

## تحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

لا شك أن قطاع النقل البحري يمثل أهمية اقتصادية وإستراتيجية لجميع الدول لما يحققه هذا القطاع من عائد من العملات الأجنبية للدول – بالإضافة إلى الأهمية الإستراتيجية لهذا القطاع والتي تتحقق من خلالها تأمين نقل التجارة المتبادلة بين دول العالم المختلفة.

ومن هذا المنطلق نجد أن قطاع النقل البحري يعتبر من النشاطات المحررة بطبيعتها والتي يتوافر فيها عنصر المنافسة في مجال نشاطات هذا القطاع وذلك للأسباب التالية:-

وإن أي فرد من أي دولة في العالم أو أي منشأة تجارية تستطيع أن تقوم بشراء أي سفينة ترغب في شرائها وأن ترفع العلم الذي يترأى لها عليها سواء كانت أعلام دولهم أو أعلام دول التسجيل، وهذا ينطبق أيضاً على عملية تأجير السفن، حيث يستطيع أي فرد استئجار أية سفينة لمدة محددة أو حجز فراغات عليها دون أن يحد من حريته أحد.

كما أن الناقل البحري سواء كان مالكاً أو مستأجراً لا يتحكم في كميات البضائع التي تشحن على سفينته وإنما يخضع ذلك لعقد النقل البحري سواء كان FCB أو CIF أو C&F وفي النظام الأول تكون مسئولية تدبير وسيلة النقل البحري على المستورد، أما في الثانية تكون مسئولية ذلك على المصدر، وفي جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة والتوقيت المطلوب لشحن البضائع. وبذلك يتضح أنه حتى في مجال حجز الفراغات على السفن، فإن هذه الخدمة محررة وتخضع لعقد النقل البحري بين الأطراف المصدرة والمستوردة التي لا تخضع لأية قيود على أي منها.

وأما فيما يتعلق بالخدمات التي تؤدي للسفينة أو البضاعة بالموانئ (شحن وتفريغ – وكالة ملاحية – تخزين ، قطر وإرشاد) فإننا نرى أن المسطح المائي والمسطح الأرضي للموانئ يخضع لإشراف الدولة التي بها الميناء تحقيقاً لسيادتها

على هذا المسطح بما يجعله يخضع للإشراف الكامل لها وبما يؤدي لأن تكون مزاوله هذه الخدمات لأبناء دولها.

و في ضوء المحددات السابقة المتقدمة نرى أن قطاع النقل البحري هو قطاع محرر بطبيعته وليس عليه أي قيود في مجال المنافسة أو دخول هذه النشاطات في دول أخرى.

إلا أنه وعلى الرغم مما تقدم فقد كان هناك إصرار من دول المجموعة الأوروبية لدخول هذا النشاط تحت مظلة اتفاقية الجاتس، وحتى الآن لم يتم الاتفاق بين مجموعة الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بشكل كامل على ماهية الالتزامات التي يمكن أن تتضمنها جداول هذا النشاط .

و عملية تحرير تجارة الخدمات ومن ضمنها خدمات النقل البحري يمكن أن يتمخض عنها آثار سلبية على قطاعات نشاطات النقل البحري ولكن بشكل متفاوت، إلا أنه وفي الجانب الآخر سوف لها آثار إيجابية على المدى الطويل ، وهذا يعتمد على قدرة أنشطة النقل المختلفة في التكيف مع الأوضاع الجديدة وقدرتها على فهم ودراسة الاتفاقية دراسة متأنية وواعية بحيث يمكن لكل دولة تعظيم إيجابيات الاتفاق وتحميم سلبياته .

مقال من إعداد:

طارق الزهد، مستشار شئون منظمة التجارة العالمية، غرفة الشرقية