



التوزيع : عام
E/ESCWA/16/3(Part I)/Add.7
٢١ حزيران/يونيو ١٩٩٢
ARABIC
الأصل: بالعربية



الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

الدورة السادسة عشرة
٣٠ آب/اغسطس - ٣ ايلول/سبتمبر ١٩٩٢
عمّان

البند ٥(f) من جدول الأعمال المؤقت

تقرير الأمين العام التنفيذي عن نشاطات اللجنة

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل لفترة السنتين ١٩٩٠-١٩٩١

تقرير عن

تطبيق اتفاقية الامم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات

الخطوط البحرية في دول منطقة غربي آسيا (الاسكوا)

يعتمد هذا التقرير على الدراسة المفصّلة التي أعدتها شعبة النقل والإتصالات بعنوان
"تطبيق اتفاقية الامم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية في دول
منطقة غربي آسيا (الاسكوا)"، (E/ESCWA/TCD/1992/1).

المحتويات

الصفحة

١	.....	مقدمة
٢	.....	أولاً - التدابير التي اتخذتها الدول التي انضمت للمدونة
٢	.....	ألف- مصر
٤	.....	باء- الاردن
٥	.....	جيم- الكويت
٦	.....	ثانياً- العوامل التي تؤثر على تطبيق المدونة في دول الاسكوا
٦	.....	ألف- السياسات الحكومية
٧	.....	باء- الخطوط غير المنتسبة للاتحادات (Non-conference or outsiders)
٨	.....	جيم- عمليات تعقيب الشحن والخدمات عبر العالم (Round-the-world services)
٨	.....	دال- الشاحنون أو الممثلون عنهم (Shippers councils)
٩	.....	ثالثاً- نتائج وقرارات المؤتمر الاستعراضي للمدونة (٢١ أيار/مايو - ٧ حزيران/يونيو ١٩٩١)
		رابعاً- التوصيات التي يجب أن تركز عليها سياسة ملاحية مشتركة قائمة على المدونة في
١١	.....	دول الاسكوا
١٢	.....	ألف- تطوير الاساطيل الوطنية
١٣	.....	باء- حماية وتطوير مصالح الشاحنين
١٤	.....	جيم- التدابير التشريعية
١٥	.....	دال- التعاون المشترك

مقدمة

كانت الغاية من وضع واعتماد مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية هي تحسين نظام هذه الاتحادات، وتسهيل التوسع في التجارة العالمية المنقولة بحراً، وإيجاد خدمات منتظمة وفعالة للخطوط البحرية، وضمان التوازن بين مصالح موردي خدمات خطوط النقل البحري ومستعمليها، وآلا تنطوي ممارسات الاتحادات على أي تمييز ضد ملاك السفن أو الشاحنين أو التجارة الخارجية. وكانت الغاية ايضاً تطبيق المبدأ القاضي بأن تعقد الاتحادات مشاورات هادفة مع منظمات الشاحنين وممثلي الشاحنين أنفسهم حول المسائل ذات الاهتمام المشترك، وتوفّر الاتحادات للأطراف المهتمة المعلومات ذات الصلة بأنشطتها وتُنشر معلومات مهمة عن أنشطتها.

وُفُتِحَ باب التوقيع على الاتفاقية، وفقاً للمادة ٤٨ منها، اعتباراً من ١ تموز/يوليو ١٩٧٤ ولغاية يوم ٣٠ حزيران/يونيو ١٩٧٥. واعتباراً من ذلك التاريخ فُتِحَ باب الانضمام الى الاتفاقية، وبدأت أعداد الدول المتعاقدة تزداد من سنة لأخرى نظراً للإدراك المتنامي لأحكامها وفوائدها.

ومنذ ان أصبحت الاتفاقية نافذة المفعول في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٣، وحتى نهاية عام ١٩٩٠ إرتفع عدد الأطراف المتعاقدة الى ٧٥ طرفاً.

وفيما يخص منطقة الاسكوا، انضمت للاتفاقية ست دول من مجموع ثلاث عشرة دولة نوردها، حسب الأسبقية، على النحو التالي:

العراق: في ٢٥ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٧٨

مصر: في ٢٥ كانون الثاني/يناير ١٩٧٩

الأردن : في ١٧ آذار/مارس ١٩٨٠

لبنان: في ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٨٢

المملكة العربية السعودية: في ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٥

الكويت: في ٣١ آذار/مارس ١٩٨٦

أما بقية دول الاسكوا التي لم تقم بالتوقيع النهائي على الاتفاقية أو الموافقة عليها أو قبولها، أو التصديق عليها، أو الانضمام إليها فهي:

الإمارات العربية المتحدة

البحرين

-٢-

الجمهورية العربية السورية
عمان
فلسطين
قطر
الجمهورية اليمنية

وقد اعلنت الجمهورية العربية السورية أن المدونة ما زالت قيد الدراسة لدى الجهات المختصة، وفي الامارات العربية المتحدة، أفادت ادارة الشؤون البحرية بوزارة المواصلات بأن المدونة لم تناقش بعد بهدف إقرارها، وأنها ستناقش قريباً، عند استكمال دراستها مع بعض الاتفاقيات الدولية الأخرى.

وبهدف استكمال وتحديث البيانات عن مواقف دول المنطقة بشأن الاتفاقية، أعدت شعبة النقل والاتصالات في الاسكوا استبياناً بشأن تطبيق الاتفاقية أرسلته الى دول المنطقة كافة. إلا ان نسبة الاستجابة كانت ضئيلة مما جعلنا نختار نماذج من دول المنطقة تمثل منطقة البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط ومنطقة الخليج.

أولاً- التدابير التي اتخذتها الدول التي انضمت للمدونة

الف- مصر

إنضمت مصر للاتفاقية في ٢٥ كانون الثاني/يناير ١٩٧٩، وصدر قانون أصبحت المدونة بهوجبه جزءاً من التشريع البحري المصري. وفي عام ١٩٨٤، وبناءً على دراسة لأحكام المدونة، أنشئت الشركة المصرية لأعمال للنقل البحري (MARTRANS) كاتحاد للشاحنين كما اقترح تكوين اتحاد لملاك السفن. وبعد انضمام مصر للاتفاقية عدلت معظم الاتفاقيات الثنائية المبرمة مع مصر بناءً على المادة الثانية من الاتفاقية، إذ كانت معظم الاتفاقيات الثنائية موقعة مع دول أوروبا الشرقية والاتحاد السوفياتي (سابقاً) على أساس تقاسم الحصص مناصفة. ثم جمّدت هذه الاتفاقية تلقائياً بعد التغييرات التي حدثت مؤخراً في دول شرق أوروبا والاتحاد السوفياتي.

تقوم وزارة النقل البحري بتنفيذ المدونة فيما يخص التشريع الخاص بالمدونة، وتقوم الادارة المركزية للنقل البحري بمتابعة أجور الشحن البحري (النولون) وإجراء الدراسات عنها، وتتولى الشركة المصرية لأعمال النقل البحري، وهي شركة حكومية تمثل اتحاد أو مجلس الشاحنين (Shipper Council)، حجز الفراغات وتأجير السفن (Chartering) وإيجاد السفن الناقلة بنظام (FOB) للمشتريات الحكومية،

وتنظيم المشاركة في عمليات النقل البحري من خلال الاتفاقيات وتحديد حصص التجارة الخارجية لمصر مع اتحادات الخطوط وغيرها، وذلك بناءً على المشاورات التي يُتفق فيها على أجور الشحن البحري، وبرامج الإبحار وزيادات الاجور ... الخ، كما تتولى توزيع الحصص الوطنية على شركات الملاحة المصرية، وخاصة الشركة المصرية للملاحة البحرية.

وتمثل نسبة ما تقوم بتوزيعه شركة مارترانز (MARTRANS)، التي تختص بنقل التجارة الحكومية، نحو ٦٠ في المائة من إجمالي حجم التجارة المصرية، وتختص الشركات الأخرى بالنسبة المتبقية التي تبلغ نحو ٤٠ في المائة. وتتابع وزارة النقل البحري اجتماعات الاونكتاد الخاصة بالمدونة وتشترك في كافة أعمالها. وبهدف دعم وتقوية دور شركة مارترانز كإتحاد للشاحنين لتمثيل القطاعين العام والخاص فإنه يفضل إشراك ممثلين عن غرف التجارة والصناعة والقطاع الخاص.

ومن أهم الجهات المختصة بتنفيذ المدونة، الشركة المصرية للملاحة البحرية وهي شركة تابعة للقطاع العام، وشركات القطاع الاستثماري مثل شركة مصر للنقل البحري وغيرها من الشركات المشتركة وشركات القطاع الخاص.

وتقوم هذه الشركات واتحادات الخطوط الملاحية (Conferences) (المؤتمرات الملاحية) بالمنطقة والخطوط الأخرى بنقل حصص التجارة الخارجية لمصر، وتنقل مجتمعة نحو ٨٠ في المائة من إجمالي حجم التجارة المصرية مع شمال وغرب أوروبا والمملكة المتحدة، ونحو ٥٠ في المائة من إجمالي حجم تجارتها مع الشرق الأدنى والشرق الأقصى. ولا توجد صعوبات في انضمام الخطوط الوطنية الى الاتحادات. وبصفة عامة، أصبحت خطوط الاتحادات غير مؤثرة في المنطقة لعدة أسباب منها:

١- منافسة الخطوط غير المنتسبة لاتحادات (Non-conference) أو ما يطلق عليها (Outsiders)، وذلك لوفرة العرض وتخفيض أجور الشحن.

٢- نشاط الخطوط الوطنية، وخاصة في مجال بعض الترتيبات الثنائية.

٣- عدم اهتمام بعض اتحادات الخطوط بتوفير نوعية معينة من السفن التقليدية لبعض أنواع البضائع من التجارة المصرية.

وترى بعض الشركات أنه نظراً لعدم توفر الرقابة على ما تنقله الخطوط غير المنتسبة لاتحادات الخطوط فإن الأمر يتطلب تعديل احكام المدونة لتشمل سفن الخطوط غير المنتسبة لاتحادات الخطوط وبما يحقق المصلحة للأساطيل الوطنية في بلدان المنطقة.

أصبحت معظم تجارة الخطوط المنتظمة (Liner trade) من أوروبا تعمل بنظام الحاويات، مما استلزم اتخاذ ترتيبات خاصة ابتداءً بنظم التشغيل والإدارة والعمليات والتوثيق، وانتهاءً بنوعية السفن ذات الخلايا (Cellular) من الجيل الثالث والرابع. وقد أدت هذه الترتيبات إلى انخفاض تكلفة نقل الوحدة. ونظراً لعدم استخدام تلك النظم والوسائل الحديثة، والاستمرار في استخدام السفن التقليدية لنقل البضائع العامة بواسطة معظم الخطوط الوطنية لدول الإسكوا، فإن المشاركة في نقل حصة الـ ٤٠ في المائة التي تنص عليها المدونة يتعذر تحقيقها. وإذا أخذنا التطور السريع في استخدام نظام الحاويات في الاعتبار، فإنه لا مناص من رسم وتنفيذ سياسات الإحلال التدريجي لسفن الحاويات محل السفن التقليدية القديمة، وذلك ابتداءً بخطوط أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى.

وبهدف تنمية خدمات النقل متعدد الوسائط في مصر وتطوير الملاحة الساحلية بين دول المنطقة يمكن إقامة عدة مناطق داخلية لتجميع الحاويات (Inland container depot). وبعد توفير طريق بري جيد من بورسعيد إلى نويبع، يمكن نقل الحاويات إلى نويبع ومنها إلى موانئ العقبة وجده والموانئ الأخرى بمنطقة البحر الأحمر، بواسطة بواخر التوزيع (Feeder). وسوف يخدم ذلك حركة التجارة المصرية مع دول المنطقة (Intra-trade).

ولكي تتمكن دول المنطقة من نقل حصصها المقررة من كافة أنواع البضائع التقليدية والمحوّاة (Containerized)، وفقاً لأحكام المادة الثانية من المدونة، لا بد من تعزيز التعاون بين دول المنطقة في مجال النقل البحري وخاصة في مجال تأجير الفراغات لسفن الحاويات، والتشغيل المشترك، وتأجير السفن، والخدمات المشتركة، والملاحة الساحلية، وفي مجال اتحادات وهيئات الشاحنين وإجراء المشاورات مع اتحادات الخطوط على أسس دون اقليمية واقليمية... الخ.

باء- الأردن

انضم الأردن إلى الاتفاقية في ١٧ آذار/مارس ١٩٨٠، إلا أنه لم يُصدر أي تشريع أو قانون بصدده ذلك، كما لا توجد في البلاد هيئة أو اتحاد للشاحنين. وتتكون معظم الصادرات الأردنية من مواد سائبة لا تنطبق عليها المدونة.

يوجد في الأردن شركة وطنية واحدة، هي شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية، التي تمتلك ٣ سفن، منها سفينة مخصصة لنقل المواد السائبة (تصدير الفوسفات والبوتاسيوم). ويمتلك القطاع العام ٧٥ في المائة من أسهم الشركة في حين يمتلك القطاع الخاص ٢٥ في المائة. وتعمل الشركة على أساس تجاري ولا تتلقى إعانات من الدولة لبناء أو اقتناء السفن. والشركة ليست عضواً في أي من المؤتمرات الملاحية. وتقوم سفنها بخدمة ميناء العقبة على وجه التحديد، ولا تخدم الموانئ الأخرى بالمنطقة. وتقدر نسبة ما تنقله سفن الشركة من التجارة الخارجية للأردن بنحو ٥ في المائة فقط. هذا ويشترك الأردن في عضوية شركة الجسر العربي التي أنشئت عام ١٩٨٥ بين مصر والأردن والعراق لنقل الركاب والبضائع.

وترى الشركة أن من بين العوامل التي تعوق تطبيق المدونة عدم صدور تشريعات تنظيمية بصددها، واعتمادها الكامل على اتحادات الخطوط وعدم شمولها للخطوط الملاحية غير المنتسبة لاتحادات والتي تنقل الجزء الأكبر من تجارة الاردن، اضافة الى الاتفاقيات الثنائية وتعقيب الشحن. وتلاحظ الشركة عدم تحديد المدونة لأنواع البضائع المنقولة في التجارة المنتظمة وعدم شمولها للمواد السائبة (Bulk). أما فيما يتعلق بالمشاورات مع الاتحادات والشاحنين، فيلاحظ غياب المشاورات أو الاجتماعات الدورية وما الى ذلك. وتقتصر الشركة ان تقوم الاسكوا بإعداد دراسات تتناول المزايا والفوائد التي يمكن تحقيقها لدول الاسكوا عن طريق تبني تنفيذ المشاريع المشتركة للخطوط البحرية.

جيم - الكويت

انضمت دولة الكويت الى الاتفاقية في ٢١ آذار/مارس ١٩٨٦، الا انها لم تصدر أي تشريع أو قانون بصدد تطبيق أحكام الاتفاقية. ويمتلك القطاع الخاص في الكويت، شأنه شأن دول الخليج الاخرى، قطاعاً كبيراً في مجال التجارة الخارجية التي يتكون معظمها من الواردات الانشائية والغذائية والسيارات والعربات والكماليات، وما إلى ذلك. كما يمتلك حصصاً لا بأس بها في أسهم الاسطول الوطني الذي يتكون اساساً من شركة الملاحة العربية المتحدة (UASCO)، التي تشترك في ملكيتها دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية باستثناء عمان، ومقرها الكويت. وتحتل الشركة المكانة الاولى بين خطوط النقل البحري المنتظم في منطقة الاسكوا وتعتبر مثلاً مشرفاً للتعاون المشترك بين دول المنطقة. ويمتلك القطاع الخاص الشركات الملاحية الصغيرة، وكافة خدمات النقل البحري مثل الوكالات الملاحية الضخمة التي تمتلكها كبرى الشركات التجارية. وتقوم تلك الشركات والوكالات بدور الشاحنين في تحديد اجور الشحن التي تردهم من اتحادات الخطوط وغيرها. وباستثناء تصدير النفط الخام والمنتجات البترولية، فإن الكويت تصدر الأسمدة الكيماوية المكبسة والسائبة (Bagged and bulk) عن طريق تأجير السفن، بالإضافة الى تصدير خردة الحديد وغيرها من بضائع الترانزيت، وتعقيب الشحن.

كذلك يوجد بالكويت اتحاد لوكلاء البواخر، يضم معظم الوكالات البحرية في الكويت ويقوم، ضمن أمور اخرى، بمتابعة اجور الشحن مع خطوط الاتحادات دون ان يؤثر تأثيراً ملموساً عليها.

وتجري خطوط الاتحادات مشاوراتها أو، بتعبير أدق، اتصالاتها مع عدة جهات او مصالح تمثل الشاحنين فيما يتعلق بأجور الشحن والزيادات وما الى ذلك، مما يجعلها في موقف قوي تجاه الشاحنين فرادى.

الا أنه من الأفضل تكوين اتحاد أو هيئة للشاحنين الخليجين تمثل منطقة الخليج بما فيها ايران، على ان يتبع ذلك إنشاء مركز لدراسة ومتابعة أجور الشحن البحري لمنطقة الخليج.

- ٦ -

وهناك تشابه تام بين السياسات البحرية المتبعة في الكويت والسياسات البحرية المتبعة في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية الأخرى، من حيث ملكية الأساطيل، والسياسات الحكومية تجاه تنميتها، وحرية التجارة ومحدودية السيطرة الحكومية، وقوة القطاع الخاص وسيطرته على أنشطة الشاحنين والوكالات البحرية وشركات الشحن، وامتلاك حصص في الأساطيل الوطنية. ومن المؤكد أن هذا التشابه يساعد كثيرا على تبني سياسة بحرية موحدة ومرتبطة باتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية.

ثانيا- العوامل التي تؤثر على تطبيق المدونة في دول الاسكوا

تتميز معظم دول منطقة الاسكوا إما بانتهاج سياسة التجارة الحرة بصفة عامة أو بالسعي نحو انتهاجها. وبغض النظر عن موافقتها على الاتفاقية أو انضمامها إليها فإن معظم معاملاتها مع شركائها التجاريين في مجال النقل البحري تتم وفق مفاهيم ومبادئ المدونة، ولا تواجه أساطيلها الوطنية أية صعوبات في الانضمام لاتحادات الخطوط باستثناء بعض الدول التي تمتلك أساطيل صغيرة مثل الأردن واليمن، وذلك لأسباب راجعة إليها كعدم قدرة قيام أساطيلها بنقل حصصها المقررة بموجب المدونة. وتسعى شركة الملاحة الوطنية الأردنية إلى تعويض ذلك النقص باستئجار الفراغات وغير ذلك من الترتيبات لزيادة حصتها مما تنقله من التجارة الوطنية.

إلا أن هناك عوامل تؤثر بوجه أو بآخر على تطبيقها للمدونة منها ما يلي:

ألف- السياسات الحكومية

١- مازال القطاع العام مسيطرا على ملكية السفن الوطنية في دول الاسكوا بصفة عامة، ومازال القطاع الخاص مبتعدا عن الاستثمار في هذا المجال، باستثناء الاستثمار في أسهم الشركات المختلطة (عام/استثماري/خاص) والشركات الصغيرة التي تملك في الغالب سفنا تقليدية صغيرة وقديمة نسبيا، خصوصا وأن نسب الدعم الحكومي متفاوتة سواء في مراحل البناء أو التملك أو منح القروض أو تقديم تسهيلات الموانئ وما إلى ذلك. كما يتفاوت اهتمام الحكومات بمسائل تنمية الاستثمار في هذا المجال وبالمسائل المتعلقة بالتشغيل من حجز البضائع وألويات تقسيم حصص نقل التجارة الخارجية بين القطاعين العام والخاص وغيرها من الأمور التي تتناولها المدونة. وكمثال على ذلك، الدعم الذي تلقتة شركة الملاحة العربية المتحدة، التي تمتلكها دول الخليج العربية باستثناء عمان، والتي تعتبر الناقل الوطني لتلك الدول، وذلك لتغطية خسارات التشغيل. إلا أن الأمر يتطلب زيادة الدعم في مجال نقل الحاصل المقررة لدولها خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع الحكومية، لاسيما وأن الشركة تعمل في ظل منافسة شديدة بينها وبين خطوط وتجمعات عديدة، مع العلم أن تشريعات دولها لا تحميها من تلك المنافسة.

-٧-

٢- لا توجد سياسة واضحة لتنمية الاساطيل الوطنية أو لنقل التجارة الخارجية عن طريق البحر، أو للنقل البحري بصورة عامة.

٣- هناك قصور في تحديد ومعرفة الجهة المختصة بتطبيق ومتابعة تنفيذ أحكام المدونة على المستوى القطري بالنسبة للدول التي انضمت للاتفاقية.

٤- تتسم الاساطيل الوطنية بأنها غير كافية، كما هي الحال في الاردن والجمهورية اليمنية على سبيل المثال، فالخطوط الوطنية الاردنية لا تنقل أكثر من ٥ في المائة من تجارة الاردن الخارجية، مما يعطي انطباعاً عاماً لدى الجهات المختصة في البلدين بعدم وجود فوائد ملموسة من جراء تطبيق المدونة، أو بأن تطبيقها لن يكون له تأثير ايجابي ملموس على الناقلين الوطنيين.

٥- لا تتوفر نوعيات مناسبة من السفن (كسفن الحاويات النمطية ذات الخلايا Cellular) بأحجامها المختلفة في بعض الخطوط المنتظمة وبالتالي لا تتمكن اساطيل دول المنطقة من نقل حصصها من تلك التجارة.

٦- توجد اتفاقيات ثنائية بين بعض دول المنطقة ودول شرق أوروبا والاتحاد السوفياتي (سابقاً) تنص على تقاسم حصص النقل مناصفة، وقد أصبحت هذه الاتفاقيات مجمدة في الوقت الراهن، بالإضافة الى بعض حالات التفضيل الحكومي والحجز لنقل البضائع الحكومية في بعض من دول المنطقة.

٧- تلاحظ قلة الدول التي انضمت للاتفاقية ورغبة الدول التي لم تنضم بعد في تفادي الخلافات التي يمكن ان تحدث مع الشركاء التجاريين فيما يخص نطاق التطبيق.

باء- الخطوط غير المنتسبة للاتحادات (Non-conference or outsiders)

١- وجود انطباع عام لدى الشركات الملاحية الوطنية باضمحلال دور اتحادات الخطوط بالمنطقة، مما يؤثر سلباً على دور المدونة.

٢- الظهور القوي لاتحادات الخطوط غير المنتسبة للاتحادات وتنظيماتها من خلال انتظام برامج الإبحار، ووفرة عدد السفن بالإضافة الى تخفيضات اجور الشحن، وتأثير ذلك على الشاحنين، بل واعتماد الكثيرين على خدمات تلك الخطوط.

٣- منافسة الخطوط غير المنتسبة للاتحادات تؤدي في كثير من الاحيان الى استقرار اجور الشحن وإعطاء الشاحنين فرص الاختيار.

-٨-

جيم- عمليات تعقيب الشحن والخدمات عبر العالم (Round-the-world services)

أثرت عمليات تعقيب الشحن (Trans-shipment) والخدمات عبر العالم بصورة سلبية على حصص الخطوط الوطنية بالمنطقة، وأدت الى زيادة إرباكها. وقد ازدهرت عمليات تعقيب الشحن منذ الحرب العراقية/اليرانية حيث عزف كثير من الخطوط الملاحية عن ارسال سفنها الى موانئ الخليج تفادياً للمخاطرة وارتفاع التأمين وما الى ذلك، مما حدا بمعظم الخطوط الكبيرة الى التحول الى الموانئ الكبيرة في منطقة الخليج التي تقع على خطوط الملاحة الدولية كموانئ دبي (راشد وجبل علي) والشارقة (الفجيرة وخورفكان) واستخدامها كموانئ لتعقيب الشحن.

وتؤكد المبادئ التوجيهية، التي اعتمدها المؤتمر الاستعراضي في دورته المستأنفة، على أمور منها أن يكون للخطوط الوطنية للنقل البحري، التابعة لبلدان المنشأ وبلدان الوجهة النهائية لبضائع الاتحادات، بما في ذلك البلدان غير الساحلية، الحق في نيل نصيبها المشروع، وفقاً لأحكام المادة ٢، من البضائع التي تنقلها اتحادات الخطوط البحرية، وخطوط النقل البحري المنتظمة التي تقوم بعمليات النقل بين موانئ تنولى تعقيب شحن هذه البضائع.

وبالتالي فقد اعترفت المدونة بحقوق الخطوط البحرية الوطنية لبلدان المنشأ وبلدان الوجهة النهائية للبضائع، في نقل حصة مناسبة في خطوط تعقيب الشحن. وقد يعود ذلك بالفائدة على أساطيل دول الخليج العربية والعراق التي سيكون لها حق المشاركة في نقل البضائع التي تصلها عن طريق موانئ تقوم بتعقيب الشحن.

دال- الشاحنون أو الممثلون عنهم (Shippers councils)

١- عدم وجود منظمات أو هيئات تمثل الشاحنين بالمعنى المفهوم على مستوى الدول، وتقوم بعقد المشاورات المثمرة مع اتحادات الخطوط وغيرها، بخصوص اجور الشحن وزيادات الاجور على اساس علمية، وملاءمة برامج الإبحار، وعدم وجود اشراف حكومي على نشاط خطوط الاتحادات أو الخطوط غير المنتسبة لاتحادات.

٢- الاتحادات أو الهيئات الموجودة في بعض دول المنطقة تمثل القطاع العام دون مشاركة من القطاع الخاص، ومن ثم ليس هناك هيئات تمثل القطاع الخاص أو تتشاور بالنيابة عنه مع الاتحادات وغيرها.

٣- عدم فعالية معظم المشاورات، إذ لا تتوفر للشاحنين البيانات الكافية التي تتيح لهم إجراء مشاورات متكافئة وعلى قدم المساواة، وغالبا ما تفرض الاتحادات أجوراً مضافة اليها نسب مئوية

لأغراض المشاورات، وعند التوصل لحل وسط تحصل الاتحادات على الاجور التي استهدفت فرضها أصلاً، ويحصل الشاحنون او ممثلوهم على تخفيض وهمي أو هامشي يتعذر عليهم تحقيق ما هو أفضل منه.

٤- عدم وجود هيئات أو اتحادات دون اقليمية أو إقليمية بمنطقة الاسكوا، لإجراء المشاورات الجماعية بالنيابة عن دول المنطقة، بشأن أجور الشحن والزيادات ونوعية وتواتر الخدمات، مع الخطوط الملاحية واتحادات الخطوط المنتظمة، التي تقدم خدمات نقل اقليمية أو دون اقليمية.

ثالثاً- نتائج وقرارات المؤتمر الاستعراضي للمدونة

(٢١ أيار/مايو - ٧ حزيران/يونيو ١٩٩١)

تضمن القرار، الذي اتخذه المؤتمر الاستعراضي في دورته المستأنفة، عدداً من المبادئ التوجيهية التي تتصل بأعمال وتطبيق الاتفاقية، وعدداً من فقرات المنطوق التي يؤثر بعضها على تطبيق الاتفاقية وبرنامج العمل المستقبلي لمنظمة الاونكتاد، وذلك بعد الاتفاق على عدم اجراء تعديلات تمس جوهر الاتفاقية.

وتتكون المبادئ التوجيهية التي اعتمدها المؤتمر الاستعراضي من ستة مبادئ، ثلاثة منها تتصل بالتغيرات التكنولوجية والهيكلية في النقل البحري النظامي، وتتصل الثلاثة الاخرى بطرائق تطبيق المدونة، وكان اهمها، حسب ترتيبها في المبادئ التوجيهية، ما يلي:

«٢- (ف) ينبغي عدم النظر الى الاتفاقية على أنها تمنع أي خط للنقل البحري يقوم بتأجير خانات/حيّز للحاويات من أن يصبح عضواً في اتحاد لخطوط بحرية، وذلك عملاً بأحكام الفقرة ٢ من المادة ١ من الاتفاقية. وينبغي عدم النظر الى الفقرة ٢ من المادة ١ والفقرة ١١ من المادة ٢ من الاتفاقية لأنهما تستبعدان ترتيبات تأجير الخانات للحاويات أو تقاسم حيّز الحاويات؛

(ب) تنطبق أحكام المادة ٢ من الاتفاقية على الجزء البحري الدولي من خدمات النقل المتعدد الوسائط؛

(ج) تنطبق احكام المادة ٢ من الاتفاقية على نقل البضائع مع تعقيب الشحن، بما في ذلك نقل البضائع من البلدان غير الساحلية واليهما؛

(د) يجوز للحكومات ان تسعى الى عقد مشاورات مع بعضها البعض بشأن قضايا تهمها تنشأ عن تنفيذ الاتفاقية؛

(هـ) يجوز لمجموعة من الشاحنين الوطنيين أو لمنظمات الشاحنين من أكثر من بلد واحد المشاركة في المشاورات، بمقتضى المادة ١١ من الاتفاقية، نيابة عن اصحاب المصالح من الشاحنين الوطنيين؛

(و) للدول الأطراف المتعاقدة أن تتخذ ما يلزم من تدابير لضمان تنفيذ الاتفاقية، ويجوز أن تشمل هذه التدابير عقد مشاورات يشترك فيها ذوو الاهتمام من بين السلطات المختصة، واتحادات الخطوط البحرية، وخطوط النقل البحري، والشاحنين ومنظمات الشاحنين.

٣- تدعى جميع الأطراف المتعاقدة الى تكثيف جهودها من أجل تنفيذ الاتفاقية تنفيذًا فعالًا واضعة في اعتبارها غايات الاتفاقية ومبادئها.

٤- يطلب الى اتحادات الخطوط البحرية والشاحنين ومنظمات الشاحنين والدول الأطراف المتعاقدة أو سلطاتها المختصة عند طرفي عملية النقل التي تنطبق عليها الاتفاقية، ان تجري مشاورات، حسب الاقتضاء، من أجل ايجاد حلول تقبلها الأطراف للمشاكل المتعلقة بإعمال الاتفاقية وتنفيذها.

٥- تدعى جميع الدول الأطراف المتعاقدة التي لم تتخذ بعد التدابير التشريعية اللازمة لتنفيذ الاتفاقية الى اتخاذ تلك التدابير وأي تدابير أخرى قد تلزم لهذا الغرض، واضعة في اعتبارها غايات الاتفاقية ومبادئها والمبادئ التوجيهية المذكورة أعلاه.

٦- ينبغي اجراء مناقشات مستمرة فيما بين الأطراف التجارية المختصة المعنية ومع حكومات الدول الأطراف المتعاقدة، عند الاقتضاء، على المستوى الثنائي ودون الاقليمي والاقليمي أو على أكثر من مستوى واحد من هذه المستويات، بهدف ايجاد حلول مرضية لآثار التغييرات التكنولوجية والهيكلية المستمرة المتصلة بالاتفاقية والتي تمس مصالح البلدان النامية».

تؤكد الفقرة ٢(أ) على حق الخطوط الوطنية التي لا تمتلك أو تؤجر سفناً في الاشتراك في عضوية الاتحادات على أساس تأجير خانات/حيز للحاويات، ويمكن للدول التي تمتلك اساطيل صغيرة الحجم كالجمهورية اليمنية والاردن الدخول في اتحادات الخطوط بوصفها الخطوط الوطنية على أساس تأجير الخانات أو الحيز، كما يمكن لمعظم دول الاسكوا، التي لا يؤهلها حجم تجارتها المنقولة على الخطوط النظامية، لاقتناء وتشغيل السفن الكبيرة للحاويات، المشاركة والدخول في اتحادات الخطوط بوصفها مؤجر خانات أو حيز للحاويات، أو مشاركة دولتين أو أكثر في اقتناء سفن الحاويات بهدف التمكّن من نقل ٤٠ في المائة من تجارتها الخارجية. وبخصوص مدى انطباق المدونة على النقل المتعدد الوسائط، فقد أكدت الفقرة ٢(ب) على انطباق احكام المدونة على الجزء البحري الدولي من خدمات النقل المتعدد الوسائط. كما أوضحت الفقرة ٢(ج) حقوق دول المنشأ ودول الوجهة النهائية، بما فيها الدول غير الساحلية، في المشاركة عند نقل البضائع مع تعقيب الشحن.

تتصل الفقرات ٢(د) و ٢(هـ) و ٢(و) بطرائق التطبيق. وتُقرُّ الفقرة ٢(د) بما هو حاصل فعلا، وهو الحاجة الى اجراء مشاورات بين الدول بشأن المواضيع ذات الصلة، الناتجة عن تطبيق الاتفاقية. كما تُقرُّ الفقرة ٢(هـ) بالممارسات التي تتبّع في الكثير من خطوط التجارة النظامية وتؤكد عليها، وهي اشتراك مجموعة من الشاحنين الوطنيين في المشاورات مع اتحادات الخطوط على أسس دون إقليمية و/أو اقليمية. ويمكن هنا قيام هيئات للشاحنين، تمثل مناطق الخليج والبحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط، التي تتعامل مع اتحادات خطوط معينة تخدم تلك المناطق، تتولى إجراء المشاورات على أسس دون إقليمية و/أو اقليمية تؤدي الى تقوية مواقفها تجاه اتحادات الخطوط.

كما تمنح الفقرة ٢(و) دورا أكبر لتدخل الحكومات في تطبيق المدونة، ويعتبر ذلك كسبا للدول النامية بصفة عامة.

تدعو الفقرة ٤ لإجراء المشاورات بين اتحادات الخطوط البحرية والشاحنين ومنظماتهم والدول الاطراف المتعاقدة عند طرفي عملية النقل، للاتفاق على المسائل المتصلة بالمدونة وايجاد حلول للمشاكل التي تعترض أعمال وتنفيذ المدونة. ويمكن لبعض دول الاسكوا التي لها اتفاقيات ثنائية القيام بذلك الاجراء تنفيذا لاحكام الاتفاقية.

تحت الفقرة ٦ الدول والاطراف التجارية المختصة المعنية، بما فيها اتحادات الخطوط والخطوط غير المنتسبة لاتحادات وهيئات الشاحنين وشركات النقل العامة غير المشغلة للسفن (NVOCCS)، على مناقشة آثار التغييرات التكنولوجية والهيكلية المتواصلة مما له صلة بالاتفاقية، ويمس مصالح البلدان النامية على أساس ثنائي و/أو دون إقليمي و/أو إقليمي بقصد ايجاد حلول مرضية.

رابعا- التوصيات التي يجب أن تركز عليها سياسة ملاحية مشتركة

قائمة على المدونة في دول الاسكوا

أدى التوسع في استخدام الحاويات في عمليات النقل البحري الى حدوث عدة تطورات منها تزايد حجم وعدد سفن الحاويات وانحسار دور السفن التقليدية. ويتمثل أحدث التطورات في ظهور خدمات النقل حول العالم، التي تشمل على استخدام سفن حاويات ضخمة. ومع هذه التغييرات التكنولوجية، أخذت الهياكل التنظيمية لعمليات الخطوط النظامية، فضلا عن هياكل خطوط الملاحة النظامية، تخضع لتغييرات داخل اتحادات الخطوط البحرية وخارجها على السواء. وتجري الاستعاضة عن الخطوط البحرية التقليدية بكونسورتيومات من الخطوط البحرية تتبادل عمليات تأجير الخلايا فيما بينها. وتجري الاستعاضة عن خطوط الملاحة النظامية القديمة لاتحادات الخطوط التقليدية بشبكات جديدة لخدمات المواصلات الرئيسية والفرعية، وخدمات النقل حول العالم ونظم النقل المتعدد الوسائط.

-١٢-

وأصبحت الكونسورتيومات واتحادات الخطوط الضخمة (Super-conferences) والتجمعات الهائلة للخطوط غير المنتسبة لاتحادات، المدعومة باستثمارات ضخمة، تسيطر تدريجيا على سوق النقل البحري. وتتمثل أهم التدابير المتبعة لتقوية تلك الانظمة المسيطرة على انشطة النقل البحري في سياسات حمائية، كمنح الإعانات المباشرة أو غير المباشرة لمالكي السفن الوطنيين، وهو أسلوب عمل تتبعه في المقام الاول البلدان المتقدمة، الامر الذي يشكل عقبة دائمة ومستمرة في امكانية صعود الاساطيل الوطنية بالدول النامية، أمام شتى انواع المنافسة في مجالات تشمل أعدادا ونوعيات السفن المعروضة وملاءمة برامج الإبحار للشاحنين واجور الشحن ... وما الى ذلك.

وفضلا عن تلك التغيرات فقد برزت في الآونة الاخيرة موجة من السياسات الاقتصادية الليبرالية وخاصة في دول شرق اوربا وآسيا وامريكا اللاتينية، وربما أخيرا في جمهورية روسيا الاتحادية والجمهوريات الأخرى بعد تفكك الاتحاد السوفياتي. أما في الدول النامية، فقد تمثلت معظم تلك السياسات في تخفيض الاستيراد وتراجع القطاع الحكومي عن التشغيل المباشر لكثير من المؤسسات الاقتصادية، ورفع القيود عن القطاع الخاص وتخفيفها في بعض الحالات، وتشجيع استثمارات القطاع الخاص، والتصدير، ومنح دور رئيس للقطاع الخاص في التنمية الاقتصادية.

وأثرت تلك السياسات الليبرالية على النقل البحري والموانئ نتيجة دعم الحكومات للشاحنين للحصول على افضل اجور لشحن الصادرات والواردات، وسحب أو تخفيض حجم الدعم للخطوط الوطنية التي تفرض اجور شحن عالية تؤثر على منافسة صادرات تلك الدول، اضافة الى تدني كفاءة التشغيل لديها حيث أصبح العديد من تلك الخطوط الوطنية عبئا على خزينة الدولة بدلا من أن تكون مصدر إيرادات لها.

وبناء على تلك التغيرات الليبرالية فإنه ليس من المصلحة القومية أن تكف الحكومات تماما عن التدخل في سياسات النقل البحري ولكن المصلحة القومية تقتضي التطبيق الفعلي لاتفاقية مدونة قواعد السلوك، ودعمها بالتشريعات الأخرى المناسبة.

الف- تطوير الاساطيل الوطنية

اعتمادا على الوضع الاقتصادي في كل من دول الاسكوا، وحجم ونوعية تجارتها الخارجية، ومواقع موانئها بالنسبة للمسارات البحرية العالمية للنقل البحري، فإنه يمكن تحديد مدى أهمية تنمية أساطيلها البحرية، ضمن أنشطة القطاع الخاص. وذلك للصعوبات التي واجهتها الاساطيل الحكومية في المنطقة. ويتطلب الأمر قيام الحكومات بتقديم دعم محدود، وخاصة لشركات القطاع الخاص أو الشركات المشتركة، وذلك بتوفير تسهيلات تمكن هذه الشركات من القيام بنقل نصيب أوفر من تجارة النقل البحري الحكومية. كما يتطلب الأمر قيام الحكومات باصدار التشريعات اللازمة، كالمعمول بها في السوق

الاوربية المشتركة (EEC) والولايات المتحدة الامريكية، لضمان عدم تعرض الخطوط الوطنية للأضرار الناتجة عن الممارسات غير العادلة في أجور الشحن بواسطة الخطوط الأخرى المنافسة. ويتطلب الأمر كذلك منح حرية التشغيل للخطوط الوطنية في مجالات تأجير السفن واختيار الطواقم اللازمة وتخفيف القيود بشأن اختيار بلد التسجيل في الخارج، إذا كان ذلك يساعد على تمويل سفنها أو تأجير سفن أخرى، وأن تُمنح هذه الخطوط حرية تأمين سفنها في الأسواق العالمية المناسبة، وفتح الحسابات بالعملات الصعبة في البنوك الأجنبية لغرضها الخاصة ومعاملاتها التجارية، كما يتطلب ذلك من الحكومات الاستمرار في تدريب الطواقم وتأهيلها.

إن إنشاء الكونسورتiums وشركات الاستثمار المشتركة على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي ومع الشركاء التجاريين يعزز الأنشطة الخارجية للخطوط الوطنية ويسارع في تنميتها وتطويرها، كما أن قيام دول المنطقة بعقد اتفاقيات على المستوى الإقليمي بقصد جعل حركة الملاحة الساحلية (Cabotage)، بين الموانئ الإقليمية ودون الإقليمية، حكرًا على الاساطيل الوطنية، سيساعد على تنويع خدماتها وتنميتها.

ولا زالت معظم اساطيل دول المنطقة تعمل بنظام (من الرصيف الى الرصيف) أو ما يسمى (من الميناء الى الميناء Port-to-port services) وحتى تتمكن الاساطيل الوطنية من منافسة الخطوط الأجنبية والقيام بإرضاء رغبات الشاحنين، فإن الأمر يتطلب مواصلة تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط وتقديم خدمات (من الباب الى الباب Door-to-door services) على بواليص الشحن للنقل المتعدد الوسائط، وتقع على حكومات دول المنطقة مسؤولية تشجيع ذلك النظام بتعديل الانظمة الجمركية والاجراءات والمستندات المصرفية، وعن طريق اصدار التشريعات اللازمة لدعم تلك الاجراءات والمستندات الورقية. ومما يشجع على امكانية نجاح ذلك النظام في دول الاسكوا توفر الطرق البرية الحديثة والمطارات الجوية والموانئ البحرية ذات الطاقات العالية.

ويتطلب نظام النقل المتعدد الوسائط اقامة محطات (جافة) داخلية للحاويات (Inland container depots) مزودة بالخدمات الجمركية وشركات النقل غير المشغلة للسفن (NVOCCS) وبالأخص في الدول ذات العمق الكبير مثل المملكة العربية السعودية ومصر، كما يمكن للدول ذات التجارة الخارجية المحدودة، والتي ترى عدم جدوى انشاء الاساطيل البحرية أو زيادة حجمها، مثل الجمهورية اليمنية وعمان والاردن، استخدام شركات النقل غير المشغلة للسفن التي تقدم خدمات ملاحية وخدمات النقل المتعدد الوسائط، وبمستويات ترضي احتياجات الشاحنين ووكالاتهم على مختلف أنواعها.

باء- حماية وتطوير مصالح الشاحنين

وفقاً لأحكام المادة ١١ من المدونة يحق لمنظمات الشاحنين وممثلي الشاحنين والشاحنين، حيثما أمكن عملياً، إجراء مشاورات مع الاتحادات حول المسائل ذات النفع العام.

-١٤-

ويغلب في دول منطقة الاسكوا وجود هيئات تمثل مجموعات سلعية معينة ووكلاء شحن بالاضافة الى شاحنين منفردين وشركات حكومية لأعمال الشحن. ونظرا للتشتت في أنشطة الشاحنين ووكلائهم وتأثير ذلك على المشاورات المثمرة والجادة مع الاتحادات، فإن الأمر يتطلب قيام الحكومات بوضع المعايير وتسمية الجهة المختصة في تشريعها الوطني، واصدار قرار بتسمية منظمات الشاحنين أو وكلائهم من القطاعين العام والخاص الذين يحق لهم التشاور مع الاتحادات، والمساهمة في تغطية نفقات تلك المنظمات حتى تؤدي أعمالها نيابة عن صغار الشاحنين.

وتجدر الاشارة الى أهمية قيام دول الاسكوا بانشاء وتشجيع قيام مجالس للشاحنين دون إقليمية و/أو إقليمية تتولى، في جملة أمور، إجراء المشاورات مع الاتحادات على اساس دون إقليمي و/أو إقليمي. ويمكن ان ينص التشريع الوطني صراحة على ان تشترك اللجان دون الاقليمية و/أو الاقليمية التي تمثل عددا من الحكومات، في المشاورات مع الاتحادات على اساس اقليمي.

جيم- التدابير التشريعية

يقع على عاتق الحكومات المتعاقدة بمنطقة الاسكوا اتخاذ التدابير اللازمة التي تتيح للاطراف المعنية التصرف في حدود اطار المدونة. وسوف تشمل هذه التدابير اصدار تشريعات أو تعديل التشريعات القائمة ليكون للمدونة الأثر القانوني على المستوى الوطني، وضمان تزويد الأجهزة التنفيذية والقضائية بالسلطات اللازمة لتنفيذ المدونة. وسوف يتطلب الأمر إلغاء التشريعات القائمة التي تتعارض مع المدونة أو تعديلها أو تقرير اولوية المدونة على التشريعات القائمة، أو الأخذ بالمبادئ العامة لأحكام المدونة. ويوصى بأن تنطبق التشريعات ليس فقط على اتحادات الخطوط بل كذلك على الخطوط غير المنتسبة لاتحادات.

وتجدر الاشارة الى توفر نسخة من التشريعات البحرية الوطنية التي سنتها كل من المملكة المتحدة ونيجيريا وكينيا بخصوص أحكام المدونة كأمثلة يمكن الرجوع اليها وهي محفوظة لدى شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا.

وفيما يتعلق بالاعتراف بالخط الوطني فمن المرغوب فيه النص بوضوح في التشريع الوطني أو اللوائح الوطنية على المعيار الذي ينبغي ان تستوفيه الخطوط البحرية الوطنية التي تنشأ الاعتراف بها. ويمكن ان يكون الاعتراف بالخط البحري الوطني اعترافا لجميع اتحادات الخطوط البحرية التي تخدم عمليات النقل التي يقوم بها طرف متعاقد والتي تنطبق عليها المدونة، أو يكون اعترافا محددًا جغرافيا لاتحاد واحد أو أكثر.

كذلك فيما يتعلق الامر بوكلاء الشحن فربما تكون هناك حاجة الى أن يتضمن التشريع الوطني نصاً يتعلق بالمعايير التي تؤخذ في الاعتبار عند الاعتراف بهم، وحقهم في ان يصبحوا اعضاء في منظمات الشاحنين، وان يكون من حق رابطات وكلاء الشحن المشاركة في المشاورات مع اتحادات الخطوط. ويفضل ان ينص التشريع الوطني كذلك على الصلاحية القانونية لمنظمات الشاحنين وعلى السلطة المختصة التي تتناول موضوع الموفقين (Conciliators).

دال- التعاون المشترك

أثبتت بعض المشاريع المشتركة في مجال النقل البحري بدول الاسكوا جدواها الاقتصادية رغم الصعوبات التي واجهتها وتواجهها بسبب عدم وضوح السياسات البحرية في معظم دول المنطقة، ومن أمثلة المشاريع المشتركة شركة الملاحة العربية المتحدة (UASCO) وشركة «PAN ARAB» وشركة الجسر العربي ... الخ. ويتطلب الأمر زيادة مشاريع الاستثمار المشتركة (Joint Ventures) وخاصة في مجال القطاع الخاص، وتكوين الكونسورتيومات والكارتيلات بين اساطيل دول المنطقة، ونظرا للتكلفة العالية لسفن الحاويات وأهمية ضمان حد أدنى من تشغيلها، فانه يمكن المشاركة في اقتنائها والتشغيل المشترك لها، والمشاركة في تأجير الفراغات بالنسبة للحاويات، خاصة وان معظم التجارة المنتظمة مع أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى يتم نقلها بواسطة الحاويات، مما لا يتيح لمعظم دول المنطقة نقل حصصها (٤٠ في المائة) بموجب احكام المدونة. كذلك يمكن التعاون بين شركات المنطقة في مجالات تأجير السفن والحجز للشحنات، وتوفير الحيز اللازم لشحنات تجميعية وخدمات الموانئ، والتطعيم والتمويل والتدريب وغيره.

يعتبر حجم التبادل التجاري بين دول المنطقة ضعيفا مقارنة بما هو عليه مع المناطق الاخرى. وتعتبر مشاكل النقل من أهم العوامل التي تعوق تلك الحركة. ونظرا لرخص النقل البحري عن سائر انماط النقل الاخرى، يوصى بإعداد اتفاقية تنظم الملاحة الساحلية (Cabotage area) في سواحل منطقة الاسكوا تراعى فيها خدمات وتسهيلات الموانئ.

وتعتبر منطقة الاسكوا من أكثر المناطق حيوية في مجال النقل البحري بالنسبة لتصدير المواد السائلة كالنفط الخام والمنتجات النفطية وبالنسبة للمواد السائبة الصلبة من الاسمدة الكيماوية والبوتاسيوم والكبريت وغيرها من المواد، واستيراد البضائع العامة والحاويات بكافة انواعها واشكالها. وعلاوة على ذلك، فان التاريخ البحري لدول المنطقة يحتم عليها زيادة المشاركة الفعالة من خلال مساهمة الخبراء والمختصين من دول المنطقة في المحافل الدولية التي تختص بمناقشة ورسم السياسات والاتفاقيات البحرية الدولية، التي تؤثر بدورها على دول المنطقة، مثل منظمة الاونكتاد (UNCTAD)

والايمو (IMO) وغيرها، ويلاحظ الدور الفعال والمؤثر الذي تقوم به دول افريقيا الغربية والوسطى ودول امريكا اللاتينية والدول الاسيوية في الشرق الاقصى، في مناقشة وصياغة ورسم السياسات والاتفاقيات والتشريعات التي تخص النقل البحري العالمي.

نخلص في هذا التقرير الى التأكيد على أن اتفاقية الامم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك تشكل صكا قانونيا دوليا مرنا مقبولا على نطاق واسع، خاصة بعد اعتماد المبادئ التوجيهية للمؤتمر الاستعراضي الأخير. وبذلك تُوصى دول الاسكوا، التي لم تصبح بعد اطرافا متعاقدة في الاتفاقية، بأن تنظر في التصديق على الاتفاقية أو في الانضمام اليها.

كما تُوصى دول الاسكوا الأخذ بالتوصيات والمقترحات والسياسات الواردة في هذا التقرير، وبالأخص ما هو وارد في الفصل الرابع الأخير منه، مجتمعة كانت أم منفردة، أو على مستوى دون اقليمي، كدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية والدول المطلة على البحر الاحمر ... الخ، و/أو على مستوى مناطق عمل اتحادات الخطوط لكل مجموعة من الدول، و/أو على المستوى الاقليمي عموماً.

وبهدف بلورة سياسة بحرية مشتركة مرتبطة بالمدونة لدول المنطقة ومبنية على هذا التقرير، فإنه يوصى بعقد ندوة، على مستوى حكومي رفيع، وبمشاركة مسؤولين من الشركات الملاحية الوطنية وخبراء آخرين وبمشاركة شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا وقسم النقل البحري بالاونكتاد، تحت عنوان: «نحو سياسة بحرية مشتركة قائمة على المدونة في دول منطقة غربي آسيا».