

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

أوراق موجزة

الإعداد للمؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية
كانكون - المكسيك، ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣

LIBRARY & DOCUMENTS

تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري

محمود إدريس الحبر(*)

ملاحظة: الآراء الواردة في هذه الوثيقة هي آراء المؤلف وليست بالضرورة آراء الإسكوا.
(*) مسؤول أول شؤون اقتصادية، فريق تسهيل النقل والتجارة (نقل بحري) بدائرة العولمة والتكامل الإقليمي.

تصدير

في إطار سعيها لزيادة المعونة الفنية إلى الدول العربية في مجال قضايا منظمة التجارة العالمي، أعدت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) مجموعة من الأنشطة لتحضير الدول العربية للمساهمة في المؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية، الذي سينعقد في مدينة كانكون بالمكسيك في الفترة ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣.

جاء الإعداد لهذا المؤتمر في عدة مراحل هي: إعداد مجموعة من أوراق العمل الموجزة تتناول كافة القضايا المطروحة للتفاوض في منظمة التجارة العالمية. وقد قام بإعدادها نخبة من الخبراء العرب المشهود لهم بالكفاءة بالإضافة إلى الجهد الذي بذله خبراء سكرتارية الإسكوا. وقد قام بمراجعة وتفتيح هذه الأوراق متخصصون لديهم خبرة كبيرة في هذا المجال، وقام بطباعتها ونشرها قسم خدمات المؤتمرات في سكرتارية الإسكوا. وسيتم تنويع ذلك بعقد اجتماعين، الأول على مستوى الخبراء، ويتناول في مناقشته ما تم إنجازه في المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية من القضايا التي يشملها برنامج عمل الدوحة، وموقف الدول العربية في هذه الجولة من المفاوضات، وإعداد توصيات تشكل بلورة لتلك القضايا في إطار الاستعداد للمؤتمر الوزاري الخامس للمنظمة، والثاني على مستوى الوزراء العرب وسيشارك فيه مسؤولون عن قضايا منظمة التجارة العالمية، ورؤساء منظمات دولية وعربية، وخبراء، وممثلون عن القطاع الخاص العربي، والجمعيات الأهلية. وسوف يتناول الموضوعات التي يتوقع طرحها في مؤتمر كانكون والموضوعات التي تهم الدول العربية.

وقد حققت الإسكوا هذا الإنجاز في إطار تعاونها الوثيق مع المنظمات العربية والدولية، ويشاركها في تنظيم الاجتماعين جامعة الدول العربية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أكتاد). وقدم كل من البنك الدولي ومركز بحوث التنمية الدولية (كندا) دعماً مالياً لإنجاز هذا المشروع. وإني أنتهز هذه الفرصة لأقدم إليهما خالص الشكر والتقدير. ونأمل أن تشجع هذه المبادرة منظمات دولية وعربية أخرى على دعم أنشطة الإسكوا التي يكون بعضها على شكل معونة فنية وبناء القدرات في الدول العربية في مجالات مختلفة ذات علاقة وثيقة بتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الأعضاء، بما في ذلك تحديد الآثار الاقتصادية والاجتماعية للمستجدات الدولية المتسارعة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإسكوا قامت منذ إنتهاء أعمال المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية في الدوحة، بإنجاز العديد من الأنشطة التي تناولت قضايا النظام التجاري العالمي الجديد. وتتنوع هذه الأنشطة ما بين تدريب للعاملين في مجال التجارة الدولية في الدول العربية، وعقد إجتماعات على مستوى الخبراء، وتقديم الخدمات الاستشارية، والاستجابة لطلب أي دولة عضو لدراسة قضايا تهمها في هذا المجال، مثل الإنضمام إلى منظمة التجارة العالمية. وكان للتعاون مع منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للملكية الفكرية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، أثر كبير في إنجاز العديد من هذه الأنشطة.

يشمل برنامج الدوحة للتنمية موضوعات كثيرة يجري عليها التفاوض حالياً مثل الزراعة، والخدمات، والتجارة والبيئة، والنفاذ إلى الأسواق للمنتجات غير الزراعية، وقواعد منظمة التجارة العالمية (الدعم ومكافحة الإغراق والترتيبات التجارية الإقليمية)، ونظام فض المنازعات، وقضايا تتعلق بالجوانب التجارية لحقوق الملكية الفكرية. وهناك قضايا ستستمر في المستقبل إذا ما توصلت الدول الأعضاء إلى إجماع على طرق التفاوض بشأنها، وهي التجارة وعلاقتها بالإستثمار، والتجارة

وسياسة المنافسة، والشفافية في المشتريات الحكومية، وتسهيل التجارة. كما أن هناك موضوعات جاءت ضمن إعلان الدوحة من بينها التجارة والديون والمال، والتجارة ونقل التكنولوجيا، وهي تخضع لدراسة في مجموعات العمل التي شكلت لهذا الغرض. وهذه الموضوعات سنتناولها تفصيلاً هذه الأوراق الموجزة.

إننا إذ نقدم المجموعة من الدراسات الموجزة نتمنى أن يستفيد منها متخذو القرار في الدول العربية، والباحثون، والعاملون في مجال التجارة الدولية، والمتقنون العرب. ونأمل أن تكون ذات فائدة للدول العربية، لتتمكن من الاستفادة من الفرص التي يتيحها نظام التجارة العالمي الجديد.

إن عالم اليوم تحركه المصالح الاقتصادية والشركات متعددة الجنسيات، وتعمل الدول جاهدة على جذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية لإقامة المشروعات الإنتاجية وتشغيل العديد من الباحثين عن فرص عمل، وزيادة معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وليس أمام الدول العربية سوى العمل وبذل المزيد من الجهد في مجالات زيادة الإنتاج وتحقيق شروط الجودة والتدريب وغيرها، لتجد منتجاتها مساحة في الأسواق العالمية.

وستعمل الإسكوا معكم دائماً لتحقيق ذلك، والله الموفق.



مرفت تلاوي
وكيل الأمين العام للأمم المتحدة
الأمين التنفيذي للإسكوا

المحتويات

لصفحة

ج	تصدير
١	مقدمة
٤	أولاً- استعراض للتطورات الهيكلية في مجال النقل البحري
٤	ألف - النقل البحري
٥	باء - خدمات الموانئ البحرية
٦	ثانياً- مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري
٧	ثالثاً- تحليل الالتزامات التي قدمتها الدول في مجال النقل البحري
٨	ألف - التزامات تحرير خدمات النقل البحري الدولي
٩	باء - التزامات تحرير الخدمات المساندة للنقل البحري
٩	جيم - التزامات خدمات الموانئ
١٠	رابعاً- الالتزامات التي حددتها الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية
٢٢	خامساً- تصنيفات خدمات النقل البحري
٢٨	سادساً- تعاريف لمسودة جدول خدمات النقل البحري
٣١	سابعاً- الإمكانيات المتاحة لدول الإسكوا في مجال النقل البحري
٣٢	ألف - في مجال الأسطول الوطني
٣٣	باء - في مجال البضائع
٣٤	جيم - في مجال الموانئ
٣٥	ثامناً- الالتزامات المحددة التي قدمتها دول منطقة الإسكوا
٣٥	ألف - جمهورية مصر العربية
٣٥	باء - المملكة الأردنية الهاشمية
٣٦	جيم - سلطنة عمان

تاسعاً- متطلبات المرحلة القادمة وآثار تطبيق الاتفاق على قطاع

٣٧	النقل البحري العربي.....
٣٧	ألف - شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية وأثره على قطاع النقل البحري
٣٨	باء - النظم المحلية والشفافية
٣٩	جيم - المعاملة الوطنية
٣٩	دال - النفاذ إلى الأسواق
٤٠	هاء - تأمين ميزان المدفوعات
٤٠	واو - الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق
٤٠	زاي - الاستثناءات
٤٢	عاشراً- جولة مفاوضات الدوحة للتنمية
٤٣	حادي عشر- التوصيات
	ألف - التوصيات المتعلقة بتنسيق مواقف الدول العربية
٤٣	في المفاوضات القادمة
٤٤	باء - التوصيات المتعلقة بالنقل البحري

مقدمة

تأثر النقل البحري كغيره من القطاعات الخدمية في جوانب متعددة بعولمة التجارة والإنتاج الصناعي من حيث الطلب على النقل البحري والخدمات المتعلقة به، وأرغمت شركات الملاحة على تحسين وتنويع وملاءمة الخدمات التي تقدمها لاحتياجات القطاع التجاري. كما قامت دول عدة وبعضها من منطقة الإسكوا كالمملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية والإمارات العربية المتحدة والكويت ولبنان، ضمن برامجها للإصلاح الاقتصادي بخصخصة العديد من خدمات الموانئ البحرية والخدمات الملاحية وزيادة حصص القطاع الخاص في ملكية الشركات الوطنية للملاحة. كما قامت أيضاً بإزالة بعض التشريعات الحمائية وفتح الأسواق لتنافس القطاع الخاص في مجال خدمات النقل البحري. وقامت جمهورية مصر العربية في إطار جولة أورغواي بتحديد التزاماتها لتحرير بعض خدمات النقل البحري وتبعتها عند مفاوضات الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية كل من المملكة الأردنية الهاشمية عام ٢٠٠٠ وسلطنة عمان عام ٢٠٠١.

وكان لسياسات الإصلاح الاقتصادي وتحرير الأسواق أثرها في زيادة المنافسة ما بين شركات وخطوط الملاحة البحرية ومشغلي ومقدمي خدمات الموانئ على المستويين الإقليمي والعالمي، وفي دخول بعض شركات الملاحة في اتفاقات تشغيل مشتركة أو الاندماج مع تجمعات خطوط cartels ومؤتمرات ملاحية Shipping Conferences للحصول على حصص في الأسواق وتبادل الفراغات وغير ذلك من وسائل التعاون والتنسيق. وبما أن النقل البحري يمثل الشريحة العظمى في نقل التجارة الدولية وتنعكس تكاليفه على أسعار السلع المتبادلة دولياً، فإن أي دعم لهذا القطاع يتسبب بصورة أو بأخرى في تخفيض أسعار الصادرات ومنحها ميزة تنافسية في الأسواق العالمية، الأمر الذي أدى إلى إدخال خدمات النقل البحري ضمن القطاعات التي يمكن أن يتضمنها التحرير في اتفاقية التجارة في الخدمات، على أن يتم ذلك بإزالة الحواجز لتحرير قطاع النقل البحري وفتح أسواقه للمنافسة الأجنبية بالشروط التي يمكن الاتفاق عليها مع الموردين الأجانب ويتم تحديدها في جداول الالتزامات. غير أن تحرير خدمات النقل البحري الدولي من الأمور الشائكة، وذلك لارتباطه بجهات عديدة من القطاعين الخاص والعام فيما يتعلق بالاتفاقات الثنائية والمتعددة ما بين دول العالم، وسيطرة الخطوط المنتظمة والمؤتمرات والتجمعات الملاحية على معظم أسواقه، بالإضافة إلى الاحتكارات والقيود الحمائية التي تفرضها الدول، كالاتزام بتطبيق بنود مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية المسماة (٢٠/٤٠/٤٠) ونظام حجز البضائع على السفن الوطنية والقيود المفروضة على الملاحة الساحلية.

وتفرض الدول العظمى كالولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي العديد من القيود لمنع دخول المنافسين إلى أسواق النقل البحري لديها وإلى الأسواق الدولية، وذلك من خلال السياسات الاحتكارية المتمثلة في المؤتمرات الملاحية والتحالفات والتجمعات، وقيود أخرى على دخول شركات تشغيل الموانئ ومقدمي خدمات النقل البحري المساعدة من الدول الأخرى وانتهاء بنظام رقابة الدولة على السفن Port State Control. كما يسعى العديد من الدول النامية إلى اتخاذ سياسات حمائية في مجال النقل البحري كالاتفاقيات الثنائية وإجراءات الدعم واستخدام نظام حجز البضائع.

وقد أصبح تحرير الخدمات بوجه عام موضوعاً هاماً في مناقشات منظمة التجارة العالمية وأحد المتطلبات الأساسية للإصلاح الاقتصادي الذي ينادي به البنك الدولي. كذلك يمكن أن يؤدي تحرير خدمات النقل البحري، بما يعنيه في نفاذ الأجانب شركات وأفراد إلى قطاع النقل البحري في الدولة المعنية، إلى زيادة حجم الاستثمار في هذا القطاع، بما في ذلك الموانئ البحرية ونقل التكنولوجيا والإدارة الحديثة ودعم مقومات المنافسة وتحسين الخدمات في الدول النامية. مما يمكنها أيضاً من النفاذ إلى أسواق النقل البحري العالمي وأسواق الدول المتقدمة من خلال الخدمات المعروضة للتحرير وفقاً للمزايا التفضيلية لكل دولة.

لقد بادرت الإسكوا بالتعاون مع كافة المنظمات الدولية والإقليمية الوطنية المعنية بعقد اجتماع خبراء حول اتفاق منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بمقر الإسكوا، بيت الأمم المتحدة، بيروت، خلال الفترة ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩، حيث كان الأول من نوعه في هذا المجال على مستوى المنطقة بهدف تنسيق مواقف الدول العربية في المفاوضات القادمة، وانتهى الخبراء إلى مجموعة من التوصيات القيمة^(١). وبناء على ذلك قام قسم النقل بالإسكوا بإعداد دراسة مفصلة حول الموضوع نشرت في عام ٢٠٠٠ تحت عنوان "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"^(٢) استفادت فيها بأوراق العمل القيمة التي قدمت في اجتماع الخبراء وتقارير استشاريي الإسكوا المشار إليهم في الدراسة.

وفي إطار التحضير للمؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية الذي عقد في الدوحة خلال الفترة ٩-١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، أعدت الإسكوا مجموعة من الأوراق البحثية لمساعدة الدول العربية في مفاوضاتها ضمن منظمة التجارة العالمية وكانت إحدى هذه الأوراق البحثية متعلقة بموضوع خدمات النقل البحري^(٣).

وسعيًا إلى توطيد علاقات التعاون والتكامل المشترك بين دول منطقة المشرق العربي قامت الإسكوا في عام ٢٠٠٣ بإعداد مسودة مذكرة تفاهم بشأن التعاون المشترك في مجال النقل البحري في المشرق العربي، وذلك لأهمية النقل البحري في خدمة وتعزيز التجارة الخارجية والبيئية لبلدان منطقة الإسكوا والمنطقة العربية بوجه عام. ومن المتوقع أن تدعم مذكرة التفاهم لدى استكمالها وإقرارها من دول المنطقة قطاع النقل البحري لدول الإسكوا.

تتضمن هذه الورقة مقدمة وإحدى عشر فصلاً. الفصل الأول يتناول استعراضاً للتطورات الهيكلية في مجال النقل البحري بما في ذلك خدمات الموانئ البحرية. ويقدم الفصل الثاني استعراضاً موجزاً لمفاوضات تحرير خدمات النقل البحري، ويتناول الفصل الثالث تحليلاً للالتزامات التي قدمتها الدول في مجال النقل البحري فيما يتعلق بالنقل البحري الدولي، والخدمات المساندة للنقل البحري وخدمات الموانئ. ويشتمل الفصل الرابع على تفاصيل الالتزامات المحددة التي قدمتها الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية. ويستعرض الفصل الخامس تصنيفات خدمات النقل البحري ومقارنة للتصنيفات النموذجية لجدول خدمات النقل البحري، يليه في الفصل السادس تعاريف هامة للمصطلحات الواردة في مسودة الجدول الأخير لخدمات النقل البحري الذي أعدته سكرتارية منظمة التجارة العالمية. ويتناول الفصل السابع استعراضاً للإمكانات المتاحة لدول الإسكوا في مجالات الأساطيل الوطنية والبضائع والموانئ البحرية. ويستعرض الفصل الثامن الالتزامات المحددة التي قدمتها دول منطقة الإسكوا في مجال النقل البحري. ويتناول الفصل التاسع متطلبات المرحلة القادمة وآثار تطبيق الاتفاق على قطاع النقل البحري العربي. ويقدم الفصل العاشر استعراضاً موجزاً لما تم خلال جولة مفاوضات الدوحة للتنمية. ويشتمل الفصل الحادي عشر على مجموعة من التوصيات المقترحة لتنسيق مواقف الدول العربية في المفاوضات القادمة وتوصيات محددة مقترحة لمساعدة الدول العربية في مجال تحرير خدمات النقل البحري.

(١) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "تقرير اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بيروت، ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩"، E/ESCWA/TRANS/1999/2، ١٢ آب/أغسطس ١٩٩٩.

(٢) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"، وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2000/5، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠.

(٣) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات"، ورقة بحثية (١٠-١٠)، نبيل علي صفوت ومحمد علي إبراهيم، ضمن أوراق موجزة للإعداد للمؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية، الدوحة، قطر، ٩-١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، وثيقة رقم E/ESCWA/CAB/2001/10/Add.4.

أولاً- استعراض للتطورات الهيكلية في مجال النقل البحري^(٤)

ألف- النقل البحري

انتشرت عملية تغيير علم الإبحار (De-flagging)، التي تعني تحويل تسجيل السفن المسجلة في دولة ما إلى إحدى دول التسجيل المفتوح، لكي يتمتع ملاك السفن بمزايا انخفاض الضرائب وتكاليف الموانئ، وغير ذلك من المزايا النوعية والتسهيلات التي تقدمها دول التسجيل المفتوح. واستمرت هذه العملية في الانتشار، فصارت أساطيل نقل بضائع الصب لدول ذات اقتصادات متقدمة تعمل تحت هذه الأعلام، علاوة على عدد متزايد من سفن الخطوط الملاحية المنتظمة. ومن أجل إبطاء هذه الوجة بالنسبة لسفن الخطوط الملاحية المنتظمة، لجأت الدول المتقدمة منذ بداية الثمانينات إلى مجموعة من الإجراءات تسمح لهذه الخطوط الاحتفاظ بالعلم الوطني، وتوفر بعض المرونة فيما يتعلق بتطبيق السفينة.

وخلال السنوات القليلة الماضية لوحظ اتجاه متزايد نحو خصخصة باقي شركات الملاحة المملوكة للدول. ومنها على سبيل المثال، الخطوط الوطنية الأسترالية، والشركة البحرية العامة في فرنسا، وشركة الشحن المساهمة في الجمهورية التشيكية. ويمكن ملاحظة هذا الاتجاه أيضاً في البلدان النامية وذلك بتشجيع من البنك الدولي. وقد تسبب ذلك في إرباك ووقف عمل شركات ملاحية عديدة، كما حدث في بعض دول غرب أفريقيا وغيرها من دول أوروبا الشرقية. ومما يدل على تزايد عمليات ضم شركات الملاحة إلى شركات أكبر، تزايد شراء أسهم هذه الشركات في الفترة الأخيرة، كما يتضح مثلاً من شراء شركة Neptune Orient Lines (سنغافورة) أسهم شركة American President Lines الأميركية وشراء شركة Han Jin الكورية شركة DSR-Senator Line الألمانية، أو الدمج بين شركة P & O (المملكة المتحدة) و Nedlloyd الهولندية. أما قطاع سفن الخطوط البحرية المنتظمة الذي كان يضم العشرات من الخطوط قبل عشر سنوات مضت، فقد شهد تركيزاً كبيراً وتعاوناً في شتى المجالات. ففي عام ١٩٨٨ كانت هناك ٢٠ شركة رئيسية للنقل تتحكم في ٣٥ في المائة من الطاقة العالمية، ووصلت هذه النسبة إلى ٤٨٦ في المائة عام ١٩٩٦. أما التحالفات، التي كانت مقنصرة في الماضي على طرق محددة، مثل Scandutch و Trio بين أوروبا والشرق الأقصى أو ACL على المحيط الأطلسي، فقد أصبحت ذات طبيعة عالمية وتتضمن تعاوناً دولياً بين ملاك السفن المعنيين. ومن الأمثلة على ذلك الترتيب الذي تم بين Maersk الدانمركية و Sealand الأمريكية (٢٠٠ سفينة حاويات)، وما بين Global Alliance الذي يتكون من American President Lines (الولايات المتحدة الأمريكية) و Mitsui O.S.K. (اليابان) و "Orient Overseas Container Lines (OOCL) (هونغ كونغ - الصين) و Nedlloyd (هولندا) و Malaysia International Shipping Co. وهناك نموذج آخر على هذه التحالفات هو Grand Alliance الذي يتكون من: Hapag Lloyd (ألمانيا) و Neptune Orient Lines (سنغافورة) و NYK (اليابان) و P & O (المملكة المتحدة). وهناك تحالف آخر يضم Han Jin (كوريا) و DSR-Senator Line (ألمانيا) و Cho Yang (كوريا) وشركة الملاحة العربية المتحدة (خليجية عربية). وعلى الرغم من ظهور شركات نقل تحالفات عملاقة، لا تزال حالة عدم الاستقرار هي المهيمنة، إذ أن التحالفات سواء كانت اتحادات شركات أم مؤتمرات، غير ثابتة وعضويتها تتغير باستمرار.

(٤) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"، وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2000/5، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، ص ٤٩ - ٥٠.

باء- خدمات الموانئ البحرية

تتسحب مبادئ واحتياجات الإصلاح وإعادة الهيكلة من خلال الخصخصة والتحرير، على خدمات الموانئ البحرية، وهذا ينطبق على العالم المتقدم والعالم النامي على حد سواء، فمن الملاحظ أن اثني عشر ميناء من بين أفضل ثلاثين ميناء في العالم تقع في البلدان النامية. وتهدف هذه الإصلاحات إلى تحسين مستوى الكفاءة، وتخفيض تكاليف النقل، وزيادة تبادل السلع عبر الموانئ البحرية، وتتويع مصادر تدفقات رؤوس الأموال.

وعلى سبيل المثال، فإن عقود الإيجار طويلة الأجل والمشروعات المشتركة، وخيار "البناء والتشغيل ونقل الملكية" (B.O.T) قد تم تطبيقها أو يجري العمل على اتخاذ قرارات بشأنها في موانئ عديدة منها عدن (اليمن) وكريستوبال وبالباو (بنما) وتانيويج بريوك (إندونيسيا) وميناء ريسوت (عمان) وجزيرة كادوك وبوسان واينتشون (كوريا) وشانتو وتيان جين وزيمان (الصين) وبومباي (الهند) وكولومبو (سريلانكا) وكراتشي وميناء قاسم (باكستان).

كما تتضمن الأمثلة ميناء بوينس أيرس (الأرجنتين) حيث انخفضت تعريفات نقل السفن إلى محطات البوابات، في غضون ثلاث سنوات، من أكثر من ٦٠٠ دولار أمريكي إلى أقل من ٢٠٠ دولار، من خلال عقود الإيجار طويلة الأجل والاستثمارات في معدات مناولة الحاويات وأنظمة الإدارة. وهناك مثال آخر على الإصلاح تم في موانئ استراليا، وذلك بتطبيق قواعد جديدة لتعيين العمال في أحواض السفن وتنظيم الموانئ الإقليمية في شركات، والخصخصة طويلة الأجل لوظائف الموانئ، باستثناء وظائف خدمات المجتمع والوظائف التنظيمية غير التجارية. ومن بين الأمثلة أيضاً الاستغلال التجاري لممر سانت لورانس المائي في منطقة البحيرات العظمى في كندا، وفصل البنية التحتية عن الأنشطة التشغيلية في بولندا. وقد قام البنك الدولي، الذي أنفق ما يقرب من ٨ مليارات دولار أمريكي خلال السنوات ١٩٥٠-١٩٩٦ على مشروعات الموانئ (٥٧ مشروعاً خلال السنوات ١٩٨٠-١٩٩٦)، بتبني سياسة تطوير تتعدى نطاق تحديث المرافق إلى تطوير الاستقلال الذاتي، والقدرة الاقتصادية لسلطات الموانئ على الاستثمار، وكذلك تطوير مشاركة القطاع الخاص في استثمارات الموانئ وتشغيلها. ويلحظ البنك الدولي التباين بين هيكلية الموانئ، وبخاصة بين ما يسمى بموانئ المالك (landlord ports)، حيث تقتصر مهام سلطات الميناء على بناء البنية التحتية وتملكها، وتترك البنية العلوية وغيرها من الأنشطة، من عمليات الإرشاد والقطر ومناولة البضائع وغيرها ليقوم بها مشغولون من القطاع الخاص، وبين موانئ الخدمات (service ports)، حيث تكون كافة العمليات متكاملة وتقوم بها سلطات الميناء. ويفضل البنك الدولي النموذج الأول، فقد أمكن في بعض الحالات بالفعل إقناع القطاع الخاص بتمويل البنية التحتية للموانئ، كما في هونغ كونغ والمكسيك وبنما. وفي المقابل، حصل القطاع الخاص على حقوق احتكار طويلة الأجل فيما يتعلق بمناولة البضائع وتخزينها. ويرى البنك الدولي أنه ينبغي تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مرافق الميناء والمعدات الثقيلة، مثل رافعات الحاويات، وعلى المشاركة في مخاطر ومكاسب تمويل تلك الاستثمارات الضخمة، من خلال خطط "البناء والتشغيل ونقل الملكية" والامتيازات. وفي هذا السياق، يمكن استخدام عقود تأجير المرافق العامة وعقود الإدارة كخطوات أولية نحو سياسات خصخصة أكثر شمولاً.

ويتم هذا التطوير المنظم في سياق أصبحت فيه المنافسة بين الموانئ أكثر شراسة من أي وقت مضى نتيجة للتطور التكنولوجي، سواء بالنسبة للسفن أو الحاويات.

هذا علاوة على أن الموانئ نفسها لا تميل فقط إلى تطوير معرفتها الفنية والإدارية، بل تميل أيضا إلى تطوير الإدارة المباشرة للميناء أو محطة الحاويات. وعلى سبيل المثال، تقوم سلطات ميناء سنغافورة بإدارة والتخطيط لإدارة موانئ ومحطات حاويات في الصين (داليان) والهند وكوريا وسري لانكا، كما تقوم سلطات موانئ دبي بالتعاقد على إدارة وتشغيل محطات الحاويات في موانئ بيروت وجدة وجيبوتي. كما تقوم بعض المنظمات الإقليمية بالعمل في مجال خدمات الموانئ. وقد قامت المفوضية الأوروبية في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧ بإصدار ورقة خضراء بشأن سياسة محايدة إزاء الملكية والتنظيم.

وتعتبر كافة إجراءات الإصلاح المشار إليها أعلاه في قطاع النقل البحري وفي قطاع الموانئ البحرية على المستوى العالمي مؤشراً على ترسخ سياسات الخصخصة والتحرير في تلك القطاعات وخاصة قطاع النقل البحري الدولي الذي يعتبر من أكثر القطاعات المحررة أساساً.

ثانياً- مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري

تمت مناقشة تحرير قطاع النقل البحري ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات الجاتس GATS في جولة أوروغواي التي انتهت في ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٣، ولم تتمكن الجولة من تحديد الالتزامات المحددة الكافية لعدد من القطاعات الخدمية، بما في ذلك النقل البحري.

ونصت الوثيقة الختامية الموقعة في مراكش على تمديد مفاوضات النقل البحري حتى ٣٠ حزيران/يونيو ١٩٩٦، إلا أن الخلافات العميقة التي رافقت المفاوضات أدت إلى فشل وتعليق المفاوضات حتى الجولة القادمة الممتدة من كانون الثاني/يناير من عام ٢٠٠٠ وحتى كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥ بشرط أن يتم التفاوض فيها على ما قدمته الدول الأعضاء من عروض وما قامت به من تحسينات في عروضها.

وتضمنت الوثيقة الختامية إنشاء مجموعة تفاوض على خدمات النقل البحري Negotiating Group on Maritime transport Services (NGMTS) وذلك لعقد تفاوض يهدف إلى تحقيق التزامات تتعلق بخدمات النقل البحري.

اعتبرت مجموعة التفاوض أن النقل البحري يقوم على ثلاثة أعمدة "Three pillars of maritime transport" هي: (٥)

١- خدمات النقل البحري الدولي أو ما أطلق عليها خدمات المياه الزرقاء "blue water services"، تمييزاً لها عن النقل الساحلي، وتتضمن نقل الركاب والبضائع باستثناء النقل الساحلي.

٢- الخدمات المساعدة "auxiliary services"، بما في ذلك خدمات الموانئ، وتتضمن خدمات التوكيلات الملاحية وخدمات مقدمي البضائع وتداول البضائع ومحطات الحاويات.

٣- خدمات الموانئ التي عرفت لاحقاً بالالتزامات الإضافية "additional commitment" المتعلقة بالنفاد، واستخدام خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية للخدمات المتعارف على توفرها في الموانئ كعمليات الإرشاد والقطر والتسهيلات الملاحية والتزود بالوقود والمؤن والتخلص من النفايات والعمليات الطارئة لإصلاح السفن.

ويلاحظ عدم إدراج النقل متعدد الوسائط في مفاوضات خدمات النقل البحري في جولة أوروغواي، علماً بأن شركات الملاحة الكبرى وبعض الدول مثل استراليا طلبت ذلك خلال المفاوضات الجارية وضمن المقترحات المقدمة منها.

وقد قامت مجموعة التفاوض (NGMTS) بعقد ما مجموعه ١٧ اجتماعاً خلال المدة من أيار/مايو ١٩٩٤ إلى حزيران/يونيو ١٩٩٦ أعدت خلالها وثائق متعددة عن النقل البحري، بما في ذلك مسودة الجدول النموذجي للنقل البحري (جدول رقم ٢)، تضمنت آراء العديد من الدول عن خدمات النقل البحري وإمكانيات التعاون بشأنها، إلا أن المجموعة لم تتمكن من بلوغ الأهداف التي أنشأت من أجلها. وبتاريخ ٢٨ حزيران/يونيو ١٩٩٦ تبني مجلس التجارة في الخدمات قراراً بشأن خدمات النقل البحري رقم (S/L/24) بتاريخ ٣ تموز/يوليو ١٩٩٦ يقضي مجدداً بتضمين تعهدات للنقل البحري وكذلك استثناءات الدولة الأولى بالرعاية (MFN) المتعلقة بالالتزامات التي أوردتها الدول في الجداول إضافة إلى تعليق المفاوضات بشأن النقل البحري حتى تاريخ الجولة القادمة لمفاوضات تحرير الخدمات. وتجدر الإشارة إلى أنه حتى الأول من آب/أغسطس ١٩٩٦، الذي يمثل الموعد النهائي حسب قرار المجلس الوزاري للخدمات، تقدمت ٣٦ دولة عضو بالتزامات في قطاع النقل البحري ضمن جداول التزاماتها لتحرير قطاع الخدمات.

ثالثاً- تحليل الالتزامات التي قدمتها الدول في مجال النقل البحري

وفقاً لمبادئ وأسس عضوية منظمة التجارة العالمية، وافقت الدول العربية الأعضاء على الالتزام بقواعد السلوك التجاري الدولي الواردة في حزمة الاتفاقات التي تم التوصل إليها، أخذاً في الاعتبار المرونة الممنوحة للدول النامية في نصوص الاتفاقات، إضافة إلى قبولها الالتزامات المحددة وفقاً للجداول المرفقة تفصيلاً في بروتوكول العضوية في مجالي السلع والخدمات. وفيما يلي ملخص الالتزامات التي قدمتها الدول العربية في مجال الخدمات.

تختلف مبادئ اتفاق التجارة في الخدمات (GATS) عن التجارة في السلع، نتيجة لاختلاف طبيعة كيفية انتقال الخدمات من دولة إلى أخرى. أما فيما يتعلق بالالتزامات المحددة فهي مدرجة في قائمة إيجابية، أي أن القطاعات والقطاعات الفرعية المدونة في تلك الجداول هي فقط المفتوحة لدخول السوق المحلية فيها بموجب الاتفاق دون غيرها، مع مراعاة أن قاعدة معاملة الدولة الأولى بالرعاية هي التزام عام.

أما فيما يتعلق بالشروط الخاصة بالإنفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية، فلا بد من تدوينها في تلك الجداول، لأن قائمة كل منهما قائمة سلبية، أي أن عدم تدوين أي شرط يعني أن الإنفاذ إلى السوق أو المعاملة الوطنية مفتوحان في القطاع الخدمي المحدد في جداول التزامات الخدمات. وينص اتفاق الخدمات على إمكانية تعديل الالتزامات، على أن يتم ذلك بعد مرور ثلاث سنوات من الالتزام بشروط الاتفاق، مع اتباع مبدأ التشاور نفسه مع الأطراف الأخرى والتعويض للأطراف المتضررة.

ومن ناحية أخرى، تلتزم الدول الأعضاء، بموجب مواد الاتفاق، بمبدأ التحرير التدريجي، فقد تم الاتفاق خلال الاجتماع الوزاري في مراكش على الآتي:

١- استمرار المفاوضات لتحسين الالتزامات المحددة في قطاعات محددة (الخدمات المالية، والاتصالات الأساسية، وانتقال الأفراد الطبيعيين، والنقل البحري). وقد تم التوقيع على بروتوكول الخدمات المالية والاتفاق على استمرار المفاوضات خلال الاجتماع الوزاري

الأول في سنغافورة في نيسان/إبريل ١٩٩٧، وتم الاتفاق على الالتزامات المحددة في قطاع الاتصالات الأساسية في شباط/فبراير ١٩٩٧، وتم تأجيل مفاوضات النقل البحري إلى الجولة القادمة لمفاوضات الخدمات.

٢- بدأت جولة المفاوضات الحالية في مجال الخدمات في عام ٢٠٠٠، كما ورد في الإعلان الوزاري الصادر في سنغافورة في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.^(٦)

تسببت الخلافات بشأن نوعية وحجم الالتزامات التي تقدمت بها غالبية الدول ذات الاقتصادات المتقدمة والقيود الحمائية التي وضعتها الدول، بما في ذلك الدول النامية التي تقدمت بالالتزامات، إلى تعليق مفاوضات النقل البحري.

ألف - التزامات تحرير خدمات النقل البحري الدولي (International shipping)

تتكون خدمات النقل البحري الدولي التي نصت عليها مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري (GNMTS) من نقل الركاب ونقل البضائع وتأجير السفن بطواقمها مع استثناء النقل بسفن الملاحة الساحلية (Cabotage).

وكان عدد الدول التي تقدمت بالالتزامات لتحرير النقل البحري الدولي خلال جولة أوروغواي ٢٩ منها ١٤ تقدمت باستثناءات على أساس مبدأ الدولة الأولى بالرعاية، و ٢١ تقدمت بالالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري الدولي (نقل البضائع والركاب) و ٥ بالالتزامات لتحرير خدمات نقل البضائع فقط و ٣ فقط بالالتزامات لتحرير نقل الركاب.^(٧)

وفيما يتعلق بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية فقد تقدمت ٢٦ دولة باستثناءات يمكن اعتبار أن لـ ١٤ منها علاقة مباشرة بالموضوع، ومنها أربعة استثناءات تتعلق باتفاقية الأمم المتحدة لمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية (UN code of conduct) وأربعة تتعلق بالملاحة الساحلية وثلاثة تتعلق بالمعاملات الضريبية وثلاثة تتعلق بحزمة من الإجراءات. كما يلاحظ بأن معظم الاستثناءات غير محدد بتوقيت زمني فهي إما غير مقررة "indefinite" أو غير محددة "unlimited" أو غير معينة "indeterminate".^(٨)

وتجدر الإشارة إلى أن العديد من الدول ذات الاقتصادات المتقدمة مثل دول الاتحاد الأوروبي لم تتقدم بالالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري الدولي (نقل البضائع ونقل الركاب)، كما لم تقم اليابان وكندا بتحديد أي التزامات كهذه.

أما فيما يتعلق بانتقال العمالة البحرية، فإن الدول ذات الاقتصادات المتقدمة، وخاصة دول الاتحاد الأوروبي، لم تقدم التزامات تتعلق بتحريرها، ما أثار اهتمام الدول النامية التي تساهم بنسبة عالية في تطبيق سفن الدول ذات الاقتصادات المتقدمة، وتصيبو لذلك إلى تحرير هذا القطاع الذي يساهم في محاربة البطالة وتوريد العملات الصعبة. مثال ذلك دولة الفلبين التي لديها حدود ٢٥٠ ألف يعملون على ظهر السفن في مختلف الدول الأجنبية. وأما القيود على الالتزامات المقدمة

(٦) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"، وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2000/5، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، ص ص ٥٢-٥٣.

(٧) Maritime Transport Services Background Paper by the WTO Secretariat at ESCWA
EGM on WTO Agreement (E/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/10).

(٨) نفس المرجع السابق.

لتحرير خدمات النقل البحري الدولي فقد تضمنت اشتراط الجنسية لتملك السفن التي ترفع العلم الوطني والحق في نقل البضائع حسب الحصص التي تنص عليها اتفاقية مدونة السلوك Code of Conduct أو الاتفاقيات المتعددة /الثنائية واشتراطات لنقل البضائع الحكومية على السفن الوطنية وقيوداً على نقل التجارة مع دول محددة بالإسم وتمييزاً في الضرائب الحكومية ورسوم الموانئ لصالح السفن الوطنية وشروط للتواجد التجاري.

باء - التزامات تحرير الخدمات المساندة للنقل البحري

تتكون الخدمات المساندة حسب مسودة الجدول النموذجي من خدمات مناولة البضائع، باستثناء العمليات المباشرة التي تقوم بها المنظمات المستقلة لعمال المناولة، وخدمات التخزين، والمستودعات، وخدمات مقدمي بضائع الشحن، وخدمات التوكيلات، وفحص البضائع قبل الشحن، والتخليص الجمركي، وخدمات محطات الحاويات.

بلغ عدد الدول التي تقدمت بالتزامات لتحرير الخدمات المساندة ست وعشرون من إجمالي تسعة وثلاثين عضواً تقدموا بالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري. وتضمنت الالتزامات حسب ترتيبها ما يلي: خدمات التخزين والمستودعات، وخدمات التوكيلات البحرية، ومناولة البضائع تليها خدمات مقدمي بضائع الشحن وخدمات محطات الحاويات وفحص البضائع قبل الشحن.

وتجدر الإشارة إلى قيام عدد من الدول الأعضاء بوضع قيود على تلك الالتزامات، مثل التواجد التجاري والإقامة الدائمة واستثناء التخليص الجمركي والمشاركة في رأس المال والعمل.

جيم - التزامات خدمات الموانئ

وتمثل الالتزامات الإضافية بشأن النفاذ إلى السوق بشروط معقولة وغير تمييزية للخدمات المتعارف على توفرها في الموانئ وتتكون حسب مسودة الجدول النموذجي من الإرشاد، وقطر وسحب السفن، وخدمات تموين وتزويد السفن بالوقود ومياه الشرب، وجمع القمامة، والتخلص من مياه التوازن، وخدمات ناظر الميناء، والتسهيلات الملاحية، والخدمات الساحلية للسفن، بما في ذلك الاتصالات والكهرباء للسفن والصيانة الطارئة وخدمات الإرساء.

وقد بلغ عدد الدول التي تقدمت بالتزامات محددة فيما يتعلق بخدمات الموانئ ستة عشر دولة عضو منها إحدى عشر دولة تقدمت بالتزامات لنفاذ مستخدمي خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية وأربع دول لخدمات قطر وسحب السفن وثلاث دول لخدمات ناظر الميناء ودولة واحدة لحفر وتعميق الموانئ (مصر) وثلاث دول لخدمات التزود بالوقود ومياه الشرب والمؤن وإحدى عشر دولة بخدمات صيانة وتصليح السفن وسبع دول لاستئجار السفن بطواقمها، بالإضافة إلى دولتين تقدمتا بالتزامات إضافية للنقل متعدد الوسائط.

رابعاً - الالتزامات التي حددتها الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية

يبين الجدول التالي رقم ١ تفاصيل التزامات الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية التي قدمت التزامات محددة في مجال النقل البحري:

جدول ١- الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
أنتيجوا* وباربودا	لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري فيما يتعلق بالمعاملة الوطنية والنفوذ إلى السوق، وذلك بالإشارة إلى قانون الملاحة البحرية التجارية ACT. ولا توجد التزامات لتحرير نقل الركاب.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	صيانة وإصلاح السفن مع قيد التواجد التجاري طبقاً لقانون الأعمال.
أوروبا*	لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري فيما يتعلق بالمعاملة الوطنية، ويتوجب على السفن المسجلة في أوروبا أن ترفع العلم الهولندي وأن تكون مملوكة لشركة أوروبية وأن يكون قبطانها هولندي الجنسية.	مناولة البضائع والتخزين والمستودعات ووكلاء البضائع ومقدمي البضائع.	لا توجد التزامات.	-
استراليا	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود بالنسبة للسفن الخطية. وبالنسبة لشروط النفاذ إلى السوق يتوجب أن يكون الوكيل الملاحي مقيماً في الدولة. وفيما يتعلق بشروط المعاملة الوطنية، يمكن لهيئة الممارسات التجارية فحص القيود المفروضة على الممارسات. أما فيما يتعلق بالتواجد التجاري فإن إنشاء شركات لتشغيل أسطول تحت العلم الأسترالي يتطلب التمتع بالجنسية الأسترالية كشرط لتملك وتسجيل السفن.	خدمات التخزين والمستودعات وخدمات مقدمي البضائع وخدمات فحص البضائع قبل الشحن.	لا توجد التزامات.	التأجير الدولي للسفن بطواقمها.
بينين*	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود في نقل البضائع. وفيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق فإن النفاذ يكون ٢٠ في المائة فقط.	لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري والاحتكار الحكومي، فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق، أما المعاملة الوطنية فلا توجد عليها قيود.	لا توجد التزامات.	تأجير السفن بطواقمها.

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
كندا	لا ينطبق	لا توجد باستثناء التخليص الجمركي لكافة وسائل توريد الخدمات (١-٤). وفيما يتعلق بالنفوذ إلى السوق، يشترط لذلك التواجد التجاري أو الإقامة الدائمة.	لا تطبق إجراءات من شأنها منع النفوذ بصورة معقولة وغير تمييزية.	-
كوبا*	لا توجد قيود باستثناء نقل البضائع فيما يتعلق بالنفوذ إلى السوق والتواجد التجاري. كما أن الأجانب لا يمكنهم تسجيل سفن تحت العلم الكوبي.	التزامات تم تلبيتها جزئياً في مجال مناولة البضائع وخدمات التخزين والمستودعات.	لا توجد.	صيانة وإصلاح السفن.
مصر*	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود، (لا ينطبق) والتواجد التجاري على أن يكون من خلال مشروعات مشتركة لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي فيها عن ٤٩ في المائة من رأس المال.	لا توجد التزامات.	التزامات تنحصر فقط في خدمات حفر وتعميق الموانئ وأن يكون التواجد التجاري من خلال مشروعات مشتركة لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي فيها ٧٥ في المائة من رأس المال.	-
الاتحاد الأوروبي	لا توجد التزامات.	خدمات التخزين والمستودعات التي تتم خارج الموانئ وخدمات مقدمي البضائع ووكلاء البضائع وخدمات فحص البضائع قبل الشحن.	لا توجد التزامات.	تأجير السفن بطواقمها.
فنلندا	لا توجد التزامات.	خدمات التخزين والمستودعات ووكلاء البضائع والخدمات المساعدة وخدمات النقل الأخرى.	لا توجد التزامات.	خدمات تأجير السفن بطواقمها.
جامبيا*	لا توجد قيود ولا توجد التزامات في نقل البضائع.	لا توجد التزامات.	التزامات في مجال قطر وسحب السفن والخدمات المساعدة للنقل البحري.	إصلاح وصيانة السفن.
غانا	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود والسماح بالنفوذ إلى السوق بنسبة ٢٠ في المائة فقط لبضائع	مناولة البضائع وخدمات التخزين والمستودعات ومحطات الحاويات وdepot مع تقييد فيما يتعلق بالتواجد	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية.	-

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
	الصب وبضائع الخطوط المنتظمة، أما شرط التواجد التجاري فيما يخص سفن الصب والسفن الجواله فلا ينطبق.	التجاري بسبب الاحتكار الحكومي، وينتظر أن تتم الخصخصة في غضون ٥ - ٧ سنوات.		
هونج كونج	لا توجد قيود بالنسبة لنقل البضائع باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج. وفيما يتعلق بالمعاملة الوطنية فلا ينطبق الإعفاء من ضريبة الدخل على مشغلي السفن التي ترفع العلم الوطني ولا توجد التزامات على سفن الركاب.	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج، ولا توجد قيود فيما يتعلق بالمعاملة الوطنية ولا توجد التزامات بشأن خدمات مقدمي البضائع.	أُتيحت وفق شروط معقولة وغير تمييزية.	إصلاح وصيانة السفن وتأجير السفن بطواقمها.
المجر	لا توجد التزامات.	التخزين والمستودعات.	التزامات غير ممكنة من الناحية الفنية.	صيانة وإصلاح السفن.
إيسلندا*	لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري في مجال الخطوط المنتظمة، أما فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية فلا ينطبق على إنشاء شركات لتشغيل أسطول للسفن تحت العلم الإيسلندي.	لا توجد قيود.	أُتيحت وفق شروط معقولة وغير تمييزية.	التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط.
أندونيسيا	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود. وفيما يتعلق بالمعاملة الوطنية يتوجب تعيين وكيل محلي، وتسنتي البضائع الحكومية المنقولة على سفن الصب والسفن الجواله. وفيما يتعلق بالتواجد التجاري والنفاذ إلى السوق، يمكن لمالك السفينة تعيين ممثل له، أما المعاملة الوطنية فهي أفقية.	لا توجد التزامات.	النفاذ واستخدام التسهيلات.	-
جاميكا*	لا توجد قيود على نقل البضائع باستثناء التواجد التجاري، وفيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق يتوجب التسجيل والترخيص، ولا توجد التزامات في نقل الركاب. لا ينطبق.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	-
اليابان		التخزين والمستودعات (باستثناء المنتجات البترولية والتخليص الجمركي).	أُتيحت بشروط معقولة وغير تمييزية.	-

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
الجمهورية الكورية	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمات عبر الحدود لسفن الصب والسفن الجواله. فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق، هناك تفضيل لمواد الفحم وخام الحديد والغاز المسال. أما التواجد التجاري للسفن الخطية فلا ينطبق بالنسبة لإنشاء شركات تشغيل أسطول تحت العلم الكوري.	لا توجد قيود باستثناء التخزين والمستودعات ولا يشمل ذلك المنتجات الزراعية والسمكية ومنتجات الثروة الحيوانية. وتتطلب خدمات التوكيلات ومقدمي البضائع والسمسرة المشاركة في شركة مساهمة (وتشمل الالتزامات مجال السمسرة البحرية).	التزامات في خدمات القطر والسحب وخدمات الإنقاذ (salvage) والتزود بالوقود والمياه وجمع القمامة.	صيانة وإصلاح السفن.
ماليزيا	لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري وفيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق، يكون ذلك فقط من خلال مكتب تمثيل للعميل أو استثمار مشترك بحد أقصى قدره ٣٠ في المائة من رأس المال. أما التواجد التجاري بالنسبة للسفن الخطية فإن الجنسية والملكية تعتبران شرطين لتسجيل السفن في ماليزيا.	التزامات في خدمات التوكيلات مع التواجد التجاري من خلال النفاذ إلى السوق وذلك بواسطة مكتب تمثيل للعميل أو استثمار مشترك بحد أقصى من رأس المال لا يتجاوز ما نسبته ٣٠ في المائة.	أُتيحت بشروط معقولة وغير تمييزية.	عمليات الإنقاذ للسفن وإعادة الإبحار مع refloating مع التواجد التجاري من خلال النفاذ إلى السوق وذلك بواسطة مكتب تمثيل للعميل أو استثمار مشترك بحد أقصى من رأس المال لا يتجاوز ما نسبته ٣٠ في المائة.
مالطا	لا توجد قيود باستثناء النفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري الأفقي.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.
ميانمار	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	عمليات النقل السياحي وتمثل تشغيل عائمة بحرية كاستثمار سياحي. أما شرط المعاملة الوطنية للتواجد التجاري فلا ينطبق.
هولندا* أنتيلس	لا توجد قيود باستثناء المعاملة الوطنية للتواجد التجاري، ويتطلب تسجيل السفن أن ترفع السفينة العلم الهولندي وأن تكون مملوكة لشركة من جنسية هولندا وأنتيلس وأن يكون القبطان من التابعة الهولندية.	مناولة البضائع والتخزين والمستودعات وخدمات التوكيلات ومقدمي البضائع.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
نيوزيلندا	لا توجد قيود باستثناء المعاملة الوطنية والنفاذ إلى السوق للتواجد التجاري للسفن الخطية. ولا ينطبق على إنشاء شركات لتشغيل أسطول يرفع العلم النيوزيلندي.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	-
نيجيريا	لا توجد قيود باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود ولا ينطبق على حجز البضائع بنسبة ٤٠ في المائة من بضائع السفن الخطية وبنسبة ٥٠ في المائة من المواد الصب وبنسبة ١٠ في المائة للبضائع الحكومية وبنسبة ٥٠ في المائة للبضائع التي تعتبر كمعونة.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	صيانة وإصلاح السفن. المعاملة الوطنية للاستهلاك في الخارج تتطلب ترخيصاً. وتأجير السفن بطواقمها.
النرويج	لا توجد قيود باستثناء النفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية فيما يتعلق بالتواجد التجاري وتعتبر الملكية شرطاً لتسجيل السفن في النرويج.	لا توجد قيود.	أُتيحت بشروط معقولة وغير تمييزية.	التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط.
بابوا جينيا بيرو	لا توجد قيود.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	-
الفلبين *	التزامات لنقل الركاب بالعبارات وذلك خصيصاً لخدمة السياحة الداخلية. وفيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري وتزويد الخدمة عبر الحدود، يتوجب الحصول على تراخيص. ولا ينطبق على تزويد الخدمة عبر الحدود من خلال المعاملة الوطنية والنفاذ إلى السوق للاستهلاك في الخارج.	لا توجد قيود كما لا توجد التزامات على التخليص الجمركي وخدمات التوكيلات الملاحية.	لا توجد التزامات.	صيانة وإصلاح السفن ولكن النفاذ إلى السوق لاستهلاك الخدمة في الخارج يتطلب استخدام الأحواض الوطنية لإصلاح وصيانة السفن.
سانت كيتس ونيفيس سانت لوشيا	التزامات في تسجيل السفن.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	-
	لا توجد قيود	التزامات فقط في خدمات إعادة الشحن وعمليات المناطق	لا توجد التزامات.	-

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات إضافية Additional commitments
سانت فينسنت و غرينادينس	لا توجد قيود باستثناء النفاذ إلى السوق بالنسبة للتواجد التجاري ويخضع ذلك للائحة الرقابة على النقد والقانون التجاري والمعاملة الوطنية.	الحرّة. التزامات فقط في مجال عمليات إعادة الشحن والمناطق الحرّة علماً بأن النفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري يخضع للائحة الرقابة على النقد.	لا توجد التزامات.	-
السنغال	لا توجد التزامات.	التزامات في شحنات البضاعة والمناولة في مرافق الميناء وعمليات مقدمي البضائع ومناولة السفن، علماً بأنه ليست هناك قيود على النفاذ إلى السوق من خلال تزويد الخدمة عبر الحدود.	لا توجد التزامات.	-
سيراليون *	لا توجد قيود باستثناء النفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري والذي يتطلب مراعاة القوانين الوطنية للاستثمار وإنشاء الشركات.	التزام كامل بالتحرير كما ورد في وثيقة تصنيفات خدمات النقل البحري MTN.GNS/W/120. وفيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري، يتطلب ذلك أن يتم بواسطة الشركات المشتركة.	التزام كامل بدعم الخدمات للنقل البحري.	-
سنغافورة	لا توجد قيود على نقل البضاعة ولا توجد التزامات على نقل الركاب.	التزامات على الوكالات الملاحية والمسمرة.	أُتيحت بشروط معقولة وغير تمييزية.	-
سلوفينيا	لا توجد التزامات.	التزامات في خدمات التخزين والمستودعات والتخليص الجمركي وخدمات مقدمي البضائع وفحص البضائع قبل شحنها.	لا توجد التزامات.	صيانة وإصلاح السفن.
تايلاند	لا توجد قيود باستثناء البضائع عبر الحدود حيث توجد قيود وحدود لحركة التجارة مع الصين وفيتنام، والتواجد التجاري بالنسبة للسفن الخطية لا ينطبق، والنفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري فيما يتعلق بالبضائع الصب وبضائع السفن الجوالّة ونقل الركاب، أفقي أما فيما يتعلق بالمعاملة الوطنية فتوجد إعفاءات في ضريبة الدخل لمشغلي السفن التي ترفع العلم الوطني.	التزامات في خدمات التخزين والمستودعات وخدمات مقدمي البضائع وخدمات مسح وتصنيف السفن مع تزويد الخدمة عبر الحدود بدون قيود، والنفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري أفقي وفيما يتعلق بالمعاملة الوطنية لا توجد قيود طالما لا تتجاوز مشاركة الأجنبي في رأس المال ما نسبته 49 في المائة.	أُتيحت بشروط معقولة وغير تمييزية. وتوجد التزامات على عمليات القطر الدولي وتسهيلات الاستقبال في الشواطئ (جمع) القمامة وخدمات العمليات البحرية في الميناء.	-
ترينيداد	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	التزامات في	التزامات في المسح

الدولة / العضو	التزامات تحرير النقل البحري الدولي International shipping	التزامات تحرير الخدمات المساعدة Auxiliary services	التزامات تحرير خدمات الموانئ Port services	التزامات تحرير خدمات إضافية Additional commitments
وتوباغو			المساعدات الملاحية وخدمات الاتصالات والأرصاء.	البحري وإصلاح وبناء السفن، ولا ينطبق على تزويد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج.
تركيا	لا توجد قيود باستثناء المعاملة الوطنية بالنسبة لتزويد الخدمة عبر الحدود وتمييز في رسوم الموانئ وبالنسبة لسفن الصب والسفن الجواله يوجد هامش تفضيل بنسبة ١٠ في المائة للبضائع الحكومية، أما النفاذ إلى السوق من خلال التواجد التجاري للسفن الخطية فإنه يتطلب توفر شرط الملكية.	لا توجد التزامات.	لا توجد التزامات.	صيانة وإصلاح السفن وتأجير السفن بطواقمها. وتوجد قيود بشأن المعاملة الوطنية من خلال تزويد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج.
فينزويلا*	لا توجد قيود على نقل البضائع باستثناء تزويد الخدمة عبر الحدود لا ينطبق، ولا توجد التزامات في مجال نقل الركاب.	التزامات في مناولة البضائع وخدمات التخزين والمستودعات.	لا توجد التزامات.	-

المصدر: Maritime Transport Services Background Paper by the WTO Secretariat at ESCWA : EGM on WTO Agreement (E/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/10).

- " * " تعني التزامات النقل البحري الدولي يتضمن النقل الساحلي.
- تعني عبارة (لا توجد قيود) عدم وجود تحديد أو حصر للالتزامات التي تم اتخاذها في هذا القطاع.
- يعتمد هذا الجدول على التصنيف المتفق عليه في مسودة الجدول النموذجي لخدمات النقل البحري المؤرخ في ٥ نيسان/أبريل ١٩٩٦ وكذلك على التصنيف القطاعي للخدمات في الوثيقة MTN.GNS/W/120.

خامساً - تصنيفات خدمات النقل البحري

أدت مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري إلى ظهور اختلاف وتباين بين التصنيفين الواردين لخدمات النقل البحري وتفاصيل الخدمات التي يشملها التحرير في كل منهما حيث أن مسودة الجدول النموذجي للنقل البحري draft maritime model schedule لا تشمل تأجير السفن بطواقمها وصيانة وإصلاح السفن التي وردت في تصنيف GNS/W/120 كإمكانيات تصليح طارئ وإنقاذ السفن وإعادةها للإبحار بينما لا تشمل تصنيفات GNS/W/120 خدمات مثل التخليص الجمركي وخدمات محطات الحاويات والمحطات الجافة وبعض خدمات الميناء مثل خدمات ناظر الميناء وجمع القمامة والتخلص من مياه التوازن التي ربما أشارت إليها تصنيفات GNS/W/120 كخدمات مساندة أخرى للنقل المائي ضمن الخدمات المساعدة للنقل البحري.

وتسبب هذا الوضع المتباين للتصنيفين اللذين آلت إليهما مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري (جدول رقم ٢) إلى حدوث نوع من الالتباس وانعكس ذلك على جداول الالتزامات التي أصبح من الصعوبة بمكان إجراء المقارنات الدقيقة عليها. وإنه لمن الضروري أن تتفق الدول الأعضاء عند معاودة المفاوضات على جدول موحد يشمل كافة الخدمات التي يمكن تحريرها في قطاع النقل البحري وذلك اعتماداً على التصنيفين الواردين في كل من مسودة الجدول والوثيقة GNS/W/120.

جدول ٢- بدائل تصنيفات خدمات النقل البحري
(مقارنة لمسودة الجدول النموذجي للنقل البحري مع تصنيف GNS/W/120)

GNS/W/120	Draft مسودة الجدول النموذجي للنقل البحري Maritime Model Schedule
خدمات النقل البحري: نقل الركاب / نقل البضائع / تأجير السفن بطواقمها.	خدمات النقل البحري: النقل البحري الدولي (بضائع وركاب) باستثناء النقل الساحلي.
خدمات مساندة أخرى auxiliary لكافة أنماط النقل: - خدمات مناولة البضائع. - خدمات التخزين والمستودعات. - خدمات وكالات نقل البضائع.	الخدمات المساندة للنقل البحري: - خدمات مناولة بضائع النقل البحري (لا تشمل الأنشطة المباشرة لعمال الميناء المنتسبين لتنظيمات حرة). - خدمات التخزين والمستودعات. - خدمات التخليص الجمركي. - خدمات محطات الحاويات والمحطات الجافة - خدمات التوكيلات / الوكالات الملاحية. - خدمات مقدمي بضائع النقل البحري.
الخدمات المساعدة Supporting للنقل البحري: - الإرشاد والإرساء. - خدمات الدفع والقطر. - خدمات أخرى مساندة للنقل المائي. - التسهيلات الملاحية. - صيانة وإصلاح السفن. - عمليات الميناء والمرات المائية. - إنقاذ السفن وإعادةها للإبحار.	خدمات الموانئ: - الإرشاد. - القطر ومساعدة القاطرات البحرية. - التموين والتزود بالوقود والمياه. - جمع القمامة والتخلص من مياه التوازن. - خدمات ناظر الميناء. - التسهيلات الملاحية. - خدمات العمليات الساحلية الضرورية لعمليات السفن بما في ذلك الاتصالات والتزود بالمياه والتيار الكهربائي. - إمكانيات الإصلاح الطارئ. - المخطاف والرصيف وخدمات الإرساء.

المصدر: Maritime Transport Services Background Paper by the WTO Secretariat (S/C/W/62 of 16 Nov. 1998).

قامت سكرتارية منظمة التجارة العالمية ببناء على طلب مجموعة التفاوض في مجال النقل البحري في اجتماعها بتاريخ ٢٩ آذار/مارس ١٩٩٦ بإعداد نسخة غير رسمية لمسودة جدول يوسع من مضمون مسودة الجدول النموذجي التي تم نشرها في ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦ لتشمل الخيارات ١ و 2A من ورقة التفاوض التي قدمتها استراليا بعنوان: جدول الخيارات للنقل متعدد الوسائط "Scheduling Options for Multimodal Transport" بتاريخ ١٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ علماً بأن نسخة المسودة الأخيرة لا تلغي أو تعدل أياً من مكونات المسودة الأولية، كما يمكن أن تستخدم في المناقشات القادمة وأن تجرى تعديلات عليها.

تم إعداد هذه النسخة للمسودة الأخيرة المرفقة أدناه (جدول رقم ٣) كمساعدة فنية للدول المشاركة في المرحلة الأخيرة من المفاوضات، وقد ارتأينا عرضها في هذا التقرير لفائدة دول المنطقة، وخاصة فيما يتعلق بخدمات النقل متعدد الوسائط وللتعاريف الفنية الواردة فيها للقطاعات الخدمية في مجال النقل البحري:

جدول ٣- مسودة جدول خدمات النقل البحري
"إعادة نظر"

نمط التزود: ١- التزود عبر الحدود، ٢- الاستهلاك في الخارج،
٣- التواجد التجاري، ٤- تواجد الأفراد الطبيعيين

الالتزامات الأخرى	القيود على المعاملة الوطنية	القيود على النفاذ إلى السوق	القطاع / القطاع الفرعي
أتيحَت الخدمات التالية في الموانئ لموردي خدمات النقل البحري الدولي بشروط معقولة وغير تمييزية.			خدمات النقل
١- الإرشاد.			خدمات النقل البحري
٢- القطر ومساعدة القاطرات البحرية.			النقل الدولي (للبيضائع والركاب) (CPC7211, 7212) باستثناء النقل الساحلي
٣- التموين والتزود بالوقود والمياه.			الخيار 2A يستبدل النص أعلاه بما يلي:
٤- جمع القمامة والتخلص من مياه التوازن.			النقل الدولي (للبيضائع والركاب) باستثناء النقل الساحلي (كما هو معرف أدناه في التعاريف)
٥- خدمات ناظر الميناء.			
٦- التسهيلات الملاحية.			
٧- خدمات العمليات الساحلية الضرورية لعمليات السفن بما في ذلك الاتصالات والتزود بالمياه والكهرباء.			
٨- إمكانية الإصلاح الطارئ.			
٩- المخطاف والرصيف وخدمات الإرساء.			
الخيار رقم (١) سيحل مكان الملاحظة على الجدول كالتالي:			خدمات النقل
في الحالات التي لم يتم استيفائها بالكامل في هذا الجدول فيما يتعلق بالطرق والسكك الحديدية والنقل المائي والملاحة الساحلية والداخلية والخدمات المساندة المتصلة بها، يمكن لمشغلي عمليات النقل متعدد الوسائط استئجار أو تأجير شاحنات أو عربات سكك حديد أو سفن أو دواب ومعدات أخرى ذات علاقة وذلك من أجل تقديم البيضائع الدولية المنقولة بحراً، أو، في حال تمكنه من النفاذ واستخدام تلك النواعيات من خدمات النقل، من أجل تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط.			خدمات النقل البحري
			النقل الدولي للبيضائع والركاب باستثناء النقل الساحلي
			الخيار 2A يستبدل النص أعلاه بما يلي:
			النقل الدولي للبيضائع والركاب باستثناء النقل الساحلي (كما هو معرف أدناه في التعاريف)

الالتزامات الأخرى	القيود على المعاملة الوطنية	القيود على النفاذ إلى السوق	القطاع / القطاع الفرعي
١- راجع الملاحظة.	١- (أ) لا توجد قيود.	١- (أ) الملاحة الخطية: لا توجد قيود.	خدمات النقل
	(ب) لا توجد قيود.	(ب) الصب والسفن الجوالة النقل البحري الدولي الأخرى بما في ذلك نقل الركاب (لا توجد قيود).	خدمات النقل البحري
	٢- لا توجد قيود.	٢- لا توجد قيود	النقل الدولي للبضائع والركاب باستثناء النقل الساحلي (كما هو معرف أدناه في التعاريف)
	٣- (أ) لا ينطبق.	٣- (أ) إنشاء شركة مسجلة بغرض تشغيل أسطول تحت العلم الوطني للدولة التي أنشأت فيها الشركة: لا ينطبق.	النقل الدولي للبضائع والركاب باستثناء النقل الساحلي (كما هو معرف أدناه في التعاريف)
٣- (ب) راجع الملاحظة.	(ب) لا توجد قيود.	(ب) اشكال أخرى من التواجد التجاري من أجل تزويد خدمات النقل البحري الدولي (كما هو مبين أدناه في البند ٢ من التعاريف).	خدمات النقل البحري المساعدة
	٤- (أ) لا ينطبق.	٤- (أ) طاقم السفن: لا ينطبق.	خدمات مناولة بضائع النقل البحري (كما هو معرف في البند ٤ من التعاريف أدناه)
	(ب) لا ينطبق.	(ب) الموظفون الرئيسيون الذين تم توظيفهم فيما يتعلق بالتواجد التجاري كما هو معرف تحت النمط ٣ (ب) أعلاه.	
	١- لا ينطبق * فيما عدا - لا قيود على إعادة الشحن (من سفينة إلى أخرى أو من	١- لا ينطبق * فيما عدا - لا قيود على إعادة الشحن (من سفينة إلى أخرى أو من	

الالتزامات الأخرى	القيود على المعاملة الوطنية	القيود على النفاذ إلى السوق	القطاع / القطاع الفرعي
	خلال الرصيف و/أو باستخدام معدات المناولة بالسفينة).	خلال الرصيف و/أو باستخدام معدات المناولة بالسفينة).	
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	
	٣- لا توجد قيود **	٣- لا توجد قيود **	
	٤- لا توجد قيود.	٤- لا توجد قيود.	خدمات التخزين والمستودعات
	١- لا تنطبق	١- لا تنطبق	
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	
	٣- لا توجد قيود **	٣- لا توجد قيود **	
	٤- لا توجد قيود	٤- لا توجد قيود	
	١- لا تنطبق	١- لا تنطبق	خدمات التخليص الجمركي (كما هو معرف في البند ٥ من التعريف أدناه)
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	
	٣- لا توجد قيود **	٣- لا توجد قيود **	
	٤- لا توجد قيود	٤- لا توجد قيود	خدمات محطات الحاويات ومحطات تجميع الحاويات (كما هو معرف في البند ٦ من التعاريف أدناه)
	١- لا تنطبق	١- لا تنطبق	
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	
	٣- لا توجد قيود **	٣- لا توجد قيود **	
	٤- لا توجد قيود	٤- لا توجد قيود	خدمات التوكيلات الملاحية (كما هو معرف في البند ٧ من التعريف أدناه)
١- راجع الملاحظة.	١- لا توجد قيود	١- لا توجد قيود	
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	
	٣- لا توجد قيود	٣- لا توجد قيود	
	٤- لا توجد قيود	٤- لا توجد قيود	خدمات مقدمي النقل البحري (كما
١- راجع الملاحظة.	١- لا توجد قيود	١- لا توجد قيود	

الالتزامات الأخرى	القيود على المعاملة الوطنية	القيود على النفاذ إلى السوق	القطاع / القطاع الفرعي
	٢- لا توجد قيود	٢- لا توجد قيود	هو معرف في البند ٨ من التعريف أدناه).
	٣- لا توجد قيود	٣- لا توجد قيود	
	٤- لا توجد قيود	٤- لا توجد قيود	

المصدر: Internal Note by the – Draft Schedule on Maritime Transport Services –NGMTS
WTO Secretariat (Revision) dated 15 April 1996

* الالتزام بهذا النمط من توريد الخدمة غير ممكن.
** امتياز النفع العام أو التصريح بالإجراءات من الممكن أن تطبق في حالة الأشغال للأمالك الحكومية.

سادساً - تعاريف لمسودة جدول خدمات النقل البحري^(٩)

تضمنت الورقة المقدمة من استراليا مقترحين لتعريف النقل الدولي للبضائع المنقولة بحراً " Maritime International Freight Transport"

١- تعريف النقل الدولي للبضائع المنقولة بحراً بدون خدمات النقل متعدد الوسائط:
"نقل البضائع الدولية بسفينة بحرية من ميناء الشحن في إحدى الدول إلى ميناء التفريغ في دولة أخرى".

٢- تعريف النقل الدولي للبضائع المنقولة بحراً بما في ذلك خدمات النقل متعدد الوسائط:
"نقل البضائع الدولية بسفينة من ميناء الشحن في إحدى الدول إلى ميناء التفريغ في دولة أخرى. ومن الممكن ضم ذلك النقل مع تخزين بضائع النقل البحري وخدمات المستودعات ومحطات الحاويات وخدمات المحطات خارج الميناء وخدمات مقدمي البضائع وخدمات بضائع النقل الطرقي والسككي والمائي من نقطة الشحن في إحدى الدول بواسطة مشغل النقل متعدد الوسائط إلى نقطة التسليم في دولة أخرى بناء على عقد نقل متعدد الوسائط يقضي بتقديم خدمات نقل متعدد الوسائط.

تعني خدمات نقل متعدد الوسائط ما يلي:

"نقل سلع بواسطة نمطين مختلفين من أنماط النقل بواسطة مشغل نقل متعدد الوسائط بناء على عقد نافذ للنقل متعدد الوسائط يبتدئ من نقطة الشحن في إحدى الدول وينتهي في نقطة التسليم في دولة أخرى".

تعني عبارة "مشغل نقل متعدد الوسائط أو مزود خدمات نقل بحري دولي" ما يلي:

"شخص ما يقوم على عاتقه أو بالإنابة عن شخص آخر بتحقيق عقد نافذ للنقل متعدد الوسائط بصفته رئيساً وليس كوكيل أو بالإنابة عن مرسل البضاعة أو الناقل المشارك في تسليم خدمات النقل متعدد الوسائط وبذلك يكون هو المسؤول عن أداء وتنفيذ العقد".

١- مع عدم الإخلال بطبيعة الأنشطة التي يمكن اعتبارها كنقل ساحلي بناء على التشريعات الوطنية ذات العلاقة، فإن الجدول أعلاه لا يتضمن "خدمات النقل الملاحي الساحلي، التي يفترض أن

تشمل في مضمونها نقل الركاب أو السلع ما بين ميناء يقع في(اسم الدولة أو بالنسبة للاتحاد الأوروبي "دولة عضو")، وميناء آخر يقع في (اسم الدولة أو بالنسبة للاتحاد الأوروبي "دولة عضو"، والحركة traffic التي تبدأ وتنتهي فيذات الميناء الواقع في (اسم الدولة أو بالنسبة للاتحاد الأوروبي "دولة عضو"، بشرط أن تظل تلك الحركة ضمن المياه الإقليمية لتلك..... ..(اسم الدولة أو "هذه الدولة العضو").

٢- "شكل آخر من أشكال التواجد التجاري لتزويد خدمات النقل البحري الدولي"

يعني تمكن مزودي خدمات النقل البحري الدولي للدول الأخرى الأعضاء من القيام على المستوى المحلي بكافة الأنشطة الضرورية لتزويد عملائهم بخدمات نقل جزئية أو متكاملة على أساس أن يمثل النقل البحري فيها عنصراً أساسياً. (هذا الالتزام يجب ألا يؤخذ كتقييد أيا كان للالتزامات التي قدمت تحت بند التزود عبر الحدود).

وتشمل هذه الأنشطة ولا تقتصر على:

- (أ) تسويق وبيع النقل البحري والخدمات ذات العلاقة بواسطة عقد مباشر مع العملاء، ابتداء من تقديم العروض وحتى مرحلة الفواتير invoicing . وهذه الخدمات تمثل تلك التي قام مزود الخدمات بتقديمها شخصياً أو بواسطة مزودي خدمات مرتبطين بعلاقة عمل دائمة مع بائع الخدمة؛
- (ب) الحصول على نفقتهم الخاصة أو بالإنيابة عن عملائهم (و إعادة بيع عملائهم)، على أي من عمليات النقل والخدمات ذات العلاقة بها بما في ذلك خدمات النقل الداخلي بواسطة إحدى أنماط النقل وخاصة النقل المائي الداخلي أو النقل الطرقي أو السككي الضروري لتزويد الخدمات المتكاملة؛
- (ج) إعداد المستندات الخاصة بالنقل والجمارك أو أية مستندات أخرى ذات علاقة بمنشأ وطبيعة السلع المنقولة؛
- (د) توفير المعلومات الخاصة بالعمل بأية وسيلة كانت بما في ذلك أنظمة المعلومات المحوسبة والتبادل الإلكتروني للبيانات وذلك للمتطلبات الواردة في ملحق الاتصالات؛
- (هـ) إقامة أية ترتيبات عمل (بما في ذلك المشاركة في اسهم شركة) وتعيين موظفين محليين (أو في حالة الموظفين الأجانب، الالتزام الأفقي لحركة الموظفين) مع أية وكالة ملاحية محلية؛
- (و) العمل بالإنيابة عن الشركات وتنظيم وصول واستقبال السفينة واستلام البضائع عندما تستدعي الحاجة إلى ذلك.

"مشغل النقل متعدد الوسائط" يعني الشخص الذي يصدر بوليصة الشحن أو مستند النقل متعدد الوسائط أو أي مستند يثبت أن عقدا لنقل البضائع بواسطة نقل متعدد الوسائط قد صدر وأن هذا الشخص مسؤول عن نقل البضائع استناداً إلى عقد النقل.

"خدمات مناولة بضائع النقل البحري" يعني أن أنشطة قد تمت مزاولتها بواسطة شركات مناولة بما في ذلك مشغلي المحطات ولا تشمل الأنشطة المباشرة لعمالة الميناء (Dockers) في حالة أن هذه العمالة قد تم تنظيمها بصفة خاصة لا تمت بصلة لشركات المناولة أو مشغلي المحطات. وتشمل الأنشطة المعنية تنظيم ومراقبة الآتي:

- شحن وتفريغ البضاعة من وإلى السفن،
- ربط وفك البضاعة،
- استقبال/تسليم وحفظ البضاعة قبل شحنها أو بعد تفريغها.

"خدمات التخليص الجمركي" "خدمات سمسة بيت الجمارك" تعني أنشطة يتم تنفيذها بالإجابة عن طرف آخر وتشمل إجراءات جمركية خاصة بالاستيراد والتصدير أو من خلال نقل بضائع بغض النظر عن أن هذه الخدمة تمثل النشاط الأساسي لمقدم الخدمة أو كخدمة اعتيادية مكملة لنشاطه الأساسي.

"محطة الحاويات أو خدمات المحطات الجافة" يعني أنشطة تشمل تخزين الحاويات في ساحات الميناء أو خارجه بهدف شحنها بالبضائع وتفريغها وتسيبها stuffing/stripping وإصلاح الحاويات وتجهيزها للشحن.

"خدمات التوكيلات الملاحية" تعني أنشطة وكالة لتمثيل مصالح خط أو خطوط ملاحية أو شركات ملاحية في حدود منطقة جغرافية محددة وذلك للقيام بالتالي:

- تسويق وبيع خدمات النقل البحري والخدمات ذات الصلة ابتداء بتقديم العروض وانتهاء باستخراج الفواتير invoicing وإصدار بوليصة الشحن بالإجابة عن الشركات والحصول على وإعادة البيع للخدمات الضرورية ذات العلاقة وتحضير المستندات وتوفير المعلومات المتعلقة بالعمل.
- العمل بالإجابة عن الشركات لتنظيم وصول واستقبال السفينة واستلام البضائع عندما تستدعي الحاجة إلى ذلك.

"خدمات مقدمي البضائع" يعني النشاط الذي يشمل تنظيم ومراقبة عمليات الشحن بالإجابة عن الشاحنين من خلال الحصول على النقل والخدمات الأخرى ذات العلاقة وتجهيز المستندات وتوفير المعلومات التي يتطلبها العمل.

سابعاً - الإمكانيات المتاحة لدول الإسكوا في مجال النقل البحري^(١٠)

يعتمد النقل البحري أساساً على السفينة، والنقل البحري يعتبر أرخص الوسائل لنقل البضائع. ومن هذا المنطلق، حرصت كافة الدول التي تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها و وارداتها على الاهتمام بأساطيلها الوطنية ورعايتها وتدعيمها، سواء في ذلك الدعم المادي أو التشريعي أو البشري. ويتم ذلك في إطار نظرة قومية واقتصادية ورؤية بعيدة النظر تتحصر في الآتي:

- ضمان ملكية أسطول وطني يكون قادراً على نقل التجارة الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية والحربية التي قد تتعرض لها الدولة، وبما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي؛
- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحري الدولي من ظروف الاحتكار عن طريق الاتفاقات التي تتم في كثير من الأحيان بين ملاك السفن؛
- تحقيق الأسطول الوطني لعائدات مباشرة وغير مباشرة لصالح ميزان المدفوعات في تلك الدول، سواء في صورة نوالين محققة بالنقد الأجنبي المتولد عن مساهمة تلك الأساطيل في نقل التجارة الدولية، أو في صورة نوالين كانت ستمثل عبئاً على ميزان مدفوعاتها؛

(١٠) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"، وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2000/5، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠.

- تحقيق دخل قومي لدول الإسكوا يساعد على تدعيم اقتصاداتها. ويتطلب ذلك قيام هذه الدول بزيادة تملك السفن بأنواعها المختلفة، ووضع الاستراتيجيات والسياسات لمواجهة الظروف التي فرضتها المرحلة الحالية والتي أفرزت التحالفات والتكتلات والاندماجات التي تمت بين الشركات الملاحية العالمية.

وإذا نظرنا إلى الاتجاه العالمي لشركات الملاحة التي تمتلك سفن حاويات، يتضح لنا الآتي:

- الاتجاه المتزايد نحو التحالفات واندماج الشركات، وهو ما شكل الهيكل العام لهذه الأساطيل خلال الفترة من ١٩٩٧-١٩٩٩، مما سيزيد من قوة هذه الشركات ويحقق لها السيطرة على سوق الملاحة العالمية بمختلف جوانبها؛
- أن هذه التحالفات تعمل على تحسين الخدمة وزيادة الربحية، مع العمل على تثبيت أسعار النوالين قدر الإمكان، وذلك من خلال تقليل جملة التكاليف؛
- أن موضوع التحالفات وعمليات الدمج تثير الكثير من التساؤلات عن جدوى وجود مؤتمرات ملاحية بالمناطق المختلفة؛
- أن القصور في أساطيل النقل العربية ودول الإسكوا بوجه خاص يؤثر تأثيراً مباشراً على خدمة تجارتها بالدرجة الأولى، ويتسبب في النزيف المستمر المتمثل في النوالين التي تدفع بالعملة الصعبة للملاك الأجانب.

ويعتبر قطاع النقل البحري بطبيعته من الأنشطة المحررة التي تتوافر فيها المنافسة طبقاً لما

يلي:

- في مجال تملك السفن واستئجارها، يستطيع أي فرد من أية دولة في العالم، أو أية منشأة تجارية، شراء أية سفينة يرغب أو ترغب في شرائها، ورفع العلم الذي يناسبه أو يناسبها، سواء كان علم الدولة أو علم دولة التسجيل الحر (المفتوح). وهذا ينطبق أيضاً على استئجار السفن، حيث يستطيع أي منهما استئجار أية سفينة لمدة محددة، أو حجز فراغات عليها دون أن يحد أحد من حريته.

- أن الناقل البحري، سواء كان مالكاً أو مستأجراً، لا يتحكم في كميات البضائع التي تشحن على سفينته، فذلك يخضع لعقد النقل البحري سواء كان "فوب FOB" (تسليم على ظهر السفينة) أو "سيف CIF" (السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن) أو "سي أند أف C&F" (التكلفة والشحن). وبناء على العقد "فوب" تكون مسؤولية تدبير وسيلة النقل البحري على المستورد، وبناء على العقد "سيف" تكون مسؤولية ذلك على المصدّر. وفي جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة وقيمة النولون البحري والتوقيت المطلوب لشحن البضائع. وتندرج في هذا الإطار عمليات حجز الفراغات على السفن، التي تعتبر محررة وتخضع لعقد النقل البحري بين الأطراف المصدرة والمستوردة.

- وفيما يتعلق بالخدمات التي تؤدّى للسفينة أو البضاعة في الموانئ (شحن وتفريغ ووكالة ملاحية وتخزين وقطر وإرشاد)، فإن المسطح المائي والأرضي للموانئ يخضع لإشراف الدولة التي فيها الميناء، تحقيقاً لسيادتها على هذا المسطح بما يجعله خاضعاً لإشرافها الكامل، وبما يحقق تأمين المنافذ البحرية للدولة البحرية من تهريب الأسلحة والمخدرات وغير ذلك.

- في ضوء المحددات السابقة، نرى أن قطاع النقل البحري قطاع محرر بطبيعته، وليس على أنشطته قيود في مجال المنافسة أو في دخول هذه الأنشطة إلى دول أخرى.

وعلى الرغم من ذلك، أدرج النقل البحري ضمن القطاعات التي ينطبق عليها اتفاق الجات لتجارة الخدمات.

وحتى تتمكن الدول العربية ودول الإسكوا على وجه الخصوص من مواجهة تحديات المرحلة القادمة بما يحقق لها الصمود والبقاء في سوق الملاحة العالمية مع تلافي أية أضرار قد تنتج عند دخول الاتفاق حيز النفاذ، يلزم تعظيم الإيجابيات التي سوف نستعرضها على النحو التالي:

ألف - في مجال الأسطول الوطني

يتبين مما تقدّم وجود قصور سواء في مجال نوعيات السفن أو في الحمولات المتاحة، بالإضافة إلى ارتفاع متوسط عمر الأسطول وهذا يتطلب الآتي:

١- دعم واعتماد دول الإسكوا لمذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في منطقة الإسكوا التي تقوم الإسكوا بإعدادها وذلك باعتبارها تجمعاً إقليمياً للتعاون في معظم أنشطة النقل البحري والموانئ.

٢- نظراً للتطورات العالمية التقنية الحديثة لمختلف نوعيات السفن، مما أدى إلى ارتفاع تكلفة اقتناء السفن، أصبح من الضروري تدخل الدول لدعم ملاك السفن الوطنيين، وذلك من خلال الآتي:

(أ) تسهيل التمويل المصرفي لشراء أو بناء السفن، وذلك بضمان رهن السفينة للمصرف، وهو ما ترفضه المصارف الوطنية حالياً في كثير من الدول؛

(ب) العمل على دخول قطاع النقل البحري في شركات مشتركة من خلال استثمارات عربية، بالإضافة إلى الإعفاءات التي يمكن أن تمنحها الدولة للعاملين في هذا النشاط من الضرائب والرسوم، كما هو متبع في دول التسجيل الحر (المفتوح)؛

(ج) العمل على إعداد الدراسات اللازمة عن تشغيل خطوط عربية/عربية بما يحقق إمكانية نقل التجارة البينية بالحمولات المناسبة؛

(د) إعداد الدراسات اللازمة لتكاليف النقل البحري في التجارة البينية والخارجية للدول العربية، وكذلك الدراسات اللازمة عن الأساطيل العربية ونشاطاتها، سواء على المستوى القطري أو الدولي، وهذا يقتضي توافر البيانات الإحصائية.

٣- على الرغم من تأسيس الاتحاد العربي للناقلين البحريين فإن هذا الإتحاد لم يحقق كافة الأهداف التي قام من أجلها. لذا، يتطلب الأمر تكاتف الدول العربية لتكون لهذا الإتحاد القوة التي يمكن من خلالها تحقيق التكامل الاقتصادي في المجال الملاحي، وبما يؤدي إلى الاستغلال الأمثل لطاقت الأسطول الوطني العربي، بوضع خطة لشبكة متكاملة يمكن عن طريقها نقل أكبر حجم من التجارة العالمية المتبادلة مع الدول العربية بواسطة الأسطول الوطني العربي؛

٤- يتطلب النقل متعدد الوسائط الذي يعتمد على أكثر من وسيلة للنقل توفر شركات متخصصة في هذا المجال، وربطها بوكالات متخصصة ذات سمعة عالمية، بما يمكنها من المشاركة في هذه النوعية من النقل، سواء بسفن الأساطيل العربية أو بوسائط النقل الأخرى المتاحة؛

٥- العمل على دراسة وبحث مدى إمكانية تحقيق دمج الشركات الملاحية في كل قطر عربي وفيما بين الأقطار العربية، في شركات عملاقة تتسم بقدرات تنافسية يمكن من خلالها قيام تحالفات ملاحية عربية تواجه التكتلات الأجنبية وتحقق في ذات الوقت إمكانية الاستغلال الأمثل للأسطول العربي؛

٦- الاستفادة من الطاقات المتاحة للترسانات العربية، مع إيجاد التنسيق المناسب فيما بينها ومنح مزايا للدول العربية، سواء عند البناء أو عند إجراء الإصلاحات أو العمرات لسفن أساطيل المنطقة، وذلك من خلال منحها أسعاراً مخفضة.

باء - في مجال البضائع

١- توفير مراكز إحصائية يمكن من خلالها الحصول على بيانات حركة التجارة البينية والدولية المتبادلة مع الدول العربية؛

٢- العمل على إنشاء اتحاد شاحنين على مستوى كل دولة، يتم من خلاله تجميع البضائع. وسوف يتيح هذا ما يلي:

(أ) إمكانية تعظيم حجم التجارة المنقولة على سفن كل دولة؛

(ب) إمكانية عقد اتفاقيات مع الخطوط الملاحية لمناطق حركة التجارة، بأسعار نوالين مميزة؛

٣- وفي مجال التطبيق يتطلب الأمر إبرام تعاقدات الاستيراد بنظام "قوب" (التسليم على ظهر السفينة)، وتعاقدات التصدير بنظام "سيف" (السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن)، أو بنظام "سي أند أف" (التكلفة والشحن). وسيؤدي ذلك إلى السيطرة على حركة التجارة الوطنية، وسينعكس أثره المباشر وغير المباشر على ميزان مدفوعات الدول؛

٤- إنشاء اتحاد إقليمي عربي للشاحنين، يتم من خلاله التنسيق بين اتحادات الشاحنين في كل دولة بما يحقق الأهداف المشار إليها.

جيم - في مجال الموانئ البحرية

لتطوير وزيادة الاستفادة من الموانئ العربية عامة وموانئ دول الإسكوا خاصة، يلزم القيام بما يلي:

١- العمل على تطوير هياكل إدارة وتشغيل الموانئ وتشجيع خصخصة الخدمات فيها لرفع مستوى الأداء والكفاءة.

٢- العمل على تطوير وتحديث الموانئ لتكون مواكبة للتطورات العالمية في مجال النقل البحري، مع مراعاة توفر المساحات الكافية لتوسعات المستقبل أو التطور التكنولوجي المتوقع في مجال بناء السفن، بحيث تكون جاذبة للناقل البحري؛

٣- وضع تعرفه مخفضة تطبق على سفن الأساطيل العربية في الموانئ العربية، مما يؤدي إلى تخفيض تكلفة نقل التجارة فيما بينها ويحقق تنميتها، وذلك من خلال اتفاقية عربية ومن خلال مذكرة التفاهم للتعاون في مجال النقل البحري التي تقوم الإسكوا بإعدادها، حيث أن اتفاق تجارة الخدمات يسمح للدول النامية بإبرام اتفاقات مع دول أخرى نامية أو متقدمة لتحرير قطاعات الخدمات، ومنح الأطراف من الدول النامية معاملة أفضل في هذا المجال؛

٤- أن تعتمد مجموعة الدول العربية، لتمييز موقعها الجغرافي، إلى إنشاء مناطق حرة لتجارة الترانزيت، مع الحرص على تلافي المنافسة الضارة بين الموانئ العربية وتلافي اعتبارها أسواقاً استهلاكية ومنافذ لأسواق أخرى في هذا النشاط؛

٥- دعم الاتحاد العربي للموانئ فنياً ومادياً لتحقيق الأهداف التي أنشئ من أجلها، بما في ذلك تطوير الموانئ وزيادة التعاون فيما بينها.

ثامناً - الالتزامات المحددة التي قدمتها دول منطقة الإسكوا

ألف - جمهورية مصر العربية^(١١)

حددت مصر التزاماتها لتحرير قطاع النقل البحري في إطار جولة أورغواي في مجالين ١- صناعة تكسير السفن، ٢- إصلاح الحاويات، وذلك تأسيساً على أن قطاع النقل البحري قطاع محرر بطبيعته، ثم عدلت مصر التزاماتها لتصبح على النحو التالي:

١- إنشاء شركات مشتركة لأعمال تعميق وتطهير الموانئ البحرية على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ما نسبته ٧٥ في المائة كحد أقصى وعلى ألا تقل نسبة العمالة المصرية عن ٢٥ في المائة، وعلى ألا تقل نسبة المصريين في مجلس الإدارة عن ٢٥ في المائة.

٢- إنشاء شركات لتملك سفن الركاب والبضائع على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ما نسبته ٤٩ في المائة وذلك حتى تتمكن من رفع العلم المصري وبالتالي تتمتع بمزايا السفن المصرية، وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية المجلس متمتعين بالجنسية المصرية وأن يكون ٩٥ في المائة من الطاقم مصريين وأن تمثل أجورهم ومرتباتهم ٩٠ في المائة من الأجور والمرتبات المدفوعة.

باء - المملكة الأردنية الهاشمية^(١٢)

١- لا توجد قيود على النفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية على الخطوط المنتظمة باستثناء تواجد وكيل محلي في الميناء، ولا توجد قيود على سفن الصب والسفن الجواله والملاحة الدولية الأخرى بما في ذلك نقل الركاب؛

٢- لا توجد قيود على إنشاء شركة مسجلة لتشغيل أسطول تحت العلم الأردني على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ٥٠ في المائة ولا تقل نسبة الطاقم الأردني عن خمس إجمالي الطاقم، ولا توجد قيود على أشكال أخرى للتواجد التجاري لتزويد خدمات النقل البحري الدولي.

٣- بالنسبة للالتزامات الإضافية للخدمات الأخرى فان الخدمات التالية في الميناء متاحة لمزودي خدمات النقل البحري الدولي بشروط معقولة وغير تمييزية وهي:

- (أ) الإرشاد (استثناء)
- (ب) القطر ومساعدة القاطرات البحرية
- (ج) التموين والتزود بالوقود وبالمياه
- (د) جمع القمامة والتخلص من مياه التوازن
- (هـ) خدمات ناظر الميناء
- (و) التسهيلات الملاحية
- (ز) خدمات العمليات الساحلية الضرورية لعمليات السفن بما في ذلك الاتصالات والتزود بالمياه والتيار الكهربائي
- (ح) إمكانيات الإصلاح الطارئ

^(١١) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات"، ورقة بحثية (١٠-د)، نبيل علي صفوت ومحمد علي إبراهيم، ضمن أوراق موجزة للإعداد للمؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية، الدوحة، قطر، ٩-١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، وثيقة رقم E/ESCWA/CAB/2001/10/Add.4.

^(١٢) Report of the Working Party on the accession of Jordan to the WTO, Schedule CXLVIII Jordan (WT/ACC/JOR/33/Add.2 – WT/MIN(99)/9/Add.2 dated 3 Dec).

(ط) المخطاف والرصيف وخدمات الإرساء (استثناء).

ويلاحظ استثناء كل من خدمات الإرشاد (pilotage) وخدمات المخطاف (Anchorage) ضمن بند المعاملة الوطنية وذلك كالتالي:

'١' تخفض رسوم الإرشاد والإرساء والترصيف بواقع ١٠ في المائة للسفن الأردنية.

'٢' تستثنى السفن الأردنية من رسوم الميناء (Port dues) في حالة الانتظار في المخطاف ضمن المياه الإقليمية الأردنية.

'٣' تتمتع السفن الأردنية بمعاملة تفضيلية فيما يتعلق بأسعار الوقود في ميناء العقبة.

وفيما يتعلق بالخدمات البحرية المساعدة فلا توجد قيود باستثناء تواجد الأشخاص الطبيعيين حيث لا ينطبق باستثناء ما تم تحديده في الالتزامات الأفقية التي تخص كافة القطاعات بما فيها النقل البحري.

جيم - سلطنة عمان^(١٣)

تم تحرير خدمات النقل البحري الدولي حيث لا توجد قيود على نقل الركاب أو نقل البضائع باستثناء تواجد الأشخاص الطبيعيين حيث لا ينطبق استثناء ما تم تحديده في الالتزامات الأفقية التي تتعلق بالالتزامات المحددة التي تنطبق على كافة القطاعات بما فيها قطاع النقل البحري.

وفيما يتعلق بالالتزامات الإضافية فقد أتيحت الخدمات التالية في الميناء لمزودي خدمات النقل البحري الدولي بشروط معقولة وغير تمييزية:

- ١- الإرشاد
- ٢- القطر ومساعدة القاطرات البحرية
- ٣- التموين والتزود بالوقود وبالمياه
- ٤- جمع القمامة والتخلص من مياه التوازن
- ٥- خدمات ناظر الميناء
- ٦- التسهيلات الملاحية
- ٧- خدمات العمليات الساحلية الضرورية لعمليات السفن بما في ذلك الاتصالات والتزود بالمياه والتيار الكهربائي
- ٨- إمكانيات الإصلاح الطارئ
- ٩- المخطاف والرصيف وخدمات الإرساء.

تاسعاً - متطلبات المرحلة القادمة وآثار تطبيق الاتفاق على قطاع النقل البحري العربي^(١٤)

أهم ما يتعين التعرض له في هذا المجال هو البنود الأساسية للاتفاق، فيما يتعلق بالنقل البحري:

^(١٣) Report of the Working Party on the accession of the Sultanate of Oman to the WTO, Schedule -Oman (WT/ACC/OMN26/Add.2 dated 7 July 2000).

^(١٤) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2000/5، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠.

ألف - شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية وأثره على قطاع النقل البحري

يتعين على دول المنطقة، قبل منح أية ميزات لدولة طرف أو غير طرف أن تقوم بدراسة الموقف والنتائج التي ستترتب على منح ميزات في قطاع النقل البحري، وذلك بالنسبة لخدمات الأساطيل الوطنية والبضائع والموانئ والخدمات المتعلقة بها، إذ أن أية سلبيات قد تنجم عن منح ميزة تفضيلية لدولة من الدول سوف تؤدي بالتالي إلى تطبيق الميزة على الدول الأطراف جميعاً. إلا أن الاتفاق استثنى مما تقدم السماح للعضو باتخاذ إجراءات لا تتفق مع التطبيق المشار إليه، شريطة أن يكون هذا الإجراء مدرجاً في المرفق الخاص بالاستثناءات المتعلقة بهذه الدولة. وفي هذه الحالة لا تستفيد الدول الأخرى من هذه الميزة.

إن تطبيق شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية يثير قضية تخصيص الحمولات (Cargo Sharing) المشاركة في نقل البضائع من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف. وينبغي الإقرار بأن أعمال شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البحري يستلزم تخلي أطراف الاتفاق عن نظام تخصيص الحمولات، الذي يتم في إطار اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، وإلا اضطرت إلى تقديم المزايا نفسها إلى باقي أطراف اتفاق تجارة الخدمات. ولا شك أن هذا يؤدي إلى آثار خطيرة على سوق الملاحة، تتمثل فيما يلي:

تعتبر مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية التي وضعها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأنكتاد)، خروجاً على مبدأ شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية. وبالتالي فإن التطبيق الكامل لهذا المبدأ سيؤدي إلى وأد هذه المدونة، وهذا بدوره سيؤدي إلى حرمان البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً من حصتها في نقل تجارتها الخارجية، مما سيؤدي إلى تحول الطلب عن أساطيل تلك البلدان نتيجة لإلغاء الحصص، وبالتالي زيادة الطلب على أساطيل الدول ذات الاقتصادات المتقدمة، وانتعاش صناعة النقل البحري فيها وتقلصها في البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً.

كما أن الدول ذات الاقتصادات المتقدمة ينتظر أن تتجه في صناعة النقل البحري إلى مزيد من التكتل والاندماج إلى أن تتحول السوق إلى سوق منافسة احتكارية، أو احتكار قلة تلعب فيه الشركات متعددة الجنسيات دور الفاعل الرئيسي، الأمر الذي قد يؤدي إلى تخصيص السوق بين المنتجين.

أما الدول النامية والأقل نمواً، فينتظر أن تتجه إلى فرض إجراءات حمائية متشددة دفاعاً عن صناعة النقل البحري فيها، مثل المساعدات الحكومية، أو التوصل إلى نظم جديدة للحصص، كالحصص الحكومية مثلاً.

وهكذا نجد أن تطبيق شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البحري يمكن أن يؤدي إلى مزيد من التقييد للتجارة الدولية في خدمات النقل البحري، بدلاً من تحريرها.

والحقيقة أن ملاك السفن بصفة عامة غير راغبين في إدراج خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام للتجارة في الخدمات، لشعورهم بأنه يشجع نظاماً أكثر انغلاقاً في التجارة الدولية للخدمات البحرية. كما أنهم يرون أن هذه المخاوف تحد من الأثر الناجم عن تخفيض التعريفات الجمركية والقيود المفروضة على السلع في التجارة الدولية، ويرون أنها تمثل إحدى الوسائل لتبرير الإبقاء على نظم الحماية التي تنتهجها الدول المتقدمة، أو تلك التي تعترض انتهاجها، وذلك في إطار من المساندة والشرعية الدولية. كما أنهم يرون أن التوسع في نظام الحصص سوف يفرض قيوداً على حريتهم في التشغيل.

وإزاء هذه الخلفية، نجد أن معظم جداول الالتزامات التي قدمتها الدول لتحرير قطاع النقل البحري يتضمن طلب الاستثناء من شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية. ولما كان هذا الشرط يعتبر حجر الزاوية في الاتفاق العام للتعريفات الجمركية والتجارة، وركيزة الاتفاق العام لتجارة الخدمات، فإن نجاح معظم الدول في التحلل منه كلياً أو جزئياً سوف يشجع على الاستمرار في نظام الحصص واشترط الشحن على سفن وطنية (Cargo reservation). وقد تُستحدث قيود جديدة على خدمات النقل البحري، ما قد يؤدي إلى الحد من فعالية إدراج النقل البحري في إطار الاتفاق العام لتجارة الخدمات بهدف تحرير هذا القطاع.

كما أن تطبيق شرط معاملة الدولة الأولى بالرعاية، سوف يحد من مساهمة البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً في أنشطة النقل البحري، وهذا يتعارض مع مبدأ مساهمة البلدان النامية الذي نص عليه الاتفاق.

باء - النظم المحلية والشفافية

ألزم الاتفاق الدول الأعضاء بنشر جميع الإجراءات واللوائح والنظم والقوانين المتعلقة بالنشاط الذي يمثل، في هذا المجال، جميع أنشطة النقل البحري من أساطيل وموانئ وبضائع وما يتعلق بها من أنشطة، وذلك بما يحقق العلم لكافة الأعضاء بهذا الاتفاق. وأتاح الاتفاق لأي عضو إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأية إجراءات يتخذها أي عضو آخر ويعتبرها العضو مؤثرة في تنفيذ بنود الاتفاق.

ومن هنا فإن الأمر يحتم مراجعة القوانين والقرارات والضوابط المنظمة لأنشطة النقل البحري في الدول العربية، بما يحقق المواءمة مع تنفيذ بنود الاتفاق، وبما يحقق مصالحها الاقتصادية. كما يقتضي الأمر وجود مراكز اتصال تتيح لأي عضو الرجوع إليها لمعرفة المستجدات فيما يتعلق بالنقاط المشار إليها أعلاه.

وتعطي النظم المحلية للأطراف الحق في مطالبة ملاك السفن ومشغليها بمستويات معينة من التأهيل، تتوافق مع أهداف السياسة القومية، وقد يساء استخدام هذا المبدأ، واتخاذ ذريعة لحماية الأسطول الوطني أو فرض قيود على التجارة الدولية، إذ لا يوجد تعريف واضح لأهداف السياسة القومية.

كما أن انعدام الشفافية فيما يتعلق بالقوانين والنظم المحلية والأسعار والأجور يعتبر مؤثراً في تطبيق بنود الاتفاق.

جيم - المعاملة الوطنية

يتعلق هذا المبدأ، كما ورد توضيحه في الفصل الأول، بحدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لرعايا الدول الأخرى عند دخولهم السوق المحلية لممارسة النشاط الذي تم فتحه أمام الدول الأعضاء. وهو يمثل أحد المبادئ الهامة والخطيرة في الاتفاق، ويتطلب أن تقوم جميع الدول العربية، عند تقديمها التزاماً بفتح خدمة معينة، بإجراء دراسة متأنية للغاية، بغية التوصل إلى حدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لرعايا الدول الأخرى عند ممارسة النشاط، ودون إحداث أضرار للدولة مقدمة الالتزام.

ويتضمن تطبيق هذا المبدأ المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والأجانب، بحيث تزول المعاملة التفضيلية الممنوحة للوطنيين والتي تتمثل في الإجراءات الحمائية، كاشتراط

النقل على سفن وطنية، والتميز في الرسوم والضرائب التي تُفرض على السفن التي ترفع أعلاما أجنبية.

ولكن القدرة التنافسية للبلدان النامية والبلدان الأقل نمواً محدودة في مجال النقل البحري. والتطبيق السليم لمبدأ المعاملة الوطنية سيفضي إلى إلغاء القيود التي تفرضها لصالح النقل البحري المحلي، أو إعطاء المزايا نفسها لشركات الملاحة الأجنبية، وهذا من شأنه أن يفضي إلى انخفاض الطلب على أساطيلها الوطنية. كما أن التمييز في الرسوم والضرائب الذي تفرضه البلدان النامية والأقل نمواً على السفن الأجنبية قد يأخذ عدة أشكال منها تقاضي رسوم أو ضرائب بفئات مرتفعة من السفن الأجنبية، وإعفاء السفن الوطنية كلياً أو جزئياً، وقد يكمن التمييز في نوع العملة التي يتم بها السداد، أو حتى في سعر الصرف المستخدم. ويترتب على إلغاء هذا النوع من التمييز آثار متعددة. فالمساواة بين السفن الوطنية والسفن الأجنبية في المعاملة سيؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل السفن الوطنية، وبالتالي التأثير سلباً على مركزها التنافسي. وفي حالة مساواة السفن الأجنبية بالسفن الوطنية من خلال تخفيض الرسوم وما إلى ذلك، فإن موارد الخزانة العامة سوف تتأثر بالسلب أيضاً، وسيؤدي ذلك، من جراء الأثر المضاعف والمعجل، إلى انخفاض الدخل القومي، مما يؤثر على برامج الاستثمار في البنية الأساسية، ومنها الموانئ، وربما يؤدي إلى تدهورها في تلك البلدان. أما في حالة إلغاء هذا اللون من ألوان التمييز فيتوقع أن يكون الأثر على الدول البحرية التقليدية إيجابياً.

دال - النفاذ إلى الأسواق

فيما يتعلق بالنقل البحري، يكون الهدف من فرض قيود على النفاذ إلى الأسواق إعطاء ميزة تنافسية للناقل العربي المحلي. كما أن هذه القيود قد تفرض لاعتبارات أمنية. وأكثر هذه القيود شيوعاً هي ما يعرف بـ "حجز البضائع" أو "اشتراط النقل على سفن وطنية" (Cargo Reservation).

وعموماً، يتفرع من مبدأ النفاذ إلى الأسواق مبدآن: مبدأ التواجد التجاري، ومبدأ حق توريد الخدمات.

أما التواجد التجاري فيتخذ صوراً عدة تتجسد في المسؤوليات الآتية: تسويق وبيع خدمات النقل البحري، وعقد صفقات لشراء واستخدام وسائل النقل والخدمات المرتبطة بها، ومستندات الشحن والجمارك وخدمات التوكيلات... الخ.

ويترتب على السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الأجنبية في البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً منافسة غير متكافئة مع الشركات المحلية ذات الإمكانيات المحدودة، وسرعان ما تحسم نتيجة هذه المنافسة لصالح الأولى وتخرج الثانية من السوق، وبصفة خاصة في مجالات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية، بل إن الشركات الملاحية الأجنبية قد تستخدم وجودها التجاري في البلدان النامية لمنافسة الشركات الوطنية على نقل التجارة الخارجية لتلك البلدان.

وتجدر الإشارة إلى أنه سيترتب على تطبيق شرطي المعاملة الوطنية والنفاذ إلى الأسواق دون مراعاة لظروف البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً آثار غير محمودة على قطاع النقل البحري في تلك البلدان، الأمر الذي يتعارض مع مبدأ زيادة مشاركة البلدان النامية في نقل حصص التجارة الخارجية.

ويلاحظ أن معظم الأساطيل البحرية العربية غير قادر على الدخول في منافسة مع أساطيل الدول المتقدمة، حيث أن أعمار أكثر من ٨٠ في المائة من الأساطيل العربية تتجاوز الخمسة عشر عاماً.

هاء - تأمين ميزان المدفوعات

يمكن للدول التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات أو نقص في الاحتياطيات الأجنبية التحلل من التزاماتها في الاتفاق العام لتجارة الخدمات، وبالتالي، يمكن للعديد من الدول العربية التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات التذرع بذلك لوقف التزاماتها حال سريان الاتفاق عليها.

واو - الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق

تتكون الإعانات المالية للنقل البحري وصناعة بناء السفن من أشكال عديدة، منها إعانات التشغيل وإعانات التحديث وإعانات الاستثمار وإعانات الإنشاء، والقروض الميسرة، والمنح والمزايا الضريبية والإعفاءات الجمركية، والإعانات التعويضية، والدعم لمقابلة التضخم والتأمين، ومنح الأبحاث، ومزايا لرفاهية البحارة. وهذه الإعانات لا تقتصر على البلدان النامية وحدها، بل تستخدمها البلدان المتقدمة أيضاً.

وقد منح الاتفاق البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً حق استخدام الإعانات في برامج التنمية، وبالتالي يمكن استخدام الإعانات في مجال تطوير النقل البحري، إلا أن الدول المتقدمة ترى أنه تترتب على الإعانات آثار سلبية تتمثل في التسعير غير العادل.

ومن الواضح أن تطبيق مبادئ الاتفاق العام لتجارة الخدمات سيؤدي إلى منافسة غير متكافئة بين قطاع النقل البحري في الدول النامية ونظيره في الدول المتقدمة. ومن حسن حظ الدول النامية أن الولايات المتحدة الأمريكية لا تتمتع بميزة نسبية في هذا المجال، مما يجعلها ضمن الدول التي تعارض تحريره.

زاي - الاستثناء من المزايا

نظراً للأهمية القصوى لهذا البند الذي لم يحظ، في العديد من المؤتمرات المحلية والدولية وفي الأبحاث التي أعدت في هذا المجال، بالتحليل والنقاش الوافين لما ورد فيه من أحكام مؤثرة على قطاع النقل البحري، سيتم عرض النص الكامل للمادة السابعة والعشرين التي تختص بالاستثناء من المزايا، كما وردت في الاتفاق، وإجراء بعض التحليلات عليها كما يلي:

يجوز لأي عضو أن يرفض منح مزايا هذا الاتفاق، وذلك في الحالات التالية:

١- لتوريد خدمة ما، إذا أثبت أن الخدمة تورد من أراضي بلد غير عضو أو من داخل أراض لا يطبق عليها العضو الرفض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

٢- في حالة توريد خدمة من خدمات النقل البحري، إذا أثبت أن الخدمة تورد:

(أ) من قبل سفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو أو قوانين عضو لا يطبق عليه العضو الرفض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

(ب) من قبل شخص يدير و/أو يستخدم السفينة كلياً أو جزئياً ولكنه من بلد غير عضو أو من عضو لا يطبق عليه العضو الرفض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

٣- لمورد خدمات له صفة الشخص القانوني، إذا أثبت أنه ليس مورد خدمات من عضو آخر أو أنه مورد خدمات من عضو لا يطبق عليه العضو الرفض اتفاق منظمة التجارة العالمية.

ومن هذا النص يتضح أنه يحق لأية دولة أن ترفض توريد أي خدمة من خدمات النقل البحري إذا ثبت أن الخدمة تورد من قبل سفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو، أو قوانين عضو

لا يطبق عليه العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية. وبالتالي يمكن، بناءً على هذا النص، عند دخول سفينة إلى أحد موانئ دولة عضو أن ترفض هذه الدولة تقديم خدمات الشحن والتفريغ وتموينات السفن وعمليات القطر والارشاد ما دامت السفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو في منظمة التجارة العالمية، وكذلك إذا كان الشخص الذي يدير أو يستخدم السفينة، كلياً أو جزئياً حتى ولو كانت السفينة مسجلة في دولة منضمة للمنظمة، من بلد غير عضو في منظمة التجارة العالمية، وبالتالي ينطبق عليه ما ورد أعلاه.

ومن هنا يتضح مدى الإجحاف الذي ينطوي عليه هذا النص. فسواء كان مستخدم السفينة غير عضو، أو كانت السفينة مملوكة له ومسجلة في دولة تتمتع بعضوية منظمة التجارة العالمية، يجوز رفض منحه المزايا المقررة للدول المنضمة لمنظمة التجارة العالمية.

وسوف يترتب على تطبيق هذا النص آثار سلبية عديدة في مجال أنشطة النقل البحري، خاصة وأنه يتعلق بالسفينة والخدمات التي تؤدي لها في الموانئ.

وهكذا تتضح ضرورة انضمام الدول العربية إلى الاتفاق، حتى لا تتمكن بعض الدول من تطبيق هذا الاستثناء عليها. كما أن اتفاق الجات أصبح حقيقة واقعة ويجب النظر إليه لا كسيف مسلط على الدول النامية ومن بينها الدول العربية، بل باعتباره اتفاقاً من شأنه المساهمة في تنظيم حركة التجارة العالمية وإزالة الحواجز التي كانت تؤدي إلى إعاقتها، هذا بالإضافة إلى فرضية مؤداها زيادة حجم التجارة في ضوء تطبيق الاتفاق.

وبصورة عامة، يضمن الاتفاق للدول الأعضاء عدم التقدم بأية التزامات في مجال الخدمات إذا كان ذلك يلحق ضرراً باقتصادها القومي. وفي حالة فتح أي التزام أمام الدول الأخرى فإنه يطبق وفقاً للشروط والضوابط التي تحددها، سواء في مجال الدخول لممارسة الخدمة أو مدى حدود تطبيق المعاملة الوطنية.

وبالإضافة إلى ما تقدم، استنتى الاتفاق التكتلات الإقليمية من تطبيق ما جاء به من أحكام وهو ما يقتضي تفعيل الاتفاقات القائمة بين مجموعة الدول العربية، الثنائية ومتعددة الأطراف، بالإضافة إلى الإسراع في تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على أسس قوية من التعاون الاقتصادي، للحفاظ على المصالح الموحدة والهوية العربية للمنطقة، خاصة وقد أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية، بتاريخ ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٧، قراراً بالموافقة على البرنامج التنفيذي لاتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري، بهدف الوصول إلى منطقة تجارة حرة عربية كبرى، لمواجهة التكتلات الاقتصادية، وتنمية الدول العربية وربطها بشبكة نقل متكاملة تساعد في تنمية التبادل التجاري فيما بينها.

عاشراً - جولة مفاوضات الدوحة للتنمية

بدأت المفاوضات القطاعية لخدمات النقل البحري في الأول من كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ وتم تقديم التزامات وتحسينات أخرى من بعض الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية كما تم تقديم مقترحات من استراليا وكولومبيا وتشيلي والاتحاد الأوروبي وهونغ كونغ والصين واليابان وكوريا والنرويج. ونورد فيما يلي بعضاً من ملامح تلك المقترحات:

تضمنت المقترحات أموراً متشابهة مثل اعتماد جدول نموذجي لخدمات النقل البحري كأساس لتلك الخدمات وتضمين اللوجستيات والأمور المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط وإلغاء التحفظات في مجالات مثل حجز البضائع (Cargo reservation) وسقف المساهمة في رأس المال والتواجد في

السواحل والموانئ. كما تباينت وجهات النظر حول تحرير خدمات النقل البحري الدولي (offshore) وخدمات الروافد (Feeding) علماً بأن هناك خدمات روافد للتجارة الدولية ما بين دولتين ولا تنطبق عليها نصوص الاتفاقية التي لم تفرق بين التجارة البينية والدولية في خدمات الروافد، كما أن النقل البحري ما بين دول الاتحاد الأوروبي يعتبر ملاحاً ساحلية cabotage ولا تنطبق عليه نصوص الاتفاقية، ولذا لا يشترط تحريرها. كذلك تتباين وجهات النظر حول خدمات النقل متعدد الوسائط، فشرركات الملاحة تطالب بالإنفاذ والتواجد الشخصي لتقديم خدمات من الباب إلى الباب بينما ترى الحكومات أن تتم تلك الخدمات التي تتعلق بالنقل البري داخل الدولة بواسطة الشاحنين الوطنيين بالإنابة وتوفير وسائل النقل بدون فتح المجال لمشغلي الشركات الملاحية وتواجدهم الفعلي في الدولة.

وتتضمن مقترحات هونغ كونغ^(١٥) أن تشمل الاتفاقية خدمات القيمة المضافة Value added services كالخدمات اللوجستية وإن كان بعضها مشمولاً في مسودة الجدول النموذجي، وتشمل هذه الخدمات ما يلي:

- خدمات نقل البضاعة
- خدمات المناولة
- خدمات التخزين والمستودعات
- خدمات التخليص الجمركي
- خدمات توكيلات النقل
- خدمات الحاويات والمحطات الجافة
- خدمات إدارة الجرد
- خدمات تجهيز الطلبات order processing services
- خدمات تخطيط الإنتاج
- خدمات مراقبة الإنتاج.

ويتطلب استعداد دول المنطقة الأعضاء في منظمة التجارة العالمية للمفاوضات القادمة للتجارة في الخدمات الدراسة المتأنية لقطاع النقل البحري والخدمات التي يمكن تحريرها، وفرص الإنفاذ إلى أسواق النقل البحري للخدمات المحررة في الدول الأخرى الأعضاء فيما يتعلق بالخدمات ذات الميزة التنافسية، بالإضافة إلى جذب المستثمرين ونقل التكنولوجيا وأساليب الإدارة الحديثة. وتجدر الإشارة إلى أن المقصود من تحرير خدمات الموانئ أو ما سمي بالالتزامات الإضافية المشار إليها في تصنيفات خدمات النقل البحري (٩ خدمات) هو فقط الالتزام بنفاذ مستخدمي الموانئ (السفن الأجنبية) بشروط معقولة وغير تمييزية للاستفادة من الخدمات المشار إليها في الموانئ. وبناءً عليه، يمكن لدول المنطقة دراسة تقديم التزام لتحرير خدمات الموانئ، أو ما سمي بالالتزامات الإضافية، وذلك بشروط معقولة وغير تمييزية، كما فعلت سلطنة عمان، أو بتضمين بعض الاستثناءات للسفن الوطنية كما فعلت المملكة الأردنية الهاشمية، وذلك نظراً لأن معظم الخدمات التي تقدمها موانئ المنطقة محرر بالمفهوم الوارد في مسودة الجدول النموذجي.

الحادي عشر - التوصيات

فيما يلي أهم التوصيات التي نقترح على الدول العربية الأخذ بها في إطار الجولة الحالية للمفاوضات بشأن التجارة في الخدمات ولا سيما خدمات النقل وعلى الأخص خدمات النقل البحري.

وتتضمن هذه التوصيات بعضاً من توصيات اجتماع الخبراء حول اتفاق منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية المنعقد بمقر الإسكوا في بيروت خلال الفترة ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩ والذي سبق الإشارة إليه في مقدمة هذه الورقة.

ألف- التوصيات المتعلقة بتنسيق مواقف الدول العربية في المفاوضات القادمة

١- استكمال الدراسات التحليلية والمتعمقة، بالتعاون بين الجهات ذات العلاقة، بهدف التوصل إلى مقترحات لجدول التزامات في مجالات الخدمات ولا سيما خدمات النقل لكل دولة عربية في الجولة الحالية للمفاوضات، بحيث تتضمن الجوانب التالية:

(أ) الاسترشاد بخبرات وجدول التزامات الدول العربية التي انضمت فعلاً إلى المنظمة وكذلك الدول الأخرى؛

(ب) دراسة الآثار الإيجابية والسلبية المترتبة على تحرير القطاعات الفرعية والقطاع ككل، وذلك على المستويين الوطني والإقليمي؛

(ج) تحديد القطاعات الفرعية ذات الميزات النسبية لكل دولة من الدول العربية؛

(د) دراسة إمكانية النفاذ إلى الأسواق الأجنبية، وما يتيح من فرص، وذلك في القطاعات التي تهم الدول العربية (مثل انتقال العمالة البحرية والخدمات المساعدة).

٢- التوصل إلى اتفاق أو تفاهم بين الدول العربية لوضع استراتيجية عربية لجولة المفاوضات القادمة مع منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات بصفة عامة والنقل بصفة خاصة، بحيث تتضمن المبادئ التالية:

(أ) التريث في تحرير الخدمات لحين استكمال الدراسات التفصيلية المقترحة أعلاه، بحيث يتم تحديد الالتزامات لكل دولة حسب ظروفها، وفق نتائج الدراسات المتعلقة بكل دول حين الانتهاء منها؛

(ب) اختيار القطاعات الفرعية ذات الميزة النسبية كي يتم تحريرها أولاً؛

(ج) التحرير التدريجي للخدمات بالتزامن مع زيادة القدرة التنافسية للقطاعات الفرعية المزمع تحريرها، وإزالة العقبات أمام تطويرها.

باء- التوصيات المتعلقة بالنقل البحري

١- قيام الدول العربية بالاتفاق والتفاهم حول تبني وتطوير سياسة بحرية عربية مشتركة على غرار ما هو قائم في العديد من الأقاليم الأخرى (الاتحاد الأوروبي والسوق المشتركة لدول شرق أفريقيا وجنوبها (كوميسا) وغيرها) ونوصي في هذا الصدد باعتماد مذكرة التفاهم حول التعاون في مجال النقل البحري في منطقة الإسكوا وذلك تمهيداً لاعتماد مذكرة تفاهم مشابهة تضم كافة الدول العربية.

٢- تحرير خدمات النقل البحري على المستوى الوطني في الدول العربية بهدف رفع الأداء والكفاءة والقدرة على المنافسة وذلك تمهيداً للمنافسة على مستوى أسواق النقل البحري في الدول الأجنبية.

٣- يوصى بقيام الدول العربية بتقديم مقترحات لجدول نموذجي بخدمات النقل البحري يأخذ في الحسبان كافة اهتمامات قطاع النقل البحري العربي، كما فعلت الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي وكذلك الجدول النموذجي للنقل البحري المقترح من مجموعة التفاوض ومقترحات الدول الأخرى حول الخدمات لعرضه ومناقشته في المفاوضات القادمة كموقف عربي موحد.

٤- دراسة إمكانية نفاذ الدول العربية، وبخاصة دول شمال أفريقيا ومصر وسوريا والسودان، إلى أسواق النقل البحري في الدول الأخرى، وذلك في مجال العمالة البحرية، ولكافة الدول العربية في مجال الخدمات المساندة للنقل البحري، التي تشمل خدمات المناولة والتخزين ومحطات الحاويات والتوكيلات الملاحية ووكالات نقل البضائع وخدمات مقدمي البضائع، ودراسة كافة الجوانب الإيجابية والسلبية من جراء تحرير تلك القطاعات.

٥- أهمية تضمين الدول العربية الاستثناء في جداول التزاماتها من شرط الدولة الأولى بالرعاية في خدمات النقل البحري وذلك للاستفادة منه في الاتفاقات الثنائية والمتعددة فيما بينها ومع الدول الأخرى في مجال النقل البحري والاستفادة منه للحصول على الميزات التي تمنحها اتفاقية الأمم المتحدة لمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية.

٦- فيما يتعلق بالتزامات تحرير خدمات النقل البحري (البضائع والركاب) يلاحظ عدم تقديم الاتحاد الأوروبي لأية التزامات، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية تعارض أصلاً تحرير قطاع النقل البحري وذلك حماية لشركات الملاحة الوطنية، كما أن جمهورية مصر العربية التي قدمت التزامات خلال جولة أوروغواي قامت بتعديل تلك الالتزامات واستبدالها بإقامة شركات مشتركة لسفن الركاب والبضائع، بالإضافة إلى شركات تعميق وتطهير الموانئ. وعليه يوصى بقيام الدول العربية التي تمتلك أساطيل وطنية بصفة خاصة بالتريث في تقديم التزامات لتحرير خدمات النقل البحري (البضائع والركاب) حتى تقوم معظم الدول الأخرى وبخاصة الدول العظمى (الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية) بتحرير ذلك القطاع، مع المحافظة على أساطيلها الوطنية بكافة الوسائل الحمائية، بما في ذلك الاستفادة من الميزات التي توفرها اتفاقية الأمم المتحدة لمدونة السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية من حصص في نقل التجارة الدولية، وإمكانية تقديم التزام بإنشاء الشركات الملاحية المشتركة لما لها من فوائد عديدة في التشغيل وتبادل الخبرات ونقل التكنولوجيا.

٧- فيما يتعلق بتحرير خدمات الموانئ والخدمات الإضافية، يمكن للدول العربية بصورة مبدئية دراسة تحرير الخدمات التي تعتبر أصلاً محررة كالإنقاذ البحري وتأجير السفن بطواقمها وبخاصة سفن الصب والسفن الجواله، مع التحفظ على تقديم التزامات لباقي خدمات الموانئ، باستثناء النفاذ/الاستخدام بشروط معقولة وغير تمييزية لخدمات الموانئ، علماً بأن ٢٤ دولة من أصل ٣٩ (بما فيها الاتحاد الأوروبي كدولة واحدة) لم تقدم التزامات بتحرير خدمات الموانئ.

٨- موافقة الدول العربية على تحرير النقل متعدد الوسائط (من الباب إلى الباب) (Door to Door) واستثناء قطاع النقل الداخلي (بري/مائي) من شرط تواجد الأفراد الطبيعيين من الدول الأخرى بحيث تقوم توكيلات وشركات النقل الداخلي الوطنية التي تختارها شركات الملاحة العالمية أو مشغلي النقل الدولي متعدد الوسائط باستكمال وصلة النقل الداخلي لعمليات النقل متعدد الوسائط.

٩- قيام دول المنطقة بتشجيع نمو وتطوير الأساطيل البحرية الوطنية والشركات الوطنية لمشغلي النقل Transport Operators وخاصة ما يتعلق منها بالقطاع الخاص بهدف تمكينه من المنافسة المحلية والدولية والنفاذ إلى أسواق النقل البحري في ظل الاتفاقية العامة للتجارة والتعرفة واتفاقية التجارة في الخدمات.

١٠- قيام الدول العربية من خلال مذكرة تفاهم/اتفاق متعدد الأطراف فيما بينها بجمع الأطراف التجارية من مصدرين ومستوردين وأصحاب ووكلاء سفن وطنية وتشجيعهم على الدخول في اتفاقات لاستخدام النقل الملاحى البيئي على السواحل العربية "Short Sea Shipping" وذلك على نهج مشابه لما هو معمول به في دول الاتحاد الأوروبي.

