإقليمية والاتحادات النوعية في المنطقة. وتمت مناقشة أوراق عمل تتعلق بالملاح العامة الراهنة لعمليات العبور في المنطقة، خاصة فيما يتعلق بالتكلفة العالية للنقل بين الدول النامية مقارنة مع تكلفتها بين الدول المتقدمة مما يستدعي اهتماماً أكبر بعمليات العبور التي تساهم بجزء كبير في التكلفة الكلية للنقل. وبُحث كذلك دفتر المرور العربي الموحد والعوائق التي تحول دون تطبيقه. وتطرق الاجتماع الى دور ادارات الجمارك وإمكانية توحيد التعريفات الجمركية خاصة في دول مجلس التعاون الخليجي، ودور ذلك في الاسراع في الاجراءات الجمركية عند المراكز الحدودية، وكذلك الى ضرورة دعم التنسيق بين الجهات المعنية بشؤون مراكز الحدود بهدف خلق إدارة حدودية متكاملة في كل مركز. كما تم التأكيد على أهمية مراعاة التحولات الدولية بما في ذلك الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) وانشاء منظمة التجارة العالمية، وكذلك المتغيرات الإقليمية في منطقة الإسكوا، وآثارها المتوقعة على حركة التجارة والنقل. ونظراً لما توفره النظم الحديثة في استخدام الرسائل النمطية الموحدة عالمياً

.../

وأثر ذلك في تقليص الوقت والكلفة، فقد تم التركيز على اعتماد تكنولوجيا المعلومات كإحدى الوسائل الممكنة لتيسير حركة النقل الإقليمية والدولية، ودعوة الهيئات الدولية المعنية بالعبور والنقل الى تقديم العون الفني للدول الأعضاء في الإسكوا لتطوير استخدام نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات والبيانات.

١٤- ويجب التنويه هنا بأن العديد من المشاكل التي تتسبب في تعطيل حركة المرور في المراكز الحدودية والتي تم بحثها ووضع التوصيات بخصوصها في اجتماع الخبراء عام ١٩٨٤ قد أعيدت مناقشتها في اجتماع عام ١٩٩٦، حيث لم يتم احراز تقدم ملحوظ في متابعة التوصيات التي طرحت لمعالجتها. فلم يتم بعد اعتماد بطاقة مرور مشابهة لبطاقة التير، ولم يزد عدد دول الإسكوا المنضمة الى اتفاقية التير إلا بواحدة، كما أن دولتين فقط من دول الإسكوا قد انضمتا الى مجلس الجمارك العالمي بعد ١٩٨٤، ولم يتم بعد استخدام التبادل الإلكتروني إلا في مجالات ضيقة. ويستدعي هذا كله العمل على توفير وسائل أكثر فاعلية وتأثيراً لتيسير حركة العبور والاجراءات المتبعة خاصة في ضوء المتغيرات الدولية التي تتطلب اتخاذ قرارات فاعلة وضمن فترة زمنية قصيرة.

ثالثاً - التطور في تكنولوجيا المعلومات وشبكات الاتصالات

١٥- بدأت جهود الأمم المتحدة في هذا الصدد في عام ١٩٦٠ عندما عمدت اللجنة الاقتصادية لأوروبا الى بحث الوسائل الكفيلة بتبسيط وثائق التصدير وتوحيدها. وبحلول عام ١٩٦٣، توصلت اللجنة الى اتفاق على التصميم الداخلي الموحد للوثائق ((United Nations Layout Key (UNLK) الذي صدر بعد ذلك في شكل مواصفة قياسية هي أيزو ٦٤٢٢ (ISO 6422).

١٦- ولكن سرعان ما أدركت اللجنة أن المستندات ما هي إلا الجزء الظاهر من جبل الجليد الذي يخفي المشكلة الحقيقية والتي تتمثل في الاجراءات القانونية والادارية والتجارية والتشغيلية المصاحبة لعمليات النقل، وأن هذه الاجراءات بدورها تتوقف على المعلومات التي تهتم الأفرقة المشتركة في العملية التجارية وعلى كيفية انتقال هذه المعلومات فيما بينهم.

١٧- وقبل إدخال الوسائط الإلكترونية كانت العمليات تتم على الوثائق الورقية التي تنتقل مادياً من مكان الى مكان. وساعد انتشار الحاويات على تسليط الأضواء على هذه المشكلة. فقد أصبح من الممكن أن تعبر السفينة شمال المحيط الأطلسي وتقوم بتفريغ شحنتها في نحو أربعة أو خمسة أيام قبل وصول وثائق الشحن اللازمة للتخليص على البضائع والتي ترسل عادة بالبريد. ومع تقدم تكنولوجيا الحاسوب أصبح الهدف هو انتقال المعلومات بين حاسوب وآخر عبر شبكة الاتصال الدولية.

١٨- وهذا ما يدعى بنظام التبادل الإلكتروني للبيانات ((Electronic Data Interchange (EDI)، ويعرف بأنه إتمام نقل المعلومات الادارية والتجارية بين الحواسيب الآلية لأطراف التبادل التجاري باستخدام شكل نمطي متفق عليه للمعلومة الدالة على هذه الحركة. والهدف النهائي هو إتمام المعاملات بدون أوراق ولكن بصورة قانونية صحيحة، ومن ثم الاسراع في عمليات التخليص على البضائع في الموانئ وعبر الحدود وتقليل الوقت الذي تقضيه هذه البضاعة أثناء عملية النقل مع ما يترتب عليه من تقليل النفقات، مما يعني إعطاء دفعة كبيرة لاستخدام الحاويات في أعمال النقل بصورة عامة والنقل المتعدد الوسائط بصورة خاصة. وتتلخص الفكرة الأساسية في الجهود المبذولة هنا في تطوير طرق جديدة لتبادل

.../

-٦-

ومعالجة المعلومات الخاصة بالتجارة الدولية بما في ذلك وضع مدونات وشروط فنية خاصة تضمن الحد الأدنى من التوافق بين نظم المعلومات المختلفة، وتنميط عملية تبادل المعلومات بين أطراف التجارة الدولية بما في ذلك إعداد معاجم للمصطلحات الفنية المتعلقة بترميز المعلومات ونقلها وتبادلها.

١٩- ولما كانت حركة السلع في التجارة الدولية في هذا النظام تمر من المصنع الى المشتري النهائي بعدة مراحل بين الدول وعبر الحدود من خلال الحواسيب الآلية، ومع اختلاف نظم الحواسيب في كل مرحلة، فسوف تكون هناك حاجة الى "لغة واحدة" مشتركة للتراسل فيما بين المراحل لضمان انتقال المعلومة من نقطة المصدر الى نقطة النهاية تكون مستقلة عن نظم الحواسيب المستخدمة في كل مرحلة أو اللغات الداخلية المستخدمة في الشبكات المحلية للمرحلة. ولا بد من وضع مواصفات خاصة لهذا الغرض.

٢٠- وتحمل اللجنة الاقتصادية لأوروبا مركزاً مرموقاً داخل منظومة الأمم المتحدة فيما يتعلق بتبسيط المستندات ومواكبة التطور الهائل الجاري في تكنولوجيا المعلومات والاستفادة من الانترنت (شبكة الاتصالات العالمية) والطريق السريع للمعلومات في التبادل الإلكتروني للبيانات والمعلومات. وقد بدأ عمل اللجنة في هذا الاتجاه منذ ما يربو على ٣٠ عاماً أصبحت بعدها بمثابة مركز متفوق في هذا الموضوع، وتراكم لديها رصيد كبير من الخبرة يمكن أن تعول عليه اللجان الإقليمية الأخرى لمساندة جهودها في هذا الاتجاه، ولا سيما في ظل المستجدات الحديثة المتعلقة بعولمة حركة الاتصالات والمعلومات.

رابعاً - التوجهات المستقبلية التي تقترحها الأمانة التنفيذية

٢١- تتطلب عملية تيسير اجراءات الحدود، والتي تشكل عنصراً رئيسياً في تنمية التجارة فيما بين بلدان المنطقة ومع دول العالم الأخرى، اتخاذ اجراءات سريعة تضمن تحسين مناخ العمل ورفع مستوى الخدمات، وتجعل من المراكز الحدودية نقاط تشجيع وجذب للتجارة والسياحة وليس سببا في تثبيط العزائم وإعاقة الحركة. ولذلك توصي الأمانة التنفيذية بالأخذ بالتوجهات الآتية:

ألف- مواصلة ترويج الاتفاقيات المعنية بتسهيل حركة النقل

٢٢- يتمثل الحلم القديم في سوق النقل الدولية في تحقيق عمليات النقل من الباب للباب بدءاً بمراكز الانتاج وحتى المستهلك النهائي، عبر عدة وسائط للنقل بأكبر قدر من السهولة واليسر وبوثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية متعهد واحد لعملية النقل. ولتحقيق هذا الهدف، يوجد الآن ما يربو على ٥٠ اتفاقية ومعاهدة دولية تغطي الجوانب التالية للنقل:

- (أ) الهياكل الأساسية؛
- (ب) اعتبارات الأمن والسلامة؛
- (ج) مواصفات مركبات النقل؛
- (د) تسهيل عبور الحدود؛
- (هـ) نقل السلع الخطرة؛

.../

-٧-

- (و) نقل السلع القابلة للتلف؛
(ز) عمليات النقل.

٢٣- ويتطلب وجود الكم الكبير من الاتفاقيات المتعددة الأطراف والمتعلقة بقضايا النقل والعبور، دراسة تحليلية وشاملة لبنودها ولا سيما تلك الاتفاقيات المتعلقة بالهيكل الأساسية وعبور الحدود، وتحديد أولوياتها بالنسبة لمنطقة الإسكوا والتعرف على الالتزامات المعينة لكل طرف متعاقد فيها. بالإضافة الى دراسة أوجه الشبه بين بنود هذه الاتفاقيات والبنود الواردة في الأحكام والقوانين السائدة محلياً في دول الإسكوا. وتهدف دراسة هذه الأمور في النهاية الى رفع توصية الى بلدان الإسكوا بشأن الحد الأدنى من الاتفاقيات التي يمكن الانضمام اليها بشكل جماعي، مع توضيح الجوانب الايجابية والالتزامات الاجرائية والقانونية والمالية التي تتحملها الدول نتيجة انضمامها لهذه الاتفاقيات، وكذلك تحديد الآليات لمتابعة تنفيذ هذه الاتفاقيات على المستوى العربي.

باء- مواكبة التطور في تكنولوجيا المعلومات

٢٤- ومن ناحية أخرى سوف تقوم الأمانة التنفيذية بمواكبة التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال المعلومات وشبكات الاتصالات، وذلك باتخاذ الخطوات الكفيلة بتحقيق التقدم في المجالات التالية:

(أ) تبسيط وترشيد الاجراءات المتعلقة بالنقل والتجارة؛

(ب) توحيد الوثائق والمستندات المستخدمة في المعاملات مع التقليل من المعاملات الورقية والاعتماد المتزايد على الوسائل الالكترونية؛

(ج) تسهيل عمليات التراسل بالاعتماد على التبادل الالكتروني للبيانات؛

(د) تطوير مجموعة من المواصفات الخاصة بتنميط عمليات التبادل الالكتروني للمعلومات، أي المواصفات المعروفة بنظام التبادل الالكتروني للبيانات الخاصة بالتنظيمات الادارية والتجارة والنقل (UN/EDIFACT).

خامساً - آليات التنفيذ

٢٥- وبناء على ما تقدم، وبالتعاون التام مع الجهات المتخصصة داخل منظومة الأمم المتحدة، يمكن للأمانة التنفيذية للإسكوا أن تقوم بالخطوات التالية:

(أ) التعريف بنظام الأمم المتحدة والترويج له في منطقة الإسكوا

يتم التعريف في دول المنطقة بنظام الأمم المتحدة للتبادل الالكتروني للبيانات الخاصة بالتنظيمات الادارية والتجارة والنقل والترويج له من خلال عدة وسائل من بينها:

.../

-٨-

(١) إقامة موقع طبق الأصل في مقر الإسكوا للموقع الموجود حالياً في اللجنة الاقتصادية لأوروبا على شبكة الانترنت والخاص بتسهيل تبادل المعلومات المتعلقة بالنقل والتجارة لتوفير الوقت والمال على دوائر قطاع الأعمال العام والخاص التي يمكن أن تستفيد من هذا النظام؛

(٢) عقد دورات تدريبية قطرية وإقليمية على مستوى المدراء والفنيين.

(ب) إنشاء مجلس إقليمي لغربي آسيا

لم ترد الإسكوا ضمن الاطار المؤسسي الذي وضعتة اللجنة الاقتصادية لأوروبا فيما يتعلق بتشكيل مجالس إقليمية للتبادل الالكتروني للبيانات والمعلومات وتنميط العمليات الادارية والتجارية المصاحبة للنقل، حيث يوجد حالياً ومنذ فترة طويلة ستة مجالس إقليمية وشبه إقليمية على مستوى العالم في أوروبا وأمريكا الشمالية وأستراليا وإفريقيا وآسيا.

ويتكون مجلس آسيا حالياً من ١٦ دولة آسيوية لا يوجد بينها أية دولة من دول الإسكوا. وتتحدد الخطوة الاولى في تشكيل هذا المجلس باختيار مقرر عام للمنطقة من قبل حكومات الدول المعنية. ويلى ذلك تشكيل المجلس الذي يعاونه والذي يضطلع بالمسؤوليات المنصوص عليها في المجالس المماثلة.

(ج) إنشاء مجالس وطنية للتبادل الالكتروني للبيانات

وهي الخطوة التي تلي إنشاء المجلس الإقليمي، ويمكن للأمانة التنفيذية وضع الأسس اللازمة لإنشاء المجالس الوطنية للتبادل الالكتروني للبيانات في كل دولة بحيث تحدد مجال عملها والأطراف المشتركة فيها وطرق تمويل أعمالها وفق القواعد المستقرة الآن.

(د) إعداد دليل للنواحي الاجرائية في مراكز العبور

يُعتبر تعدد وتنوع الاجراءات المطلوب إتتمامها في مراكز الحدود في المنطقة، البرية منها والبحرية، عاملاً رئيساً في التأخير الحاصل في عملية العبور. ويعود ذلك لاختلاف أنواع الرسوم المفروضة واختلاف الوثائق الورقية المطلوب تعبئتها وكذلك تنوع عمليات التخليص الجمركي، بالإضافة الى تنوع الاجراءات التي يتم تطبيقها بسبب المخالفات في الأوزان المحورية للشاحنات وأبعادها القصوى، وبعض الشروط الخاصة التي تُفرض من أجل الرقابة الصحية وإدخال الأموال النقدية وغيرها. لذا تقترح اللجنة الموافقة على إصدار دليل شامل عن كافة الاجراءات والشروط الخاصة بكل مركز حدودي في المنطقة، يتضمن شرحاً تفصيلياً عن المرافق المتوافرة في كل مركز. ومن البديهي أن يتم العمل لاحقاً على إصدار دليل قياسي للمراكز الحدودية بعد وصف نماذج عبور البضائع وتسليمها وتسلمها تمهيداً لاعتماد نظام التبادل الالكتروني للبيانات الخاصة بالتنظيمات الادارية والتجارة والنقل.

UNESCWA LIBRARY



20012141