



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة  
الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-01(10/20)65/01-01 ج س (0293)

**جدول أعمال الدورة (33)**

**لمجلس وزراء النقل العرب**

**مقر الأمانة العامة للجامعة : 21-22- أكتوبر 2020**

**(المرفقات)**

موقع جامعة الدول العربية  
[www.leagueofarabstates.net](http://www.leagueofarabstates.net)

البريد الإلكتروني للإدارة  
[tratou.dept@las.int](mailto:tratou.dept@las.int)

# مرفقات البند الأول

(ورقة عمل مقدمة من وزارة النقل في جمهورية مصر العربية)  
حول

تدعيم النقل البري في إطار مبادرة الحزام والطريق



وَدَارَةُ الْخَارِجِيَّةِ  
الْمَنْدُوبِيَّةُ الدَّائِمَةُ لْجُمْهُورِيَّةِ مِصْرِ الْعَرَبِيَّةِ  
لدى جامعة الدول العربية

01934

12 FEB 2020

٢٠٢٠/٢/١٢

رقم الصادر : ٥٧٠

تهدي المندوبية الدائمة لجمهورية مصر العربية لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة) ، وبالإشارة إلى مذكرتكم رقم ٥/٠٢٦٥ بتاريخ ٢٠٢٠/١/١٦ بشأن الجهود المبذولة للارتقاء بصناعة النقل وتطويره في المنطقة العربية .

تشرف المندوبية بأن ترفق طيه ورقة العمل التي أعدها وزارة النقل المصرية بعنوان " تدعيم النقل البري في إطار مبادرة الحزام والطريق " ليتسنى عرضها وتدارسها من خلال اللجان الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط .

وتنتهز المندوبية الدائمة لجمهورية مصر العربية لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق تقديرها واحترامها.

إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة



## ورقة عمل

## عند تدعيم

## النقل البري في إطار مبادرة الحزام والطريق

مقدمة

يعد تدعيم النقل البري بين الدول العربية في إطار مبادرة الحزام والطريق نقطة إنطلاق لتقوية التجارة البينية والدولية، حيث أن الطريق يتضمن عدد من الوصلات البرية والبحرية إلا أن تدعيم الربط البري في إطار هذه المبادرة من شأنه أن يفتح آفاق جديدة تعمل على توصيل تجارة دول الشرق الأوسط إلى العمق الأفريقي وبخاصة إلى دول وسط أفريقيا ولا سيما الحبيس منها.

أهداف المذكرة

تهدف المذكرة إلى الوقوف على أرض الواقع فيما يخص وصلات النقل البري الواقعة على مسار طريق الحرير من خلال عقد ورشة عمل تتقدم خلالها الدول الأعضاء بعروض محدثة و دقيقة عن حالة تلك الوصلات البرية سواء الفنية أو التشغيلية لمعالجة أية مشاكل - إن وجدت - والعمل على سرعة وضع آلية فعالة لحظها وإنشاء شركة نقل بري ذات طابع دولي مشترك.

استعراض تحليلي

يعد طريق الحرير سياسة صينية واقتصادية قديمة وقد تم إحيائها حديثاً لما لها من أبعاد استراتيجية هامة طويلة الأجل في التجارة العالمية، حيث تم العمل على توجيه هذه المبادرة بين آسيا وأوروبا وأفريقيا وما يقع بينهم من دول شرق أوسطية. وقد تم طرح وثيقة متضمنة الخمس استراتيجيات التالية :-

١. تعزيز ربط السياسات العامة كضمان مهم لبناء (الحزام والطريق).
٢. تعزيز ربط منشآت البنية التحتية كأولوية في بناء (الحزام والطريق) مع الاهتمام بالبنية التحتية بما فيها الممرات الرئيسية ونقاط الترابط الرئيسية والمشروعات المهمة، ودعم استكمال مرافق ضمان وسلامة الطرق ووسائل إدارة المواصلات ورفع مستواها، كذلك البنية التحتية للطاقة وبناء شبكة إنترنت للخط الرئيسي للاتصالات العابرة للحدود "طريق الحرير المعلوماتي".
٣. إزالة حواجز التجارة والاستثمار وخلق بيئة جيدة للتجارة الدولية والإقليمية، بناء مناطق تجارة حرة مشتركة للدول والمناطق على طول ومسار الحزام والطريق.

٤. تـرابـطـ الشـعـوبـ المـشـركـةـ بـخـطـ الحـريـرـ وـالحـزامـ اجـتـمـاعـياًـ لـتـعـزـيزـ مـفـهـومـ تـرابـطـ المـصـيرـ المـشـركـ.

٥. التـرابـطـ المـالـيـ وـتـعـمـيقـ التـعـاوـنـ المـالـيـ.

وعليه، وتعميلاً للاستراتيجية رقم (٢) فإنه من المقترح العمل على ٣ محاور رئيسية الأول محور البنية التحتية، الثاني محور إنشاء شركة نقل بري، الثالث البناء المؤسسي للعاملين والمستخدمين.

**المحور الأول: البنية التحتية:** شهدت جمهورية مصر العربية في السنوات الأربع الماضية طفرة غير مسبوقة في مجال الطرق والكباري ومحاور الريط البري ولكي يتم تعظيم الاستفادة من هذه المحاور على المستوى الاقليمي والدولي لا بد وأن تتكامل مع دول الجوار خاصة وأن مصر من أوائل الدول العربية التي انضمت لمبادرة الحزام والطريق عند إعادة إحيائها.

لذا، جاء اقتراح قيام الدول العربية وبخاصة الواقعة على مسار الحزام والطريق بعقد ورشة عمل يتم خلالها القيام بعرض وصلات النقل البري الواقعة على المسار وسبل تعزيزها وعرض أي معوقات فنية أو إدارية عليها سواء على مستوى المستخدمين أو على مستوى المشغلين والآليات والسبل المقترحة لحل تلك العقبات وإزالتها، وكذلك عرض حالة مرافق وإجراءات السلامة على هذه الوصلات وكيفية تدعيمها.

وتفعيل هذه الاستراتيجية على وجه خاص من شأنه أن يدعم الوجود العربي على هذا المسار الهام الذي يعد فتحاً جديداً لآفاق التجارة إلى جانب إيجاد فرص ومحاور جديدة للتجارة العربية، على أن تتضمن الورشة عرض لأفضل الممارسات العالمية في مجال النقل البري والاستفادة منها.

**المحور الثاني:** إنشاء شركة نقل بري للبضائع: تتسم بالطابع الدولي لتسيير حركة نقل البضائع بين البلاد العربية في إطار هذه الشراكة من خلال إزالة العوائق وتسهيل الإجراءات.

**المحور الثالث:** هو محور البناء المؤسسي للعاملين وذلك من خلال التدريب المستمر لهم بما يتواءم ومتطلبات هذه المبادرة.

ولا بد أن لا يقتصر التدريب على العاملين والموظفين ولكن لا بد وأن يشمل المستخدمين من السائقين ومساعدتهم من خلال إعداد برامج تدريبية وبرامج توصية عن إجراءات السلامة على الطرق وأفضل الممارسات في التعامل مع أنواع البضائع المختلفة وأخر التقنيات في مجال مناولة البضائع لتوفير الوقت والتكلفة.

## مرفقات البند الثاني

- مقترح لتصورين حول نص المادة 1/5 بخصوص رسوم العبور في اتفاقية تنظيم النقل بالعبور " الترانزيت " بين الدول العربية
- قوائم بدلات ورسوم الخدمات الفعلية على المركبات الداخلية إلى الدول التالية:-
  - جمهورية العراق
  - المملكة الأردنية الهاشمية
  - دولة قطر



## اتفاقية تنظيم النقل بالعبور الترانزيت بين الدول العربية المعدلة

### تصور للمادة (1/5)

في ضوء ماورد من دراسات بخصوص المادة (1/5) بخصوص رسوم العبور.

• التصور الأول :- احتساب رسوم و/او تكاليف العبور وفقا للجدول التالي:

200 دولار	من 1 : 500 كم
250 دولار	من 501 : 750 كم
300 دولار	من 751 : 1000 كم
350 دولار	من 1001 : 1500 كم
375 دولار	من 1501 : 1750 كم
400 دولار	من 1751 : 2000 كم

• التصور الثاني :-

تحسب 25 دولار لكل 100 كم لأول 500 كم (اول 500 كم برسوم 125 دولار)

20 دولار لكل 100 كم	من 501 : 1000 كم
15 دولار لكل 100 كم	من 1001 : 1500 كم
10 دولار لكل 100 كم	من 1501 : 2000 كم

- بحيث تكون الحمولة الكلية للمركبة بحد أقصى (45 طن ) في كلا التصورين.
- التوصية بوضع آلية لمراجعة رسوم العبور من خلال لجنة فنية متخصصة وذلك كل ثلاث سنوات لتتواءم مع تكاليف تطوير البنية التحتية والصيانة وعمليات التطوير.

المندوبية الدائمة لجمهورية العراق لدى الجامعة العربية  
PERMANENT MISSION OF THE REPUBLIC OF IRAQ TO THE LEAGUE OF ARAB STATES



القاهرة  
CAIRO

العدد: 3/ج / 15 / 6673  
التاريخ 2019/10/15

①

تهدي المندوبية الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية اطيب تحياتها الى الامانة العامة لجامعة الدول العربية / القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة. وبالإشارة الى المذكرة المرقمة 5/4368 المؤرخة في 2019/8/25. تتشرف ان ترافق لها جدولاً يتضمن أجور الخدمات المقدمة للمركبات والبضائع الداخلة الى العراق، وطلب وزارة النقل في جمهورية العراق تزويدها بنسخة محدثة من " اتفاقية نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية" والتي وافق عليها مجلس الجامعة بموجب قراره رقم (7551) في دورته الـ 138 بتاريخ 2012/9/5، وعدد من الدول التي صادقت عليها.

تغتتم المندوبية الدائمة هذه المناسبة لتعرب للامانة العامة الموقرة عن فائق تقديرها واحترامها.

11948

16 OCT 2019

المرفقات:

- جدول اجور الخدمات.



الامانة العامة لجامعة الدول العربية / القطاع الاقتصادي / ادارة النقل والسياحة



9, Mohamed Mazhar St., Zamalek  
Cairo

www.mofa.gov.iq  
cairep@mofa.gov.iq

Tel.: +202 27358087 | +202 27352633  
Fax: +202 27365075



ت	اسم المناقشة	التسعيرة	الموافقات	الملاحظات
١	مناقشة إدخال تجوي / مكتب سفوان	١٠٠ مائة دولار	موافقة السيد وزير النقل بتاريخ ٢٠١١/٩/٢٠ في اجتماع قطاع النقل البري الأول ٢٠١٢/٩/٧	انسحب معمول به في مكتب سفوان الحدودي فقط
٢	مناقشة الترانزيت	١٠٠ مائة دولار	مصادقة السيد الوزير النقل بتاريخ ٢٠١٢/٤/٢٤ كتابا ذي العدد ٢١٨ في ٢٠١٢/٤/١	
٣	مناقشة اصدار نفطي	٥٠ خسون دولار	موافقة السيد وزير النقل والمينغ ألينا بموجب كتاب وزارة النقل / مكتب الوزير ذي العدد ٣٣٢٥ في ٢٠١٢/٦/١٩	
٤	مناقشة ادخال الى الموانئ	٢٥٠٠٠ خمسة وعشرون الف دينار عراقي	مصادقة وزير النقل بتاريخ ٢٠١٤/٣/١٦ والمينغ ألينا بموجب كتاب مكتب الركاب نفسي ذي العدد ٣١٦٢ في ٢٠١٤/٣/٢٠	
٥	الكفالات التي يتم تنظيمها في المنافذ الحدودية البرية كافة	١٠٠ مائة دولار	كتاب وزارة النقل / هيئة الرأي ذي العدد ١٢ في ٢٠١١/١١/٢٦	
٦	الكفالات التي يتم تنظيمها للعجلات الداخلة عبر الموانئ	٢٠٠٠٠ عشرون الف دينار عراقي	كتاب وزارة النقل هيئة الرأي ذي العدد ١٢ في ٢٠١١/١١/٢٦	
٧	مناقشة ادخال في بقية المنافذ الحدودية البرية	٢٥ خمسة وعشرون دولار		

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

The Permanent Mission of  
The Hashemite Kingdom of Jordan  
to the Arab League - Cairo



المنذوبية الدائمة  
للمملكة الأردنية الهاشمية  
جامعة الدول العربية - القاهرة

②

ج ع/٢/٣٠٧٨

٢٠١٩/١٠/١٤

تهدي المنذوبية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية اطيب تحياتها الى الامانة العامة لجامعة الدول العربية - القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة -

11857

14 OCT 2019

وتشير الى مذكورة الامانة المؤقتة رقم ٥/٤٣٦٨ تاريخ ٢٠١٩/٨/٢٧ المتعلقة بطلب تزويدها بلصخة محدثة من قوائم بدلات ورسوم الخدمات الفعلية على المركبات الداخلة الى أراضي المملكة بالاستثناء لنص المادة (٥٣) من اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية، وذلك لتجميعها وتعميمها على الدول العربية.

وتتشرف باعلامها بالرسوم والضرائب والبدلات للمركبات المسجلة في بلدان الاطراف المتعاقدة وعلى النحو التالي:

١	رخصة إدخال للسيارات الخاصة	(٥) دنائير
٢	طلب رخصة إدخال مؤقت	(٥) دنائير
٣	دفتر مرور للسيارات الأجنبية	(١٠) دنائير
٤	طلب اضافة اسم على رخصة الإدخال للمؤقت	(٥) دنائير
٥	طلب تجديد لرخصة الإدخال المؤقت	(٥) دنائير
٦	طلب تمديد إقامة المركبة الداخلة الى المملكة بموجب دفتر المرور ومكث المؤقت للمركبات	(٥) دنائير
٧	نموذج تفويض قيادة سيارة اجنبية	(١٠) دنائير
٨	رخصة ادخال مؤقت للشاحنات	(٣) دنائير
٩	رسوم طوابع واريدات لرخص الإدخال المؤقت	(١٠) دنائير
١٠	يستوفى بدل خدمة عن كل سيارة ركوب تغادر اراضي المملكة عبر المراكز الحدودية البرية والبحرية	(٥) دنائير
١١	رسوم طوابع واريدات تعهد دفتر مرور ومكث مؤقت للمركبات	(١٠) دنائير

كما ترجو التكرم باعلامها بالتاكيد على تحفظات دائرة الجمارك على المادة (١٨) من الاتفاقية العربية لنقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها" والمادة (٥٣) من "اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية.

تنتهز المنذوبية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية امانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق التقدير والاحترام.



الامانة العامة لجامعة الدول العربية.  
القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة.  
نسخة: المستشار الاقتصادي  
ج.ع.ه.ف

The Permanent Representative  
of the STATE OF QATAR  
to the Arab League  
Cairo

③



المنذوبية الدائمة لدولة قطر  
لدى جامعة الدول العربية  
القاهرة

٢٠٢٠/٢/١٠ م

01813



2020/0011104/5

10 FEB 2020

سفارة دولة قطر / القاهرة

**تهدي المنذوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية الموقرة (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة)**

ويسرها أن تشير إلى مذكرة الأمانة العامة الموقرة رقم (٥/٦٦٦٩) بتاريخ ٢٠١٩/١٢/١٠ م، بشأن طلب الأمانة العامة موافقتها بنسخة محدثة من قوائم بدلات ورسوم الخدمات الفعلية على المركبات الداخلة إلى أراضي دولة قطر، حتى يتسنى للأمانة العامة تجميعها وتعميمها على الدول العربية لأخذها في الاعتبار عند بدء تطبيق اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية الدول العربية، والتي تتعلق بالرسوم والبدلات على المركبات عند دخولها أراضي الدولة.

تود المنذوبية إحاطة الأمانة العامة بأن دولة قطر لا تستوفي بدلات عن الخدمات الجمركية التي تقدمها للمركبات التي تنقل البضائع إلا في حالة تقديم بيان جمركي للبضائع التي تحملها هذه المركبات، حيث يتم تحصيل مبلغ (١٥٠) ريال قطري عن كل بيان جمركي يتم تقديمه.

**وتنتهز المنذوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة لجامعة الدول العربية الموقرة (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة) عن فائق إهتمامها وتقديرها**





الأمانة العامة

5 4368

الرقم:

25 AUG 2010

التاريخ:

## تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،،،،

إشارة إلى اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية التي وافق عليها مجلس الجامعة بموجب قراره رقم (7551) في دورته (138) بتاريخ 2012/9/5، ولم تدخل حيز النفاذ بعد،

وحيث تنص المادة (53) من الاتفاقية المشار إليها والتي تتعلق بالرسوم والبدلات على المركبات، على ما يلي:-

" يعفى كل طرف متعاقد المركبات المسجلة في بلدان الأطراف المتعاقدة الأخرى، عند دخولها لأراضيه، من كافة الرسوم والضرائب أيا كان نوعها أو الجهة الجابية لها، عدا رسوم بدلات الخدمات الفعلية، ويتم تبادل قوائم رسوم الخدمات بين الأطراف المتعاقدة".

وفي هذا الشأن، تأمل الأمانة العامة موافاتها بنسخة محدثة من قوائم بدلات ورسوم الخدمات الفعلية على المركبات الداخلة إلى أراضي دولتكم الموقرة، وذلك حتى يتسنى للأمانة العامة تجميعها ومن ثم تعميمها على الدول العربية لأخذها في الاعتبار عند بدء تطبيق الاتفاقية المشار إليها بعاليه.

برجاء إحالة هذا الموضوع إلى الجهات المعنية في دولتكم الموقرة للتفضل باتخاذ اللازم.

وتفتنم الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة

النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب عن فائق احترامها



الأمانة العامة

5/6876

الرقم:

20 DEC 2019

التاريخ:

**تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياسة) أطيب تحياتها إلى الوفد الدائم للمملكة العربية السعودية الموقرة،،**

إشارة الي مذكرتكم رقم 324 بتاريخ 2019/9/17، بشأن إتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية،

تود الأمانة العامة الإفادة أن الإتفاقية المشار اليها أعلاه لم تدخل بعد حيز النفاذ، والذي يتطلب تصديق (3) دول عربية حيث لم يصادق عليها إلى الحين سوى المملكة الأردنية الهاشمية.

ولكن إلى أن تدخل الإتفاقية حيز النفاذ، وكسبا للوقت، إرتأت الأمانة العامة بموجب المادة رقم (53) في الإتفاقية والخاصة بالرسوم والبدلات التي يتم سدادها على المركبات والشاحنات عند عبورها المنافذ الحدودية لدولة طرف في الإتفاقية، قامت الأمانة العامة بموجب مذكرتها رقم 5/4368 بتاريخ 2019/8/25، بالطلب من كل دولة عربية موافاتها بقوائم لقيم تلك الرسوم والبدلات الواجبة السداد، ومن ثم تجميعها لتعميمها على الدول للإحاطة المسبقة بالمسميات والقيم لتلك الرسوم والبدلات.

برجاء التكرم بإحالة هذه المذكرة الى الجهات المختصة في دولتكم الموقرة للتفضل بالإحاطة، والدعوة الى التصديق على الإتفاقية المذكورة بما يساهم في تنمية حركة التجارة العربية البينية.

**وتغتنم الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياسة) هذه المناسبة لتعرب عن فائق تقديرها،**

# **مرفقات البند الثالث**

(ورقة عمل مقدمة من الاتحاد العربي للنقل البري)

**حول**

**الحلول المقترحة التي يعاني منها قطاع  
النقل البري في الدول العربية**



Ref : .....

الرقم : ١٩٥ / ١ / ٤

Date : .....

التاريخ : ٢٠١٩ / ١٢ / ٢٤

تهدي الامانة العامة للاتحاد العربي للنقل البري اطيب التحية وفائق الاحترام الى الامانة العامة لجامعة الدول العربية ( القطاع الاقتصادي - ادارة النقل والسياحة ) ،،،

وارجو ان ارفق طياً ورقة عمل مختصره بالتوصيات والحلول المقترحة لغالبية العقبات التي يعاني منها قطاع النقل البري في الدول العربية وفيما بينها والتي لها الاثر الاكبر في ضعف نمو التجارة العربية البنوية وارتفاع سعر المنتج النهائي للمستهلك العربي، اضافة الى عدم نمو حركة تنقل المسافرين براً بين الدول العربية الى الدرجة المأموله. علماً بان هذه التوصيات والحلول المقترحة قد توصلت لها بعد دراسة مستفيضة لجنة من اعضاء مجلس ادارة الاتحاد اللذين يمثلون بعض كبريات شركات النقل البري في الدول العربية.

تغدو الامانة العامة للاتحاد في غاية الامتنان الى الامانة العامة لجامعة الدول العربية ( القطاع الاقتصادي - ادارة النقل والسياحة ) للتكرم بعرضها على الجهة المختصة للنظر بها وامكانية اصدار القرار الذي تراه مناسياً.

وتغتنم الامانة العامة للاتحاد هذه المناسبة لتعرب للامانة العامة لجامعة الدول العربية ( القطاع الاقتصادي - ادارة النقل والسياحة ) عن فائق احترامها وتقديرها،،



Ref : .....

الرقم : .....

Date : .....

التاريخ : .....

حيث ان قطاع النقل البري هو الداعم الاساسي لرفد كافة القطاعات الاقتصادية ووالخدماتية الاخرى في كافة الدول العربية، وذلك لارتباطه الوثيق مع جميع القطاعات الاخرى كالقطاع الصناعي والزراعي والتجاري فانه يعتبر العمود الفقري للتجارة العربية البيئية ولتشجيع حركة تنقل الركاب بين الدول العربية.

يعاني قطاع النقل البري في الوطن العربي من البطء الشديد في الاداء والتطور ويعود ذلك الى عدة اسباب من اهمها المشاكل والعقبات التي تواجه الناقلين عند المنافذ البرية الحدودية العربية واختلاف الانظمة والقوانين التي تحكم هذا القطاع بين الدول العربية، وحيث ان تطوير وتنمية قطاع النقل البري في الوطن العربي وتشجيع تنقل الأشخاص والبضائع بين الدول العربية تعريزا للتبادل التجاري والسياحي سعياً لتحقيق التكامل الاقتصادي العربي والسوق العربية المشتركة وهو مطلب اساسي من اهم الاهداف الرئيسية للاتحاد العربي للنقل البري، وادراكاً للاهمية الفائقة لهذا الموضوع، فقد قام مجلس ادارة الاتحاد العربي للنقل البري بتشكيل لجنة متخصصة من اعضائه لدراسة المشاكل والعقبات التي تواجه هذا القطاع ووضع التصورات والحلول الممكنة للتغلب عليها.

وقد قامت هذه اللجنة بعقد اكثر من اجتماع لها وناقشت اهم العقبات التي وردتها من العديد من اعضاء الاتحاد والذين يمثلون كبريات شركات النقل البري للبضائع والركاب من مختلف الدول العربية، وخرجت بالتوصيات والحلول الممكنة المقترحة لها والمدرجة تالياً:





Ref : .....

الرقم : .....

Date : .....

التاريخ : الخطوات المقترحة والتوصيات:

- 1- توحيد الانظمة والقوانين التي تحكم الحمولات المحورية والاوزان بين الدول العربية ومواصفات الشاحنات والمركبات لما لذلك من اثر كبير في تشجيع التعاون بين الدول العربية في جميع المجالات التجارية، وقد سبق وان قامت الامانة العامة للاتحاد العربي للنقل البري باعداد دراسة حول التباين والاختلاف بين الدول العربية في انظمة الحمولات المحورية ومواصفات الشاحنات والمركبات وزودتها لمجلسكم الكريم.
- 2- الإسهام ومن خلال التدريب المهني والاكاديمي المستمر في النهوض في الأداء الوظيفي للناقلين العرب والعاملين بقطاع النقل البري وبالتالي زيادة كفاءته وتحسن أدائه، وذلك من خلال العمل ما أمكن لحث الدول العربية لتعديل تشريعات النقل البري لديها ليصبح التدريب على اعمال النقل البري وخاصة تدريب السائقين لنقل البضائع الخطرة اجبارياً.
- 3- تسهيل وتمسيع اجراءات التفتيش للمسافرين والبضائع عبر المنافذ البرية وذلك لتلافي طول الانتظار خاصة في حال وجود مسافرين مرضى او كبار في السن وبضاعة قابلة للتلف وامكانية انشاء نافذة واحدة لكافة الاجراءات الحدودية المطلوبة.
- 5- حث الدول العربية لتوفير استراحات ومراكز صحية والخدمات الضرورية للمسافرين عبر المنافذ البرية
- 6- العمل على انشاء بنك معلومات يتضمن كافة المعلومات والبيانات المتعلقة بقطاع النقل البري واطوال الطرق البري وبيانات شركات النقل البري العربية ليكون مرجعاً للناقلين ومشغلي هذا القطاع والمعنيين من الجهات الحكومية وتكون هذه المعلومات والبيانات في متناول الجميع.
- 7 - مناقشة السادة مجلس وزراء النقل العرب لاصدار قرار وحث الدول العربية لاعطاء اولوية العبور لاعضاء الاتحاد العربي للنقل البري عبر المنافذ البرية العربية ودون المساس بالاجراءات الجمركية والامنية وأية اجراءات اخرى، وحيث ان شركات النقل البري والتي تنضم تحت لواء الاتحاد تؤمن ايماناً عميقاً بالعمل العربي المشترك والقومية العربية ومن خلال انضمامها ودفعها رسوم الاشتراكات المستحقة تهدف الى تشجيع التجارة العربية البنية وانشاء السوق العربية المشتركة

## **مرفقات البند الرابع**

**مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب  
والبضائع بين الدول العربية**

**المسودة الخامسة**  
**لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري**  
**للركاب والبضائع بين الدول العربية**

# المنظمة

## الباب الأول أحكام تمهيدية

- المادة (1) التعاريف  
المادة (2) نطاق التطبيق

## الباب الثاني نقل البضائع بحراً

### الفصل الأول سند الشحن

- إصدار سند الشحن (3) المادة  
بيانات سند الشحن (4) المادة  
التحفظ فيما يخص البضاعة في سند الشحن (5) المادة  
دلالة سند الشحن (6) المادة  
إصدار مستندات أخرى (7) المادة

### الفصل الثاني مسؤولية المرسل

- مسؤولية المرسل تجاه الناقل (8) المادة  
قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة (9) المادة  
فحص البضاعة من قبل الناقل (10) المادة

### الفصل الثالث مسؤولية متعهد نقل البضائع

- أسس مسؤولية الناقل (11) المادة  
فترة مسؤولية الناقل (12) المادة  
مسؤولية الناقل عن تصرفات وأفعال تابعيه (13) المادة  
أسس تقدير التعويض (14) المادة

### الفصل الرابع

التعويض عن تلف أو نقص أو  
فقد البضاعة أو تأخير التسليم

- حدود مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضائع (15) المادة  
حدود مسؤولية الناقل في حالة تأخير تسليم البضاعة (16) المادة  
حدود مسؤولية الناقل عن الأضرار غير المباشرة (17) المادة  
حدود المسؤولية الإجمالية للناقل (18) المادة  
فقدان الناقل لحقه في الاستفادة من حدود المسؤولية القانونية (19) المادة

- المادة (20) مسؤولية الناقل عما يلحق بالبضاعة من نقص بحكم طبيعتها  
المادة (21) الإخطار بفقد أو تلف البضاعة  
المادة (22) العثور على البضاعة التي تم دفع التعويض عنها

#### الفصل الخامس أجرة نقل البضاعة

- المادة (23) استحقاق أجرة نقل البضائع  
المادة (24) مسؤولية المرسل والمرسل إليه عن دفع أجرة نقل البضاعة  
المادة (25) حقوق الناقل إذا لم يتم دفع أجرة نقل البضاعة

#### الفصل السادس

- حق التصرف في البضاعة  
المادة (26) حق المرسل والمرسل إليه في التصرف في البضاعة

#### الفصل السابع

- تسليم البضاعة إلى المرسل إليه  
المادة (27) مسؤولية المرسل إليه عن استلام البضاعة  
المادة (28) الإقرار بتسلم البضاعة  
المادة (29) التسليم في حال وجود سند الشحن غير قابل للتداول  
المادة (30) التسليم في حال وجود سند الشحن  
المادة (31) الإجراءات في حالة تعذر تسليم البضاعة

#### الفصل الثامن

- إجراءات التقاضي والتحكيم في عقود نقل البضائع  
المادة (32) حل الخلافات والتحكيم بين أطراف عقد النقل  
المادة (33) الفترة المسموح فيها بالتقاضي أو التحكيم بين أطراف عقد النقل  
المادة (34) إجراءات التقاضي ورفع الدعاوى بين أطراف عقد النقل

#### الفصل التاسع

- أحكام إضافية لعقود نقل البضائع  
المادة (35) إحالة الحقوق  
المادة (36) استخدام الوثائق والاتصالات الإلكترونية  
المادة (37) توافق عقد النقل مع نصوص الاتفاقية  
المادة (38) تمديد المهلة إذا وافقت يوم عطلة  
المادة (39) المسؤولية عن توفير البيانات

## الباب الثالث

### نقل الركاب

#### الفصل الأول التزامات الناقل

- المادة (40) ترخيص نقل الركاب  
المادة (41) نقل الراكب وأمتعته  
المادة (42) تذكرة السفر  
المادة (43) التأمين على نقل الركاب

#### الفصل الثاني الأمّعة

- المادة (44) تسجيل الأمّعة  
المادة (45) المحافظة على أمّعة الراكب المتوفي أو المفقود أو المريض

#### الفصل الثالث مسؤولية الراكب

- المادة (46) مسؤولية الراكب في اتباع التعليمات  
المادة (47) مسؤولية الراكب عن الأمّعة

#### الفصل الرابع مسؤولية الناقل

- المادة (48) مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب  
المادة (49) الناقل المنفذ  
المادة (50) مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب من التأخير  
المادة (51) عدم جواز إعفاء الناقل عن الأضرار البدنية التي تصيب الراكب  
المادة (52) حالات إعفاء الناقل من مسؤولية التأخير

#### الفصل الخامس أجرة النقل

- المادة (53) أجرة النقل  
المادة (54) التنازل عن تذكرة السفر  
المادة (55) درجة الإركاب  
المادة (56) المزايا الخاصة  
المادة (57) ضمان تحصيل أجرة النقل  
المادة (58) الظروف الطارئة أو القاهرة التي تحول دون سفر الراكب

#### الفصل السادس

- التعويض عن الأضرار  
المادة (59) حدود مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة الجسيمة  
المادة (60) حدود مسؤولية الناقل عن تلف أو فقدان الأمّعة والمركبات  
المادة (61) فقدان الناقل لحقه في التمسك بالمسئولية  
المادة (62) إخطار فقد أو تلف البضائع

## الباب الرابع

### أحكام عامة

منح تسهيلات إضافية	المادة (63)
أحكام استثنائية	المادة (64)
حل الخلافات في تفسير الاتفاقية	المادة (65)

## الباب الخامس

### أحكام ختامية

مسؤولية متابعة تنفيذ الاتفاقية وتعديلها	المادة (66)
التوقيع والتصديق	المادة (67)
الانضمام	المادة (68)
الدخول حيز النفاذ	المادة (69)
التحفظات	المادة (70)
التعديلات	المادة (71)
الانسحاب	المادة (72)
الانتهاء	المادة (73)
مسؤولية الأمين العام في الإبلاغ	المادة (74)
جهة الإيداع	المادة (75)

إن حكومات الدول العربية (المشار إليها فيما يلي بالأطراف المتعاقدة)،

إذ تسترشد بإعلان القادة العرب في مؤتمر القمة العربية الاقتصادية والتنموية والاجتماعية الأولى المنعقدة في دولة الكويت في الفترة (19-20 يناير 2009) في اتفاهم على تحقيق ربط شبكات النقل البري والبحري والجوي فيما بين الدول العربية.

وإذ تسترشد بالقرار رقم (19) الصادر عن القمة العربية الاقتصادية والتنموية والاجتماعية الثانية المنعقدة بمدينة شرم الشيخ بجمهورية مصر العربية عام 2011 م .

وتحقيقاً لما نصت عليه المادة الثانية من ميثاق جامعة الدول العربية من وجوب قيام تعاون وثيق بين دول الجامعة في الشؤون الاقتصادية والمالية .

وإذ تدرك أن النقل البحري للبضائع والركاب يؤدي دوراً هاماً في تعزيز التجارة العربية البينية والدولية ويعد قاطرة النمو لاقتصاديات الدول ، مما يتطلب توحيد قواعد ممارسة نشاط نقل البضائع بينها بحراً .

وإذ تأخذ في الاعتبار ما ينسجم ولا يتناقض مع الاتفاقيات السابقة لاتفاق الدول الأطراف عليها في إطار جامعة الدول العربية بشأن التنسيق والتعاون والتكامل بين الدول العربية في قطاع النقل وعدم تعارض هذه الاتفاقية مع الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والدولية التي انضمت إليها الدول العربية.

وإذ تهدف إلى تنظيم العلاقات البحرية والنقل البحري للركاب والبضائع فيما بينها، وتشجيع التعاون بين الشركات والمؤسسات البحرية العربية، وكذا تذييل وتفادي المعوقات التي تحول دون عملية تنمية النقل البحري للركاب و البضائع بين الدول العربية.

ومع الأخذ في الاعتبار مبدأ المعاملة بالمثل، فقد اتفقت على ما يلي:\*

\* تتحفظ دولة قطر في الوقت الحالي على إبداء الرأي بشأن مسودة الاتفاقية أعلاه، لحين الانتهاء من الانضمام إلى إحدى اتفاقيات النقل البحري الصادرة عن الأمم المتحدة.



# المادة الأولى أحكام تمهيدية

## المادة ( 1 ) التعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية, يقصد بالعبارات الواردة أدناه المعاني المبينة أمامها:

- 1- **الاتفاقية:**  
اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.
- 2- **الاطراف المتعاقدة:**  
الدول العربية المصادقة على هذه الإتفاقية والمنضمة إليها.
- 3- **السلطة المختصة:**  
الجهة التي يحددها القانون الوطني المسؤولة عن تنظيم قطاع النقل البحري والإشراف عليه ومنح التراخيص لمزاولة نشاط النقل البحري في كل طرف متعاقد.
- 4- **الشخص:**  
أي شخص طبيعي أو معنوي (اعتباري).
- 5- **مؤسسة / شركة ملاحه وطنية :**  
شخصية اعتبارية يكون مقرها الرئيسي مقام في إقليم طرف متعاقد ومسجلة فيه وفقاً لقوانينه وأنظمتها وتتخذ من ذلك الإقليم مقراً لها، وتمتلك او تستأجر سفناً ترفع علم ذلك الطرف المتعاقد.
- 6- **السفينة:**  
كل منشأة عائمة تعمل عادة أو معدة للعمل في الملاحة البحرية
- 7- **سفينة الطرف المتعاقد:**  
كل سفينة تجارية مسجلة بإقليم طرف متعاقد وترفع علمه وفقاً لتشريعته النافذة.
- 8- **سفينة مستأجرة:**  
أي سفينة تجارية مستأجرة لفترة محددة أو بالرحلة من قبل أي شخص طبيعي أو معنوي لطرف متعاقد وترفع علم أي من الأطراف المتعاقدة.
- 9- **النقل البحري الداخلي:**  
هو النقل البحري الذي يتم بين ميناءين أو أكثر من موانئ ذات الطرف المتعاقد"
- 10- **رقابة دولة الميناء\***  
يقصد به آلية التفتيش والرقابة لطرف متعاقد في موانئه على السفن التي لا ترفع علم ذلك الطرف وترسو في أحد موانئه.

\* 10(PSC) :Port state control

- 11- **النقل البحري للبضائع:**  
هو نقل البضائع بحراً بين موانئ دولتين أو أكثر بين الأطراف المتعاقدة.
- 12- **البضاعة:**  
هي كل ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أياً كان نوعها، وهي تشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.
- 13- **وحدة الشحن (العبوة أو الطرد):**  
أي وحدة تعبئة تستخدم في تجميع البضائع (حاوية أو أي وسيلة مشابهة)، وإذا تم تحميل البضائع داخل حاوية أعتبرت البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية وحدة شحن واحدة ما لم ينص على خلاف ذلك في سند الشحن.
- 14- **الناقل:**  
هو الشخص المرخص له من السلطة المختصة في طرف متعاقد والذي يبرم عقد نقل البضاعة بحراً مع المرسل أو عقد نقل الركاب مع الراكب باسمه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مقابل أجره نقل.
- 15- **الناقل المنفذ:**  
هو أي شخص غير الناقل سواءً أكان مالك السفينة أو مستأجرها أو تجهزها والذي ينفذ فعلياً كل عملية النقل أو جانباً منها.
- 16- **عقد نقل البضاعة بحراً (عقد النقل):**  
العقد المبرم بين المرسل والناقل أو من يمثل أي منهما والذي يحدد الشروط التي بموجبها يقوم الناقل بنقل البضاعة التابعة للمرسل من ميناء طرف متعاقد إلى المرسل إليه في ميناء طرف متعاقد آخر مقابل أجر محدد.
- 17- **سند الشحن:**  
يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسليم الناقل للبضائع المذكورة في المستند بالحالة المبينة فيه ويمكن أن يكون مستنداً ورقياً أو إلكترونياً.
- 18- **سند الشحن القابل للتداول:**  
سند الشحن الذي يكون "لأمر شخص" أو "لحامله".
- 19- **سند الشحن غير القابل للتداول:**  
سند الشحن الذي يحرر باسم مرسل إليه واحد.
- 20- **المرسل (الشاحن):**  
يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل (باسمه أو من يمثله) مع الناقل.

**21- المرسل إليه:**  
الشخص الذي له الحق في أن يقوم بنفسه أو من يمثله في استلام البضاعة من الناقل أو من يمثله.

**22- الترخيص:**  
إذن تمنحه السلطة المختصة لمزاولة نشاط النقل البحري للركاب أو البضائع وتمنح بموجبه وثيقة.

**23- وكلاء الناقل ومستخدميه:**  
كل شخص يعهد إليه أو يستخدمه الناقل في تنفيذ كل أو بعض الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد نقل البضاعة أو عقد نقل الركاب بحراً.

**24- التسليم:**  
تسليم البضاعة إلى/ أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه أو أي شخص آخر يكون بحوزته سند الشحن وفوض في مسئولية تسلمها من قبل المرسل إليه مع الالتزام بالقوانين واللوائح سارية المفعول في بلد المرسل إليه.

**25- الراكب:**  
أ- يعني الشخص الذي يسافر على متن سفينة ركاب والذي يبرم عقد نقل ركاب بحراً (باسمه أو من يمثله) مع الناقل.  
ب- الشخص الذي يوافق الناقل على نقله وبرفقته مركبة شخصية أو حيوانات أليفة مغطاة بعقد لنقل البضائع لا تحكمه هذه الاتفاقية.

**26- أجرة نقل الراكب:**  
المقابل المادي الذي يدفعه الراكب مقابل نقله وأمتعته الشخصية.

**27- الامتعة:**  
هي أي سلعة أو مركبة يحملها الناقل بموجب عقد النقل باستثناء:  
أ- السلع والعربات المنقولة بموجب مشاركة إيجار، أو سند شحن، أو أي عقد آخر معني أساساً بنقل البضائع،  
ب- الحيوانات الأليفة.

**28- الأمتعة الشخصية**  
تعني الأمتعة المصرح بها التي يملكها الراكب وتكون بصحبته وتحت سيطرته في الكابينة الخاصة بإقامته أو أي مكان مخصص على متن السفينة.

**29- النقل البحري للركاب:**  
يعني نقل ركاب (بموجب عقد نقل ركاب بحراً) من ميناء أحد الأطراف المتعاقدة إلى ميناء طرف متعاقد آخر مقابل أجر.

**30- عقد نقل الركاب بحراً:**  
هو العقد الذي يتم إبرامه بواسطة الناقل أو من يمثله لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً مقابل أجرة نقل

### 31- القوة القاهرة:

كل عمل أو حادث غير متوقع ولا يمكن تجنبه ويستحيل دفعه ويعود إلى ظروف خارجة عن إرادة أطراف عقد نقل البضائع أو الركاب بحراً ويمنع أحد الطرفين أو كليهما من الوفاء بالتزاماتهما بموجب العقد.

### 32- حقوق السحب الخاصة SDR:

وحدات حسابية يحددها صندوق النقد الدولي تحول إلى العملة الوطنية للدولة وفقاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والسارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته.

## المادة ( 2 )

### نطاق التطبيق

- 1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على عقد نقل بضاعة أونقل ركاب بحراً بواسطة سفينة طرف متعاقد بين موانئ دولتين أو أكثر من دول الأطراف المتعاقدة.
- 2- عندما يكون سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ينص على أن نصوص اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية هي التي تحكم العقد.
- 3- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت غير متوافقة أو تتعارض مع (التشريعات الوطنية السارية) في بلدان الأطراف المتعاقدة وأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تكون الأطراف المتعاقدة منضمة إليها.
- 4- لا تمنع هذه الاتفاقية حق كل دولة على المستوى الوطني في وضع أي أطر تشريعية لتنظيم أعمال النقل البحري وتنظيم عمل الناقلين البحريين للبضائع أو الركاب طبقاً لمتطلبات كل دولة على حدة.
- 5- لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية على الرسوم الجمركية والضرائب الواجب استيفائها بموجب التشريعات الوطنية للأطراف المتعاقدة.
- 6- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأنشطة التالية:
  - أ- النقل البحري للبضائع داخل الدولة الطرف.
  - ب- حقوق العبور في قناة السويس التي تخضع للقوانين الوطنية وكذلك للقواعد والنظم المتبعة وفق الاتفاقيات والمعاهدات الدولية السارية ذات العلاقة.
  - ج- مشارطات الإيجار، ومع ذلك إذا صدر سند الشحن إستناداً إلى مشاركة إيجار فهو يخضع لأحكام الاتفاقية فيما يتعلق بتنظيم العلاقة بين الناقل وحامل السند إذا لم يكن هذا الأخير هو المستأجر.
  - د- دخول وبقاء ومغادرة الأفراد التي تخضع للتشريعات الوطنية لكل طرف متعاقد.
  - هـ- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات، إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، فتسري عليها أحكام الفقرة ج من هذه المادة.

- 7- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على أنواع السفن التالية:
- السفن الحربية والسفن المساعدة التابعة للقوات البحرية.
  - السفن التي لا يتم تشغيلها لأغراض تجارية.
  - سفن الصيد وسفن أبحاث المصايد السمكية والتفتيش وسفن مصانع الصيد.
  - السفن المستخدمة للجغرافيا المحيطية والجغرافيا المائية والبحث العلمي.
  - السفن المستخدمة في الإرشاد أو القطر أو البحث والإنقاذ البحري.
  - السفن ذات القوة المحركة النووية.

## المابج الثاني

### نقل البضائع بحراً

#### الفصل الأول

#### سند الشحن

#### المادة (3)

#### إصدار سند الشحن

- 1- عند إبرام عقد النقل وانتقال البضاعة إلى مسؤولية الناقل، فعليه إصدار سند الشحن قابل أو غير قابل للتداول حسب اختيار المرسل ويتم تسليمها إليه.
- 2- يجب توقيع سند الشحن من الناقل أو أي شخص مفوض منه.
- 3- إذا صدر سند الشحن قابل للتداول فيكون:
  - أ- قابل للتحويل بالتظهير إذا كان صادراً لأمر.
  - ب- قابل للتحويل دون تظهير إذا كان صادراً لحامله.
  - ج- إذا صدر في أكثر من أصل واحد فيجب أن يشار إلى عدد هذه الأصول ويجب أن يرقم كل منها على حدة.
  - د- إذا صدر عن سند الشحن أي صور فيجب أن يوضح على كل صورة عبارة "صورة غير قابلة للتداول".
- 4- إذا صدر سند الشحن في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه اسم المرسل إليه.

#### المادة (4)

#### بيانات سند الشحن

- 1- يراعي أن يحتوي سند الشحن على البيانات التالية:
  - أ- الطبيعة العامة للبضاعة والعلامات اللازمة للتعرف عليها وخصائصها وتنويه صريح عن طبيعة خطورة البضاعة.
  - ب- عدد الحاويات وأرقامها أو الطرود أو القطع والوزن الإجمالي للطرود ورؤوس الحيوانات أو الوزن الإجمالي أو الكمية المنقولة للبضاعة.
  - ج- الحالة الظاهرة للبضاعة.
  - د- اسم المرسل وعنوانه (\*).
  - هـ- اسم المرسل إليه (إذا تم تحديده من قبل المرسل وعنوانه (\*).
  - و- اسم الناقل ومكان عمله الأساسي (\*).
  - ز- أسم السفينة

- ح- قيمة البضاعة.
- ط- تحديد ما إذا كانت أجور نقل البضاعة مدفوعة من قبل المرسل إليه أو المرسل.
- ي- إجمالي أجرة نقل البضاعة إذا ما اتفق عليها بين الطرفين.
- ك- مكان وتاريخ انتقال البضاعة إلى مسؤولية الناقل أو من يمثله.
- ل- مكان تسليم البضاعة.
- م- تاريخ أو فترة تسليم البضاعة في مكان التسليم وذلك إذا ما تم الاتفاق بين الأطراف على هذا التاريخ.
- ن- تحديد ما إذا كان سند الشحن قابل أو غير قابل للتداول.
- س- مكان وتاريخ إصدار سند الشحن (\*).
- ع- توقيع الناقل أو الشخص المفوض منه (\*).
- ف- ميناء التحميل وميناء التفريغ.
- ص- مسار الرحلة المقصودة إذا كانت معلومة وقت إصدار سند الشحن.
- ق- إقرار بأن سند الشحن صادر وفق أحكام هذه الاتفاقية.
- ر- أسم شركة التأمين ورقم عقد التأمين وتاريخه (\*).
- ش- رقم سند الشحن وعدد النسخ الأصلية.
- ت- ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد ما لم يكن متعارضاً مع القوانين ذات العلاقة.
- ث- أي تحفظ للناقل إن وجد مع بيان السبب.
- 2- يقوم الناقل بإعداد سند الشحن بناءً على البيانات المقدمة من المرسل عن تفاصيل البضاعة المطلوب نقلها والشروط الواردة في العقد بين المرسل والناقل.
- 3- يجب أن يتضمن سند الشحن على الأقل البيانات المؤشر عليها بعلامة (\*) في الفقرة (1) من هذه المادة.
- 4- ليس في إغفال بند أو أكثر من بيانات سند الشحن - عدا تلك المذكورة في الفقرة الثالثة - أو عدم دقته مساس بالطابع القانوني للسند أو بصلاحيته.

## المادة (5)

### التحفظ فيما يخص البضاعة في سند الشحن

- 1- إذا ما كان هناك اشتباه من جانب الناقل في أن ما ذكر عن البضاعة المبينة في سند الشحن لا يمثل بطريقة دقيقة البضاعة الفعلية التي انتقلت إلى مسؤوليته وكان لا يملك من الوسائل المعقولة والقابلة للتطبيق عملياً ما يمكنه من تأكيد ذلك الاشتباه، فيجوز للناقل أو من يفوضه أن يضيف إلى الوثيقة تحفظاً يحدد فيه عدم الدقة وسبب الاشتباه طبقاً لنوع البضاعة.
- 2- إن توقيع الناقل على الوثيقة دون أي تحفظات منه أو إضافة أي ملاحظات يعتبر إقراراً منه بصحة كل ما جاء في سند الشحن عن البضاعة التي سيتم نقلها.

## المادة (6)

### دلالة سند الشحن

- 1- يعتبر سند الشحن دليلاً قانونياً على انتقال مسؤولية البضاعة إلى الناقل طبقاً لما هو وارد بها من ناحية النوع والكم والعدد والوزن (طبقاً لنوع البضاعة) ما لم تكن هناك أي تحفظات من الناقل بموجب ما ورد في المادة (8) من هذه الاتفاقية وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك.
- 2- لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ماورد من بيانات بسند الشحن القابل للتداول إذا انتقل السند إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند.

## المادة (7)

### إصدار مستندات أخرى

إن إصدار سند الشحن لا يمنع من إصدار مستندات أخرى عند الحاجة، سواء كانت تلك المتعلقة بالنقل أو بأية خدمات أخرى تدخل في عملية النقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية أو التشريعات المحلية المطبقة، إلا أن إصدار هذه المستندات الأخرى لا يؤثر في الخصائص القانونية لسند الشحن.

## الفصل الثاني

### مسؤولية المرسل

## المادة (8)

### مسؤولية المرسل تجاه الناقل

1. يضمن الشاحن صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها (طبقاً لنوع البضاعة) التي قدمها للناقل لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن. وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.
2. يتحمل المرسل المسؤولية الناتجة عن عدم تسليم البضاعة إلى الناقل في الوقت والمكان المتفق عليه.
3. يكون المرسل مسؤولاً عن أفعال وتصرفات مستخدميه ووكلائه وأي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذه الاتفاقية، كما لو كانت تلك الأفعال والتصرفات صادرة عنه شخصياً.
4. يكون المرسل مسؤولاً عن كل ضرر يلحق بالناقل إذا ثبت أن هذا الضرر نتج عن خطأ أو إهمال أو تقصير في أداء موظفي أو وكلاء المرسل.
5. يجوز للمرسل أن يقدم - وعلى نفقته الخاصة - للناقل بياناً معتمداً بتدقيق الوزن القائم للبضاعة أو كميتها أو محتويات الطرود (طبقاً لنوع البضاعة) وعلى أن تدون نتائج التدقيق في سند الشحن.
6. إذا تطلب النقل اتخاذ ترتيبات خاصة فعلى المرسل إخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضاعة إليه بوقت كاف وضمن الشروط المتفق عليها.
7. يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي يتكبدها الناقل نتيجة عدم استكمال المستندات الضرورية لتنفيذ عقد النقل أو عدم مطابقتها للواقع أو نقص البيانات التي يقدمها أو عدم صحتها.

## المادة (9)

### قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة

1. يلتزم المرسل بتغليف ووضع علامات أو لصق بطاقات بصورة مناسبة على البضاعة الخطرة تدل على خطورتها طبقاً للقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية السائدة.
2. عند تسليم المرسل للبضاعة الخطرة للناقل أو لأي شخص ينوب عنه يجب على المرسل أن يخطر كتابته بطبيعة تلك البضاعة والاحتياطات التي يجب إتخاذها عند نقلها طبقاً للقواعد المرعية في هذا الشأن.
3. إذا لم يقم المرسل باخطار الناقل أو الشخص الذي ينوب عنه بطبيعة خطورة البضاعة المنقولة ولم يكن لدى الناقل علم بخطورتها فإنه:

أ- يكون المرسل مسؤولاً أمام الناقل أو الشخص الذي ينوب عنه عن (الضرر الناتج) عن نقل هذه البضاعة.

ب- يجوز للناقل في حالة الظروف الطارئة (وبعد اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية) تفريغ البضاعة أو إتلافها أو سحبها في أي وقت دون إحداث أي أضرار لو اقتضت الظروف ذلك دون أن يتحمل أي تعويض للمرسل إزاء هذا العمل وفقاً للقواعد والنظم الدولية والمحلية الخاصة بتداول ونقل المواد الخطرة وإخطار المرسل أو من له حق التصرف (في البضاعة) بما قام به وأسباب ذلك.

4. تعرف المواد الخطرة طبقاً لتعريفات الأمم المتحدة.

5. يجب في جميع الأحوال مراعاة قواعد ونظم نقل وتداول المواد الخطرة السائدة في كل دولة على حدة أو مراعاة القواعد الدولية في حالة عدم وجود قواعد وطنية لنقل المواد الخطرة.

## المادة (10)

### فحص البضاعة من قبل الناقل

1. إذا اقتضى الأمر قيام الناقل بفحص البضاعة عند استلامها بحضور المرسل أو من ينوب عنه للتأكد من محتوياتها وتطلب ذلك فض الأغلفة أو فتح الأوعية وجب على الناقل إعادة الأغلفة والأوعية إلى ما كانت عليه، ويجوز للناقل تحميل المرسل أو المرسل إليه قيمة ما أنفقه حسب مقتضى الحال إذا تم الاتفاق على ذلك وفقاً للتكاليف السائدة.

2. إذا اقتضت الضرورة المحافظة على البضاعة أثناء النقل فعلى الناقل أن يقوم باتخاذ كافة التدابير والإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الأرواح والسفينة والبضاعة وفقاً للقواعد الدولية ولظروف الرحلة البحرية (طبقاً لنوع البضاعة).

3. إذا كانت طبيعة البضاعة محل النقل تقتضي إعدادها للنقل إعداداً خاصاً، وجب على المرسل القيام بذلك على نحو يقيها الهلاك أو التلف ولا يعرض الأشخاص أو الأشياء الأخرى التي تنقل معه للضرر.

## الفصل الثالث

### مسؤولية الناقل

## المادة (11)

### أسس مسؤولية الناقل

1- يكون الناقل مسؤولاً عن استلام البضاعة المتعاقد بشأنها وتحميلها ومناولتها وتستيفها (ترتيبها / رصها) ونقلها وتفريغها وحفظها بصورة سليمة على أن يتم ذلك بوسائل نقل ومعدات تتوفر فيها كافة شروط الأمن والسلامة طبقاً للقواعد الدولية، ما لم يتم الاتفاق في العقد على خلاف ذلك.

2- إذا اتفق على أن يقوم المرسل بتحميل البضاعة وتستيفها (ترتيبها / رصها) فعليه أن يقوم بذلك تحت إشراف الناقل وطبقاً للقواعد المعمول بها.

3- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن تلف أو فقد البضاعة وكذلك عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي سبب التلف أو الفقد أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهده طبقاً لأحكام المادة (15) من هذه الاتفاقية إلا إذا أثبت عدم صدور أي خطأ أو إهمال عنه أو عن أي من موظفيه أو مستخدميه أو وكلائه تسبب أو ساهم في هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضاعة أو يثبت أن ما حدث من ضرر يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى بعض منها:



- أ- خطأ صادر عن المرسل أو المرسل إليه أو أي من وكلاهما أو ممثليهما.  
ب- قوة قاهرة.  
ج- عيب كامن أو خفي في البضاعة.  
د- عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات أو عن عيب في تغليف أو تعبئة أو حزم البضاعة الذي تم بمعرفة الشاحن  
هـ- حدوث نقص في الحجم أو الوزن أثناء النقل لأسباب تعود إلى طبيعة البضاعة المنقولة مثل التبخر أو الجفاف أو النضوج  
و- سبب آخر يكون خارج سيطرة الناقل ويمنعه من تنفيذ بنود عقد النقل مثل
- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر.
  - تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في البحر.
  - تدابير معقولة لتفادي أو محاولة تفادي الإضرار بالبيئة.
- 4- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو موظفيه أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث تلف أو فقد البضاعة أو التأخير في تسليمها فلا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى التلف أو الفقد أو التأخير في تسليم البضاعة (بعد أن يتم تحديد التلف أو الضرر من قبل معاين معتمد من طرفي العقد) إلى الخطأ أو الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت المعاين مقدار التلف أو الفقد أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى الخطأ أو الإهمال الذي حدث من جانب الناقل أو من موظفيه أو مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص آخر مفوض منه.
- 5- إذا أثبت المرسل إليه وقوع حدث ما من الناقل أسهم في تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها، أو أدى إلى ذلك، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو من يمثله أو وكلائه كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن الخسارة الناجمة سواء كانت كلية أو جزئية.
- 6- يكون الناقل مسؤولاً عن التلف أو الخسارة الناجمة عن تأخير تسليم البضاعة في الموعد المحدد إذا كان المرسل قد أعلن كتابة عن رغبته في تسلم البضاعة في هذا الموعد المحدد ووافق عليه الناقل (طبقاً لنوع البضاعة).
- 7- في حال عدم وجود اتفاق مسبق بشأن موعد تسليم البضاعة يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم إذا لم يجر تسليمها خلال فترة زمنية تعتبر (معقولة) بعد أن تؤخذ في الاعتبار الظروف التي قد تؤدي إلى هذا التأخير.
- 8- إذا لم تصل البضاعة خلال (60) ستين يوماً بعد تاريخ التسليم المتفق عليه أو في الوقت المعقول المشار إليه في الفقرة (7) من هذه المادة، يمكن معاملة البضاعة كأنها مفقودة ويتحمل الناقل مسؤولية فقدها مع مراعاة أحكام المادة (31) من هذه الاتفاقية.
- 9- يكون باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو عن تلفها إذا نشأت عن أفعاله أو أفعال تابعيه.  
ويعتبر في حكم شرط الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع أية مبالغ، بأية صفة كانت أو المساس بالحقوق الناشئة عن الشروط التعاقدية الأخرى، يكون الهدف منها تغطية كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، كذلك كل شرط يقضي بتنازل المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل.

## المادة (12)

### فترة مسؤولية الناقل

1. تبدأ مسؤولية الناقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية من وقت استلامه لها ودخولها في حيازته وتنتهي عند تسليمه للبضاعة للمرسل إليه أو من يفوضه باستلامها.
2. تسلم البضاعة إلى الناقل أو من يمثله في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد نقل البضاعة، أو الوقت والمكان اللذين تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف المرعية في المهنة في المكان الذي تنتقل فيه البضاعة إلى الناقل أو من يمثله إذا لم يكن هناك إتفاق مسبق.
3. إذا كانت القوانين واللوائح والأنظمة تشترط تسليم البضاعة موضوع عقد النقل من خلال سلطة ما أو طرف ثالث وعلى أساس أن يقوم الناقل باستلام البضاعة من أي منهما، يكون وقت ومكان تسلم الناقل للبضاعة من السلطة أو الطرف الثالث هما وقت ومكان تسلم الناقل للبضاعة بمقتضى الفقرة (2) من هذه المادة.
4. يكون وقت ومكان تسليم البضاعة هما الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو الوقت والمكان اللذين تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف المرعية في المهنة في مكان تفرغ أو إنزال البضاعة من آخر وسيلة نقل تنقل فيها البضاعة بمقتضى عقد النقل إذا لم يكن متفق عليهما في عقد النقل.
5. إذا كانت القوانين واللوائح والأنظمة تشترط على الناقل تسليم البضاعة موضوع عقد النقل إلى المرسل إليه من خلال سلطة ما أو طرف ثالث، يكون وقت ومكان تسليم الناقل للبضاعة إلى السلطة أو الطرف الثالث هما وقت ومكان تسليم الناقل للبضاعة بمقتضى الفقرة (4) من هذه المادة.

## المادة (13)

### مسؤولية الناقل

#### عن تصرفات وأفعال تابعيه

يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية مباشرة عن كل تصرفات وأفعال تابعيه، طالما كانت تلك الأفعال أو التصرفات واقعة ضمن نطاق عقد النقل، ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن تصرفات وأفعال تابعيه.

### الفصل الرابع

#### التعويض عن تلف أو نقص أو فقد البضاعة

#### أو تأخير التسليم

## المادة (14)

### أسس تقدير التعويض

- 1- يقدر التعويض عن الخسارة أو التلف الحادث للبضاعة و/أو الناتج عن التأخير في تسليمها على أساس قيمة البضاعة في المكان والوقت المفترض أن يتم تسليمها فيهما للمرسل إليه وفقاً لعقد النقل ما لم يتم الاتفاق بين طرفي العقد على خلاف ذلك.

2- تحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر السلعة في البورصة وإذا لم يكن لها سعر في البورصة فتحدد القيمة بناءً على سعر السوق الحالي، وإذا تعذر التحقق من سعر السوق الحالي، فتقدر القيمة بالرجوع إلى قيمة بضاعة مماثلة في النوع والقيمة والمنشأ، وإذا لم يكن هناك قيمة بضاعة مماثلة، تحدد قيمة البضاعة بمعرفة خبير تعينه المحكمة على وجه الاستعجال.

### المادة (15)

#### حدود مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضائع

1. إذا كان الناقل مسؤولاً عن أي تلف أو فقد للبضاعة وكانت طبيعة وقيمة البضاعة غير محددة من قبل المرسل وغير مدونة في سند الشحن، فإنه يجب أن لا تتعدى قيمة التعويض عن هذا التلف أو الفقد مبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر.
2. ويجوز أن تستبدل قيمة "حقوق السحب الخاص" (كما يعرفه صندوق النقد الدولي) بالعملة المحلية تبعاً لقيمتها في تاريخ الحكم أو القرار أو التاريخ المتفق عليه بين الأطراف، وتحسب قيمة العملة المحلية في حقوق السحب الخاص وفقاً لأسلوب التقييم المطبق من قبل صندوق النقد الدولي في التاريخ محل النقاش المتعلق بمعاملاته وصفقاته الخاصة.

### المادة (16)

#### حدود مسؤولية الناقل في حالة تأخير تسليم البضاعة

تحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، ما لم يكن التأخير بسبب قوة القاهرة، وعلى ألا يتعدى هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

### المادة (17)

#### حدود مسؤولية الناقل عن الأضرار غير المباشرة

في حالة ثبوت وقوع أضرار غير مباشرة ناتجة عن تلف البضاعة أو فقدها أو التأخير في تسليمها عن الموعد المتفق عليه، فإن حدود مسؤولية الناقل عن الضرر غير المباشر لا تزيد عن قيمة أجره نقل البضاعة المتفق عليها في العقد عن البضاعة الهالكة أو المفقودة أو التي يتأخر تسليمها.

### المادة (18)

#### حدود المسؤولية الإجمالية للناقل

1. لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى المواد (18)، (19)، (20)، (21) معاً، الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.
2. يمكن الاتفاق على أن يتحمل الناقل أعباء والتزامات أكبر مما تنص عليه هذه الاتفاقية، على أن يتم تحديد ذلك في عقد نقل البضاعة.

## المادة (19)

### فقدان الناقل لحقه في الاستفادة من حدود المسؤولية القانونية

لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية القانونية تحت أي من مواد هذه الاتفاقية إذا تم إثبات أن الخسارة أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل أو أي من تابعيه، وذلك بقصد إحداث هذه الخسارة أو التلف أو التأخير أو عن تهور وبعلم رجحان وقوع الضرر.

## المادة (20)

### مسؤولية الناقل عما يلحق بالبضاعة من نقص بحكم طبيعتها

1. لا يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة بحكم طبيعتها من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل، على أن لا يزيد هذا النقص عن النسبة المقررة طبقاً للقواعد العامة المعتادة في نقل مثل هذه البضاعة.
2. إذا شملت سند الشحن بضاعة مختلفة مقسمة إلى مجموعات أو طرود وكان وزن كل منها مبيناً في الوثيقة فيحدد النقص المسموح به على أساس وزن كل مجموعة أو طرد كل على حدة.
3. لا يتحمل الناقل النقص الذي يظهر في البضاعة المنقولة في حاوية أو ما شابهها المجهزة من قبل المرسل والمختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه بختمها السليم.

## المادة (21)

### الإخطار بفقد أو تلف البضاعة

1. إن تسليم البضاعة للمرسل إليه عن طريق الناقل يعتبر قرينة على تسليم البضاعة طبقاً للوصف المبين في سند الشحن ما لم يتم تسليم مذكرة مكتوبة بطبيعة الخسارة عن الفقد أو التلف الظاهر من المرسل إليه إلى الناقل في خلال يوم عمل كامل من وقت استلامه البضاعة.
2. في حالة ما إذا كانت الخسارة عن الفقد أو التلف غير ظاهر تبقى الفقرة (1) من هذه المادة سارية المفعول إلا إذا قام المرسل إليه بتسليم مذكرة مكتوبة إلى الناقل يحدد فيها هذه الخسارة والتلف في خلال (14) أربعة عشر يوم من تاريخ استلامه البضاعة.
3. في حالة وقوع خسارة أو ضرر محقق فيجب على كل من الناقل والمرسل إليه توفير كافة التسهيلات كل للأخر في التفريش على البضاعة للتحقق من طبيعة وحجم الضرر الذي وقع.
4. لا يحق المطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير في التسليم إلا إذا تم إصدار إخطار كتابي من المرسل أو المرسل إليه للناقل خلال (21) واحد وعشرين يوماً تالية لليوم الذي استلم فيه المرسل إليه البضاعة أو اليوم الذي أعلم فيه أن البضاعة قد تم تسليمها.

5. ما لم يقر الناقل أو من يمثله بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد فيه الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر، وذلك في موعد لا يتجاوز 21 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسلمه البضائع، أيهما أبعد، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو أي من مستخدميهم الذين يستخدمهم في تنفيذ عقد النقل أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميهم أو وكلائه.

## المادة (22)

### العثور على البضاعة التي تم دفع التعويض عنها

1. في حالة العثور على البضاعة التي تم دفع التعويض عنها بسبب ضياعها خلال (6) أشهر من تاريخ دفع التعويض فعلى الناقل إخطار من دفع له التعويض بذلك فوراً وإعلامه بحالة البضاعة ودعوته للحضور أو من يفوضه لمعاينتها في المكان الذي وجدت فيه أو على طول مسار عملية النقل أو في مكان الوصول، وعلى من دفع له التعويض إبداء رغبته في استرداد البضاعة وإعادة قيمة التعويض خلال عشرة أيام من تاريخ تسلم الأخطار.
2. إذا لم يقر من دفع له التعويض في خلال عشرة أيام من تاريخ تسلمه الإخطار بالعثور على البضاعة بإبداء رغبته في استرداد البضاعة التي دفع التعويض عنها يكون بذلك قد سقط حقه في استرداد البضاعة ويجوز للناقل في هذه الحالة التصرف فيها لصالحه.
3. إذا حضر من دفع له التعويض أو من يمثله إلى مكان تواجد البضاعة ورفض استلامه لها دون إبداء الأسباب بكتاب رسمي إلى الناقل فيحق للناقل أيضاً في هذه الحالة التصرف فيها لصالحه.
4. إذا طلب من دفع له التعويض عن البضاعة إستردادها وجب أن يرد التعويض الذي قبضه ويجوز دفع التكاليف الإضافية بعد خصم نفقات المطالبة ومقدار الضرر الذي حدث بسبب التأخير في تسليم البضاعة أو بسبب تلف أي أجزاء منها.
5. إذا لم يخطر الناقل من دفع له التعويض بالعثور على البضاعة يكون لهذا الأخير الحق في اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لضمان استرجاع ما لحقه من ضرر من جراء ذلك.

## الفصل الخامس

### أجرة نقل البضائع

## المادة (23)

### استحقاق أجرة نقل البضائع

1. تكون أجرة نقل البضاعة واجبة الدفع عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.
2. لا يستحق الناقل أجرة نقل البضاعة كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا حالت أي قوة قاهرة دون البدء في عملية النقل، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على خلاف ذلك.

3. لا يستحق الناقل أجره نقل البضاعة كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا تبين أن البضاعة قد تلفت أو فقدت كلياً أثناء عملية النقل بسبب خطأ أو تقصير من الناقل أو أحد تابعيه كما لا يستحق أجره نقل البضاعة عن جزء البضاعة الذي يتبين أنه تلف أو فقد أثناء عملية النقل للأسباب الواردة أعلاه مع احتفاظ المرسل أو المرسل إليه بحقه بالمطالبة بالتعويض وفق أحكام هذه الاتفاقية.
4. عدا حالات الخسارات البحرية المشتركة، لا يستحق الناقل أجره عن المسافة الزائدة إذا سلك طريقاً أطول من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد ما لم ينص عقد النقل على غير ذلك.
5. لا يستحق الناقل أجره نقل عما يهلك من البضاعة المنقولة بقوة قاهرة أثناء عملية النقل.

## المادة (24)

### مسؤولية المرسل والمرسل إليه

#### عن دفع أجره نقل البضاعة

1. يكون المرسل مسؤولاً عن دفع أجره نقل البضاعة وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة، ما لم يتم الاتفاق في عقد نقل البضاعة على خلاف ذلك.
2. إذا تضمنت تفاصيل العقد في سند الشحن القابلة للتداول عبارة " أجره النقل مدفوعة سلفاً " أو أي عبارة أخرى مشابهة، فلا يكون أي من حائز سند الشحن أو المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجره نقل البضاعة.
3. إذا تضمن سند الشحن عبارة " أجره النقل قيد التحصيل " أو أي عبارة أخرى مشابهة، فإن ذلك يشكل حكماً يقضي بأن أي حائز أو مرسل إليه يتسلم البضاعة أو يمارس أي حق فيما يتعلق بالبضاعة مسؤولاً بالتضامن مع المرسل عن سداد أجره النقل .

## المادة (25)

### حقوق الناقل إذالم

#### يتم دفع أجره نقل البضاعة

1. بصرف النظر عن أي اتفاق مخالف، إذا كان المرسل إليه مسؤولاً عن سداد أجره نقل البضاعة كان من حق الناقل حجز البضاعة إلى أن يتم دفع:
  - أ- أجره نقل البضاعة وأجره تخزين البضاعة وغرامة التأخير وتعويضات الحجز وجميع ما يتكبده الناقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الدفع.
  - ب- أي تعويضات مستحقة للناقل بمقتضى عقد نقل البضاعة.
2. عند حساب مدة التأخير في تسليم البضاعة المشار إليها في المواد (15)، (17)، (21) من هذه الاتفاقية فإنه يجب إستبعاد مدة حجز البضاعة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة.
3. إذا لم يتم دفع أجره نقل البضاعة في خلال ثلاثين يوماً من إشعار المرسل إليه بوصول البضاعة فإن للناقل الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لبيع البضاعة وفقاً لما ورد في المادة (34) من هذه الاتفاقية .

## الفصل السادس حق التصرف في البضاعة

### المادة (26)

#### حق المرسل والمرسل إليه في التصرف في البضاعة

1. حق التصرف في البضاعة يعني حق المرسل أو المرسل إليه طبقاً للتعاقد المبرم مع الناقل في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته بحيث لا تمثل خروجاً عن عقد النقل مع تحمل أي نفقات أو التزامات مالية من جراء ذلك.
2. في حالة إصدار سند الشحن غير القابل للتداول تطبق القواعد التالية :
  - أ- يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلي المرسل إليه المدون اسمه في سند الشحن والذي يتعين عليه أن يبين هويته على نحو واف للناقل، وذلك بعد وصول البضاعة إلى مقصدها ويكون المرسل إليه قد طلب تسليم البضاعة.
  - ب- يحق للمرسل إليه المدون اسمه في سند الشحن إحالة حق التصرف في البضاعة إلى شخص آخر ، وبذلك الإحالة يفقد المحيل حقه في التصرف ويتعين على المحيل أن يبلغ الناقل بتلك الإحالة بشكل قانوني يحفظ حقوق جميع الأطراف.
3. في حالة إصدار سند الشحن القابل للتداول تنطبق القواعد التالية:
  - أ- يكون حائز النسخة الأصلية من سند الشحن القابلة للتداول أو حائز جميع النسخ الأصلية (في حالة وجود أكثر من نسخة أصلية واحدة) هو الطرف الوحيد المتصرف في البضاعة.
  - ب- يحق لحائز النسخة الأصلية من سند الشحن أن يحيل حق التصرف في البضاعة عن طريق تظهير سند الشحن القابل للتداول إلى شخص آخر وبذلك الإحالة يفقد المحيل حقه في التصرف. وفي حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من تلك الوثيقة يجب تظهير جميع النسخ الأصلية إلى ذات الشخص حتي تكون إحالة حق التصرف في البضاعة نافذة المفعول.
  - ج- يتعين على حائز سند الشحن أن يبرز إلى الناقل سند الشحن القابل للتداول إذا طلب الناقل ذلك، وفي حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك السند يجب اظهار جميع النسخ الأصلية باستثناء النسخ الموجودة فعلاً في حيازة الناقل وفي حالة العجز عن ذلك لا يحق للحائز استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى مقصدها النهائي.
  - د- يجوز استلام البضاعة بوثيقة أصلية واحدة في حال فقد أحد من النسخ الأصلية طبقاً للاتفاق بين الطرفين.
4. يكون الناقل ملزماً بتنفيذ التعليمات المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة إذا:
  - أ- كان الشخص الذي يعطي تلك التعليمات هو من له حق التصرف في البضاعة.
  - ب- تم تنفيذ التعليمات حسب شروطها بصورة معقولة.
  - ج- لم يكن من شأن التعليمات أن تتداخل مع العمليات العادية للناقل.
5. مع مراعاة ما ورد في هذه المادة يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتج من عدم امتثاله لتعليمات الطرف المتصرف في البضاعة.

## الفصل السابع تسليم البضاعة إلى المرسل إليه المادة (27)

### مسؤولية المرسل إليه عن استلام البضاعة

1. عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه أو من يمثله أن يقبل تسلم البضاعة في التاريخ والمكان المشار إليهما في سند الشحن، وإذا أخل بهذا الالتزام بتركة البضاعة في عهدة الناقل، يكون للأخير أو من يمثله الحق في التصرف في البضاعة كوكيل للمرسل إليه على النحو الموضح في المادة (34) من هذه الاتفاقية ولكن بدون أي مسؤولية عن أي خسارة أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كانت الخسارة أو التلف ناتجاً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل.
2. يتحمل المرسل إليه كافة التكاليف الخاصة بالتأخر في إستلام البضاعة والتي أنفقها الناقل خلال الفترة من تاريخ وصول البضاعة المحدد بالعقد لحين قيام المرسل إليه باستلامها.

## المادة (28)

### الإقرار بتسليم البضاعة

1. يكون للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة محل النقل عند تسلمه لها للتحقق من سلامتها فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم البضاعة.
2. مع مراعاة المادة (24) من هذه الاتفاقية، يجب على المرسل إليه أن يقر بتسليم البضاعة من الناقل على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد، ويتسلم المرسل إليه البضاعة دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي أو التأخير في الوصول، وبما لا يتعارض مع التشريعات الوطنية لكل دولة والتزامات الطرفين في العقد المبرم بينهما.

## المادة (29)

### التسليم في حال وجود سند الشحن غير قابل للتداول

1. إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً إليهما في تفاصيل العقد، وجب على المرسل أن يبلغ الناقل بهما كتابة، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد.
2. إذا تبين أن اسم المرسل إليه أو عنوانه في عقد النقل وسند الشحن غير صحيح وجب على المرسل أن يبلغ الناقل بالبيانات الصحيحة قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد أو حال إعلامه بذلك من الناقل.
3. يقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد عند إبراز المرسل إليه بطاقة هويته الرسمية، ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يبرز المرسل إليه هذه البطاقة، كما يمكن أن يتم التسليم إلى شخص آخر يفوضه المرسل إليه باستلام البضاعة ويكون في حوزته سند الشحن الأصلي مع إبراز بطاقة هويته الرسمية وبما لا يتعارض مع التشريعات الوطنية لكل دولة والتزامات الطرفين في العقد المبرم بينهما.
4. تنتهي مسؤولية الناقل عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى " المرسل إليه " المشار إليه في سند الشحن غير القابل للتداول أو من يمثله قانوناً.



5. إذا لم يتم المرسل إليه بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد ، وجب على الناقل أن يبلغ المرسل بذلك كتابة.
6. إذا تعذر على الناقل، بعد بذل الجهد المطلوب، معرفة هوية المرسل إليه، يجب على المرسل - بعد إخطاره بذلك من قبل الناقل - أن يصدر إلى الناقل التعليمات الخطية المتعلقة بتسليم البضاعة. ويبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناءً على تعليمات المرسل بمقتضى هذه الفقرة من التزاماته بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل.

### المادة (30)

#### التسليم في حال وجود سند شحن قابل للتداول

1. يتم تسليم البضاعة من قبل الناقل أو من يمثله لحائز سند الشحن القابل للتداول في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد بعد أن يقوم ذلك الحائز بتقديم النسخة الأصلية من سند الشحن القابل للتداول.
2. في حالة إصدار عدة نسخ أصلية من سند الشحن القابلة للتداول فإن الناقل أو من يمثله يعتبر قد أوفى بمسؤولياته كاملة إذا قام بتسليم البضاعة بالفعل للشخص الحائز على أية نسخة أصلية من وثائق النقل يتم تظهيرها حسب القواعد المعمول بها.
3. إذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه كان على الناقل أن يخطره بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع فيه تسلمها، وعلى المرسل إليه تسلم البضاعة في الميعاد الذي حدده الناقل، والالتزام بالتكاليف والنفقات المترتبة على تأخره عن الموعد المذكور.

### المادة (31)

#### الإجراءات في حالة تعذر تسليم البضاعة

1. إذا لم يتقدم صاحب الحق في تسلم البضاعة أو من ينوب عنه باستلام البضاعة بعد وصولها في الوقت والمكان المحددين في سند الشحن أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجره النقل إذا كانت مستحقة عليه (ولم يتلق الناقل تعليمات أخرى وإفية ممن له حق التصرف في البضاعة في هذا الشأن) جاز للناقل أو من يمثله وطبقاً لما تقضي به اللوائح والقوانين في ميناء الدولة الطرف في الإتفاقية إتخاذ الآتي: -
  - أ- تخزين البضاعة في أي مكان مناسب.
  - ب- تفريغ البضاعة إذا كانت معبأة في حاويات وذلك طبقاً لظروف وطبيعة البضاعة المرسل.
2. إذا تجاوزت فترة تأخر المرسل إليه أو من يمثله في الحضور للاستلام (بعد إخطاره بوصول البضاعة) عن الفترة المحددة باللوائح أو القوانين المعمول بها في ميناء الدولة الطرف في الإتفاقية صار من حق الناقل أو من يمثله وطبقاً لما تقضي به اللوائح والقوانين في ميناء الدولة الطرف في الإتفاقية إتخاذ الآتي: -
  - أ- طلب بيع البضاعة كلها أو بعضها وفقاً للممارسات المتبعة أو حسبما يقضي القانون أو اللوائح في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت. أو
  - ب- الطلب إلى السلطة المعنية تسلم البضاعة وخبزنها في مخازنها. أو؛

ج- الطلب إلى المحكمة المختصة إثبات حالة البضاعة والأذن له بوضعها تحت إشراف حارس قضائي لحساب المرسل وعلى مسؤوليته.

3. إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة (2/أ) من هذه المادة، وجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لصالح الشخص الذي له حق التصرف في البضاعة، رهناً باقتطاع أي تكاليف تكبدها بشأن البضاعة وأي مبالغ أخرى مستحقة له وللجهات الحكومية المختلفة حسب مقتضى الحال.
4. لا يسمح للناقل بممارسة الحقوق المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إشعاراً قبل وقت كاف (طبقاً لعقد النقل المبرم بين الطرفين) بوصول البضاعة إلى مكان المقصد إلى الشخص الذي له حق التصرف في إستلام البضاعة.
5. عندما يمارس الناقل حقوقه المشار إليها في الفقرة (1) و (2) من هذه المادة فإنه لا يكون مسؤولاً عن أي تلف أو خسارة للبضاعة إلا عندما تنجم الخسارة أو التلف عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل.

## الفصل الثامن

### إجراءات التقاضي والتحكيم في عقود نقل البضائع

#### المادة (32)

#### حل الخلافات والتحكيم بين أطراف عقد النقل

1. مع مراعاة الفقرة (2) من المادة (34) من هذه الاتفاقية ، أي خلاف ينشأ بين طرفين أو أكثر من الأطراف الداخلة في عقد النقل ويتعلق بتفسيره أو تطبيقه ولم يتمكن أطراف الخلاف من تسويته بالتراضي أو عن طريق المفاوضات أو أي وسيلة تسوية أخرى فيمكن أن يحال إلى التحكيم إذا طلب أي طرف من الأطراف ذلك، على أن يقدم الخلاف إلى لجنة تحكيم يعين كل طرف عضواً واحداً فيها ويقوم عضواً اللجنة بالاتفاق فيما بينهما على تعيين طرف ثالث رئيساً لها وإذا لم يتم الاتفاق على رئيس اللجنة خلال ثلاثين يوماً بعد طلب اللجوء للتحكيم جاز لكل طرف أن يطلب من الجهة المختصة بهذا الموضوع والتي تحددها الدولة التي أبرم فيها عقد النقل تعيين رئيس لهذه اللجنة ويحال لهذه اللجنة الخلاف لاتخاذ قرار بشأنه.
2. يحدد مكان التحكيم طبقاً لما هو وارد في عقد النقل أو طبقاً لما يتفق عليه أطراف النزاع.
3. يجب أن تطبق لجنة التحكيم مواد هذه الاتفاقية وطبقاً لقواعد التحكيم للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسترال).

#### المادة (33)

#### الفترة المسموح فيها بالتقاضي أو التحكيم بين أطراف عقد النقل

- أ- تسقط أي دعوى مرتبطة بعقد النقل بموجب هذه الاتفاقية إذا لم يشرع في اتخاذ أي إجراء قضائي أو تحكيمي بعد مرور سنة تبدأ من:  
أ- تاريخ تسليم البضاعة المحدد بالعقد.
  - ب- التاريخ الذي من المفترض تسليم البضاعة فيه في حالة تأخر البضاعة عن الموعد المتفق عليه.
  - ج- التاريخ الذي عنده يحق للطرف المعني بتسلم البضاعة التعامل مع البضاعة كأنها مفقودة طبقاً للفقرة (8) من المادة (11) من هذه الاتفاقية.
- ويقع باطلاً كل اتفاق مخالف لذلك.

## المادة (34)

### إجراءات التقاضي ورفع الدعوى بين أطراف عقد النقل

1. لا يجوز التمسك تجاه الناقل بأي حقوق بمقتضى عقد النقل إلا من جانب الأطراف التالية:

أ- المرسل، طالما كان قد تكبد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل. أو؛  
ب- المرسل إليه، طالما كان قد تكبد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل أو؛  
ج- الحائز على سند الشحن القابل للتداول إذا كان قد تكبد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل.

د- أي شخص أحال إليه المرسل أو المرسل إليه حقوقه، أو اكتسب حقوقاً بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، طالما كان ذلك الشخص الذي اكتسب حقوقاً بالإحالة أو بالحلول قد تكبد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل.

وفي حالة حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعوى عن طريق الإحالة أو الحلول، يحق للناقل التمتع بكل ما هو متاح له تجاه ذلك الطرف الثالث من دفع و حدود مسؤولية بمقتضى عقد النقل.

2. يحق لأي طرف من أطراف عقد النقل في حالة عدم التمكن من اللجوء إلى التحكيم إتخاذ الإجراءات القانونية أمام المحكمة المختصة في أحد الأماكن التالية:

أ- المقر الرئيسي لمكان عمل المدعى عليه أو (في حالة عدم وجوده) مقر إقامته.  
ب- المكان الذي تم فيه توقيع عقد النقل بشرط وجود فرع أو وكالة في هذا المكان للمدعى عليه.

ج- مكان انتقال مسؤولية البضاعة للناقل أو مكان تسليم البضاعة.

3. يجوز تضمين عقد النقل حق التقاضي أمام محكمة مختصة بعينها من المشار إليها في الفقرة (2) أعلاه، ويلتزم بذلك أي شخص له حق التقاضي خلاف المرسل والناقل إذا ما قبل صراحة هذا الاتفاق، وفي حالة عدم قبوله بذلك يكون له الحق في رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة في أحد الأماكن الأخرى الواردة في الفقرة (2) أعلاه.

4. عندما ترفع دعوى طبقاً لنصوص هذه المادة أو عندما يصدر حكم بناءً على هذه الدعوى فلا يمكن إقامة دعوى أخرى بين نفس أطراف الدعوى وتؤسس على نفس الأسباب إلا إذا كان الحكم الصادر غير نافذ في الدولة التي اتخذ بها الإجراء الجديد.

## الفصل التاسع

### أحكام إضافية لعقود نقل البضائع

## المادة (35)

### إحالة الحقوق

1. في حالة إصدار سند شحن قابل للتداول يحق للحائز على السند أن يحيل الحقوق التي يتضمنها هذا السند إلى شخص آخر، بإحدى الوسائل التالية:

أ- بالتظهير حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو على بياض. أو؛  
ب- دون تظهير إذا كان السند لحامله. أو؛  
ت- دون تظهير إذا كان السند صادراً لأمر طرف مسمى وكانت الإحالة بين الحائز على السند وذلك الطرف المسمى.

2. لا يتحمل أي حائز لسند الشحن بخلاف المرسل أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه أصبح حائزاً لسند الشحن.

### المادة (36)

#### استخدام الوثائق والاتصالات الإلكترونية

يجوز باتفاق طرفي عقد النقل استخدام الاتصال الإلكتروني في كل ما يخص معاملات النقل  
النقل البحري طبقاً للتشريعات الوطنية المعمول بها في الدولة التي تم فيها التعاقد.

### المادة (37)

#### توافق عقد النقل مع نصوص الاتفاقية

1. مع مراعاة أحكام المادة (2) فقرة (3) لا يجوز لأي ناقل أن يدخل في تعاقد في مجال نقل البضائع بحراً بين الدول العربية إلا إذا كان متوافقاً مع هذه الاتفاقية ويعتبر أي شرط يظهر في العقد باطلاً طالما كان مخالفاً بصورة مباشرة أو غير مباشرة مع نصوص هذه الاتفاقية، ولا يضر بطلان هذا الشرط بصحة النصوص الأخرى للعقد\*.
2. إذا لحق ضرر بالمرسل أو من ينوب عنه نتيجة لشرط باطل طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة فيلتزم الناقل بأن يدفع للمرسل أو من له حق التصرف في البضاعة طبقاً لهذه الاتفاقية قيمة التعويض عن هذا التلف أو الخسارة أو التأخير في تسليم البضاعة.

### المادة (38)

#### تمديد المهلة إذا وافقت يوم عطلة

إذا كان تاريخ انتهاء المهلة المتفق عليها والمحدد في المادتين (14) و (24) من هذه الاتفاقية يوافق يوم عطلة رسمية في الدولة يتم تمديد المهلة حتى أول يوم من أيام العمل الرسمية.

### المادة (39)

#### المسؤولية عن توفير البيانات

يجب على المرسل والناقل التعاون في تبادل كافة البيانات والمعلومات والمستندات الخاصة بالبضاعة المنقولة بشكل دقيق وكامل وفي الوقت المناسب تيسراً لتنفيذ عقد النقل على الوجه الأكمل.

## المابج الثالث

### نقل الركاب

#### الفصل الأول

#### التزامات الناقل

### المادة (40)

#### ترخيص نقل الركاب

1. يمارس نشاط النقل من قبل الناقل بعد حصوله على ترخيص بذلك من السلطة المختصة.
2. تحدد التشريعات الوطنية في كل دولة على حدة الجهة المعنية التي تعتمد قواعد ممارسة نشاط نقل الركاب بحراً.

\* تتحفظ المملكة العربية السعودية على المادة 1/37 لأنها تقيد عمل العقود الخاصة للشركات فيما بينها

## المادة (41)

### نقل الراكب وأمتعته

يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته الشخصية المسجلة طبقاً لعقد النقل المبرم بينهما .

## المادة (42)

### تذكرة السفر

يصدر الناقل تذاكر سفر فردية للركاب وتعتبر اتفاق ضمني بين الراكب والناقل، تتضمن على الأقل اسم الراكب وعنوانه ورقم البطاقة الشخصية أو جواز السفر وجهة سفره واسم الناقل وعنوانه ورقم وثيقة التأمين وفقاً للتحديدات الواردة في المادة (43).

## المادة (43)

### التأمين على نقل الراكب

1. يجب على الناقل ربط عقد نقل الراكب بحراً بوثيقة تأمين سارية المفعول لتغطية كافة التزاماته المالية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ووفقاً للتشريعات الوطنية.
2. يحدد في وثيقة التأمين قيمة التعويض عن الوفاة أو الإصابة أو الأضرار الناجمة عن الحوادث أثناء الرحلة البحرية للراكب.

## الفصل الثاني

### الأمته

## المادة (44)

### تسجيل الأمته

يصدر الناقل بيان تسجيل أمته الراكب تتضمن عدد وطبيعة الأمته المسلمة إلى الناقل ووزنها واسم الراكب وعنوانه واسم الناقل وعنوانه.

## المادة (45)

### المحافظة على أمته الراكب المتوفي أو المفقود أو المريض

إذا توفي الراكب أو فقد أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ الرحلة البحرية للراكب، التزم الناقل بأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمته إلى حين تسليمها لذوي الشأن .  
وإذا وجد في مكان الوفاة أو فقد أحد ذوي الشأن، جاز له أن يتدخل لمراقبة هذه التدابير وأن يطلب من الناقل تسليمه إقراراً بأن أمته المتوفي أو المفقود في حيازته.

## الفصل الثالث

### مسؤولية الراكب

## المادة (46)

### مسؤولية الراكب في اتباع التعليمات

على الراكب إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالرحلة البحرية للراكب والإجراءات والمتطلبات اللازمة لمغادرة مكان انطلاق الرحلة البحرية للراكب.

## المادة (47)

### مسؤولية الراكب عن الأمتعة

يلتزم الراكب بحراسة الأمتعة والأشياء التي يسمح له بالاحتفاظ بها شخصياً وتبقى في عهده أثناء الرحلة البحرية للركاب ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي تسببه للناقل أو غيره، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو عما يلحقها من ضرر إلا إذا اثبت الراكب أن الضياع أو الضرر يرجع إلى خطأ من الناقل أو من تابعيه.

## الفصل الرابع مسؤولية الناقل

## المادة (48)

### مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب

1. يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة وفقاً لمتطلبات الاتفاقيات الدولية وتنفيذ السفر المتفق عليه، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه لحالة أثناء الرحلة البحرية للركاب.
2. يلتزم الناقل بسلامة الراكب أثناء الرحلة البحرية للركاب، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية أو وفاة أو فقد الراكب إذا ما كان الحادث المؤدي الى الضرر الواقع على الراكب قد حدث خلال الرحلة البحرية و كان هو أو أي من تابعيه السبب في حدوث ذلك الضرر، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الالتزام.
3. تبدأ مسؤولية الناقل المتعلقة بسلامة الراكب وأمتعته من الوقت الذي يتواجد فيه الراكب وأمتعته فعلياً على متن السفينة في (ميناء القيام) وتنتهي في اللحظة التي يغادر فيها الراكب السفينة في ميناء الوصول النهائي.
4. يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية مباشرة عن كل تصرفات وأفعال تابعيه. طالما كانت تلك الأفعال أو التصرفات واقعة ضمن نطاق الرحلة البحرية للركاب، ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن تصرفات وأفعال تابعيه.
5. لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الراكب والمذكورة بالفقرة (2) من هذه المادة إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو حالته الصحية ولورثة الراكب المتوفى والأشخاص الذين يعولهم في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم أو معيلهم سواء وقعت أثناء الرحلة البحرية للركاب أو بعد انقضاء مدة من الزمن إذا ثبت أنها كانت بسبب خطأ أو تقصير من الناقل أو أحد تابعيه.

## المادة (49)

### الناقل المنفذ

1. عندما يعهد بتنفيذ النقل أو جانب منه الى ناقل منفذ فان الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل باكملها وفقاً لاحكام هذه الاتفاقية والى جانب ذلك، فان الناقل المنفذ سيكون خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية ومتمتعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي ينفذه من عملية النقل.
2. يكون الناقل، فيما يتصل بعملية النقل التي يؤديها الناقل المنفذ مسؤولاً عن كل ما يقدم عليه أو يحجم عنه هذا الناقل المنفذ أو مستخدموه أو وكلاؤه العاملون في نطاق وظائفهم.
3. تكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ حيثما يكونان مسؤولين معا وفي حدود ذلك مسؤولية تضامن وتكافل.

4. ليس هناك في هذه المادة ما يخل باي من حق من حقوق الرجوع بين الناقل والناقل المنفذ.

#### **المادة (50)**

**مسؤولية الناقل عن الأضرار  
التي تلحق بالراكب من التأخير**

يتحمل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب الناشئة عن التأخير في تنفيذ الرحلة البحرية للركاب في الموعد المحدد لها إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى قوة قاهرة .

#### **المادة (51)**

**عدم جواز إعفاء الناقل عن  
الأضرار البدنية التي تصيب الراكب**

يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية أو مادية. ويعتبر في حكم شرط الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع أية مبالغ، بأية صفة كانت، يكون الهدف منها تغطية كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل.

#### **المادة (52)**

**حالات إعفاء الناقل  
من مسؤولية التأخير**

فيما عدا حالتها الغش والخطأ من الناقل أو من تابعيه، يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالراكب نتيجة التأخير، ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً في تذكرة السفر وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب صراحة .

### **الفصل الخامس**

#### **أجرة النقل**

#### **المادة (53)**

#### **أجرة النقل**

يلتزم الراكب بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه و حسب اللوائح والأنظمة والتشريعات الوطنية المنظمة للنقل البحري لكل طرف متعاقد.

#### **المادة (54)**

#### **التنازل عن تذكرة السفر**

1. يجوز إرجاع تذكرة السفر واسترداد قيمتها إذا عدل الراكب عن السفر قبل بدء تنفيذ الرحلة البحرية للركاب خلال المدة التي يحددها الناقل ويعلن عنها.

2. إذا تم العدول دون إخطار أو دون مراعاة الميعاد الوارد في الفقرة (1) من هذه المادة ،  
التزم الراكب بالأجرة .
3. إذا عدل الراكب عن مواصلة السفر بعد بدء الرحلة البحرية استحققت عليه الأجرة كاملة.

### **المادة (55)**

#### **درجة الإركاب**

على الناقل أن يهيئ للراكب مكاناً في الدرجة المتفق عليها، وللراكب أن يطالب الناقل باسترداد الفرق إذا اضطر إلى السفر في درجة أدنى من الدرجة المبينة في تذكرة السفر .

### **المادة (56)**

#### **المزايا الخاصة**

إذا دفع الراكب أجرة إضافية مقابل مزايا خاصة جاز له مطالبة الناقل بردها إذا لم يوفر له الناقل المزايا التي تقابلها.

### **المادة (57)**

#### **ضمان تحصيل أجرة النقل**

للناقل احتجاز أمتعة الراكب المسجلة ضماناً لأجرة النقل وغيرها من النفقات التي تستحق له بسبب النقل.  
وللناقل حق امتياز على ثمن هذه الأمتعة لاستيفاء المبالغ المستحقة له بسبب النقل، ويتبع في هذا الشأن إجراءات التنفيذ على البضائع المرهونة رهناً تجارياً .

### **المادة (58)**

#### **الظروف الطارئة أو القاهرة التي تحول دون سفر الراكب**

إذا توفي الراكب قبل بدأ السفر أو حالت قوة القاهرة دون بدء تنفيذ الرحلة البحرية للراكب أو قامت قبل تنفيذه ظروف طارئة تجعله خطر على الأرواح، فلا يسأل الناقل عن عدم التنفيذ ولا يستحق أجرة النقل.  
وإذا قامت القوة القاهرة أو الخطر على الأرواح أثناء تنفيذ الرحلة البحرية للراكب فلا يستحق متعهد النقل الأجرة إلا عن الجزء الذي تم من النقل.

### **الفصل السادس**

#### **التعويض عن الأضرار**

### **المادة (59)**

#### **حدود مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة الجسيمة**

1. تقتصر مسؤولية الناقل على وفاة راكب أو إصاباته الشخصية على **SDR 250000** من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر.
2. يتحمل الناقل المسؤولية، ما لم يثبت الناقل أن الحادث نتج عن عمل حرب أو أعمال قتالية أو حرب أهلية أو تمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته ؛ أو كان سببه كلياً بسبب فعل أو إغفال تم بقصد التسبب في الحادث من قبل طرف ثالث.



3. يجوز أن يتحمل الناقل حد أعلى عن حد المسؤولية المذكور بالفقرة (1) بعاليه - بحد أقصى قدره **SDR 400000** من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر - ما لم يثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الخسارة حدث دون خطأ أو إهمال للناقل.
4. يقع عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق صاحب المطالبة.
5. لا تشمل مسؤولية الناقل إلا الخسائر الناشئة عن الحوادث التي وقعت أثناء الرحلة البحرية ويقع عبء إثبات وقوع الحادث الذي تسبب في وقوع الخسارة أثناء الرحلة البحرية، ومدى الخسارة على عاتق صاحب المطالبة.

### المادة (60)

#### حدود مسؤولية الناقل عن تلف أو فقدان الأمتعة والمركبات

1. يحق للراكب المتضرر من ضياع أو تلف أو نقص أو حدوث عيب في أمتعته الناتج عن خطأ أو تقصير من الناقل أو أي من تابعيه المطالبة بالتعويض وتكون الجهة التي يتم مطالبتها هي الناقل أو ممثله القانوني في مركزه الرئيس أو وكيله المعتمد في بلد الوصول.
2. يلتزم الناقل بدفع التعويض عن ضياع أو تلف أو نقص أو حدوث عيب في الأمتعة ويخضع التعويض لقيمة وحالة الأمتعة وقت التسليم بشرط إبلاغ الناقل وإثبات الحالة بمحضر في حينه.
3. تقتصر مسؤولية الناقل على فقد الأمتعة أو تلفها على **SDR 2 250** من حقوق السحب الخاصة لكل حقيبة.
4. مسؤولية الناقل عن فقدان المركبات أو تلفها ، بما في ذلك جميع الأمتعة المحمولة على أو داخل المركبة ، محدودة بمبلغ **SDR 12700** من حقوق السحب الخاصة لكل مركبة .

### المادة (61)

#### فقدان الناقل لحقه في التمسك بحدود المسؤولية

1. لا يحق للناقل أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادتان 61 و 62 إذا ثبت أن الضرر ناتجاً عن فعل أو إهمال من الناقل الذي تم القيام به بقصد التسبب في ذلك الضرر ، أو بتهور مصحوب بعلم أن هذا الضرر قد يحدث.
2. لا يحق لمستخدمي أو وكلاء الناقل أو الناقل المنفذ الاستفادة من هذه الحدود إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو إهمال من أي منهم بنية إحداث مثل هذا الضرر، أو بتهور مصحوب بعلم أن هذا الضرر قد يحدث.

### المادة (62)

#### اخطار فقد او تلف الامتعة

1. على الراكب ان يتقدم باخطار كتابي الى الناقل او من يمثله في حالة الفقد أو التلف الظاهر للامتعة:
  - أ- بالنسبة لامتعة الكابينة: قبل نزول الراكب او عند ذلك.
  - ب- بالنسبة الى جميع الامتعة الاخرى: قبل موعد اعادة التسليم او عند ذلك.

2. في حال عدم امتثال الراكب لاحكام هذه المادة فيفترض انه تسلم الامتعة سليمة ما لم يثبت عكس ذلك.
3. في حال التلف غير الظاهر اللاحق بالامتعة او فقد الامتعة: على الراكب ان يتقدم باخطار كتابي الى الناقل او من يمثله خلال فترة خمسة عشر يوماً من موعد النزول او اعادة التسليم او من التاريخ المحدد لاجراء عملية اعادة التسليم.

## الباب الرابع

### احكام عامة

#### المادة (63)

##### منح تسهيلات إضافية

للأطراف المتعاقدة أن تمنح بعضها البعض بالاتفاق فيما بينها تسهيلات أكثر مما هو وارد في هذه الاتفاقية بشرط ألا يعيق ذلك عمليات النقل التي تتم في ظل هذه الاتفاقية.

#### المادة (64)

##### أحكام استثنائية

1. لا تمنع أحكام هذه الاتفاقية أي طرف متعاقد من اتخاذ أي إجراء تعتبره ضرورياً لأمنها الداخلي أو الخارجي.
2. على الطرف المتعاقد المتخذ لأي إجراء بناء على ما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة إبلاغ جهة الإيداع فور اتخاذه لهذا الإجراء , وكذلك إطلاعها على طبيعة ذلك الإجراء .

#### المادة (65)

##### حل الخلافات في تفسير الاتفاقية

يتم تسوية الخلافات بين طرفين متعاقدين أو أكثر التي تنشأ من تطبيق أو تفسير مواد هذه الاتفاقية بالتفاهم المباشر بالطرق الدبلوماسية بين السلطات المختصة في تلك الأطراف .

## الباب الخامس

### احكام ختامية

#### المادة (66)

##### مسؤولية متابعة تنفيذ الاتفاقية وتعديلها

1. يكون مجلس وزراء النقل العرب هو الجهة المسؤولة عن تنفيذ هذه الاتفاقية وتطويرها وتعديلها بما يحقق أهدافها.
2. يشكل مجلس وزراء النقل العرب لجنة فنية من ممثلين عن الأطراف المتعاقدة، لمتابعة تنفيذ هذه الاتفاقية والنظر في أي عوائق تعترض تطبيقها واقتراح الآليات التي تضمن تنفيذ موادها وتجتمع خلال ثلاثة أشهر من تاريخ نفاذ الاتفاقية وتجتمع بعد ذلك سنوياً وكلما دعت الحاجة بناءً على طلب أحد أطراف الاتفاقية
3. تتخذ اللجنة الفنية توصياتها بأغلبية ثلثي الأعضاء بشأن المشاكل الناتجة عن تفسير وتطبيق هذه الاتفاقية.
4. ترفع اللجنة الفنية توصياتها إلى المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب لاتخاذ اللازم.

## المادة (67)

### التوقيع والتصديق

تكون هذه الاتفاقية متاحة للدول العربية للتوقيع عليها وتخضع للمصادقة من الدول الموقعة عليها طبقاً للأنظمة المعمول بها في كل دولة وتودع وثائق التصديق لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية التي تعد محضراً بإيداع وثيقة تصديق كل دولة.

## المادة (68)

### الانضمام

يجوز لدول الجامعة العربية غير الموقعة على هذه الاتفاقية أن تنضم إليها بعد دخولها حيز النفاذ، بإعلان يرسل إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية وتودع وثائق الانضمام لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية التي تعد محضراً بإيداع وثيقة انضمام كل دولة لهذه الاتفاقية.

## المادة (69)

### الدخول حيز النفاذ

أ- تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها.

ب- تسري أحكام هذه الاتفاقية بالنسبة لأي دولة تصادق أو تنضم إليها بعد تاريخ نفاذ الاتفاقية، عند انتهاء ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

## المادة (70)

### التحفظات

1. يجوز التحفظ على أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية بشرط أن يتم إبلاغ الأمين العام لجامعة الدول العربية بتلك التحفظات خطياً وتسليمها قبل إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام.
2. يعمم الأمين العام لجامعة الدول العربية نص أي تحفظ مقدم له من أي دولة في وقت التوقيع أو قبل وقت التصديق أو الانضمام على كل الدول الموقعة والدول المصدقة أو المنضمة وإذا أبدى ثلث هذه الدول اعتراضاً خلال (90) يوماً من تاريخ التعميم لا يقبل التحفظ، وعلى الأمين العام لجامعة الدول العربية إبلاغ كل الدول المشار إليها في هذه الفقرة بأي اعتراض تلقاه وبقبول أو رفض التحفظ.
3. لا يكون لاعتراض أي دولة وقعت على الاتفاقية ولكنها لم تصدق عليها أي أثر في حال عدم تصديق الدولة المعترضة على الاتفاقية خلال تسعة أشهر من تاريخ تقديم اعتراضها، وفي حال قبول التحفظ بتطبيق الفقرة السابقة نتيجة عدم نفاذ الاعتراض يجب على الأمين العام لجامعة الدول العربية إبلاغ الدول المشار إليها في تلك الفقرة، ولا يتم تعميم نص أي تحفظ على أي دولة موقعة بموجب الفقرة السابقة إذا لم تكن تلك الدولة قد صادقت على الاتفاقية خلال ثلاث سنوات من تاريخ التوقيع.

4. يجوز لأي طرف متعاقد قد أبلغ الأمين العام بتحفظ وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة أن يسحب هذا التحفظ في أي وقت، ويتم ذلك بإشعار الأمين العام لجامعة الدول العربية خطياً بذلك.

5. يجوز للدولة المقدمة للتحفظ سحب التحفظ خلال (12) شهراً من تاريخ الإبلاغ بواسطة الأمين العام لجامعة الدول العربية المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة بان التحفظ قد رفض وفقاً للإجراء المنصوص عليه في تلك الفقرة ، وفي هذه الحالة ، فإن تاريخ الإبلاغ بالرفض يعتبر تاريخ تقديم وثيقة التصديق أو الانضمام لتحديد تاريخ نفاذ الاتفاقية لتلك الدولة وفقاً للتحديدات الواردة في المادة (70) والمادة (71).
6. إن أي تحفظ يتم وفقاً لفقرة (1) من هذه المادة يعدل:
- أ- أحكام هذه الاتفاقية التي يتعلق بها بالنسبة للطرف المتعاقد الذي قام بالتحفظ وذلك ضمن نطاق التحفظ.
- ب- تلك الأحكام ضمن النطاق نفسه بالنسبة للأطراف المتعاقدة الأخرى التي قامت بالتحفظ.

### المادة (71)

#### التعديلات

1. بعد دخول الاتفاقية حيز النفاذ، يجوز لأي طرف متعاقد أن يقترح تعديلات عليها.
2. ترسل التعديلات المقترحة على الاتفاقية إلى الأمانة العامة للجامعة التي تحيلها بدورها إلى اللجنة الفنية المشار إليها في المادة (66) والتي تتخذ توصياتها حول هذه التعديلات المقترحة بأغلبية ثلثي الأصوات.
3. ترفع اللجنة توصياتها إلى المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب لاتخاذ ما يراه مناسباً.
4. يقوم مجلس وزراء النقل العرب بإبلاغ جهة الإيداع بالتعديلات المقررة خلال مدة لا تتجاوز خمسة وأربعين يوماً.
5. تبلغ جهة الإيداع التعديلات المقررة إلى كل الدول الأطراف في الاتفاقية، وتخضع هذه التعديلات لنفس الإجراءات الواردة في المادتين (70) و (72) من هذه الاتفاقية، إلا إذا استلمت جهة الإيداع اعتراضات من أكثر من ثلث الدول الأطراف في الاتفاقية خلال شهر من تاريخ الإبلاغ فيعتبر التعديل غير مقرر.

### المادة (72)

#### الانسحاب

1. يجوز لأي طرف متعاقد أن يعلن عن رغبته في الانسحاب من هذه الاتفاقية بوثيقة مكتوبة تودع لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
2. يعتبر الانسحاب نافذ المفعول في حق تلك الدولة بعد مضي ستة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة الانسحاب لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
3. عندما يخطر طرف متعاقد بالانسحاب من هذه الاتفاقية طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة فإن الالتزامات الناشئة عن أحكام هذه الاتفاقية خلال المدة التي سبقت تاريخ نفاذ الانسحاب، تظل قائمة بعد نفاذ الانسحاب وحتى انتهاء هذه الالتزامات.

### المادة (73)

#### الانتهاء

ينتهي سريان مفعول هذه الاتفاقية إذا أصبح عدد الدول المنضمة إليها أقل من ثلاث دول لأي فترة تبلغ (12) أثنى عشر شهراً متتالية بعد دخولها حيز النفاذ، ولا يجوز إدخال أي تعديلات على الاتفاقية خلال هذه الفترة.

## المادة (74)

### مسؤولية الأمين العام في الإبلاغ

- يتولى أمين عام جامعة الدول العربية إبلاغ الدول العربية بما يلي:
1. الدول التي قامت بالتوقيع والتصديق طبقاً للمادة (67) من هذه الاتفاقية.
  2. الدول التي قامت بالانضمام طبقاً للمادة (68) من هذه الاتفاقية.
  3. تاريخ بدأ سريان الاتفاقية طبقاً للمادة (69) من هذه الاتفاقية.
  4. أي تحفظات طبقاً للمادة (70) من هذه الاتفاقية.
  5. أي تعديل يعتبر نافذاً طبقاً للمادة (71) من هذه الاتفاقية.
  6. الدول التي قامت بالانسحاب من الاتفاقية طبقاً للمادة (72) من هذه الاتفاقية.
  7. إلغاء الاتفاقية طبقاً للمادة (73) من هذه الاتفاقية.

## المادة (75)

### جهة الإيداع

يتم إيداع النسخة الأصلية لهذه الاتفاقية لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والتي تقوم بتسليم صورة مطابقة للأصل لكل دولة من الدول المصادقة عليها أو المنضمة إليها.

حررت هذه الاتفاقية في مدينة ..... يوم / / 14هـ الموافق / / 20م

# مرفقات البند الخامس

(ورقة عمل مقدمة من)

"الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري"

حول

الدور الاقتصادي لصناعة إصلاح وبناء السفن في  
الدول العربية



ورقة عمل مقدمة من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

بعنوان

"الدور الاقتصادي لصناعة اصلاح وبناء السفن في الدول العربية"

( مقترح نموذج للشراكة )

مقدمة الى

الاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البرى والبحري ومتعدد الوسائط

فرع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – القرية الذكية

يناير 2020

## مقدمة

يعتبر النقل البحري من اكثر القطاعات الاقتصادية تأثراً بتطور الاقتصاد العالمي ، حيث ينقل النقل البحري جانباً مهماً من حجم المبادلات التجارية الدولية . لذا يعد هذا القطاع الاقتصادي الحيوي من ضمن أضخم القوى الانتاجية توليداً للدخول والقيم المضافة . ولقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المجال أهمية هذه الصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة الى اساطيل السفن ومحطات الشحن والاستقبال وشبكات التوزيع المرتبطة بالموانى . نجم عن ذلك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهور معايير حديثة للجودة اللوجستية في الخدمات التي تؤديها اساطيل السفن والموانى لعمالها في السوق العالمية سواء من الشاحنين او المستوردين .

تفيد الدلائل الاقتصادية على مستوى العالم أن التجارة والنقل نشاطان متلازمان ، وأن أنشطة النقل والتجارة تتأثر ببعضهما البعض تأثراً طردياً ، وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية حيث أن كفاءة نشاط النقل تنعكس على كفاءة النشاط التجاري ، وأن تطور أحدهما يعنى بالضرورة تطور الآخر . وفي المنطقة العربية يعد عدم وجود صناعة إصلاح وبناء سفن متقدمة في الدول العربية وعدم توافر خطوط نقل بحري منتظمة من العوامل التي تحد من حجم التجارة البينية العربية ، وتؤثر على حجم وتكلفة التجارة مع بعض دول العالم .

### المحور الاول : واقع النقل البحري في الدول العربية

أولاً : الاوضاع الحالية لقطاع النقل البحري في الدول العربية

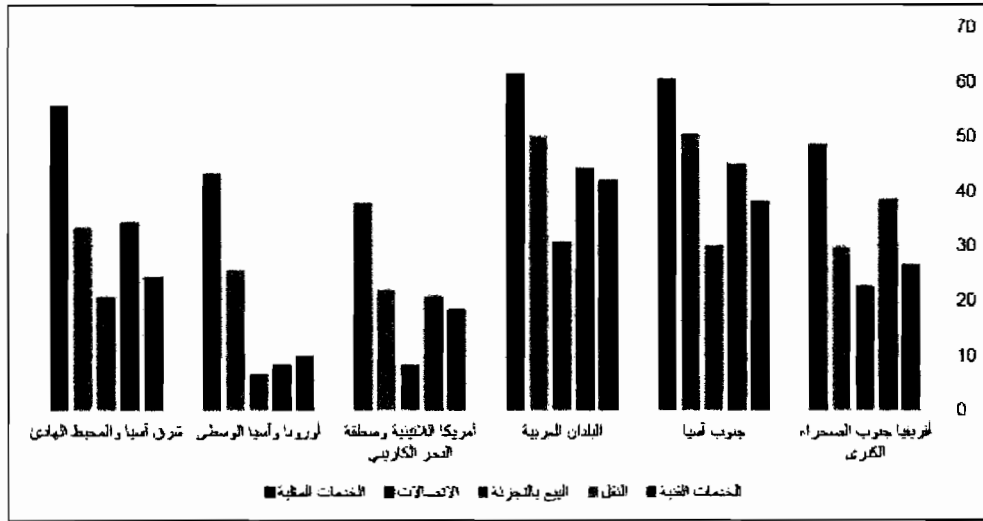
حقق النقل البحري نمواً مطرداً في العقود الماضية، ولا يزال أهم وسيلة للنقل في التجارة الدولية. فالسفن تنقل 80 في المائة من حجم التجارة الدولية، وما يعادل 70 في المائة من قيمة التجارة عبر بلدان العالم، ما يجعل منه مصدراً لوفورات الحجم، والوسيلة الأقل كلفة بين وسائل نقل السلع. ويشكل النقل البحري وما يرتبط به من خدمات نحو 10 في المائة من التجارة في الخدمات في العالم، وقد سجل، على مدى العقود الأربعة الماضية، معدل نمو متوسطه 3 في المائة. وبحلول عام 2030، يُتوقع أن يزداد الطلب على الشحن على الصعيد العالمي بنسبة 70 في المائة، فيزداد الضغط والمطالبة بخدمات نقل أسرع وأكثر كفاءة.

ومن أهم العوامل التي تسهم في تطوير قطاع النقل البحري وكفاءته طرق تنظيم هذا القطاع، والخدمات المرتبطة به. ويمكن للتنظيم الهادف أن يمهّد الطريق لزيادة المنافسة بين مقدمي خدمات النقل، بحيث تؤدي إلى تحسين الخدمات، وتخفيض الأسعار، وتعزيز المساءلة والموثوقية. وتؤدي هذه التحسينات بدورها إلى تعزيز المنافسة الاقتصادية السليمة. ويمكن للتنظيم الملانم أن يشجع أيضاً الاستثمار الأجنبي المباشر في البنى الأساسية للنقل وخدماته.



ونظراً إلى أهمية النقل البحري وخدماته في سيادة أي بلد، وأمنه القومي، واستقراره السياسي والاقتصادي، لا يزال هذا القطاع من أكثر قطاعات الخدمات خضوعاً للضوابط التنظيمية. لكن تنظيم هذا القطاع في الواقع يأتي على درجات متفاوتة. ورغم الدور الحيوي لهذا القطاع في التجارة الدولية، لم تُبذل جهود إقليمية ولا عالمية كافية لتحريره.

الشكل 1- مؤشر تقييد التجارة في الخدمات في مناطق معينة عام 2017



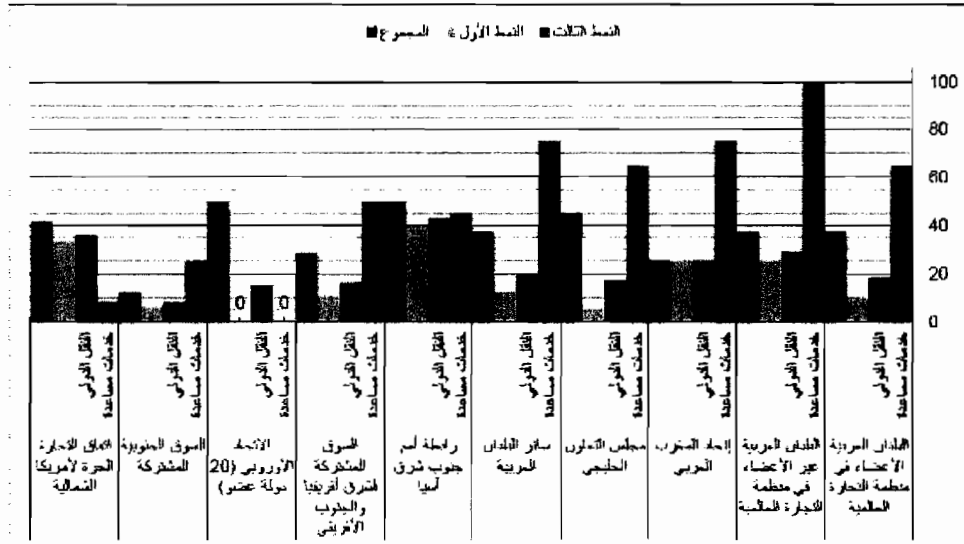
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات القيود على التجارة في الخدمات.

ملاحظة: تضم للخدمات التقنية قطاعات مثل الخدمات القانونية وخدمات الرعاية الصحية، والمحاسبية، وغيرها.

وعلى الصعيد العالمي، يبدو أن قطاع النقل أكثر تقييداً من العديد من قطاعات الخدمات الأخرى بما في ذلك الخدمات المالية، والاتصالات، وخدمات البيع بالتجزئة (الشكل 1) و يُعزى هذا التقييد إلى الأهمية السياسية والأمنية للقطاع التي أسفرت عن سياسات محافظة في معظم البلدان.

وقطاع النقل البحري الدولي هو قطاع مفتوح نسبياً من حيث التنظيم، فيغلب الانفتاح على خدمات شحن البضائع السائبة والملاحة البحرية المنتظمة، لكن غيرها من الخدمات المساعدة، مثل مناولة الشحنات وعمل وكلاء الشحن، والملاحة الساحلية، التي يتم من خلالها نقل السلع بين موانئ البلد الواحد، مغلقة تماماً في معظم البلدان.

الشكل 2- مؤشر تقييد التجارة في خدمات النقل في كتل معيّنة عام 2017

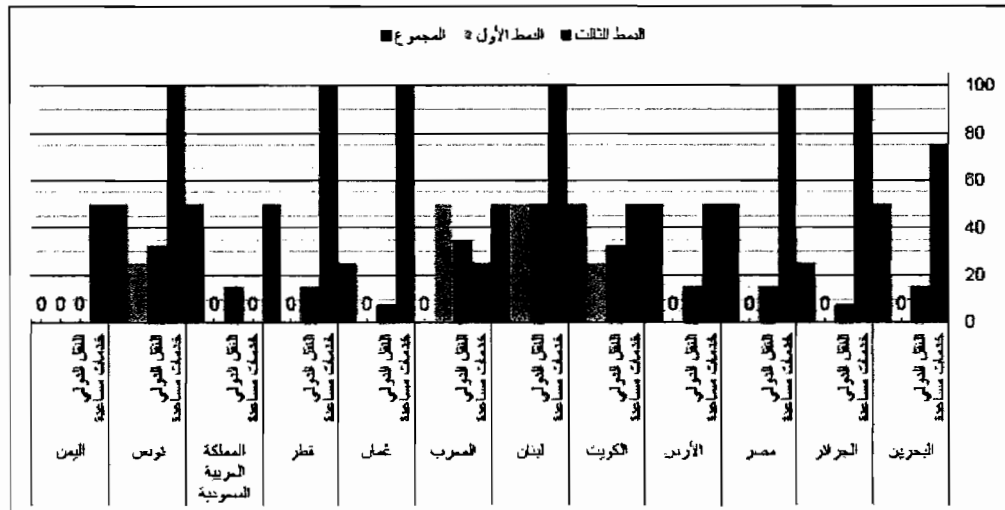


المصدر: الإسكوا، تقييم التكامل الاقتصادي العربي: التجارة في الخدمات كمحرك للنمو والتنمية (بيروت، 2018، E/ESCWA/FDHD/2017/6).

وبالمقارنة مع المتوسط العالمي ومع مناطق أخرى، تُخضع المنطقة العربية خدمات النقل بشكل عام لسياسات وأنظمة مشددة عموماً (الشكل 2)، في حين تُبقي خدمات النقل البحري الدولي قريبة إلى المتوسط العالمي من حيث التنظيم. وتُعزى السياسات والأنظمة التقييدية في قطاع النقل البحري إلى الجهود الرامية إلى بناء وجود للبلدان العربية في الخدمات المساعدة لهذا القطاع، مثل مناولة الشحنات، والتخليص الجمركي، وعمل وكلاء الشحن، وشحن البضائع، والتخزين في كل من البلدان العربية. وبلدان مجلس التعاون الخليجي أقل انفتاحاً على الاستثمار الأجنبي المباشر في الخدمات البحرية الدولية، في حين أن بلدان اتحاد المغرب العربي منفتحة نسبياً. والتجارة عبر الحدود في خدمات الشحن البحري الدولي هي أقل تقييداً في المنطقة العربية وفي أماكن أخرى بالمقارنة مع بناء الوجود التجاري، باستثناء رابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) والمنطقة التجارية الحرة لأمريكا الشمالية (نافتا)، حيث التجارة عبر الحدود تقييدية شأن الاستثمار الأجنبي المباشر. وعلى مقياس الانفتاح التجاري، في تونس، والجزائر، وعمان، وقطر، ولبنان، ومصر، قطاع الخدمات البحرية المساعدة مقيد تماماً، أي أنه مغلق أمام الاستثمار الخارجي. وفي الأردن، والكويت، واليمن، القطاع شبه منفتح؛ وفي المغرب القطاع منفتح نسبياً في حين أنه منفتح تماماً في المملكة العربية السعودية. وفي قطاع خدمات الشحن البحري، اليمن هو البلد العربي الوحيد الذي يعتمد سياسات وأنظمة متحررة تماماً. والقطاع منفتح نسبياً في الأردن، والبحرين، والجزائر، وعمان، وقطر، والمملكة العربية السعودية، مع أن سياسات الاستثمار الأجنبي المباشر في هذا القطاع تقييدية إلى حد ما في معظم هذه البلدان. لكن في تونس،

ولبنان، والمغرب هناك نُظِمَ وسياسات أكثر انغلاقاً في القطاع، سببها سياسات الاستثمار الأجنبي المباشر التقييدية، باستثناء المغرب حيث يفتح قطاع الشحن البحري الدولي على الاستثمار الأجنبي المباشر. ويُعتبر مستوى مشاركة القطاع الخاص مؤشراً على مستوى انفتاح أي قطاع من القطاعات. ويمكن أن يكون للشراكة بين القطاعين العام والخاص دور فعال في تطوير قطاع النقل. كما يمكن لمشاركة القطاع الخاص في تطوير البنى الأساسية وإدارة تقديم الخدمات أن تسهم كثيراً في تعزيز الكفاءة والفعالية، عن طريق توفير الموارد العامة التي يمكن استخدامها في مجالات إنمائية أخرى. ويتطلب جذب القطاع الخاص للاستثمار في البنى الأساسية مجموعة من السياسات تشمل شروطاً تنظيمية سليمة، وآليات مالية مناسبة، مثل تسهيلات القروض والمنح الحكومية.

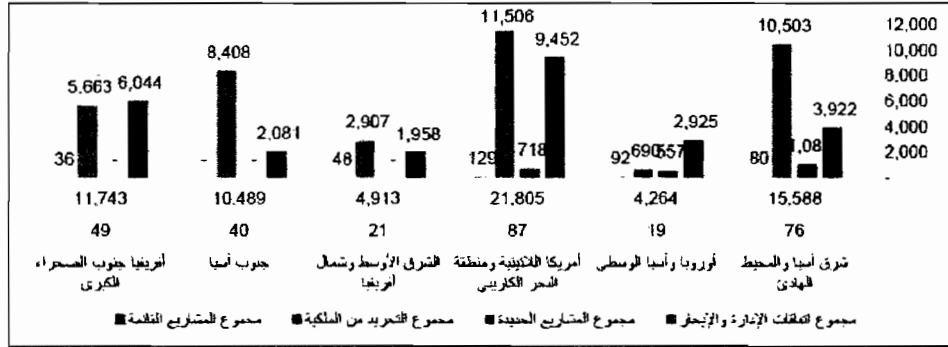
الشكل 3- مؤشر تلييد التجارة في خدمات النقل في بلدان معيّنة عام 2017



المصدر: الإسكوا، تقييم التكامل الاقتصادي العربي: التجارة في الخدمات كمحرك للنمو والتنمية.

ورغم التحول الكبير في انتقال تشغيل النقل البحري من القطاع العام إلى القطاع الخاص في العقود الماضية في أماكن أخرى من العالم، لا تزال مشاركة القطاع الخاص في تطوير الموانئ وإدارتها محدودة في المنطقة العربية. وتحلّ المنطقة في المرتبة ما قبل الأخيرة من حيث مشاركة القطاع الخاص في إدارة الموانئ، واتفاقات الإيجار، والاستثمار في البنى الأساسية (الشكل 4).

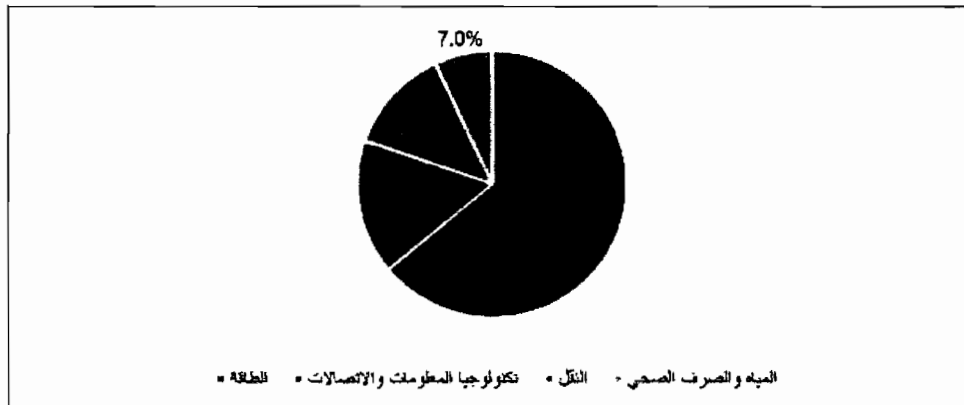
الشكل 4- مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في البنى الأساسية للموانئ، 2000-2016  
(بملايين الدولارات)



المصدر: UNCTAD/RMT/2017.

يشكّل معدل المنطقة العربية من حيث الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل ثاني أدنى معدل بعد المياه والصرف الصحي (الشكل 5) فطبيعة قطاع النقل، وما يتطلبه من استثمارات في البنية الأساسية، وما يستغرقه من وقت طويل لتحقيق العائدات، وما يخضع له من أنظمة، تجعل منه قطاعاً غير جاذب للشراكات بين القطاعين العام والخاص، مقارنة بقطاعات أخرى مثل الاتصالات والطاقة. كما أنّ معظم البلدان العربية لا تزال تواجه معوقات تثبط ازدهار نموذج الشراكات بين القطاعين العام والخاص مثل عدم استقرار البيئة السياسية، والافتقار إلى التوافق على الحاجة إلى هذه الشراكات، وغياب الأطر التنظيمية لها، وعدم الوضوح في فصل السلطات بين الهيئات الحكومية، وعدم وجود آليات واضحة لتسوية النزاعات.

الشكل 5- الاستثمار في الشراكات بين القطاعين العام والخاص في المنطقة العربية في قطاعات معينة، 1990-2017



المصدر: بيانات من المرفق الاستثماري للبنى الأساسية المشتركة بين القطاعين العام والخاص في البنك الدولي. <https://www.worldbank.org/en/topic/publicprivatepartnerships> (1 أيلول/سبتمبر 2018).

ثانياً : معوقات تطوير النقل البحري بين الدول العربية

بالرغم مما تمتلكه الدول العربية من مقومات طبيعية وبشرية ومالية من شأنها المساهمة فى الارتقاء بالتجارة العربية البنينة ، والتي من المفترض ان تنعكس بدورها على تنمية قطاع النقل البحري ، الا ان واقع الحال يشير الى وجود بعض المعوقات التى تحد من امكانية الارتقاء بهذا القطاع الهام والحيوى ، والتي يمكن تقسيمها الى أربع مجموعات ، وذلك على النحو التالي :

#### ● المعوقات الاقتصادية:

يمثل ضعف مساهمة القطاع الخاص فى الدول العربية فى الاستثمارات بقطاع النقل البحري أهم المعوقات الاساسية نظراً لوجود بعض التحديات والتي منها على سبيل المثال لا الحصر ، عدم وجود صناعة متقدمة لإصلاح وبناء السفن والتشريعات الوطنية الطاردة للاستثمارات والتي تؤدي الى توجه ملاك السفن لتسجيل سفنهم فى دول التسجيل المفتوح حيث البيئة الاستثمارية الجاذبة مما يعتبر أحد أسباب ضعف نمو الاسطول البحري العربي . إضافة لضعف إسهامات قطاع البنوك فى تيسير الموافقات والاجراءات التمويلية الموجهة لبناء السفن نظراً لتصنيف الاستثمارات فى هذا القطاع على أنها استثمارات طويلة الاجل وعالية المخاطر مما يؤدي الى زيادة أحجام البنوك على التمويل ، على الرغم من أهمية النهوض بصناعة النقل البحري الاستراتيجية .

#### ● المعوقات الإدارية :

رغم وجود اتفاقيات لتيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية ، من خلال تذليل العقبات أمام المصدرين والمستوردين ، والتي عملت على الحد من الإجراءات الجمركية والإدارية ، إلا أن واقع التطبيق يشير إلى وجود العديد من القيود المتعلقة بالإجراءات الإدارية والبيروقراطية وكذلك اشتراط الحصول على العديد من التراخيص ، بالإضافة الى طول الوقت الذى يتطلبه الإفراج عن البضائع يحمل المصدرين تكاليف إضافية ، وكلها عوامل تحد من أسباب التجارة بين الدول العربية مما يؤثر سلباً على النقل البحري العربي البيني .

#### ● المعوقات التشريعية:

لا شك ان التشريعات تأتي لتضع خطط وآمال التنمية موضع التنفيذ الفعلى ، فالقوانين والاتفاقيات ما هى إلا تعبير عن إرادة الدول فى موضوع ما . لذا فإن التطور والتحديث فى مجال النقل عموماً يقتضي وجود بنية تشريعية حديثة ومتطورة قادرة على إحداث ذلك التقدم وتلك التنمية المنشودة لقطاع النقل البحري العربي .

والمعلوم من الناحية القانونية أنه إذا أدخلت الدولة اتفاقية ما إلى نظامها القانوني - بحسب الاجراء القانوني الذي تتخذه الدولة والمنصوص عليه في دستورها - فان الاتفاقية تصبح جزء لا يتجزأ من نظامها القانوني الداخلي . لهذا فإن تحقيق الهدف المنشود للدول العربية وهو هدف توحيد التشريعات والأنظمة القانونية المطبقة على مجال النقل ، وهو ما لن يتحقق ذلك إلا من خلال توحيد التشريعات الداخلية في مجال النقل بين الدول العربية ، او بانضمام الدول العربية لاتفاقيات تنظم موضوع النقل وتكون نابعة من ضمير المشرع العربي ذاته ، بما يتلائم الاحتياجات في هذا المجال .

#### ● معوقات أخرى :

إضافة لما سبق ، هناك تحديات أخرى تتعلق بارتفاع تكاليف التشغيل ، وصعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ العربية ، وتدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ ، وضعف قدرات الموارد البشرية ، واختلاف الموانئ العربية فيما بينهما من حيث هياكل الرسوم والتعريفات ومستويات الأجور ، وعدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن العربية . إضافة إلى عدم وجود كثير من الموانئ على الخطوط الملاحية الرئيسية لشركات النقل العالمية ، وخضوع بعض إدارات الموانئ للروتين في الأداء ، وعدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية السابقة لمتطلبات عصر العولمة .

#### ثالثاً : الفرص والتحديات في قطاع النقل البحري في المنطقة العربية

إن الدور التقليدي للمنطقة العربية في التجارة الدولية عبر التاريخ وموقعها الاستراتيجي بين ثلاث قارات يجعلان من النقل البحري قطاعاً استراتيجياً أساسياً للتنمية والازدهار . وتتسابق بلدان عديدة من المنطقة إلى حجز موقع لها بين الأطراف الفاعلة في الخدمات البحرية من خلال المشروعات الضخمة لتطوير الموانئ وتوسيعها. ولكن هذه المنافسة الشرسة على الموقع المركزي في التجارة الدولية تمضي قُدماً بدون رؤية متكاملة للمنطقة العربية.

وفي الوقت نفسه، يُتَوَقَّع أن تترك التطورات العالمية المختلفة أثراً كبيراً على قطاع النقل البحري في المنطقة. ومن المحتمل أن تؤدي مبادرة الحزام والطريق التي تهدف إلى ربط الصين بأسواق العالم، ولا سيما الأسواق الأوروبية، إلى الاستعاضة عن الموانئ البحرية الرئيسية في المنطقة العربية بالموانئ الجديدة في المحيط الهندي ومنطقة الساحل الشرقي لأفريقيا. وبالمثل، قد يؤدي فتح طرق إبحار جديدة عبر المحيط المتجمد الشمالي إلى تحويل التجارة عن الطرق الحالية عبر المحيط الهندي، وبحر العرب، والبحر الأحمر، وقناة السويس، والبحر الأبيض المتوسط، ومضيق جبل طارق وبحر الشمال. ومن شأن ذلك أن يترك أثراً سلبياً على أبرز موانئ المدن الواقعة في المنطقة العربية مثل دبي، وصلالة، وجدة، وبورسعيد، وطنجة وبيروت

ومن العوامل التي تسهم أيضا في التغيرات الحاصلة في القطاع البحري، تباطؤ النمو الاقتصادي في المنطقة وفي مناطق اقتصادية شريكة وأساسية مثل الصين والاتحاد الأوروبي.

وتشكل التجارة الإلكترونية أحد أكبر التحديات التي تواجه القطاع البحري، حيث تتطلب تسليم شحنات صغيرة وسريعة وحده النقل الجوي يستطيع تأمينها، وذلك على حساب الحاويات البحرية والنقل البحري. ومن المرجح أن يواجه النقل البحري في المنطقة العربية تحديات إضافية نتيجة التطورات التكنولوجية، مثل سلسلة الكتل، وإنترنت الأشياء، والبيانات الضخمة، والتحكم الآلي، والسفن بلا طاقم، وظهور السفن الضخمة، فضلاً عن التغيرات المحتملة في نماذج النقل البحري، والتغيرات الجذرية في سوق الطاقة، وظهور مصادر طاقة جديدة تحل محل النفط.

وسيندرج تنفيذ القرار الأخير الصادر عن المنظمة البحرية الدولية، والقاضي بتخفيض مساهمة السفن في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2050، ضمن التحديات التي تواجهها بعض الدول، لا سيما أنه سيؤد تبعات خطيرة على القطاع. وكون الدول العربية أعضاء في المنظمة، سوف تتأثر مباشرةً بأحكام الاستراتيجية المعتمدة حديثاً. وسيكون لتطبيق الغايات تبعات قصيرة، ومتوسطة وطويلة الأجل على النقل البحري في المنطقة. فعلى المدى القصير، لقد ثبت تماماً أن النهج الأكثر فعالية من حيث التكلفة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من قطاع النقل البحري هو كبح حدود سرعة السفينة. وبما أن قوة المحرك متناسبة مع مكعب السرعة، فإن التغيرات الطفيفة في سرعة السفينة ستؤدي إلى تخفيض ملحوظ في الانبعاثات. لكن على المدى الطويل، لا بد للنهج المستدامة الآلية إلى التخلص من انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري أن تركز على وضع خيارات أخرى من الوقود الأقل اعتماداً على الكربون مثل الوقود الأحيائي فضلاً عن تكنولوجيات الدفع البحري الجديدة.

رابعاً : تطوير الموانئ في المنطقة العربية

يشهد قطاع اللوجستيات في المنطقة العربية عملية ضخ للاستثمارات الكبيرة، في البنى الأساسية المادية وغير المادية على السواء. وفيما تُتخذ إجراءات على صعيد البنى الأساسية غير المادية، كتحديث التكنولوجيا وسن التشريعات، تميل الجهود المبذولة على صعيد البنى الأساسية المادية إلى التركيز بشكل خاص على بناء الموانئ الجديدة وتوسيع الموانئ القائمة. وفي ما يلي بعض الأمثلة:

- يستثمر المغرب بكثافة في البنى الأساسية للموانئ من خلال استراتيجية تنطوي على تطوير القدرات اللوجستية ذات الصلة، وتشديد مرافق جديدة مثل موانئ الشحن العامة في الناظور والقيطيرة والموانئ التي تركز على السلع الأساسية في ميناء آسفي والجرف الأصفر. ومن شأن توسيع ميناء طنجة المتوسط أن يزيد القدرة بتسعة ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة.

- وتعتزم الجزائر إنشاء ميناء جديد ومناطق صناعية في الحمداية ستبلغ قدرتها 6.3 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما في السنة بحلول عام 2021 فضلاً عن ذلك، توضع خطط ترمي إلى تشييد مناطق لوجستية جديدة في ميناء جن جن مع التركيز على المحطات وعلى العمليات اللوجستية، وعلى الحاجة إلى الاستعانة بمصادر خارجية لتنفيذ العمليات اللوجستية من أجل زيادة الصادرات. وأبدى المسؤولون في ميناء جن جن التزامهم بإنشاء "ممر أخضر"، وبخفض رسوم المناولة والرفع بنسبة 50 في المائة فضلاً عن خفض تكاليف إرشاد السفن وقطرها بنسبة 75 في المائة.
- ووصل لبنان إلى المرحلة الثانية من توسيع حجم البنى الأساسية في ميناء طرابلس فضلاً عن توسيع منطقة تخزين الحاويات من 24 ألف إلى 70 ألف متر مربع. وهو يعمل على خطط إنشاء مرفأ دولي في الناقورة، في جنوب لبنان، وتوسيع ميناء بيروت الرئيسي.
- ولدى بلدان مجلس التعاون الخليجي الستة خطة لزيادة قدرات الموانئ من 60.2 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما في السنة في عام 2015 إلى حوالي 83.6 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما بحلول عام. 2020 ومن شأن هذه الخطة أن تزيد من قدرة المناولة في المنطقة من حيث الوحدات المعادلة لعشرين قدماً 40 في المائة، وتكون القدرة المشتركة لموانئ عُمان وقطر قد نمت بنسبة 250 في المائة لتصل إلى 22 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً.
- وتخطّط تونس لعملية توسيع ضخمة لموانئها، حيث سيتم تشييد ميناء المياه العميقة في خليج الحمامات داخل منطقة النفيضة الصناعية. وستبلغ قدرة الميناء 5 ملايين وحدة معادلة لعشرين قدما. والهدف منه هو الحدّ من تكاليف النقل بنسبة 15 في المائة عن طريق تقصير وقت العبور وفترات الانتظار الأخرى.
- وأطلق مشروع توسيع محطة حاويات العقبة الأردنية في عام 2009 ، مما سمح باستيعاب تدفق سنوي ارتفع من 817 ألفاً إلى 1.5 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وفي عام 2018 ، بدأت العمليات في معبر سيف بورتس الإقليمي، وهو ميناء صُمم ليكون مركزاً للنقل في المنطقة العربية، على أن ينمو على مراحل مختلفة.
- وتعمل مصر على توسيع ميناء دمياط ببناء محطة متعددة الأغراض. ويجري حالياً توسيع ميناء شرق بورسعيد، مما سيفضي إلى زيادة القدرة من 4 إلى 7 ملايين حاوية تجارية (من المتوقع أن تصل إلى 11 مليوناً في 4 سنوات) وكذلك إنشاء ميناء جرجوب شمال غرب مصر على البحر المتوسط وتطوير ميناء أبوقير البحري بالإضافة إلى موانئ أخرى جنوب مصر على البحر الأحمر بمنطقة برنيس .



- وقد وقّع السودان اتفاقاً مع قطر بإنشاء ثاني أكبر ميناء في المنطقة الشمالية الشرقية في البلد في سواكن، وذلك لتوأمة ميناء حمد. ويُتوقع أن ينتهي العمل من ميناء سواكن في عام 2020.
- خامساً : أهم التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري العربي وفقاً لرؤية التنمية المستدامة 2030
  1. احتدام حدة المنافسة إقليمياً وعالمياً في مجال صناعة النقل البحري العربي في ضوء المتغيرات السياسية والاقتصادية. وسيتم التغلب عليها من خلال :
    - التنسيق بين الموانئ البحرية العربية في ظل مقومات كل ميناء عربي ( طبيعية / لوجستية / بنية أساسية) لتحقيق التكامل فيما بينهم وتقليل حدة المنافسة الداخلية ودعم المركز التنافسي للنقل البحري العربي .
    - الاستفادة من العلاقات الدولية لكل ميناء عربي و مذكرات تفاهم / مذكرات تأخي / إتفاقيات.... ( في تدعيم الموانئ الأخرى العربية باعتبارها شريك أو عنصر دعم مكمل لتحقيق الاستفادة القصوى من وثائق التعاون بمختلف أنواعها.
    - الالتزام بتطبيق أحدث ما وصلت إليه الموانئ العالمية من تطور في المجالات التشغيلية والتقنية من خلال تبادل الخبرات والزيارات و التدريب مع الموانئ الصديقة.
    - الالتزام بتطبيق المعايير البيئية العالمية على السفن بما يضمن تخفيض تلوث البيئة البحرية للوصول إلى مفهوم الموانئ الخضراء في ظل الاتجاه العالمي نحو تلك النوعية من الموانئ.
  2. تطوير البنية الأساسية للموانئ العربية وتشغيلها وصيانتها، وتوفير التمويل المطلوب لتنمية وتحديث الاسطول التجاري البحري العربي ، وسيتم التغلب عليها من خلال :
    - تنمية وتحديث الاسطول التجاري البحري العربي من خلال تقديم حوافز وتسهيلات للسفن المصرية، رفع كفاءة الترسانات البحرية الحالية وإنشاء ترسانات متطورة لتكون أداة دعم لإحلال وتجديد الاسطول التجاري البحري العربي .
    - رفع كفاءة وتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية العربية ، وزيادة أعماق الممرات الملاحية والأرصفة بالموانئ العربية ، حيث أن الموقع الجغرافي لم يعد هو عامل الجذب الأوحده في اختيار الخطوط الملاحية للموانئ، وإنما الطاقة الاستيعابية والأعماق التي تسمح باستقبال الأجيال المتقدمة من السفن العملاقة.
    - الاتجاه إلى الجانب الاستثماري من خلال إنشاء مشروعات جديدة ومحطات مختلفة الأنماط في الموانئ العربية( بضائع عامة/حاويات/ صب/ بضائع خطرة..... إلخ) ، وذلك مع الأخذ في

الاعتبار الاحتياجات الفعلية الحالية لكل ميناء ووضع خطة مستقبلية تعالج الاحتياجات التي ستطرأ مستقبلاً.

- تطوير المشروعات القائمة حالياً ورفع كفاءتها التشغيلية والإدارية والتقنية.
- وضع أطر ومعايير جاذبة للخدمات الخاصة بالتوريدات البحرية والتموين وغيرها من الخدمات التي تؤدي من جهات مستقلة بشكل مباشر مع السفن والخطوط مع وضع آلية لمراقبة الأسعار منعاً للمغالاة.
- دراسة إمكانية تخفيض تكاليف عمليات التكرير التي تتم من قبل الجهات الخارجية/أجنبية، وذلك لتحديد البديل الأنسب لإجراء عملية التكرير (الاستعانة بجهات خارجية أو إنشاء شركة وطنية متخصصة).

## المحور الثاني : مقترح انشاء آلية عربية مشتركة لدعم الخدمات البحرية وصناعة إصلاح وبناء السفن

### في الدول العربية

أولاً : الفكرة الرئيسية من المقترح:

تقدم ورقة العمل مقترح لإنشاء آلية عربية مشتركة لدعم الخدمات البحرية وصناعة إصلاح وبناء السفن في الدول العربية فكرة هذه الآلية تكمن في تكوين كتلة عنقودية (Cluster) و هي مجموعة من الكيانات المتشابهة أو المتمركزة في أماكن متقاربة أو الذين يقوموا بأنشطة متشابهة فيتعاونون لتتكامل أنشطتهم معاً، إن التكتلات العنقودية بين الدول تزيد من ميزتها التنافسية من خلال تحفيز ثلاثة أنشطة مهمة: زيادة الإنتاجية (من خلال المدخلات المتخصصة ، والوصول إلى المعلومات ، والتأزر ، والوصول إلى السلع العامة) ، ابتكار أسرع (من خلال البحوث التعاونية والسعي التنافسي) ، وتشكيل أعمال جديدة (ملء في منافذ وتوسيع حدود خريطة الكتلة).

فكرة الترابط العنقودي (Cluster) بين الدول العربية في قطاع النقل البحري سوف تتطلب إنشاء كتلة عنقودية داخلية (Internal Cluster) و هي عبارة عن مجموعة من الخوادم المستقلة (في نفس الدولة) مترابطة عبر شبكة مخصصة للعمل كمورد معالجة بيانات مركزي. الكتل قادرة على تنفيذ تعليمات معقدة متعددة من خلال توزيع عبء العمل على جميع الخوادم المتصلة. تعمل المجموعة على تحسين توفر النظام للمستخدمين ، وأدائه الكلي ، والتسامح العام مع الأعطال وفشل المكونات. ستشكل كل دولة كتلة عنقودية داخلية (Internal Cluster) مكونة من العديد من أصحاب المصالح (Stakeholders) و بالتالي ستشكل الدول المشتركة في الغرفة كتلة عنقودية خارجية بينهم (External Cluster).

تتكون الفكرة المقترحة من أجهزة تمثل ترسانات اصلاح وبناء السفن بالدول العربية والاجهزة المماثلة في كل بلد كممثل للدولة المشتركة (Internal Cluster) و بالتالي تكون جميع الأجهزة كتلة عنقودية عربية (External Arab Cluster).

الكتلة العنقودية الداخلية في كل دولة يمكن أن تتكون من العديد من الجهات أصحاب المصلحة (Stakeholders) وقد يتمثلوا في الجهات الأتية:

- ترسانات بناء و إصلاح السفن عادة ما تتواجد في الموانئ لتسهيل عملية البناء و الإصلاح
- هيئات الموانئ في كل دولة

- وزارات النقل في كل دولة: و دورها يكمن في الإشراف على قطاع النقل البحري في كل دولة و التعاون على توحيد السياسات المتعلقة بالنقل البحري الذي يدور بين الدول الأعضاء في الغرفة العربية البحرية.
- الهيئات الملاحية: هناك هيئات ملاحية عديدة تساهم في الحفاظ على سلاسة عملية النقل مها الهيئة الملاحية لسلامة النقل البحري و الهيئة الملاحية للتخليص الجمركي.
- الشركات الملاحية: و دورها يتلخص في تنظيم عملية النقل البحري و تنظيم البضائع التي يتم نقلها و جميع المستندات المطلوبة لنقل البضائع عن طريق البحر.
- شركات تموين السفن: و التي تقوم بتزويد السفن بالوقود، الطعام و جميع المعدات اللازمة لقيام السفينة برحلة بحرية.
- أصحاب السفن سواء كانوا من القطاع الخاص أو العام.
- التوكيلات الملاحية و وكلاء الشحن: شركة مستقلة تعمل كوسيط أو وكيل بين المستوردين والمصدرين وتسعى إلى تنسيق الطريقة الأكثر فعالية من حيث التكلفة والملائمة لنقل البضائع بين الدول.



ثانياً : أهم الأنشطة الاقتصادية المقترحة التي ستمت من خلال الآلية العربية المشتركة لدعم الخدمات البحرية وصناعة اصلاح وبناء السفن في الدول العربية:

هناك طرق تعاون (مقترحة) عديدة يمكن للدول المشتركة في الغرفة أن تنفذ إحداها، بعضها أو كلها حسب الأولوية بعد المداولة وتربيت الاوليات من قبل الدول العربية. و من اهم أشكال التعاون :

### 1. التعاون في بناء و إصلاح السفن

وهي من أهم الأنشطة المقترح التعاون فيها لتكوين كتلة عنقودية لزيادة تنافسية البلاد العربية في قطاع النقل البحري وللاستفادة الأكبر من الموارد المائية يجب بناء أسطول بحري عربي قوي يتيح الفرصة للمنافسة العالمية ولذلك يجب دعم هذه الصناعة والتركيز عليها فإن قيام صناعة بناء وإصلاح سفن قوية يتطلب:

- توفير القدرة التنافسية المستدامة اللازمة لقيام وبقاء وإستمرار هذه الصناعة محلياً وإقليمياً ودولياً
- القدرة التنافسية لهذه الصناعة تقوم أساساً على العناصر الرئيسية التالية :
- السعر المناسب والمنافس
- الجودة العالية - وهذا موضوع هام جداً ويتطلب محاضرة خاصة لأن عنصر الجودة والدقة هما مفتاح هذه الصناعة
- التوقيتات المناسبة والمتعاقد عليها
- خدمة جيدة بعد البيع
- التطوير والتنمية المستمرة لإمكانيات الترسانة البشرية والتصميمية والتكنولوجية والهندسية

المتطلبات الأساسية لترسانات اصلاح و بناء السفن :

تتطلب ترسانات اصلاح و بناء السفن ما يلي:

- مساحة أرضية كافية تسمح بوجود خطوط إنتاج ونقل إنسيابية تحقق التكلفة الإقتصادية لعمليات تداول ونقل الخامات والأجزاء المصنعة من البدن .... إلخ. موقع جغرافي مناسب
- مساحة مائية مناسبة طويلاً وعمقاً وعرضاً
- معدات إنزال ورفع السفينة من الماء تغطي كافة متطلبات عمليات البناء والإصلاح
- معدات ووسائل الرفع والنقل اللازمة لجميع مراحل بناء السفينة

- مركز لتصميم السفن مدعم بإمكانيات عالية من المهندسين المتخصصين والحاسبات الآلية وحزم البرامج المتخصصة
- مجموعة إدارات تنفيذية تغطي كافة متطلبات عمليات البناء و إصلاح السفن
- إدارة عليا قادرة ذات امكانيات إدارية وهندسية واقتصادية ومخصصة في عمليات بناء وإصلاح السفن

و على سبيل المثال، لتوضيح آلية القيام بإصلاح السفن والبناء في الدول العربية، يمكن لجميع الدول الاستفادة من بعضهم البعض بدلاً من اللجوء إلى جهات أو دول أخرى و هذا يكون عن طريق الاستفادة من تطبيق الPoint System. فمثلاً، عندما تقوم أي دولة أو هيئة بتصليح سفنها في مصر ستجمع عدد نقاط Points معين على كل سفينة، و عندما تصل هذه النقاط إلى الحد الذي اتفقت عليه الدول، سوف تحصل الدولة أو الهيئة أو أيا من أصحاب المصالح Stakeholders على خدمات مجانية Free Services متفق عليها من قبل المشتركين في الغرفة. بالإضافة إلى ذلك، إذا تم الإصلاح في واحدة من الدول المشاركة الأخرى، سوف يتم إصدار فاتورة من الترسانة الرئيسية في مصر بنفس عدد النقاط التي كانت ستصدر إذا تمت عملية الإصلاح في المقر الرئيسي (مصر). و بالتالي قد نكون وحدنا منهجية الإصلاح و البناء للسفن العربية و حافظنا على الكيان العربي (عن طريق زيادة الميزة التنافسية و بالتالي سوف يتم تقليل فرص التوجه إلى دول شمال البحر المتوسط للقيام بعملية البناء و الإصلاح) من خلال منح حوافز كالPoint System في العمليات التي تتم في الغرفة العربية لقطاع النقل البحري و بناء و إصلاح السفن.

## 2. التعاون في تجميع المشتريات للدول العربية الأعضاء:

يمكن لهذا الشكل من التعاون أن يتم عن طريق تجميع مشتريات (BULK Purchasing) جميع أعضاء الكتلة العنقودية و هذا يعتمد على نوع النشاط (كل نوع نشاط يتم تجميع مشترياته الخاصة). فمثلاً، يمكن تجميع مشتريات الموانئ مثل معدات المناولة و الشحن و التفريغ حتى تكون التكلفة أو الأسعار أقل على جميع الدول المشاركة. يمكن تجميع احتياجات كل عضو عن طريق عمل نظام متكامل ( Integrated System) يعمل على تجميع عدة وظائف مختلفة معاً من أجل العمل ككيان واحد. سيتقرر المركز الرئيسي لهذا الشكل من التعاون على أساس الميزة التنافسية و الخبرات لدى كل عضو من الأعضاء ( Know-How ).

### 3. التعاون في توحيد شكل البناء و إنشاء أسطول صيد:

من أشكال التعاون المقترحة، توحيد شكل بناء الTug Boats أو قوارب السحب المستخدمة في جميع موانئ الدول الأعضاء و ذلك حتى تكون الخدمة موحدة في جميع موانئ الدول المشاركة. و يمكن توحيد شكل بناء السفن أيضاً حتى تصبح متعارف عليها أكثر من قبل الدول غير الأعضاء. المقر الرئيسي سوف يحدد طبقاً لخبرة الدول الأعضاء (Know-How).

### 4. التعاون في تموين السفن:

يمكن للدول الأعضاء التعاون في تموين سفن جميع أعضاء الغرفة، و هذا يتضمن الوقود، الطعام و المستلزمات الخاصة لإبحار السفن. تموين السفن سوف يتطلب الإستعانة بالIntegrated System أو النظام المتكامل لتنظيم احتياجات جميع السفن التي تمثل جزء من الغرفة، و سوف يتم التموين من خلال جميع الموانئ التي تمتلكها الدول الأعضاء. بالتالي سوف يتم استخدام نظام الPoint System الذي سيمنح الأعضاء العديد من التموينات المجانية عند تجميع العدد الذي تم الاتفاق عليه من النقاط.

### 5. التعاون في تدريب الكوادر:

يمكن للدول الأعضاء التحالف عن طريق التدريب لتطوير الأطقم و الكوادر لزيادة كفاءة الأعمال التي ستم من خلال الغرفة ، و ذلك من خلال استقبال متدربين من كافة الدول المشاركة في الغرفة لتدريبهم ليصبحوا حرفيين ماهرين ، و بالتالي تكون قد استفادت الدول المشاركة من الحصول على كوادر مدربة و مهيئة على العمل بأعلى كفاءة. و يمكن لأصحاب السفن، بالتالي، الحصول على طواقم مدربة وذات خبرة، زيادة رؤوس أموالهم من خلال زيادة الكفاءة و تقليل المخاطر و الحوادث التي يمكن أن تتعرض لها السفن.

### 6. التعاون في إنشاء جمعيات تصنيف بحرية عربية(Classification Society):

مجتمع التصنيف أو الClassification Society هو منظمة غير حكومية تضع وتحافظ على المعايير الفنية لبناء وتشغيل السفن والهياكل البحرية. مقترح إنشاء مجتمع تصنيف عربي قوي، معتمد و معترف به دولياً سيجعل عملية بناء و إصلاح السفن أكثر سلاسة، حيث ستم جميع الإجراءات التي تتعلق بعمليات الإصلاح و البناء بشكل أسرع و أكثر كفاءة. يمكن لهذا الكيان العربي التعاون مع الClassification Societies العالمية ككيان Lloyd's لزيادة الكفاءة و الخبرة.



وفيما يلي عرض دراسة حالة كمثال للتعاون العنقودي في مجال بناء وإصلاح السفن لكونه من أهم الأنشطة في المجال البحري حالياً وسبل اختيار الدول المكونة للكتلة العنقودية وطرق التعاون لزيادة التنافسية واستقطاب العملاء وإبقاءهم داخل مجموعة الدول المشاركة.

### ثالثاً : دراسة حالة عن تطبيق كتلة التعاون العنقودي العربي في قطاع النقل البحري و بناء و إصلاح السفن:

وتمثل دراسة الحالة التالية عرض مبدئي كمثال للتعاون العنقودي العربي و قد تم اختيار الدول العربية بناءً على قوتهم في القطاع البحري و قوة الترسانات في كل دولة و سعتها، و هي : مصر، دولة الإمارات المتحدة، دولة الكويت، المملكة العربية السعودية، مملكة البحرين و سلطنة عمان.

#### وفيما يلي أهم ترسانات إصلاح وبناء السفن في الوطن العربي:

##### 1. دولة الإمارات العربية المتحدة

##### • الأحواض الجافة العالمية دبي Dry-docks World Dubai Shipyard (دبي):

أكبر منشأة لإصلاح السفن في الشرق الأوسط و تعمل على توفير خدمة إصلاح السفن وتحويل السفن والمباني الجديدة وخدمات البناء البحرية. تملكها وتشغلها شركة الأحواض الجافة العالمية ، وهي شركة تابعة لدبي العالمية. استكمل حوض بناء السفن 25 عامًا من الخدمة في عام 2008 وأصلح أكثر من 6600 سفينة منذ إنشائها. في المتوسط ، تتعامل مع 400 سفينة في السنة ، معظمها ناقلات نفط خام كبيرة جدًا وكبيرة جدًا. يمتد حوض بناء السفن على مساحة 200 هكتار وله قناة مدخل بعرض 350 متر وأرصفت إصلاح تبلغ مساحتها حوالي 2400 متر.

##### • Grandweld Shipyards (دبي):

حوض بناء متكامل يوفر حلول بناء السفن وإصلاح السفن والحلول الهندسية لخدمة الصناعة البحرية في جميع أنحاء العالم. تأسست Grandweld عام 1984 ، وقد تطورت لتصبح واحدة من أحواض بناء السفن الأكثر رسوخًا وتنوعًا في المنطقة ، حيث توفر كل من الجودة والقيمة. و وضعت للتعامل مع إصلاح وتجديد

وتحويل لجميع أنواع السفن البحرية. نعمل على مدار الساعة لتقديم خدمات عالية الجودة وبأسعار منافسة وضمن جداول التسليم السريع ، مما يضمن تلبية احتياجاتك العاجلة والطويلة الأجل دائمًا. تنتشر المنشآت على مساحة 29000 متر مربع مع خدمات رفع السفن لرسو السفن وتفريغ السفن التي يصل وزنها إلى 25000 طن .

### • Albwardy Damen (دبي):

مشروع مشترك بين استثمار البواردي ومقرها في دبي ، و مجموعة دامن و مقرها في هولندا. نحن نقدم خدمات بناء السفن وإصلاح السفن للصناعات البحرية والنفط والغاز ذات الصلة في الشرق الأوسط. موزعة على مساحة 284000 متر مربع ، ولها إمكانية الوصول المباشر وغير المقيد إلى البحر. لها رصيف يصل طوله إلى 1200 متر ويتراوح مسطحة بين خمسة أمتار وتسعة أمتار. تم تجهيز حوض بناء السفن برافعة سفن بطول 5200 قدم تتميز بطول 120 متر وعرض 26.5 متر مع قدرة تحميل قصوى تبلغ 57 طن. وهي مجهزة كذلك بخمسة رافعات متحركة سعة 500 طن واثنين من مصدات العجلات QuayQuip لحماية السفن التي تقترب من syncrolift في حوض بناء السفن. يرتبط حوض بناء السفن بثمانية أرصفة جافة يبلغ طول كل منها 125 مترًا. وتغطي اثنين من الأرصفة الثمانية الجافة تشمل مرافق بناء السفن قاعة جديدة بطول 130 متر وعرض 34 متر. ورش العمل المغطاة موزعة على مساحة 7000 متر مربع. تغطي حظائر البناء الجديد مساحة إجمالية قدرها 4500 متر مربع. يتميز حوض بناء السفن أيضًا بمرفق مغلق بالكامل بطول 130 مترًا للتفجير والطلاء ، والذي يتيح التفجير بالحصى والتفجير المائي العالي الضغط على أرصفة الإصلاح.

### 2. مملكة البحرين :

#### • الشركة العربية لبناء و اصلاح السفن (أسرى):

شركة تتبع لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) تأسست في عام 1977 في البحرين ، وتعمل ساحة الخدمة المتعددة في أربعة قطاعات - إصلاح وتحويل السفن ، وإصلاح الحفارات وتحويلها ، وإصلاح السفن وتحويلها ، والتصنيع والهندسة - والتي جمعت تغطي جميع أنواع إصلاح السفن بما في ذلك منصات الحفر و الأصول الخارجية الأخرى ، وكذلك تصنيع المكونات الصناعية البرية والبحرية. تشمل مجموعة منشآتها الرائدة حوضاً جافاً تبلغ مساحته 500 ألف طن ، وحوضين عائمين يبلغ طولهما 252 مترًا و 227 مترًا ، و 15 رصيف إصلاح يبلغ إجمالي طولها حوالي 5000 مترًا ، وسريرين مزدوجين بمساحة 255

المحور الثالث: آليات التنفيذ: مقترح إنشاء شراكة بين الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل  
البحري، واتحاد الغرف العربية والجهات المالكة لترسانات اصلاح وبناء السفن في جمهورية مصر العربية  
ومثيلاتها بالدول العربية الاخرى

أولاً : نبذة مختصرة عن بعض جهات الشراكة

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

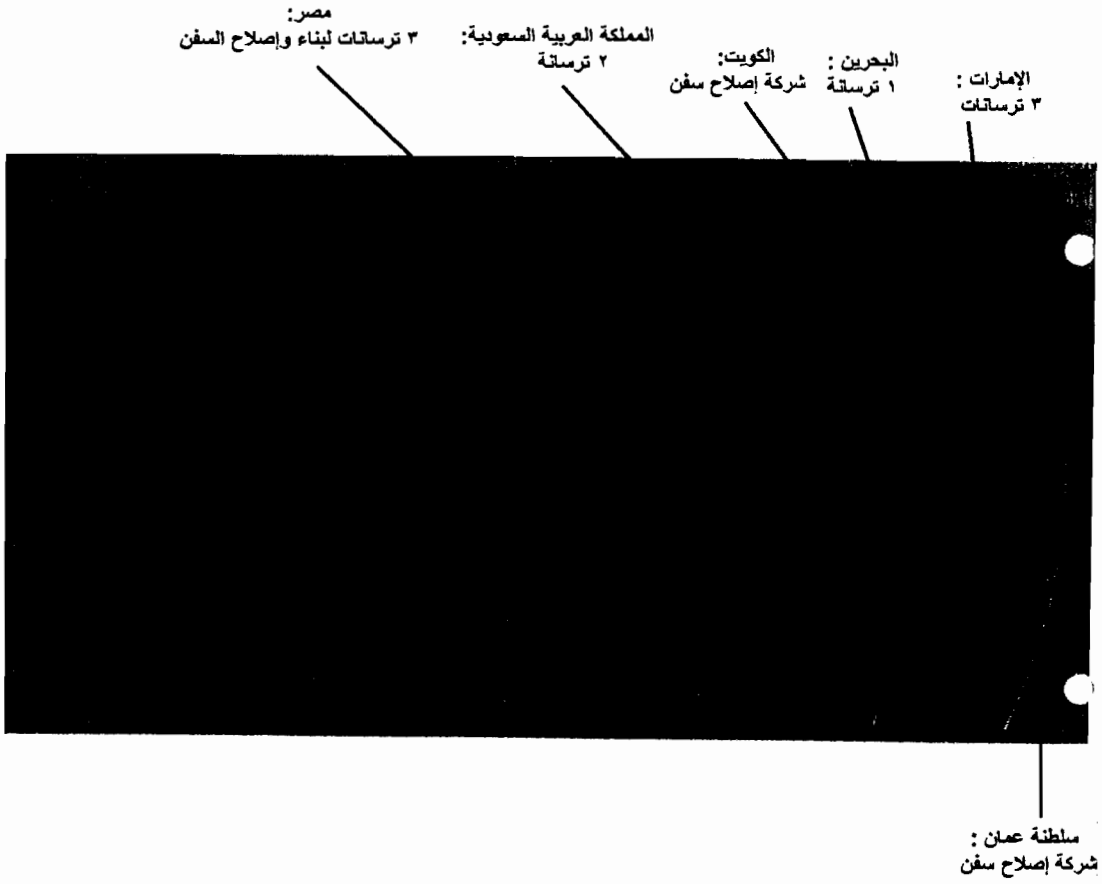
نشأت فكرة إقامة الأكاديمية كمعهد إقليمي للنقل البحري في إجتماعات لجنة المواصلات بجامعة الدول العربية في 11 مارس عام 1970 بصدور قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 1970/2631 بدورته الثالثة والخمسين بالموافقة على إنشاء مركز إقليمي للتدريب على أعمال النقل البحري، وقد نص القرار على تكليف جمهورية مصر العربية نيابة عن الدول العربية بطلب معونة فنية من المنظمات المتخصصة للأمم المتحدة في مجال النقل البحري.

وفي نهاية عام 1971 أوفدت الأمم المتحدة لجنة مشتركة من منظماتها المعنية لدراسة مدى احتياج المنطقة لهذا المشروع وقد أوصت بضرورة إنشاء معهد تدريب بحري إقليمي وتوفير المعونة اللازمة له ووافق البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة (UNDP) على اعتماد مبلغ 3,2 مليون دولار على أن تساهم الدول العربية المشتركة بمبلغ 8,25 مليون جنيها مصريا على مدار خمس سنوات ، كما أوصت أيضا اللجنة بعد زيارة العديد من دول المنطقة بإختيار مدينة الإسكندرية ذات المكانة الحضارية العريقة كمقر لهذا المشروع الهام من منطلق تميز موقعها الجغرافي الذي يتوسط المنطقة العربية ووفرة الكوادر المؤهلة .

كذلك أعد برنامج الأمم المتحدة للتنمية (UNDP) وثيقة مشروع الأكاديمية العربية للنقل البحري بالإسكندرية رقم (19/01/286REM/71L) بالتعاون مع المنظمة الإستشارية البحرية للحكومات (IMCO) بصفتها وكالة منفذة للمشروع ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) بصفته وكالة مشاركة.

وقد حققت الأكاديمية خلال أكثر من ستة وأربعين عاماً العديد من الإنجازات التعليمية و التدريبية و البحثية في مجالات النقل البحري و العلوم الهندسية و الإدارية من خلال منهجية تطبيق التكنولوجيا الحديثة في تلك المجالات فاستطاعت أن تنتقل من الإقليمية إلى العالمية و تحتل مكانة بارزة في قائمة المؤسسات التعليمية على المستوى الدولي .

الشكل 7 - خريطة توضح الدول المقترحة الأساسية المشاركة في الغرفة Coverage Map



- حوض عائمة:
- قدرة الرفع: 9000 طن.
- الطول (الإجمالي): 167 م
- العرض الداخلي: 33 م.
- مجهزة 2 رافعة / 10 طن لكل رافعة
- رافعة عائمة:
- قدرة الرفع: 100 طن.
- يستخدم لرفع السفن وأنواع مختلفة من الأحمال الثقيلة تصل الي 100 طن
- Boat Lift قدرة 800 طن
- بناء كافة الوحدات البحرية الصغيرة بأحجامها المختلفة (- أتوبيس نهري - لنش مرور ساحلي سريع
- لنش إطفاء وإنقاذ - لنش إرشاد - قاطرات مختلفة - بارجات)
- إصلاح المنشآت البحرية (off shore) وعمل عميرات.
- الاعمال الصناعية والهندسية
- تمتلك الشركة مجموعة من الورش المجهزة بأحدث المعدات والتكنولوجيا (ورش الاشغال البحرية -
- ميكانيكية - كهرباء - الحدادة والانشاءات المعدنية - اللحام - النجارة والاثاث - عميرات الديزل -
- جلفنة المشغولات - السباكة - تشكيل ألواح الصلب والصاج الخفيف والمواسير).
- أعمال الجودة
- تقدم خدمات هندسية وأعمال تفتيش هندسية بجودة وكفاءة عالية وبتوقيينات واسعار تنافسيه
- أتباع اجراءات واساليب انظمة الجودة (OSHSAS- 14001- ISO 9001-18001)

أنشئ مركز التدريب عام 1965 بغرض تزويد الشركة بالعمالة الفنية المتخصصة وإمداد مصر والشرق الاوسط وافريقيا بالعمالة الفنية الماهرة ومازال المركز يمثل المصدر الرئيسي لقوام الترسانة حيث يخرج دفعات سنوية في كافة تخصصات بناء السفن. وشهاداته معتمدة من وزارة التربية و التعليم.

#### • ترسانة السويس:

شركة ترسانة السويس البحرية إحدى شركات هيئة قناة السويس، والتي تطل على المدخل الجنوبي لقناة السويس، وقد تأسست في عام 1963، وتعتبر المنشأة الأكثر خبرة في مجال الإصلاحات البحرية في منطقة البحر الأحمر، وذلك لما تتمتع به من كفاءة وخبرة ودقة في العمل اكتسبتها على مدار سنين عملها الممتدة. تمتلك حوض عائم يعد من أكبر الأحواض في مصر حيث تبلغ حمولته 55000 طن حيث يبلغ طوله 302 متر وعرضه 55 مترا، كما تمتلك أيضا حوض جاف حمولته 8000 طن ويبلغ طوله 144 مترا وعرضه 22 متر مجهز بونش جانبي حمولة 10 و 12 طن. وكذلك تمتلك ترسانة السويس القرق الميكانيكي رافع حمولة 900 طن يسع خمس سفن في نفس الوقت. و بالإضافة إلى ذلك، تمتلك ورش حديثة للكهرباء وصيانة المحركات والمولدات المختلفة وورش لأعمال الخراطة والبرادة والنجارة والتركيبات والسباكة وأعمال المواسير بالإضافة لورش التشكيل واللحام التي تمثل النشاط الرئيسي للشركة.

#### • الشركة المصرية لإصلاح و بناء السفن:

تأسست منذ عام 1924 ، واحدة من أكبر شركات إصلاح وبناء السفن خبرة في حوض البحر الأبيض المتوسط ، وقد نفذت الكثير من المشاريع الناجحة مثل القاطرات البحرية قوارب الخدمة (لنشآت الارشاد والاحواض العائمة)، والبارجات ، والعبارات ، ولديها القدرة على القيام بإصلاحات السفن على رصيف عائم. كمثال بعض خدمات الشركة:

- أرصفة إصلاح السفن:

- رصيف عمراة لإصلاح السفن بطول 125 متر مجهز بكافة الخدمات المختلفة
- أرصفة بطول 560 متر مجهزة بأوناش لخدمة عمليات الإصلاح والصيانة
- قرق ميكانيكي بقدرة رفع 600 طن وطاقة عدد من الوحدات البحرية للإصلاح في وقت واحد
- تم تجهيز الرصيف برافعة برجية بقدرة رفع (10) طن.

تعتمد المنظومة الانتاجية للترسانة علي مجموعة من الورش المتخصصة في بناء معظم وحدات الأسطول التجاري المصري وحققنا نجاحات في هذا المجال ، بحمولة إنتاجية تبلغ 38500 طن. إلى جانب بناء المنصات البحرية والحفارات ، فقد تم تطوير منطقة قزقات البناء والتدشين بهدف رفع طاقة حوض البناء باعتباره النشاط الرئيسي للشركة حيث أصبح القزق الشمالي بحموله 20 ألف طن بعدد 3 ونش برجي 90 طن والقزق الجنوبي بحمولة 57 ألف طن بعدد 1 جانجري 300 طن و2 ونش برجي 25 طن.

تقوم أيضاً ببناء وحدات بحرية من أنواع مختلفة:

السفن التجارية (سفن البضائع الصب والعامه – RORO - قاطرات)

إنشاء وإصلاح السفن والبارات المنصات البحرية والشمندورات والحفارات والأرصفة.

- امكانيات الإصلاح:

- تمتلك الترسانة عدد 2 حوض جاف مجهزة لاجراء جميع اعمال الصيانة وابعادها كالتالي:-
- الحوض 1: يبلغ طول الحوض حوالي 158.5 مترًا وعرضه 18.90 مترًا بحموله تصل الى 10 ألف طن ويصل عمقه إلى 6.40 متر. اوناش الخدمة عدد 2 ونش بحمولة 18 طن و12 طن.
- الحوض 2: يبلغ طول الحوض حوالي 267 مترًا وعرضه 39.60 مترًا بحموله تصل الى 85 ألف طن ويصل عمقه إلى 9.50 مترًا. اوناش الخدمة عدد 2 ونش بحمولة 16 طن و30 طن.
- أرصفة الشركة: تمتلك الترسانة أرصفة يبلغ طولها الإجمالي 1200 متر وبغطس يتراوح بين 8: 12 م ، ويمكن أن تستوعب العديد من السفن استعدادًا لدخول الأرصفة لاستكمال عملية الإصلاح. (رصيف 69 ، رصيف 70 ، رصيف 70 شمال )

- في مجال الخدمات الصناعية:

بعد سلسلة من النجاحات في خدمة قطاع الصناعة شاركت الترسانة في تصنيع معدات مصانع النوران للسكر واشتمل حيز العمل على:-

- تانكات المولاس قطر 50م ارتفاع 15م بوزن 1800 طن
- معدات محطة مجفف اللب بوزن اجمالي 450 طن
- معدات محطة العلف بوزن 85 طن
- بعض معدات محطة التكرير بوزن اجمالي 165 طن

- في مجال التدريب وتأهيل الكوادر:

مقرها في الكويت مع مجموعة متنوعة من الأعمال في مجال النفط والغاز والبتروكيماويات والطاقة ومعدات تصنيع الضغط وبناء السفن وإصلاح الجرافات والبناء البحري والبناء المدني الرئيسي والصيانة وغيرها من الخدمات الصناعية بما في ذلك مشاريع الصناعة الثقيلة. يقع في موقع متميز في ميناء الشويخ للمياه العميقة ، شركة الصناعات الهندسية الثقيلة وبناء السفن في موقع مثالي للتنفيذ إصلاح السفن والبناء بأسعار تنافسية. حوض جاف عائم بطول 190 متر ، عرض ، 32 متر ، يلبي احتياجات السفن حتى 35000 طن من الوزن الساكن. يستوعب السنكروليف السفن التي تصل إلى 5000 طن من الوزن الساكن. مع 7 فتحات للإصلاح ، يتراوح طولها بين 60 و 135 مترًا ، يرتبط النظام بنظام نقل. 5 أرصفة ، يتراوح طولها بين 90 مترًا و 230 مترًا ، يتم خدمتها على طولها بالكامل بواسطة رافعات متحركة. 6 رافعات ، بسعات رفع من 10 إلى 30 طن، تغطي المساحات المفتوحة للساحة ، وهناك 10 إلى 20 طن رافعة علوية متحركة في الورشة والمتاجر.

## 6. جمهورية مصر العربية

### وفيما يلي أهم ترسانات إصلاح وبناء السفن

#### ● ترسانة بورسعيد البحرية:

تعتبر ترسانة بورسعيد البحرية من أعرق الترسانات بالمنطقة بما لديها من خبرة واسعة في مجال بناء وإصلاح الوحدات البحرية بمختلف أنواعها مثل الأنواع المختلفة للسفن التجارية والكرافات والقاطرات والأوناش العائمة. تم تصنيف ترسانة بورسعيد البحرية كأكبر ترسانة في الإمكانيات المتاحة حسب تقييم هيئة التنمية الصناعية التابعة لوزارة الصناعة لدراساتها لتقييم صناعة بناء السفن بجمهورية مصر العربية. تمتلك أحواض بناء السفن في بورسعيد قدرات تصل إلى 50000 طن من الوزن الساكن لأغراض الإصلاح وتنفيذ عمليات إصلاح عائمة على طول رواسب الإصلاح في مناطق المرسى وعلى طرق عبر القناة وكذلك لديها أرصفة عائمة تصل حمولة استيعابها إلى 2000 طن.

#### ● ترسانة الإسكندرية:

تعد واحدة من كبرى قلاع الصناعات الثقيلة ورائدة صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر والشرق الأوسط. أنشئت منذ عام 1962 بمساحة 400 ألف متر مربع ويبلغ طول الارصفة 1200 متر

- إمكانيات البناء:-



متراً ، بالإضافة إلى منطقة تصنيع تبلغ مساحتها 250000 متر مربع ، بالإضافة إلى مجموعة من ورش العمل ومراكز الخدمة.

### 3. المملكة العربية السعودية :

#### • مجمع الملك سلمان العالمي للصناعات والخدمات البحرية في رأس الخير:

بدأت السعودية بإنشائها في عام 2017 و سينتهي التنفيذ في عام 2021 على مساحة تقدر أن تكون 4.3 كيلومتر مربع في منطقة رأس الخير

#### • ترسانة لبناء وإصلاح السفن بميناء الملك عبدالعزيز بالدمام:

تعد أكبر ترسانة بالمملكة لبناء وإصلاح السفن بميناء الملك عبدالعزيز بالدمام وقد أنشأت في 2015، على مساحة تقدر بنحو 220.000 متر مربع، تحتوي على مرفاع للسفن بسعة 7200 طن، وطول 102 متر وعرض 32 متراً مزود بنظام نقل السفن من المرفاع إلى منطقة البناء والإصلاح والتي يمكن أن تسع أكثر من عشرة سفن في نفس الوقت، كما أنها تحتوي على خط إنتاج للسفن يتكون من ورش عديدة تتعامل مع الخامات والمعدات اللازمة من لحظة دخولها من باب الترسانة إلى أن تتحول إلى سفينة متكاملة بكافة تجهيزاتها.

### 4. سلطنة عمان :

#### • شركة عمان للحوض الجاف:

تقدم خدمات صيانة و تحويل استخدامات السفن المتعلقة بأعمال الهندسة والتركيبات والطلاء بمادة البلاستر والدهان والمشتريات، فضلاً عن إجراء الاختبارات والتجارب، ولقد توسعنا مؤخراً في أعمالنا لتشمل تصميم وتصنيع أعمال الصلب لصناعة البتروكيماويات القائمة في ميناء الدقم، وبناء منصات بحرية لصناعة النفط والغاز. يمتد على مساحة أكثر من 1,277,000 متر مربع من الأرض و 1139,000 متر مربع من سطح البحر مع 2800 متر من رصيف الرصيف بجانب الإصلاحات. تم تصنيف حوض التجفيف الجاف بين أكبر ساحات إصلاح السفن في العالم المجهزة للتعامل مع بعض أكبر السفن العاملة في الخدمة اليوم ، بما في ذلك Ultra Large Crude Carriers (ULCC) التي تصل سعتها إلى 600000 طن من الوزن الثقيل.

### 5. دولة الكويت :

#### • شركة الصناعات الهندسية الثقيلة و بناء السفن (HEISCO) (دولة الكويت):

و تتبنى الأكاديمية في مجال جودة التعليم فلسفة تقوم على توجيه كافة الأنشطة الأكاديمية و الإدارية و المالية نحو تحقيق رضا الدارسين و الأطراف ذوى العلاقة مع التطوير و التحسين المستمر لجودة الخدمة التعليمية المقدمة للطلاب للوصول بهم إلى المستويات التى تحقق التميز التنافسى في سوق العمل المحلي و الإقليمي و العالمي.

ولما كانت هناك العديد من الدول العربية و الإفريقية التى هي في أمس الحاجة إلى بناء قدراتها، ولما كانت الأكاديمية من مؤسسات العمل العربي المشترك بوصفها إحدى منظمات جامعة الدول العربية المتخصصة و حيث تستقى الأكاديمية مهامها ووظائفها الأساسية من نصوص اتفاقية إنشائها و التى تعد بمثابة الدستور الأعلى لها و التى تأتمر بأوامره و تنتهى بنواحيه ، و قد نصت هذه الاتفاقية صراحةً في المادة الرابعة منها على أهداف الأكاديمية التى من أجل تحقيقها أنشئت .

وتعمل الأكاديمية على تحقيق أهدافها ورسالتها العلمية المتمثلة فى دعم و تطوير قطاع النقل البحري و إعداد الكوادر المؤهلة فى الإدارة و الهندسة و الحاسب و العلوم المختلفة فى الدول الأعضاء وعلى الأخص ما يلي:

- إقامة بنى تعليمية و بحثية متطورة وفقاً لأحدث النظم العلمية.
- إعداد الكوادر العربية اللازمة لإدارة و تنمية الأساطيل البحرية العربية التجارية و الموانئ العربية تأهيلهم علمياً و عملياً.
- إعداد الكوادر العربية المتخصصة فى علوم الإدارة و الهندسة و النقل و اللوجستيات و تأهيلهم علمياً و عملياً غيرها من المجالات و التى وصل عددهم إلى ما يقرب من 3000 عضو هيئة تدريس بمختلف التخصصات.
- منح الدرجات العلمية بالتنسيق مع الجامعات و المجالس العلمية المتخصصة فى الدول العربية وغيرها.
- إعداد هيئة التدريس على أحدث النظم العلمية و إقامة نظام كفاء للتعليم من خلال كليات متخصصة و معاهد تدريب قادرة على توفير العنصر البشرى العربى المؤهل المتميز.
- نشر الوعي التعليمي و تشجيع البحوث التطبيقية و الدعوة الى عقد المؤتمرات و الندوات فى النقل البحرى و الإدارة و الهندسة و الحاسب و المجالات العملية المتعلقة بذلك.
- إجراء البحوث و الدراسات و تقديم المشورة إلى المؤسسات و الشركات و الموانئ فى المجالات البحرية و الهندسية و الإدارة الحديثة و الجودة الشاملة.

- العمل على إقامة وتوثيق صلات الأكاديمية مع المؤسسات العلمية المتخصصة ومنظمات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والمجالس والهيئات والجامعات ومعاهد التعليم ومراكز البحوث العلمية المختلفة.
- تحقيق مستوى متقدم للكفاءة التعليمية من خلال إنتاج واستخدام أحدث الأساليب في تكنولوجيا التعليم والوسائل التعليمية.
- توفير نظام متطور للمعلومات والتوثيق يحقق الاتصال الدائم مع المراكز المناظرة في كافة أنحاء العالم من خلال شبكات المعلومات وإقامة مكتبة حديثة.
- تحقيق مستويات متقدمة للتدريب و السلامة البحرية والحفاظ على البيئة وإجراء امتحانات التأهيل في المجالات البحرية والملاحة والهندسة والاتصالات طبقاً للاتفاقيات الدولية.
- الاستفادة من مكانة الأكاديمية كونها بيت خبرة عربي ودولي يقدم خدماته الاستشارية والدعم الفني لجميع الدول العربية والافريقية بمختلف المجالات وتأهيل المؤسسات الاقتصادية في الدول العربية والافريقية لتحقيق أعلى مستويات الجودة الشاملة مما ينعكس على تحقيق مفاهيم العدالة والتكافل بين العاملين بالمؤسسات الاقتصادية.

## 2- اتحاد الغرف العربية

### - التطور التاريخي

تقرر إنشاء الاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية خلال المؤتمر الأول الذي عقد في غرفة الإسكندرية التجارية في مدينة الإسكندرية بتاريخ 8 أيار (مايو) 1951، وتم وضع النظام الأساسي للاتحاد في المؤتمر الثاني الذي عقد في بيروت بتاريخ 16 كانون الأول (ديسمبر) 1951 حيث جرى الإعلان عن قيام الاتحاد، الذي اتخذ منذ ذلك الحين مدينة بيروت مقراً لأمانته العامة.

يمثل الاتحاد شخصية اعتبارية إقليمية مستقلة غير حكومية ولا تهدف للربح، وتم تعديل اسمه ليصبح اتحاد الغرف العربية (Union of Arab Chambers UAC) في الدورة (120) لمجلس الاتحاد التي عقدت في مدينة مسقط، سلطنة عمان، بتاريخ 26 آذار (مارس) 2016.

كان الدافع الأساسي لإنشاء الاتحاد وعي رجال الأعمال العرب إلى أهمية التعاون الإقليمي كوسيلة لدفع عجلة التنمية الاقتصادية العربية، فكان الاتحاد أول مؤسسة اقتصادية عربية تعمل على المستوى غير الحكومي لتروج فكرة التعاون والتكامل الاقتصادي بين البلاد العربية. وقد لعب الاتحاد دوراً هاماً في دفع عجلة التعاون التجاري بين البلاد العربية على الصعد التجارية والاستثمارية. كما وكان الاتحاد سباقاً إلى الدعوة

لإنشاء السوق العربية المشتركة ووضع المبادئ العامة التي يجب تنفيذها بهدف تحقيق الوحدة الاقتصادية بين البلاد العربية.

#### - الأهداف

ويعدّ اتحاد الغرف العربية الممثل الشرعي للقطاع الخاص العربي، وتتمثل أهدافه فيما يلي:

- تحقيق التكامل الاقتصادي العربي في إطار صيغة شاملة وفاعلة ومتطورة، بحيث يستطيع أن يتعامل ويتعاون مع التكتلات الاقتصادية الأخرى على أسس متكافئة تضمن مصالح كافة الأطراف وتساهم في تحقيق الازدهار العالمي.
- تمثيل كافة القطاعات الاقتصادية عربياً وإقليمياً ودولياً من منظور أصحاب الأعمال العرب، بحيث يعبر عن آرائهم وطموحاتهم، وينسق ويبلور مواقفهم تجاه القضايا والسياسات الاقتصادية المختلفة، ويدعم دورهم في تنمية وتكامل اقتصاداتهم الوطنية.
- تعزيز دور الغرف الأعضاء واتحاداتها كممثل لمجتمعات الأعمال والقطاع الخاص في بلادها، ودعم أجهزتها الفكرية والإدارية وقدراتها التقنية والمعلوماتية لأداء هذا الدور على أكمل وجه، وتنسيق آرائها ومواقفها لدى الهيئات والمنظمات الاقتصادية الإقليمية والدولية، ومساندة جهود الاتحادات النوعية والمشاريع والمنظمات الاقتصادية العربية التي تخدم نشاطاتها أهداف الاتحاد.
- العمل على رفع كفاءة ومردود خطط وبرامج وجهود التنمية في العالم العربي، من خلال توفير فرص العمل الكافية وتوظيف ركائز اقتصاد السوق القائمة على إطلاق حرية المنافسة العادلة، ومنع الممارسات الاحتكارية وضمان تكافؤ الفرص، تحقيقاً للعدالة والتوازن الاجتماعي، مما يسهم في إطلاق الطاقات الإنتاجية والقدرات الإبداعية، والتوظيف الأمثل للتطورات التقنية في فتح الأسواق واجتذاب الاستثمارات.
- السعي لإرساء وتطوير الشراكة التنموية التكاملية بين الدول العربية من جهة، والمشاركة العادلة لكل فئات المجتمع وشرائحه في جهود التنمية وثمارها داخل كل دولة من جهة أخرى، لما في ذلك من انعكاسات إيجابية ومباشرة على ترسيخ السلام والازدهار والاستقرار في هذه الدول والعالم

#### - مهام الاتحاد

بغية تحقيق أهداف الاتحاد الرئيسية فإنه يقوم بما يلي:

- دعم الجهود الحكومية والأهلية الهادفة إلى التكامل والتنسيق بين اقتصادات الدول العربية في جميع القطاعات والأنشطة التجارية والصناعية والزراعية والمالية والاستثمارية والخدمية وغيرها من القطاعات والأنشطة الاقتصادية.

- تشجيع التجارة العربية البينية ودعم منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وصولاً إلى السوق العربية المشتركة، بحيث يتم تبادل السلع والخدمات وتنقل الأشخاص والأموال الوطنية بين كافة الدول العربية دون قيود جمركية أو إدارية أو غيرها.
- استقصاء مجالات وفرص الاستثمارات العربية المشتركة والعمل على التعريف بها والترويج لها وتسهيل تنفيذها وقيامها داخل الدول العربية.
- مساعدة الحكومات العربية في أهدافها الرامية إلى تحقيق الأمن الغذائي والاستغلال الأمثل لمصادر المياه.
- تمكين كافة فئات المجتمع وخاصة الشباب وصاحبات الأعمال من المساهمة الإيجابية في مسيرة التنمية في الدول العربية، ودعم وتعزيز المبادرات الذاتية لرواد الأعمال، ودعم الجهود الحكومية الرسمية في القضاء على البطالة وتحسين مستوى المعيشة للمواطن العربي.
- العمل على تنسيق السياسات والتشريعات الاقتصادية بين الدول العربية.
- العمل على توطيد الاستثمارات العربية ضمن المنطقة العربية واجتذاب الاستثمارات الأجنبية وخاصة المباشرة منها إلى الدول العربية.
- صيانة الاقتصاد العربي من الأخطار التي تهدده.
- اقتراح السياسات الاقتصادية التي تزيد من قدرة القطاع الخاص العربي على المساهمة الفاعلة في الجهود الإنمائية العربية، وأيضاً على المستويات الإقليمية والدولية. هذا إلى جانب تنظيم الحملات الإعلامية والعلمية لتوضيح أهداف ومبررات هذه السياسات المقترحة وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية المتوقعة، والترويج لها لدى الجهات الرسمية والأهلية المعنية على أمل أن تساهم في ترشيده القرار الاقتصادي وتسريعه.
- تبني مواقف القطاع الخاص العربي تجاه القضايا والسياسات الاقتصادية المختلفة على المستويات القومية والإقليمية والدولية، وتجاه المسائل والمواضيع ذات الصلة تمكنه من ممارسة أنشطته.
- السعي لإيجاد مناخ اجتماعي وسياسي واقتصادي مواكب للتطورات التقنية والتكنولوجية المختلفة.
- إيجاد منابر حوار منظمة ومتجددة بين القطاع الخاص العربي ومؤسسات اتخاذ القرار الاقتصادي، بغية زيادة تأثير هذا القطاع ودوره في بلورة وتنفيذ سياسات الإصلاح الاقتصادي.
- نشر الوعي بمكانة الأعمال والتجارة ودورها في التقدم، وكذلك السعي لكي يؤدي القطاع الخاص العربي دوره الاجتماعي كاملاً ويراعي أبعاد هذا الدور في كل فعالياته وأنشطته.

- توثيق الصلات مع جامعة الدول العربية وكافة المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة بالقطاع الخاص.
  - تمثيل القطاع الخاص العربي في المحافل والمنتديات والمنابر الاقتصادية الدولية، وصياغة خطابه الاقتصادي تجاه القضايا الاقتصادية العالمية والتعاون الدولي.
  - العمل على تحفيز وتشجيع قيام المشاريع الصغيرة والمتوسطة نظراً لأهميتها في تشكيل قاعدة عريضة للقطاع الخاص، ودورها في تحقيق التقدم الاقتصادي والتوازن الاجتماعي للبلدان العربية، والمساهمة في اقتراح السياسات والتشريعات التي تدعم هذه المشاريع.
  - تطوير العلاقة والتعاون بين القطاع الخاص العربي والجامعات ومراكز ومؤسسات البحث العلمي.
  - إصدار النشرات والدوريات والكتب والدراسات الاقتصادية التي تخدم أهداف الاتحاد، وتنظيم و/أو المشاركة في الفعاليات التي تخدم أهداف الاتحاد.
  - دعم إنشاء مراكز التحكيم لتسوية المنازعات التجارية.
  - المساعدة على تنمية وتهيئة التكوين المهني والتقني للعاملين في الغرف العربية عن طريق إعداد وتنظيم برامج التدريب الملائمة.
  - دعم العلاقات بين مجتمع الأعمال العربي ونظيره في مختلف دول العالم، وللاتحاد في سبيل تحقيق ذلك يقوم بإنشاء الغرف العربية - الأجنبية المشتركة، والغرف العربية في الدول الأجنبية، على أن يقوم المجلس بإعداد النظم والمبادئ الخاصة بتأسيس وإدارة هذه الغرف، بما يضمن حسن قيامها بعملها في إطار التشريعات التي تحكمها.
  - التقدّم بمشاريع للهيئات التمويلية والمانحة الثنائية ومتعددة الأطراف التي تتماشى مع أهداف الاتحاد لخدمة أعضائه، وذلك إما منفرداً أو بالمشاركة مع الغرف الأعضاء التي ترغب والتي ينطبق عليها شروط الهيئة التمويلية وتتقدم بالأوراق المطلوبة في الموعد المحدد.
  - توثيق العلاقات والصلات مع الدول العربية وجامعة الدول العربية ومجالس التعاون الاقتصادي والوحدة الاقتصادية العربية والمنظمات والاتحادات والشركات المشتركة العربية الاقتصادية والصناديق والمؤسسات الاقتصادية العربية، ودعوتها لحضور مؤتمراتها، كما يعمل على تبادل المعلومات والدراسات الاقتصادية والمقترحات التي تتطلبها حاجة الاقتصاد العربي كمجموعة وحاجة كل دولة من الدول العربية، وتوحيد وتنسيق جهودها في سبيل تحقيق أهداف الاتحاد .
- العلاقات الدولية والغرف المشتركة

- تطوير العلاقات التجارية والاقتصادية بين البلدان العربية والأجنبية الصديقة وكذلك مع الدول الإفريقية. ولهذا تم إقامة الغرف المشتركة لتعمل على تعزيز العلاقات التجارية والاقتصادية والثقافية بين الدول العربية والدول الأجنبية المضيفة لهذه الغرف.
- وجود غرف تجارية عربية أجنبية مشتركة في أنحاء مختلفة من العالم: في أوروبا، والولايات المتحدة الأمريكية والبرازيل والأرجنتين وكينيا. وتقوم الغرف المشتركة على أساس قسمين متقابلين لدى الاتحاد ولدى الجهة الأخرى التي يرتبط الاتحاد معها بموجب اتفاق تعاون مثل الغرفة التجارية العربية الصينية والغرفة التجارية العربية - الهندية، والغرفة التجارية العربية - التركية، ومجلس الأعمال العربي الروسي.
- قام الاتحاد على تدعيم وتطوير علاقاته مع المنظمات الإقليمية والدولية. وقد وقّع مذكرة تفاهم مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) التابعة للأمم المتحدة، ومع يونيدو. ويتمتع الاتحاد بصفة عضو مراقب في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد)، ومنظمة العمل الدولية، وله اتفاق تعاون مع غرفة التجارة الدولية. كما يرتبط بصلات تعاون مع صندوق النقد الدولي والبنك الدولي، والبنك الأوروبي للاستثمار، والمفوضية الأوروبية، ومنظمة التجارة العالمية.

## ثانيا : مقومات نجاح مقترح الشراكة

يكمن نجاح مقترح الشراكة من خلال إطار بروتوكولات التعاون وبرامج الشراكة بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - بصفتها إحدى كبريات بيوت الخبرة العربية المتخصصة في مجالات التعليم والتدريب والبحوث والاستشارات - واتحاد الغرف العربية بصفته ممثل القطاع الخاص في الدول العربية واهم الجهات المالكة لترسانات اصلاح وبناء السفن في جمهورية مصر العربية ومثيلاتها بالدول العربية الاخرى .

وترتكز الشراكة على مجموعة من المقومات ، وفيما يلي اهمها :

- إعداد إدارة متميزة في مجال دعم الخدمات البحرية وصناعة بناء وإصلاح السفن وعندها اقتناع تام ورغبة أكيدة وقدرة كاملة على تطبيق طرق التسويق الحديثة ونظام الجودة الشاملة بالترسانات وعلى ادخال التكنولوجيا الحديثة اللازمة لتصميم وبناء السفن .
- توفير كوادر فنية مؤهلة ومدربة على استخدام الحاسب الآلي تغطي كافة التخصصات المطلوبة لصناعة إصلاح وبناء السفن .
- توفير عمالة فنية ومدربة تغطي كافة متطلبات عمليات بناء وإصلاح السفن .
- دراسة احتياجات السوق العربي والإقليمي والعالمي للنوعيات المختلفة من السفن الحديدية وأحجامها وكذلك لعمليات الإصلاح ونوعياتها وما هو ممكن تقديمه في هذا النشاط الاقتصادي ، وما هي الميزة الأساسية للموقع الجغرافي للوطن العربي وللإمكانيات الفنية والتقنية المتوفرة .
- زيادة فعالية وقدرات إدارة التسويق في ترسانات إصلاح وبناء السفن لتحقيق تعاقدات طويلة المدى تمكن التحميل المستمر لجميع إمكانيات الترسانات .
- الاستفادة من ممثل القطاع الخاص العربي وهو اتحاد الغرف العربية في دعم وفير التمويل اللازم لدراسات الجدوى الاقتصادية لتطوير وتحديث ترسانات إصلاح وبناء السفن .
- استفادة ترسانات اصلاح وبناء السفن من المشاركة في المننديات والملتقيات العربية والدولية والتي ينظمها اتحاد الغرف العربية ، مما يؤدي الى جذب عملاء جدد لهذه الترسانات .



### نتائج وتوصيات ورقة العمل

- يقترح أن تتولى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التنسيق مع مؤسسات وصناديق التمويل التي تدعم تمويل مشروعات التنمية بالدول العربية ، وذلك لتمويل إعداد دراسات الجدوى والتي تتناول المحاور التالية :

أ- إنشاء آلية عربية مشتركة لدعم صناعة وإصلاح وبناء السفن في الدول العربية .

ب- إنشاء قاعدة بيانات في مجال صناعة إصلاح وبناء السفن في الدول العربية ، وذلك في مقر الأكاديمية ، وتشتمل تلك القاعدة على البيانات التالية : الإمكانيات الموجودة من معدات وخبرات متاحة حالياً ومطلوبة مستقبلاً - قائمة بالشركاء الدوليين في هذه الصناعة - عرض فرص الاستثمار المتاحة - عرض الحوافز الممكنة لترغيب الدول الآسيوية والأوروبية للمشاركة في تلك الصناعة.

## **مرفقات البند السادس**

**تقرير وتوصيات اجتماع نقاط الاتصال بالدول  
العربية للتعريف بمفهوم وفوائد إنشاء  
تجمعات بحرية وطنية والانضمام إلى  
منظومة التجمع البحري العربي**

## تقرير وتوصيات



اجتماع نقاط الاتصال بالدول العربية

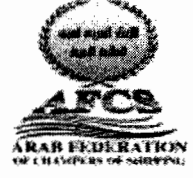
بشأن التعريف بمفهوم وفوائد إنشاء تجمعات بحرية وطنية  
و الانضمام إلى منظومة التجمع البحرى العربى

١٨ سبتمبر "ايلول" ٢٠١٩ - بيروت



الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



تقرير وتوصيات

اجتماع نقاط الاتصال بالدول العربية  
بشأن : التعريف بمفهوم وفوائد إنشاء تجمعات بحرية وطنية و الانضمام  
إلى منظومة التجمع البحرى العربى  
١٨ سبتمبر "ايلول" ٢٠١٩ - بيروت

فى يوم الاربعاء ١٨ ايلول ٢٠١٩ وبدعوه كريمه من الغرفة الدولية  
للملاحة فى بيروت وبرعاية معالى الوزير / يوسف فينانوس وزير  
الأشغال العامة و النقل اللبناى .

عقد الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية أحد الإتحادات العربية  
النوعية المتخصصة وبالمشاركة مع الأكاديمية العربية للعلوم  
و التكنولوجيا و النقل البحرى اجتماعه ( الأول ) برئاسة  
سعادة اللواء بحرى / محمود حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف  
الملاحة البحرية بشأن تنفيذ قرار مجلس وزراء النقل العرب فى دورته  
"٣١" عام ٢٠١٨ بالقاهرة بدعوه الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا  
و النقل البحرى بالتعاون مع الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية لعقد  
ورش عمل للتعريف بمفهوم وفوائد إقامة تجمعات بحرية وطنية  
و الانضمام فى منظومة التجمع البحرى العربى .

هذا وقد شارك فى الاجتماع سعادة الاستاذ الدكتور/ إسماعيل عبد الغفار  
رئيس الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى ، وسعادة  
الدكتور/ دينا الظاهر مدير إدارة السياحة و النقل بالأمانة العامة لجامعة  
الدول العربية ونواب رئيس الإتحاد و أعضاء مجلس إدارة الإتحاد ولفيف  
كبير من السادة المهتمين بصناعة النقل البحرى العربى ، و الموضح  
اسمائهم (بالمرفق).

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor  
Alexandria - Egypt  
Phone : +2035840346 ( 2 lines)  
Fax : +2035838266  
Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية - جليم- الدور الثالث  
الإسكندرية- مصر  
تليفون : ٥٨٤٠٣٤٦ +٢٠٣ ( ٢ خط )  
فاكس : ٥٨٣٨٢٦٦ +٢٠٣  
محمول : ٥٧٣٧٣٩٩١ +٢٠١٠٠٧



الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



وبدأت أعمال الاجتماع بكلمة ترحيب من سعادة الأستاذ / ايلي أميل زخور  
النائب الأول لرئيس الاتحاد ، رحب فيها بالحضور وأكد على أن هذا  
الاجتماع جاء استكمالاً لورشة العمل التي عقدت بالاسكندرية في  
فبراير ٢٠١٨ ، وأوضح أهمية إقامة هذا التجمع لتطوير صناعة النقل  
البحري العربي .

وفي كلمة سعادة اللواء بحري / محمود حاتم القاضي رئيس الاتحاد  
العربي لغرف الملاحة البحرية أوضح أبرز أنشطة و إنجازات الاتحاد  
منذ نشأته عام ٢٠٠٢ ، مع الإشارة إلى الدراسة المقدمة من الاتحاد  
بشأن : مقترح إقامة تجمع بحري عربي و التي على أساسها صدر قرار  
مجلس وزراء النقل العرب بعقد ورشة العمل بالاسكندرية بالمشاركة مع  
الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري و التي تعتبر بحق  
من أنجح ورش العمل و التي عقدت على المستوى العربي في مجال النقل  
البحري .

وقد أشاد الدكتور / إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم  
و التكنولوجيا و النقل البحري ، بالجمهورية اللبنانية التي كانت ولا تزال  
تشهد الأفكار المتطورة و إقامة المشروعات الناجحة في عالمنا العربي كما  
أن الأكاديمية تتضمن ذخيره كبيره من الدراسات و المتخصصين ،  
وترحب دائماً بتقديم ما تحتاجه الدول العربية من تلك الدراسات و البحوث  
و الاستشارات .

وبالنسبة للتجمع البحري العربي فقد تقرر أن يكون مقره الرئيسي في  
الأكاديمية كما أكد سيادته على أهميه تفعيل الآليات لتنفيذ أى مشروع لتحقيق  
مانتمناه وما نهدف له .

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor  
Alexandria - Egypt  
Phone : +2035840346 ( 2 lines)  
Fax : +2035838266  
Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية – جليم- الدور الثالث  
الإسكندرية- مصر  
تليفون : +٢٠٣ ٥٨٤٠٣٤٦ ( ٢ خط )  
فاكس : +٢٠٣ ٥٨٣٨٢٦٦  
محمول : +٢٠١٠٠٧٣٧٣٩٩١

بريد إلكتروني: [Info@arabfcs.org](mailto:Info@arabfcs.org)

[WWW.ARABFCS.ORG](http://WWW.ARABFCS.ORG)



الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



وفى كلمه أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية التى القاها نيابه عنه اللواء بحرى / محسن المصرى أمين عام الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية ، و التى أبرز فيها دور إقامة تجمع بحرى عربى الذى يحقق تطوير لهذا القطاع ، مع أهمية وجود تواصل دائم و فعال لتنفيذ التنمية المستدامة وجذب الاستثمار و بما تعود على منطقتنا العربية بالنفع و الازدهار .

وفى كلمة سعادة الدكتور ه / دينا الظاهر مدير إدارة النقل و السياحة بالأمانة العامة لجامعة الدول العربية ، التى أكدت على أهمية توحيد الرؤا و التحرك على المستوى الوطنى بالمشاركة مع القطاع الخاص لجابهه التحديات بالمنطقة .

الجلسة الأولى : برئاسة الأستاذ / ايلى اميل زخور

"مفهوم وفوائد التجمعات البحرية"

قدم اللواء بحرى / محمود حاتم القاضى رئيس الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية ، فكره عن طريقه إنشاء تجمع بحرى عربى التى تعتمد على معرفه المؤشرات التى تمكنا من إنشائه فضلاً على أهمية تطوير الأداء للخدمات ذات العلاقة به مع تطوير أساليب التعليم خاصة تلك التى تبحث فى الذكاء الصناعى .

وتطرق سيادته إلى بيانات حركة البضائع على مستوى المنطقة العربية شمالاً وجنوباً وشرقاً .

كما شرح سيادته مكونات التجمع البحرى فى كل من دول ( سنغافوره – هولاندا – فرنسا – اليونان ) وبناء عليه يجب على كل دوله إختيار النموذج الذى يتوافق مع اهتمامها و أهدافها .

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor

Alexandria - Egypt

Phone : +2035840346 ( 2 lines)

Fax : +2035838266

Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية – جليم- الدور الثالث

الإسكندرية- مصر

تليفون : +٢٠٣ ٥٨٤٠٣٤٦ ( ٢ خط )

فاكس : +٢٠٣ ٥٨٣٨٢٦٦

محمول : +٢٠١٠٠٧٣٧٣٩٩١

بريد إلكتروني: [Info@arabfcs.org](mailto:Info@arabfcs.org)

[WWW.ARABFCS.ORG](http://WWW.ARABFCS.ORG)



الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



كما أوضح الريبان / محمد النبوي المتحدث الثانى فى هذه الجلسة من الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى ، أهمية إقامة تجمع بحرى بالخبرات العربية و ليس استخدام الخبرات الأجنبية مع الاهتمام بشكل كبير على طرق التعليم و أساليب تنفيذها .

وقد أضاف اللواء بحرى / محمد محسن المصرى أمين عام الاتحاد إلى أهمية الوضع فى الاعتبار ان يحقق إقامة التجمع البحرى فى المقام الأول الارتفاع بالعوائد الاقتصادية .

وفى مداخله من معالى الدكتور مهندس / يعرب بدر مستشار منظمة الاسكوا و الذى أكد على الثورة التكنولوجية و تبادل المعلومات و سيطره على هذه المعلومات فى سلسلة النقل.

الجلسة الثانية : برئاسة الأستاذ الدكتور / اسماعيل عبد الغفار

"عرض تجارب لدول عربية كأحد النماذج الرائدة فى إطار إنشاء التجمعات البحرية العربية"

وقد قدم الكابتن / محمد الدلابيح مسئول نقطة الاتصال بالمملكة الاردنية الهاشمية و النائب الثانى لرئيس الاتحاد ، ورقة عمل حيث أوضح أن الدراسات الخاصة باقامة كتل بحرى أردنى ركزت على مايلي :

- إنشاء منظومة تشريعية ومنها ثم إقامة المنطقة الاقتصادية الخاصة .
- إنشاء موانى متطورة حيث تم تطوير ميناء العقبة .
- تطوير الاستراتيجية بإنشاء هيئة بحرية أردنية .
- تطوير العنصر البحرى بإنشاء الاكاديمية البحرية .

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor  
Alexandria - Egypt  
Phone : +2035840346 ( 2 lines)  
Fax : +2035838266  
Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية – جليم- الدور الثالث  
الإسكندرية- مصر  
تليفون : ٥٨٤٠٣٤٦ +٢٠٣ ( ٢ خط )  
فاكس : ٥٨٣٨٢٦٦ +٢٠٣  
محمول : ٥٧٣٧٣٩٩١ +٢٠١٠

بريد إلكتروني: [Info@arabfcs.org](mailto:Info@arabfcs.org)  
[WWW.ARABFCS.ORG](http://WWW.ARABFCS.ORG)



الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



- تطوير الاتصالات و البنية التحتية من خلال إنشاء شركة تطوير منطقة العقبة .
- خلق روح الابتكار عن طريق إرسال البعثات للجامعة البحرية العالمية بمدينة مالمو - السويد
- ثم قام سيادته بعرض خريطة توضح عناصر التكتل البحرى الأردنى و بيانات تنفيذها .

وكان المتحدث الثانى فى الجلسة الربان / عماد خفاجى من الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى ، قام سيادته بتوضيح دور التجمعات البحرية و أثرها على الاقتصاد الأزرق .

وقد أوضح سيادته أن الأمم المتحدة وضعت "١٧" هدفاً لتحقيق التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠ لكل قطاع وقامت المنظمة البحرية العالمية بإعداد الاجراءات المطلوبة بالنسبة لقطاع النقل البحرى لتحقيق تلك الاهداف "١٧" الموضوعه من الأمم المتحدة فى كل تخصص داخل قطاع النقل البحرى .

وقد شرح سيادته معنى الاقتصاد الأزرق من خلال إداره جيده و علميه للتجمع البحرى تفصيلاً و الذى سيقوم بلاشك بمضاعفه العوائد الناتجة من تطبيقه .

وفى مداخله من الاستاذ / عبد النبى بن سعيد عضو مجلس إدارة الاتحاد عن الجمهورية التونسية حيث عرض سيادته الاهداف الاساسية لتنفيذ مهام الكتلة البحرية التونسية ووسائل تحقيقها .

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor  
Alexandria - Egypt  
Phone : +2035840346 ( 2 lines)  
Fax : +2035838266  
Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية – جليم- الدور الثالث  
الإسكندرية- مصر  
تليفون : ٥٨٤٠٣٤٦ +٢٠٣ ( ٢ خط )  
فاكس : ٥٨٣٨٢٦٦ +٢٠٣  
محمول : ٥٧٣٧٣٩٩١ +٢٠١٠٠٧٣٧٣٩٩١

بريد إلكتروني: [Info@arabfcs.org](mailto:Info@arabfcs.org)  
[WWW.ARABFCS.ORG](http://WWW.ARABFCS.ORG)





الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
( الأمانة العامة )

Arab Federation Of Chambers Of Shipping



وقد أختتمت فاعليات الاجتماع بالتوصيات التالية :

١- تشجيع الدول العربية على إنشاء تجمعات بحرية وطنية لتعزيز وتنمية قوة القطاعات والأنشطة البحرية.

٢- أهمية إنشاء شبكة عربية من التجمعات البحرية تتكون من تجمعات بحرية وطنية تم تشكيلها بالفعل أو تلك التي في طور التشكيل، من أجل تبادل الخبرات والدراسات وتعزيز الاقتصاد الأزرق "Blue Economy".

٣- ضرورة قيام الدول العربية باتخاذ الاجراءات والاحتياطات الامنية اللازمة لتأمين هيئاتها ومؤسساتها وشركاتها ضد الهجمات السيبرانية "Cyber Security" التي تكبد خسائر فادحة.

٤- دعوة المنظمة العالمية "الاسكوا" للتعاون مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية في دراسة خطة لإقامة التجمعات البحرية بالدول العربية والانضمام إلى منظومة للتجمع البحري العربي.

٥- تعميم كل من التجربة الاردنية والتونسية في إنشاء التجمع البحري الوطني على باقي الدول العربية التي ليس لديها تجمعات بحرية وطنية للاستفادة بهذه التجارب.

٦- الأهتمام بتوضيح فوائد إقامة تلك التجمعات البحرية بوسائل الإعلام العربية خاصة للجهات البحرية و العاملين في مجال النقل البحري العربي .

584 El Horreya street – Gleem – 3<sup>rd</sup> floor  
Alexandria - Egypt  
Phone : +2035840346 ( 2 lines)  
Fax : +2035838266  
Mobile : +201007373991

٥٨٤ طريق الحرية – جليم- الدور الثالث  
الإسكندرية- مصر  
تليفون : ٥٨٤٠٣٤٦ +٢٠٣ ( ٢ خط )  
فاكس : ٥٨٣٨٢٦٦ +٢٠٣  
محمول : ٢٠١٠٠٧٣٧٣٩٩١ +٢٠١

بريد إلكتروني: [Info@arabfcs.org](mailto:Info@arabfcs.org)

[WWW.ARABFCS.ORG](http://WWW.ARABFCS.ORG)

## **مرفقات البند السابع**

**المسودة المعدلة لاتفاقية تبادل الإعفاء من  
الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية  
على نشاطات ومعدات الناقل الجوي  
العربي المعدلة**



الأمانة العامة

**اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب)  
الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل  
الجوي العربي المعدلة**

**الموافق عليها من مجلس الجامعة على المستوى الوزاري  
بموجب رقم قراره رقم (8322) في دورته ( 150) بتاريخ 2018/9/11**

إن حكومات الدول المتعاقدة الأعضاء في جامعة الدول العربية، تحقيقاً لأهداف ميثاق الجامعة والمبادئ والغايات التي تتضمنها اتفاقيات العمل الاقتصادي العربي والقرارات الصادرة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية،

والتزاماً منها باتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس: 1979)، ورغبة منها في تعديلها لتحقيق التعاون العربي فيما بينها في مجال صناعة النقل الجوي وتنميته، وسعياً لتسهيل أعمال الناقل الجوي العربي، وإزالة المعوقات والصعوبات التي يوجهها وتخفيف أعبائه المالية من خلال تنظيم أسلوب معاملته الضريبية والجمركية، ومنع الازدواج الضريبي على نشاطاته، وتماشياً مع التطورات والمستجدات في مجال صناعة النقل الجوي،

فقد اتفقت على ما يلي:

## المادة الأولى

### الأشخاص المشمولون بالاتفاقية

تطبق هذه الاتفاقية على الأشخاص المقيمين في دولة متعاقدة أو أكثر من دولة متعاقدة.

## المادة الثانية

### التعريف

1- لأغراض هذه الاتفاقية يقصد بالعبارات والمصطلحات التالية المعاني الموضحة

أمامها ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ- **الدولة المتعاقدة:** الدولة العضو في جامعة الدول العربية التي تكون الاتفاقية نافذة بالنسبة لها.

ب- **المجلس:** هو المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية

ج- **الشخص:** هو الشخص الطبيعي (الفرد) أو الاعتباري أو أي كيان آخر مكون

من مجموعة أشخاص بما في ذلك الدولة أو أحد أقسامها الإدارية

أو سلطاتها المحلية.

د- **الناقل الجوي:** هو الشخص الحاصل على رخصة مشغل جوى ومصروح له بتشغيل رحلات نقل جوى دولي سواء كان خاضعاً لقانون عام أو خاص .

ه- **النقل الجوي الدولي:** أي نقل بطائرة يتم تشغيلها من قبل ناقل جوى مقيم في دولة متعاقدة، باستثناء النقل بالطائرة بين أماكن تقع فقط داخل الدولة المتعاقدة الأخرى.

و- **السلطة المختصة:** وزارة المالية ويمثلها وزير المالية أو من يفوضه أو السلطة التي تتبع لها سلطات الضرائب والجمارك، وعلى كل دولة متعاقدة

تحديد هذه السلطة وإبلاغ الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بها لتعميمها على الدول المتعاقدة.

2- عند تطبيق أحكام هذه الاتفاقية من قبل دولة متعاقدة يكون لأي مصطلح أو عبارة لم يرد لها تعريف في هذه الاتفاقية- مالم يقتض سياق النص خلاف ذلك- المعنى نفسه الوارد في القوانين والأنظمة المرتبطة المطبقة فيها .

## المادة الثالثة

### المقيم

1. لأغراض هذه الاتفاقية يعني مصطلح مقيم في دولة متعاقدة، أي شخص يعد مقيماً في دولة متعاقدة لأغراض الضريبة وفقاً لأنظمة وقوانين تلك الدولة ويشمل أيضاً تلك الدولة أو أياً من أقسامها الإدارية أو سلطاتها المحلية.

2. في حالة ما إذا كان الفرد يعد مقيماً، وفقاً لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة، في أكثر من دولة، فإن حالته تتقرر كالاتي:

أ- يعد مقيماً فقط بالدولة التي يكون له فيها مسكن دائم تحت تصرفه، فإذا كان له مسكن دائم تحت تصرفه في أكثر من دولة، فإنه يعد مقيماً فقط بالدولة التي له بها علاقات شخصية واقتصادية أو ثقافية (مركز المصالح الحيوية)؛

ب- في حالة تعذر تحديد الدولة التي يوجد فيها مركز مصالحه الحيوية، أو في حالة عدم وجود مسكن دائم تحت تصرفه في أي من الدول، فإنه يعد مقيماً فقط بالدولة التي له فيها محل إقامة معتاد؛

ج- إذا كان له محل إقامة معتاد في أكثر من دولة أو لم يكن له محل إقامة معتاد في أي منها، يعد مقيماً فقط في الدولة التي يحمل جنسيتها؛

د- إذا كان يحمل جنسية أكثر من دولة أو لا يحمل جنسية أي منها، تقوم السلطات المختصة في الدولتين المتعاقبتين بتسوية المسألة بالاتفاق المتبادل بينها.

3- عندما يكون، وفقاً لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة، شخص آخر - بخلاف الفرد - مقيماً في أكثر من دولة متعاقدة، فإنه يعد مقيماً فقط في الدولة التي يقع فيها مركز إدارته الفعلية.

## المادة الرابعة

### الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية المشمولة بالاتفاقية

#### أولاً: الضرائب:

1. تطبق هذه الاتفاقية على ضرائب الدخل والمبيعات المفروضة من قبل دولة متعاقدة أو أحد أقسامها الإدارية أو سلطاتها المحلية بغض النظر عن طريقة فرضها.

2. الضرائب التي تطبق عليها هذه الاتفاقية بشكل خاص:

أ- الضريبة على دخل الشركات بما في ذلك الضرائب على إجمالي الرواتب والأجور التي تدفعها الشركات.

ب- الضريبة على دخل الأفراد.

ج- ضريبة المبيعات أو ضريبة القيمة المضافة.

د- ضرائب السلطات المحلية أو ضريبة الدولة الفيدرالية.

#### ثانياً: الرسوم (الضرائب) الجمركية:

تطبق هذه الاتفاقية على الرسوم (الضرائب) الجمركية المفروضة من قبل دولة متعاقدة أو أحد أقسامها الإدارية أو سلطاتها المحلية مع الأخذ في الاعتبار مبدأ المعاملة بالمثل على قوائم السلع الواردة في الجدولين (أ - ب) من ملحق الاتفاقية .

**ثالثاً:** تطبق هذه الاتفاقية أيضاً على جميع الضرائب والرسوم المماثلة والمماثلة في جوهرها التي تفرض من قبل دولة متعاقدة أو أحد أقسامها الإدارية أو سلطاتها المحلية بعد تاريخ التصديق أو الانضمام لهذه الاتفاقية، إضافة إلى الضرائب والرسوم الحالية الموضحة في الفقرات (أولاً) و(ثانياً) من هذه المادة أو بديلاً عنها . وتبلغ كل سلطة مختصة في الدول المتعاقدة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن أي تغييرات جوهرية في أنظمتها أو قوانينها المرتبطة لتعميمها على الدول المتعاقدة.

## **المادة الخامسة**

### **الإعفاءات**

#### **أولاً: الإعفاءات الضريبية:**

1. يعفى الدخل الناتج عن تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي من قبل ناقل جوي مقيم في دولة متعاقدة والمتحقق في الدولة المتعاقدة الأخرى وكذلك إجمالي الرواتب والأجور والتعويضات والامتيازات الأخرى والتي يتحملها ذلك الناقل من الضرائب المدرجة في الفقرة (أولاً 2/أ) من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في تلك الدولة المتعاقدة الأخرى. بما في ذلك الدخل الناتج عن المشاركة في أي تجمع أو عمل مشترك أو وكالة تشغيل تعمل في مجال النقل الجوي الدولي.

2. يقصد بالدخل الناتج عن تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي الآتي:  
أ. الدخل المتحقق من المبيعات الناتجة عن نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع أو الحيوانات أو البريد، سواء كانت الطائرة مملوكة أو مستأجرة.  
ب. الدخل المتحقق من الإعلانات في مجلة الطائرة ومن مبيعات السوق الحرة على متن الطائرة.

ج. الدخل المتحقق من تأجير الطائرات المشغلة في حركة النقل الجوي الدولي شريطة أن يكون هذا التأجير عرضياً أو مكملاً لنشاطها الرئيسي.

د- الدخل المتحقق من استخدام أو صيانة أو تأجير أو نقل ملكية المعدات الأرضية المستخدمة لخدمات المناولة الأرضية بما فيها الحاويات والمعدات المرتبطة بها في حركة النقل الجوي شريطة أن تكون هذه النشاطات عرضية أو مكملة لنشاطها الرئيسي.

هـ- الدخل المتحقق من عوائد الأموال المودعة في البنوك شريطة أن تكون ناتجة أو مرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.

3. تعفى الأرباح المتحققة من قبل ناقل جوى مقيم بدولة متعاقدة والنااتجة عن نقل ملكية الطائرات والمعدات المستخدمة في النقل الجوي الدولي من الضريبة في الدولة المتعاقدة الأخرى .

4. تعفى الرواتب والأجور والتعويضات والبدلات الأخرى المدفوعة من قبل ناقل جوى مقيم في دولة متعاقدة ويمارس نشاطه في دولة متعاقدة أخرى إلى فرد مقيم في إحدى الدول المتعاقدة، من الضريبة المشار إليها في الفقرة (أولاً 2/ب) من المادة الرابعة، في الدولة المتعاقدة الأخرى، ومع ذلك يجوز أن تخضع تلك الرواتب والأجور والتعويضات والبدلات الأخرى في تلك الدولة المتعاقدة الأخرى إذا تم أداء الوظيفة فيها وكان الفرد مقيماً في تلك الدولة المتعاقدة الأخرى وكذلك :

أ- أحد مواطنيها.

ب- أو لم يصبح مقيماً في تلك الدولة المتعاقدة الأخرى فقط لغرض تأدية هذه الوظيفة.

5. تعفى الدولة المتعاقدة الناقل الجوي المقيم في الدولة المتعاقدة الأخرى من ضريبة المبيعات أو ضريبة القيمة المضافة المشار إليها في الفقرة (أولاً 2/ج) من المادة الرابعة، المفروضة على كل من:

أ- المؤن والمواد الغذائية وقطع الغيار والوقود والزيوت، وزيوت التشحيم التي يتم التزود بها في المطارات أو التي يتم استخدامها في الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي .

ب- المعدات التي تستخدم في الخدمات الأرضية والأدوات والمواد الدعائية للناقل الجوي وفقاً للجدولين (أ- ب) من ملحق الاتفاقية في هذه الاتفاقية ووفقاً للشروط الواردة في الجدول (ب).

6. تخضع الرواتب والأجور والتعويضات والبدلات الأخرى المدفوعة إلى العاملين على متن الطائرات التابعة لناقل جوى مقيم في دولة متعاقدة، العاملة في مجال النقل الجوي الدولي للضريبة فقط في هذه الدولة المتعاقدة.



7. يعفى الناقل الجوي المقيم في دولة متعاقدة من الضرائب المشار إليها في الفقرة (أولاً 2/د) من المادة الرابعة والمفروضة في الدولة المتعاقدة الأخرى.

### **ثانياً: الإعفاءات من الرسوم (الضرائب) الجمركية:**

1. تعفى كل من الدول المتعاقدة طائرات الناقل الجوي التابع لأي من الدول المتعاقدة الأخرى والتي تعمل في مجال النقل الجوي الدولي من جميع الرسوم (الضرائب) الجمركية على النحو التالي:-

أ- المعدات والمواد الاعتيادية التي على متن الطائرات المشغلة في خدمات النقل الجوي الدولي.

ب- المؤن والأطعمة المخزنة على متن الطائرة والتي تستخدم على متنها وبكميات محددة

ج - قطع الغيار اللازمة للصيانة أو الإصلاح للطائرات المشغلة في خدمات النقل الجوي الدولي المستخدمة داخل المطار.

د- الوقود والزيوت وزيت التشحيم المحمولة على متن الطائرات ويشمل ذلك الإمدادات التي تستخدم خلال كل أو جزء من الرحلة القادمة فوق أجواء الدولة التي تم بها عملية تزويد الطائرات.

2. يمكن تفريغ المعدات الاعتيادية والمواد والمؤن المحمولة على متن الطائرات في إقليم دولة أخرى وبموافقة سلطات الجمارك فيها وتحت مراقبتها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها وفقاً للقوانين الجمركية.

3. تعفى المعدات التي تستخدم في الخدمات الأرضية والأدوات والمواد الدعائية للناقل الجوي المقيم في دولة متعاقدة وفقاً للجدولين (أ - ب) من الملحق في هذه الاتفاقية ووفقاً للشروط الواردة في الجدول (ب)، من كافة الرسوم (الضرائب) الجمركية في الدولة المتعاقدة الأخرى.

### **ثالثاً:**

لا تطبق هذه الاتفاقية على الرسوم المفروضة مقابل الخدمات.

## المادة السادسة

### تحويل فائض الإيرادات

- 1- على كل دولة متعاقدة أن تضمن للناقل الجوي لدولة متعاقدة أخرى حق تحويل إيراداته الفائضة مع عوائدها المتحققة من نشاطه بما في ذلك بيع منتجاته وخدماته في الدولة المتعاقدة المذكورة أولاً دون أي قيود أو ضرائب أو رسوم بعد استيفاء كافة الالتزامات المترتبة عليه، على أن يتم التحويل وفقاً لسعر الصرف السائد في ذلك الوقت في الدولة المتعاقدة التي تحققت فيها هذه الفوائض وعوائدها بعملة قابلة للتحويل يختارها مقدم طلب التحويل.
- 2- تتم عملية التحويل بدون تأخير على أن لا تتجاوز 30 يوماً من تاريخ تقديم الطلب .

## المادة السابعة

### تطبيق الاتفاقية

تطبق أحكام هذه الاتفاقية دون الإخلال بالمزايا الأخرى المنصوص عليها بالاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف النافذة فيما بين الدول الأعضاء في هذا المجال ولا تحول دون عقدها.

## المادة الثامنة

### إجراءات الاتفاق المتبادل وتسوية الخلافات

- 1- عندما يتبين لشخص أن إجراءات دولة متعاقدة أو أكثر تؤدي أو سوف تؤدي إلى خضوعه لضريبة أو رسوم (ضرائب) جمركية لا تتفق مع أحكام هذه الاتفاقية جاز له- بغض النظر عن وسائل التسوية المنصوص عليها في القوانين أو الأنظمة الداخلية لتلك الدول- أن يعرض موضوعه على السلطة المختصة التابعة للدولة المتعاقدة التي يقيم فيها. ويتعين عرض الموضوع خلال فترة لا تتجاوز ثلاث سنوات اعتباراً من أول إخطار بالإجراء الذي أدى إلى خضوعه لضريبة أو رسوم (ضرائب) جمركية تخالف أحكام هذه الاتفاقية.

2- إذا تبين للسلطة المختصة، أن الاعتراض له ما يبرره و لم تستطع بنفسها أن تصل إلى حل مناسب، يتعين عليها أن تطلب إجراء مشاورات مع الدولة المتعاقدة الأخرى. يجب البدء بهذه المشاورات خلال 60 يوماً من تاريخ استلام أي طلب من هذا النوع وتُتخذ القرارات بالتوافق المتبادل ويتم تنفيذ ما يتم التوصل إليه بالرغم من أي حدود زمنية واردة في الأنظمة والقوانين المحلية في الدولتين المتعاقبتين.

3- إذا لم تتمكن السلطات المختصة في الدولتين المتعاقبتين من التوصل إلى تسوية الخلاف بموجب الفقرة (2) من هذه المادة خلال سنتين من تاريخ بدء هذه المشاورات، يجوز لأي من الدولتين المتعاقبتين طلب إحالة موضوع الخلاف إلى المجلس لتسوية ذلك الخلاف.

## المادة التاسعة

### آلية تنفيذ الاتفاقية

- يتولى المجلس الإشراف على تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية ومتابعتها، وله في سبيل ذلك:

1- تشكيل لجنة فنية من ممثلي الدول المتعاقدة، لمتابعة تنفيذ هذه الاتفاقية واقتراح الآليات التي تضمن تنفيذ موادها، وذلك على النحو التالي:-

أ- تجتمع اللجنة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ، وتجتمع بعد ذلك سنوياً أو كلما دعت الحاجة بناءً على طلب إحدى الدول المتعاقدة.

ب- تتخذ اللجنة الفنية توصياتها بأغلبية ثلثي الدول المتعاقدة بشأن الموضوعات المعروضة عليها بما في ذلك المسائل المتعلقة بتفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية،

ج - ترفع اللجنة الفنية توصياتها إلى المجلس لاتخاذ اللازم.

2- إحالة مقترحات تعديل نصوص وأحكام هذه الاتفاقية إلى اللجنة الفنية لدراستها وإصدار توصياتها.

3- إصدار وتعديل القواعد والإجراءات اللازمة لمتابعة تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية.

4- إحالة مواضيع الخلاف المحالة له بموجب الفقرة الثالثة من المادة الثامنة إلى محكمة الاستثمار العربية إذا تعذر التوصل إلى تسوية بشأنها.

## المادة العاشرة

### ملحق الاتفاقية

- 1- يعمل بالجدولين (أ) و (ب) الواردين في ملحق الاتفاقية عند دخولها حيز النفاذ استناداً لأحكام المادة الثانية عشرة من هذه الاتفاقية.
- 2- يعتبر الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .

## المادة الحادية عشرة

### التصديق والانضمام

- 1- تصدق الدول الأطراف المتعاقدة في اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية على هذه الاتفاقية المعدلة طبقاً لأنظمتها الداخلية وتودع وثائق تصديقها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
- 2- يجوز لأي دولة عربية غير مصدقة أو منضمة إلى اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية أن تنضم إلى هذه الاتفاقية المعدلة، وذلك بإيداع وثيقة انضمامها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
- 3- تتولى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية إبلاغ الدول الأطراف المتعاقدة بإيداع وثائق التصديق أو الانضمام لهذه الاتفاقية.

## المادة الثانية عشرة

### نفاذ الاتفاقية

- 1- تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق التصديق عليها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية من قبل أربع دول أطراف متعاقدة في اتفاقية تونس 1979،
- 2- تسري أحكام هذه الاتفاقية بعد نفاذها على الدول العربية المصدقة أو المنضمة إليها بعد مضي ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

- 3- تطبق أحكام هذه الاتفاقية من قبل الدول الأطراف المتعاقدة فيها، على النحو الآتي:
- أ- فيما يتعلق بضرائب الدخل على السنوات الضريبية التي تبدأ في أو بعد اليوم الأول من يناير من السنة الميلادية التالية للسنة التي أصبحت فيها الاتفاقية سارية في حق تلك الدولة.
- ب- فيما يتعلق بالضرائب الأخرى والرسوم (الضرائب) الجمركية بعد مرور (30) يوم من تاريخ إيداع وثائق التصديق أو الانضمام لهذه الاتفاقية.

## المادة الثالثة عشرة

### تعديل الاتفاقية

يجوز للدولة الطرف المتعاقدة أن تقترح تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية وتحيله إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية الذي يقوم بإبلاغه إلى الدول الأطراف المتعاقدة فيها لاتخاذ قرار في شأنه، ويكون هذا التعديل بموافقة ثلثي الدول الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية ويدخل التعديل حيز النفاذ بعد مضي ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق التصديق لأربع دول أطراف متعاقدة بالاتفاقية لدى الأمانة العامة للجامعة.

## المادة الرابعة عشرة

### الانسحاب من الاتفاقية

- 1- يجوز لأي دولة طرف متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإخطار كتابي موجه للأمين العام لجامعة الدول العربية الذي يقوم بإبلاغه إلى جميع الدول الأطراف المتعاقدة.
  - 2- يعد الانسحاب نافذاً بعد مرور ستة أشهر من تاريخ إخطار الأمين العام لجامعة الدول العربية به.
  - 3- يتم إيقاف تطبيق أحكام هذه الاتفاقية من قبل الدولة الطرف المتعاقدة المنسحبة، على النحو الآتي:
- أ- فيما يتعلق بضرائب الدخل على السنوات الضريبية التي تبدأ في/أو بعد اليوم الأول من يناير من السنة الميلادية التالية للسنة التي أصبح فيها الانسحاب نافذاً.
- ب- فيما يتعلق بالضرائب الأخرى والرسوم (الضرائب) الجمركية من تاريخ نفاذ الانسحاب.

4- عندما تخطر الدولة الطرف المتعاقدة بالانسحاب من هذه الاتفاقية طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة فإن الالتزامات الناشئة عن أحكام هذه الاتفاقية خلال المدة التي سبقت تاريخ نفاذ الانسحاب، تظل قائمة بعد نفاذ الانسحاب وحتى انتهاء هذه الالتزامات.

## المادة الخامسة عشرة

### إلغاء العمل باتفاقية تونس لعام 1979

تحل هذه الاتفاقية المعدلة بالنسبة للدول التي تنضم إليها محل الاتفاقية الأصلية التي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قراره رقم (791) المؤرخ 1979/9/5، وتلغى كافة أحكامها.

حررت هذه الاتفاقية المعدلة باللغة العربية في مدينة ..... بتاريخ  
..... هـ الموافق / / م من أصل واحد مودع بالأمانة العامة  
لجامعة الدول العربية، وتسلم نسخة مطابقة للأصل للأمانة العامة لمجلس وزراء النقل  
العرب، وتسلم كذلك نسخة مطابقة للأصل لكل دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية.

## ملحق الاتفاقية

### جدول (أ)

1	بطاقات العفش المتنوعة وتذاكر السفر ومستندات الشحن.
2	أطباق - أكياس - أكواب أو أية مواد لازمة للإعاشة والتي يتم استخدامها على متن الطائرة.
3	أجهزة الإصلاح والصيانة المستخدمة داخل المطار.
4	أية تجهيزات أو معدات تستخدم لخدمة الطائرات في المطارات لا تتوفر لدى المؤسسة المشغلة لخدمات المطار.

### جدول (ب)

1	الزى الرسمي لموظفي الناقل الجوي.
2	تقاويم جدارية.
3	مفكرات مكتب وجيب.
4	طقوم تقاويم مع أقلام حبر (مجموعة) لوضعها على المكاتب.
5	حقائب يدوية.
6	ساعات.
7	مقادح (ولاعات).
8	أقلام متنوعة.
9	سلاسل مفاتيح.
10	حاملة أقلام وجداول.
11	محافظ نقود .
12	أقلام مختلفة الأنواع والمقاسات.
13	نماذج طائرات .
14	كتيبات ونشرات وأفلام مصورة دعائية .
15	أغلفة جوازات السفر .
16	أية مواد أخرى مألوفة للدعاية .

على أن يشترط في الجدول (ب) أعلاه ما يلي:

- 1- أن لا يكون استيراد المواد بقصد البيع .
- 2- أن تكون هذه المواد بقصد النشاط الدعائي للناقل الجوي وأن تستعمل لهذا الغرض فقط.
- 3- أن تحمل جميع المواد الدعائية علامة واسم الناقل الجوي ، وأن تكون قيمة وكمية مفردات المواد مألوفة كمادة للدعاية.

# مرفقات البند الثامن

مذكرة المنظمة العربية للطيران المدني  
بشأن توسيع عضوية مجلس الإيكاو





التاريخ: 09 سبتمبر 2020  
الرقم: 227/328

تهدي الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي-إدارة النقل والسياحة)- الموقرة.

عظفا على بريدكم الإلكتروني المتوصل به بتاريخ 07 سبتمبر 2020، بشأن موافاتكم بالموضوعات المقترح عرضها على اجتماع مجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر 2020)، نتشرف بالإفادة أن الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي لاحظت أن عددا كبيرا من الدول المتعاقدة لديها الرغبة في توسيع عضوية مجلس المنظمة، واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى 40 بدلا من 36 عضوا، كما أنها اعتبرت أنه من الضروري تعديل المادة (50 أ) من اتفاقية شيكاغو، حيث يتم تعديل الفقرة الثانية من المادة (50 أ) بالاستعاضة عن العدد 36 بالعدد 40.

ووفقا لهذا القرار قامت الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) بإصدار بروتوكول لتعديل المادة المذكورة من الاتفاقية، وصادقت عليه حتى الآن 52 دولة فقط منها 7 دول عربية فقط هي (مصر - الأردن - الإمارات - قطر - الكويت - البحرين - تونس)، وكذلك بروتوكول لتعديل المادة 56 من الاتفاقية بزيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية لتصبح 21 بدلا من 19. ووفقا لأحكام المادة (94 أ) من الاتفاقية فإنه يلزم لدخول أي تعديل عليها مصادقة 128 دولة من الدول المتعاقدة.

وفي ضوء تزايد عدد الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) وتوسيع نطاق قطاع النقل الجوي الدولي وازدياد أهميته بالنسبة للاقتصاديات الوطنية في العديد من البلدان، فإن توسيع نطاق العضوية في مجلس المنظمة يقيم توازنا أفضل في تمثيل الدول الأعضاء، حيث أصدرت الجمعية العامة للمنظمة العربية للطيران المدني في دورتها 23 القرار رقم 26 القاضي بتوحيد الموقف العربي من أهمية حصول الكتلة العربية على مقعد إضافي.



في هذا الصدد، وفي ضوء دعم المنظمة العربية للطيران المدني للدول العربية في مجلس منظمة الأيكاو، فإن الأمر يتطلب مصادقة باقي الدول العربية على البروتوكولين المذكورين، بهدف الحصول على مقعد إضافي للمجموعة العربية.

ومن هذا المنطلق، فإن الإدارة العامة للمنظمة تهيب بكم تضمين هذا الموضوع ضمن جدول أعمال الدورة القادمة لمجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر 2020)، للحصول على دعم من الدول الأعضاء للتصديق على البروتوكول الذي يعزز من موقف الدول العربية في منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو).

تنتهز الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني هذه الفرصة لتعرب لكم عن جزيل شكرها وتقديرها لتعاونكم الدائم والبناء معها. أ.ع.

مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني  
محمد الدين حفار

المرفقات:

- بروتوكول بشأن تعديل المادة 50 (أ) من "اتفاقية الطيران المدني"
- الوثيقة النموذجية للتصديق.
- بروتوكول بشأن تعديل المادة 56 من "اتفاقية الطيران المدني"
- الوثيقة النموذجية للتصديق.

الوثيقة الإدارية المتعلقة بالتصديق على البروتوكول الخاص بتعديل المادة ٥٠ (أ) من  
اتفاقية الطيران المدني الدولي (٢٠١٦)

(١) اسم الوثيقة الكامل:  
بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي [ المادة ٥٠ (أ) ]، حرر في مونتريال في ٦/١٠/٢٠١٦.  
(Doc 10077).

(٢) الخلفية التاريخية:  
الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون، مونتريال، من ٢٧/٩/٢٠١٦ إلى ٦/١٠/٢٠١٦.

(٣) الموجز:  
ينص التعديل الخامس للمادة ٥٠ (أ) على زيادة عدد عضوية الدول الأعضاء في المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً. وكان النص الأصلي في اتفاقية شيكاغو ينص على أن يتألف المجلس من ٢١ عضواً. وقد تم تعديل تلك المادة لزيادة عدد الأعضاء إلى ٢٧ عضواً في عام ١٩٦١، وإلى ٣٠ عضواً في عام ١٩٧١، وإلى ٣٣ عضواً في عام ١٩٧٤، وإلى ٣٦ عضواً في عام ١٩٩٠.

(٤) الدوافع الأساسية للتصديق:  
في ضوء تزايد عدد الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) وتوسع نطاق قطاع النقل الجوي الدولي وازدياد أهميته بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، يضمن توسيع نطاق العضوية في المجلس توازناً أفضل في تمثيل الدول الأعضاء.  
فضلاً عن ذلك، توصي الجمعية العمومية في قرارها ٣٩-٥ الدول الأعضاء بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية.

(٥) الدخول حيز النفاذ:  
يدخل البروتوكول حيز النفاذ بالنسبة إلى الدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الثامنة والعشرين بعد المائة. أما بالنسبة إلى الدولة العضو المصدقة على البروتوكول بعد التاريخ الأتف الذكر، يدخل هذا الأخير حيز النفاذ عند ايداعها وثيقة التصديق لدى الإيكاو.

(٦) معلومات عن وثيقة التصديق:  
يجب ايداع نسخة أصلية عن وثيقة التصديق، بأي من لغات عمل الإيكاو الرسمية (العربية أو الإنجليزية أو الروسية أو الصينية أو الفرنسية أو الإسبانية).

(٧) جهة الإيداع  
الأمينة العامة  
منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)  
عناية: إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية  
999 Robert-  
Bourassa Boulevard  
Montréal, Canada  
H3C 5H7

المرفقات:  
الصك النموذجي للتصديق على البروتوكول.

## الوثيقة النموذجية للتصديق

من قبل

(اسم الدولة)

حيث أن (اسم الدولة) طرف في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، الموقعة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤ (يشار إليها بـ "الاتفاقية")، بعد أن انضمت إليها في (تاريخ الانضمام)؛

وحيث أن الاتفاقية المذكورة انفاً قد تم تعديلها بالبروتوكول المذكور أدناه:

البروتوكول الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي [المادة ٥٠ (أ)]، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٦/١٠/٢٠١٦؛

وإذ ترى من المستصوب أن تصبح (اسم الدولة) طرفاً في هذا البروتوكول الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

أعلن بناء على ذلك أن حكومة [اسم الدولة]، وبعد النظر في البروتوكول المذكور أعلاه، تصدق على البروتوكول وتتعهد بالوفاء على أداء وتنفيذ الأحكام المنصوص عليها فيه.

وإثباتاً لما تقدم، وقّعت على وثيقة [التصديق على] .

التاريخ

(التوقيع الأصلي لرئيس الدولة أو  
رئيس الحكومة أو وزير الشؤون  
الخارجية)

الختم الأصلي

-----

## **مرفقات البند التاسع**

**تقارير وتوصيات ندوات تنظمها الأمانة العامة  
للجامعة والمنظمات والاتحادات العربية  
لمواجهة تداعيات جائحة فيروس كورونا  
المستجد على قطاع النقل العربي**



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة  
الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-01/(06/20)01-01-ت (0181)

## ندوة النقل

حول تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19)

وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي

((الأمانة العامة للجامعة - الخميس الموافق 2020/6/25))

## التقرير والتوصيات

موقع جامعة الدول العربية  
[www.leagueofarabstates.net](http://www.leagueofarabstates.net)

البريد الإلكتروني للإدارة  
[tratou.dept@las.int](mailto:tratou.dept@las.int)

## **”ملحوظة”**

**يمكن الحصول على نسخ إضافية من وثائق تقرير الاجتماع  
بالدخول على البوابة الإلكترونية لجامعة الدول العربية  
على الرابط التالي:- [www.leagueofarabstates](http://www.leagueofarabstates)  
وحسب التسلسل التالي  
المجالس الوزارية – وزراء النقل العرب – لجان المجلس  
عام 2020- تقارير**

## تقرير ندوة النقل

### حول تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19)

### وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي

((الأمانة العامة للجامعة : الخميس الموافق 2020/6/25))

#### مقدمة:

- إن تفشي جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19) وتداعياتها، شكلت تحدياً رئيسياً أمام المجتمع الدولي، وأصبح الشغل الشاغل أمام انتشار تلك الجائحة هو أهمية التزود بالتوصيات والإرشادات لرفع مستويات الوعي وتعزيز القدرات لوضع تدابير المواجهة موضع التنفيذ.
- وفي ظل المعلومات المتاحة والنهج المتبع في تقدير المخاطر التي تؤرق المجتمع فقد سعت الحكومات إلى وضع استراتيجيات آنية في كافة القطاعات في استجابة غير مسبوقة لمجابهة هذا الوباء، كما وضعت استراتيجيات استباقية لما قد يطرأ مستقبلاً لظروف مماثلة.
- ونظراً لكون قطاع النقل العربي أحد أكثر القطاعات تضرراً جراء الآثار السلبية لتلك الجائحة، وتفاعلاً مع الأحداث، ارتأى القطاع الاقتصادي في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ممثلاً في إدارة النقل والسياحة، أهمية عقد ندوة تفاعلية مع هذا الحدث الجلل في مجال النقل وتحت مسمى " تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19) وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي" وباستخدام تقنية "ConferenceTeams"، وذلك يوم الخميس الموافق 2020/6/25.

#### بدء الأعمال:

- قامت الأمانة العامة بتوجيه الدعوة لممثلي الدول العربية الأعضاء في المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب (دولة الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، جمهورية جيبوتي، المملكة العربية السعودية، دولة ليبيا، وجمهورية مصر العربية) وكافة المنظمات والاتحادات العربية العاملة في قطاع النقل، إضافة إلى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، وتمت فعاليات



الندوة تحت إشراف سعادة السفير الدكتور/ كمال حسن علي - الأمين العام المساعد رئيس قطاع الشؤون الاقتصادية، وإدارة من الدكتورة/ دينا الظاهر - مدير إدارة النقل والسياحة والتي طرحت رؤيتها باختصار حول المأمول من مخرجات ندوة النقل والتي تتمثل فيما يلي:

**المرحلة الأولى:** صدور مجموعة من التوصيات حول الإجراءات الاحترازية الواجب اتخاذها لمواجهة هذه الجائحة وتأثيرها على قطاع النقل العربي.

**المرحلة الثانية:** ويتم العمل فيها على إعداد دليل استرشادي للتدابير الاحترازية لمواجهة تداعيات الجوائح أو النوازل الحالية أو المستجدة مستقبلاً، وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي.

- تم خلال مجريات ندوة النقل استعراض أوراق العمل والوثائق المقدمة من المشاركين والتي تتعلق بكافة قطاعات النقل، ومن خلال المداخلات تم التوافق على المبادئ العامة التي تتعلق بصياغة التوصيات والتي اقترحها معالي الدكتور/ يعرب بدر المستشار الإقليمي للنقل واللوجيستيات، بلجنة الأمم المتحدة (الاسكوا)، والتي تتمثل فيما يلي:

**الجهة المستهدفة من التوصيات:** وزارات النقل في الدول العربية أو الهيئات العليا المشرفة على النقل والتي بدورها تتعامل مع الشركات المشغلة للنقل عامة أو خاصة، ومع الجمهور.

**طبيعة التوصيات:** أن تكون مركزة على تأثير فيروس الكورونا على قطاع النقل، والتدابير والإجراءات المقترحة للتعامل مع قطاع النقل في ضوء هذا التأثير تحديداً، وليس قضايا أخرى على أهميتها.

**محتوى التوصيات:** يجب التمييز بين توصيات الندوة وتخضع للمبادئ العامة المطروحة للتوافق، وبين الدليل الاسترشادي للتدابير، وهو خطوة هامة جداً ويحتاج إلى مزيد من الوقت والجهد لإعداده، كونه يتطلب الاطلاع على تجارب مختلف الدول العربية، والأخذ بعين الاعتبار أيضاً الدروس المستفادة من الخبرة الدولية.

**ربط التوصيات ببعده الزمني:** على المدى القصير، وعلى المدى المتوسط، وعلى المدى البعيد، ولكن مع إضافة ربط البعد الزمني بطبيعة التعامل مع تأثيرات فيروس الكورونا على قطاع النقل لكل بعد زمني، على النحو التالي:

1. **المدى المباشر القصير:** التدابير والإجراءات اللازمة لدرء خطر انتشار الفيروس عبر وسائل النقل، وتدابير استمرار النقل في أداء وظائفه الأساسية مع حماية العاملين في هذا القطاع (يتم تحديد البعد الزمني للزمن القصير بين صفر و عام تقويمي، والموارد المتاحة تتم بإجراء مناقلات في الموازنة السنوية القائمة).

2. **المدى المتوسط:** التدابير والإجراءات اللازمة لتحقيق تعافى قطاع النقل، بما يشمل دعم مؤسسات وشركات النقل الأكثر تضرراً جراء فيروس الكورونا، وصولاً لاستعادة قطاع النقل دوره الحيوي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية (يتم عادة تحديد البعد الزمني للمدى المتوسط ما بين ثلاثة وخمسة أعوام، ويتم تأمين الموارد من خلال إدراج البنود اللازمة في الموازنات القادمة ضمن خطط خمسية أو برامج العمل الحكومية متعددة السنوات).

3. **المدى البعيد:** حيث تتم الاستفادة من الدروس والعبر من معالجة أزمة الكورونا لتحقيق مناعة مستدامة لقطاع النقل (Resilience) للوقاية من أزمات أخرى في المستقبل (والمدى الزمني هنا يمتد حتى 10 أو 15 عام، ويتم حشد الموارد ضمن الاستراتيجيات والرؤى الحكومية بعيدة المدى للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتطويرها مع الزمن).

- تم خلال الندوة الاتفاق على تشكيل ثلاثة فرق: فريق النقل البري- فريق النقل البحري فريق النقل الجوي، وذلك لصياغة التوصيات، كل في مجال تخصصه.

- واستمراراً للتعاون والتنسيق القائم بين لجنة الاسكوا والأمانة العامة للجامعة، أفاد مشكوراً معالي الدكتور مهندس/ يعرب بدر المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات في لجنة الاسكوا بأن الاسكوا تقوم بإعداد دراسة تجميعية حول التأثيرات الكمية لجائحة الكورونا حول قطاعات النقل المختلفة في العالم العربي، يتوقع إنجازها بحلول منتصف شهر أيلول/ سبتمبر 2020، لإلحاقها بتقرير ندوة النقل لمزيد من الاطلاع والمعرفة.

- تقوم الأمانة العامة بإعداد تقرير شامل عن ندوة النقل يتضمن: -

• التوصيات الختامية لندوة النقل.

• الدليل الاسترشادي للتدابير الاحترازية إذا ما حاق بالمجتمع نوازل مشابهة لجائحة

كورونا أو أي مستجدات مستقبلاً (ويرفق في حينه بعد الانتهاء من إعداده).

• دراسة الاسكوا حول التأثيرات الكمية لجائحة الكورونا على قطاع النقل العربي  
(سيتم تعميم الدراسة بعد انتهاء الاسكوا من إعدادها).

وعلى ان يتم رفع التقرير النهائي لندوة النقل إلى الحكومات العربية ممثلة  
في مجلس وزراء النقل العرب للنظر في الأخذ بمقتضياتها سواء في الوقت الحالي  
أو مستقبلاً.

**توصيات ندوة النقل  
حول تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19)  
وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي**

**فيما يتعلق بقطاع النقل البري العربي:**

**علي المدى القصير**

1. دعوة الدول العربية لتنفيذ التدابير الاحترازية لدرء انتشار الفيروس عبر الوسائط العامة لنقل الركاب داخل المدن وخارجها، وتطبيق حملات التوعية المناسبة بين المواطنين للتعاون في تطبيق هذه التدابير خلال مراحل التخطيط للتنقلات وتنفيذها بوسائط النقل وعبر محطات الانطلاق ومحطات الوصول.
2. دعوة الدول العربية للنظر باستمرار الحركة البينية للنقل البري للبضائع بين الدول العربية، مع تنسيق الضوابط اللازمة لدرء انتشار الفيروس سواء عبر السائقين أو البضائع المنقولة.
3. حث الدول العربية على تجهيز المعابر الحدودية البرية بالكوادر البشرية والمعدات الضرورية التي تسمح بتأمين انسيابية حركة شاحنات البضائع عبر الحدود، مثل فحص حرارة السائقين وتعقيم الشاحنات والبضائع حسب الضرورة.

**علي المدى المتوسط**

1. حث الدول العربية على إعادة حركة التجارة البينية باستخدام النقل البري بين الدول العربية وإعادة التشغيل بضوابط جديدة تراعى التعايش مع أي مرض معد من خلال مراجعة وتحديث اتفاقيات النقل البري المشتركة بين الدول العربية لتتضمن نظم إدارة الازمات عند الظروف القاهرة.
2. تشجيع الدول العربية على انشاء دليل استرشادي مشترك للنقل البري العربي للركاب والبضائع في ظروف الأزمات تحت مظلة الدور المؤسسي لجامعة الدول العربية.

**علي المدى البعيد**

1. تشجيع الدول العربية على تنسيق الجهود الوطنية والبينية العربية لتأمين قطاع النقل البري للبضائع والركاب في مواجهة أزمات مشابهة في المستقبل.

2. حث الدول العربية على تطوير نظم ادارة النقل الالكترونية عبر الحدود وذلك من خلال دارة منظومة النقل باستخدام نظم التتبع للحافلات والشاحنات والحالة الصحية لأطقم القيادة.

### فيما يتعلق بقطاع النقل البحري العربي:

#### أولاً: توصيات على المدى القصير (الوقاية ودرء انتشار الفيروس)

1. توجيه الأكاديميات والمعاهد اللوجستية والبحرية المتخصصة لدعم العنصر البشري في قطاع النقل البحري ورفع وتطوير قدراته بالتعليم والتدريب والتمكين في التكنولوجيات الحديثة للتعامل مع متطلبات السلامة بقطاع النقل البحري مع التركيز على مستويات الخدمة أثناء الأزمات والكوارث الطارئة بهدف التوصل إلى أساليب وأفكار علمية منهجية ودراسات وأبحاث علمية من شأنها الحد من الآثار السلبية لمثل هذه الأزمات الطارئة.
2. حث الدول العربية على تبني الإجراءات التي تتطلب تخفيض الاحتكاك البشري المرافق لعمليات النقل البحري من خلال الاستعانة بإمكانيات الثورة الصناعية الرابعة لتكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها وتقنيات الذكاء الاصطناعي في قطاع النقل البحري.
3. حث الدول العربية على توفير حزمة من التسهيلات الضريبية لشركات الملاحة العربية وتخفيض الرسوم والبدلات للسفن رافعة علم إحدى الدول العربية ومد فترة إعفاء البضائع من أرصيات التخزين بالموانئ لغرض دعم ملاك السفن والتجار والمصدرين والمستوردين.
4. دعوة الدول العربية إلى تخفيض رسوم الموانئ في الموانئ العربية، وكذلك الغرامات التي توقع على البضائع في الساحات تحسناً بالأوضاع الحالية الصعبة، في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا.
5. حث الخطوط الملاحية العالمية على الإسراع في اعتماد معايير الوثائق الالكترونية بطريقة موحدة بينها وبين كل المتعاملين معها في السلسلة اللوجيستية، في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا.
6. حث الحكومات في الدول العربية على عدم اتخاذ القرارات المؤثرة على الأنشطة الاقتصادية إلا بعد التشاور مع ممثلي القطاع الخاص الرسمي في الدول العربية المعنى بالنقل البحري والتجارة (العرف التجارية والصناعية والملاحية)، في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا.

7. دعوة الدول العربية إلى التعاون بشأن توحيد مواصفات السلع ومعايير قواعد المنشأ في الدول العربية وإزالة المعوقات وتقليص المستندات عن طريق الرقمنة ليصبح التعامل في منظومة خدمات النقل البحري العربي رقمياً من الباب إلى الباب واعتماد آلية تحليل المخاطر في نظم التفتيش، والدفع والتتبع والمستندات الالكترونية لصناعة النقل البحري العربي، في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا.

### **ثانياً: توصيات على المدى المتوسط (التعافي)**

1. حث الدول العربية على دعم الأجهزة الإدارية بهياكلها التنظيمية بالموانئ من خلال التقييم المستمر لكافة أنشطة التجارة البحرية وما يرتبط بها من خدمات لوجستية، وعمل تنبؤات مستقبلية للأثار الاقتصادية والتشغيلية والفنية لجائحة كورونا ووضع خطط طوارئ مستقبلية.
2. دعوة الدول العربية إلى وضع خطة اتصال فيما بينها بغرض تبادل التجارب والإجراءات المتخذة في مواجهة تداعيات جائحة كورونا في وسائط النقل المختلفة والمراكز اللوجستية والموانئ البحرية، وذلك من خلال تعزيز التكامل الحالي والتنمية المشتركة بين الموانئ العربية، مع مراجعة استراتيجيات التعاون والاتفاقيات بغرض مواجهة التحديات المستقبلية والاثار المترتبة عن الجائحة.
3. حث وزارات النقل بالتنسيق مع وزارات الاتصالات والمعلومات في الدول العربية على تفعيل والتسريع في تنفيذ القوانين الوطنية والمتعلقة بالتوقيع الإلكتروني في منظومة النقل البحري وسند الشحن البحري الإلكتروني ومنح الجهات التي يصدر لها ترخيص بالوساطة في التوقيع الإلكتروني، الصلاحيات اللازمة للقيام بهذه المهمة، واعتماد تبادل الوثائق الإلكترونية المتعلقة بمنظومة النقل البحري العربية، وذلك في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا.

### **ثالثاً: توصيات على المدى البعيد (الوقاية من أزمات مشابهة):**

1. حث الدول العربية على النظر في دعم تطوير الاسطول التجاري البحري العربي وصناعة السفن ودعم الشركات الملاحية الخاصة والعامة، وتشجيع العمل المشترك بينهما وتأمين قروض ميسرة لهما لدعم سوق النقل البحري العربي بغرض ضمان تدفق البضائع من وإلى الدول العربية في أوقات الكوارث. وكذلك لتأمين فرص عمل لخريجي الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من (ربابنة ومهندسين وضباط وبحارة، وخلافه).

2. دعوة الدول العربية الى دعم الشراكة بين المؤسسات والعمل على خلق نوعية جديدة ومتطورة من الشراكة بين القطاع الخاص والقطاع العام لتطوير النقل البحري وخدماته، مع دعم الشراكة الاقليمية بين الدول العربية والدول الأفريقية.
3. تشجيع الدول العربية على التوجه نحو تنفيذ سياسات التنمية المستدامة في الموانئ لخلق بيئة عمل أكثر مرونة في صناعة النقل البحري والمناطق اللوجستية وسلاسل الامداد، قادرة على التكيف مع كافة الازمات لضمان تدفق حركة النقل والشحن البحري بين الدول العربية.
4. حث الدول العربية على توحيد الجهود وذلك لبناء علاقات تعاون وتكامل بين الهيئات الوطنية العاملة في مجالات النقل البحري، وذلك بغرض تطوير نماذج موحدة تمكن هيئات القطاع البحري في الدول العربية من الاستعداد لإدماج رقمنة الوثائق الأساسية بصفة سريعة في طرق تعاملها (وذلك على غرار هولندا وسنغافورة)
5. دعوة الدول العربية إلى الرهان في الاستثمارات المستقبلية على التقنيات الخضراء والزرقاء ودعم القطاعات اللوجيستية وشركات خدمات النقل البحري وسلاسل الأمداد،
6. حث الجهات المختصة بالدول العربية على تشجيع الصناعة العربية وتبادلها وتسهيل الإجراءات الجمركية ومنح امتيازات وأولوية بالموانئ العربية للسفن والبضائع والمنتج العربي.

### **فيما يتعلق بقطاع الطيران المدني العربي:**

#### **على المدى القريب:**

1. الاسترشاد بالتوجيهات القياسية التي أصدرها فريق تعافى الطيران التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي حول الإجراءات الصحية التي يمكن أن تتبناها الدول عند إعادة إطلاق النقل الجوي.
2. النظر في تجنب فرض الحجر الصحي في بلد الوصول بشكل مطلق.

#### **على المدى المتوسط:**

- التوسع باستخدام التكنولوجيا في كافة مراحل السفر بدءاً من عملية الحجز مروراً بإتمام إجراءات السفر حتى مغادرة مطار الوصول، بطريقة آمنة وسلسة وتخفف من احتمالات لمس الأسطح عند السفر.

#### **على المدى البعيد:**

- الاستفادة من تواجد الدول العربية قرب أهم الأسواق العالمية، وذلك من خلال إعطاء دفعة قوية نحو حث الدول العربية لرفع القيود التشغيلية على أساس النهج الثنائي وتحرير خدمات النقل الجوي بما يلبي متطلبات الحركة الجوية الأصلية بين الدول العربية، وصولاً

إلى سوق موحد للنقل الجوي بين الدول الأعضاء، ومن خلال التوسع في المصادقة على الاتفاقية المتعددة الأطراف لعام 2004 لتحرير النقل الجوي وآلية تنفيذها بما يكفل التطبيق على أسس اقتصادية وضمانات قانونية، والتي من شأنها تمكين نشاطات الناقلات العربية بالعمل بخطط توسعية، وتشجيع الاقبال على استعمال وسائل النقل الجوي للتنقل الداخلي والبيني مع وضع خطة استعجالية للاستعمال الأمثل للمكتسبات المتوفرة وتعزيز التعاون والتكامل بين شركات النقل الجوي العربية في كافة الأنشطة من حيث التكوين والتدريب، التوظيف، الصيانة واستعمال الأسطول العربي.

#### **رابعاً: توصيات عامة مشتركة بين أنماط النقل**

##### **على المدى القريب:**

1. حث الدول العربية على الاطلاع على البيانات المتاحة للمرصد الدولي للأمم المتحدة لمتابعة الإجراءات التقييدية التي طبقتها مختلف الدول على حركة النقل والمعابر الحدودية لمجابهة انتشار وباء الكورونا، وتحليل الدروس المستفادة من بيانات المرصد لتطبيق أفضل الإجراءات التي تسمح باستمرار تدفقات النقل والتجارة الملازمة للنمو الاقتصادي مع اتخاذ جميع الاحتياطات الكفيلة ببدء انتشار الوباء.
2. توفير البيانات المحدثة المتعلقة بالإجراءات والقيود على حركة نقل الركاب والبضائع، وجعلها بمتناول كافة المتعاملين مع قطاع النقل والجمهور العام.
3. تفعيل دور اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، كونها المنصة المناسبة للحوار بين الجهات الحكومية والقطاع الخاص لإيجاد ومتابعة تطبيق الحلول التي تكفل استمرار تدفق حركة النقل في حالات الأزمات مع الأخذ بعين الاعتبار للظروف النوعية الخاصة بكل بلد.

##### **على المدى المتوسط:**

1. الاستفادة من الاتفاقيات الدولية للأمم المتحدة التي تتيح تطبيق الحلول الرقمية التي تقلل التداخل البشري المرافق لعمليات النقل، مثل التطبيق الرقمي لاتفاق النقل الدولي العابر للحدود (e TIR) والتطبيق الرقمي للاتفاق الدولي للنقل الطرقي للبضائع (e CMR) وتطبيق الأنظمة الإدارية الرقمية في مجال عمل الجمارك، مثل نظام Asycuda أو غيره من الأنظمة المماثلة.



2. النظر بتشميل المؤسسات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر العاملة في مجال النقل بحزم التحفيز (Stimulus Packages) المطبقة من قبل مختلف الحكومات لتمكين هذه المؤسسات من الاستمرار في سوق العمل وتقديم خدماتها.
3. تعميق التعاون العربي والدولي، عبر المنصات التي تتيحها جامعة الدول العربية والأمم المتحدة ومنظمات التعاون الإقليمي، لتبادل الخبرات وتنسيق ومواءمة الإجراءات وتطبيق الحلول المثلى لتعافي قطاع النقل واستعادة دوره المحوري في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

#### على المدى البعيد:

- الاستفادة من الموارد المتاحة من قبل منظمات التعاون الدولي، مثل حساب التنمية للأمم المتحدة وغيره، للصياغة المشتركة لإجراءات وتدابير تطوير مناعة قطاع النقل واللوجستيات لمواجهة أزمات مستقبلية.

**قائمة بأسماء السادة المشاركين  
في ندوة النقل حول تداعيات جائحة فيروس كورونا  
المستجد (COVID-19)  
وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في الوطن العربي  
(الأمانة العامة للجامعة: الخميس الموافق 2020/6/25))**

**قائمة بأسماء السادة المشاركين في ندوة النقل**  
**((الأمانة العامة للجامعة : الخميس الموافق 2020/6/25))**

<b>دولة الإمارات العربية المتحدة</b>		
<p>مستشار وزير الطاقة والبنية التحتية  رئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية  للمواصلات البرية والبحرية  Email: salemalzaabi@fta.gov.ae</p>	<p>سعادة الأستاذ / سالم علي الزعابي</p>	
<p>مدير مكتب المدير العام - الهيئة العامة  للطيران المدني  Email: ksharqi@gcaa.gov.ae</p>	<p>الشيخ/ خليفة بن سيف الشرقي</p>	
<b>مملكة البحرين</b>		
<p>الوكيل المساعد لشؤون الملاحة البحرية  Email: ybubshait@mtt.gov.bh</p>	<p>سعادة الأستاذ / يوسف عيسى بوبشيت</p>	<p>صورة</p>
<p>الوكيل المساعد للنقل الجوي وأمن  وسلامة الطيران - وزارة المواصلات  والاتصالات  Email:  ebteams.alshamalan@mtt.gov.bh</p>	<p>الأستاذة/ ابتسام محمد الشملان</p>	
<b>المملكة العربية السعودية</b>		
<p>رئيس الهيئة العامة للموانئ  Email: s.alkhalb@mawani.gov.sa</p>	<p>معالي المهندس/ سعد بن عبدالعزيز الخلب</p>	


<p>نائب الرئيس لقطاع النقل Email: falshi@tga.gov.sa</p>	<p>المهندس/ فواز بن زنعاف السهلي</p>	
<p>نائب الرئيس لقطاع النقل البحري Email: f.alkahtani@tga.gov.sa</p>	<p>المهندس/ فريد بن عبد الله القحطاني</p>	
<p>نائب الرئيس لشؤون الموانئ- نائب الرئيس للخدمات المشتركة والأعمال المساندة</p>	<p>الأستاذ/ مساعد بن عبد الرحمن الدريس</p>	
<p>نائب الرئيس للإدارة الإستراتيجية</p>	<p>المهندس/ خالد بن عبد الله الغيث</p>	
<p>نائب الرئيس المساعد لتنمية وجودة النقل البري Email: atassan@tga.gov.sa</p>	<p>المهندس/ عبد المجيد بن موسى الطاسان</p>	
<p>مدير المنظمات الدولية – مدير إدارة شؤون الإيكاو Email: asaomair@gaca.gov.sa</p>	<p>الأستاذ/ عبدالله بن سعيد العمير</p>	
<p>مدير الإدارة العامة للعمليات والسلامة البحرية</p>	<p>المهندس/ فيصل بن محمد الجربوع</p>	

مدير الإدارة العامة للرقابة والتفتيش	الكابتن/ يوسف بن محمد الحصان	
مدير إدارة التعاون الدولي	الأستاذ/ مساعد بن عبد الله بن شنار	
المستشار والمشرف العام على مكتب معالي الرئيس	الأستاذ/ نايف بن عثمان العجروش	
مكتب نائب رئيس تنمية جودة النقل البري Email: ahudaib@tga.gov.sa	الأستاذة/ العنود الهديب	صورة
ممثل وزارة النقل لشؤون الطرق من إدارة النقل Email: thamer.nahas@mot.gov.sa	الكابتن/ ثامر بن شاكر نحاس	
<b>جمهورية مصر العربية</b>		
رئيس قطاع النقل البحري Email: reda.navy@yahoo.com	سعادة اللواء بحري / رضا إسماعيل	
رئيس الجهاز التنفيذي للنقل البري الداخلي والدولي Email: sayd25365@yahoo.com	المهندس/ سيد متولي	

## الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

<p>الأمين العام المساعد رئيس قطاع الشؤون الاقتصادية Email: kamal.ali@las.int</p>	<p>سعادة السفير الدكتور/ كمال حسن علي</p>	
<p>مدير إدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int Email: dr.dina1@live.com</p>	<p>الدكتورة/ دينا الظاهر</p>	
<p>مستشار بإدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int</p>	<p>الربان/ عبد العزيز البسيوني</p>	
<p>الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب Email: tratou.dept@las.int</p>	<p>الأستاذة/ سناء عمر</p>	
<p>الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب Email: tratou.dept@las.int</p>	<p>الأستاذ/ محمد عبد الفتاح خليل</p>	

## لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)

<p>المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات Email: badr3@un.org</p>	<p>معالي الدكتور مهندس/ يعرب بدر</p>	
--	--------------------------------------	---

## الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

رئيس الأكاديمية Email: ismail.ghafar@aast.edu	سعادة الأستاذ الدكتور/ إسماعيل عبد الغفار إسماعيل	
مساعد رئيس الأكاديمية للشئون العربية Email: mostafa.rashid111@gmail.com	الدكتور/ مصطفى عبد القادر رشيد	
عميد كلية النقل الدولي واللوجيستيات Email: Khaled.sakty@aast.edu	الأستاذ الدكتور/ خالد السقطي	


## المنظمة العربية للطيران المدني

مدير عام المنظمة Email: abdoudoukkali@gmail.com	سعادة المهندس/ عبد النبي منار	
خبير النقل الجوي بالمنظمة Email: Khaled_antar@yahoo.com	الأستاذ/ خالد محمد عنتر	
المسؤول المالي والإداري بالمنظمة Email: faisalacac@gmail.com	الأستاذ/ فيصل بن سليمان	


### الاتحاد العربي للنقل الجوي

أمين عام الإتحاد Email: ateffaha@aaco.org	سعادة الأستاذ/ عبد الوهاب تفاحة	
المدير التنفيذي بالاتحاد Email: mfares@aaco.org	الأستاذة/ منال دياب	
مديرة دائرة شؤون الصناعة بالاتحاد Email: mfares@aaco.org	الأستاذة/ منال فارس	

### الاتحاد العربي للناقلين البحريين

أمين عام الاتحاد Email: secgen@afos-shipping.com	سعادة الأستاذ/ محمد مصطفى عيتانى	
---	----------------------------------	---

### اتحاد الموانئ البحرية العربية

أمين عام الاتحاد Email: info@aspf.org.eg	سعادة اللواء بحري/ عصام الدين بدوى	
---	------------------------------------	---



**الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية**

<p>رئيس الاتحاد Email: e_zakhour@unishipgroup.com</p>	<p>سعادة اللواء بحري/ محمود حاتم القاضي</p>	
<p>النائب الأول لرئيس الاتحاد رئيس الغرفة الدولية للملاحة - لبنان Email: e_zakhour@unishipgroup.com Email: c.i.n@sodetel.net.lb</p>	<p>الأستاذ / إيلي إميل زخور</p>	
<p>رئيس الغرفة الوطنية للملاحة ووزير السياحة التونسية السابق Email: Jamel.gamra@planet.tn</p>	<p>الدكتور/ جمال كمره</p>	
<p>رئيس الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية Email:jama@iams.edu.jo</p>	<p>الأستاذ الدكتور/ مصطفى مساد</p>	



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

Arab Academy of Science, Technology & Transport

رئيس الأكاديمية

رقم القيد : 2020 /254/ 375

التاريخ : 16 سبتمبر 2020

سعادة الدكتور / دينا حسين الظاهر

مدير إدارة النقل والسياحة

تحية طيبة وبعد ،،

تهدي الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري أسمى تحياتها إلى مدير إدارة النقل والسياحة الموقرة.

وبالإشارة إلى قيام إدارة النقل بأصدار جدول أعمال مجلس وزراء النقل العرب ( أكتوبر 2020) والذي يتضمن بند حول ندوة النقل والندوات التي عقدتها الأكاديمية حول تداعيات وسبل مواجهة فيروس كورونا المستجد في قطاع النقل البحري وطلب موافاتكم بتقارير تلك الندوات .

أتشرف أن أرفق لسعادتكم التقارير المطلوبة.

وتغتنم الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري هذه المناسبة لتعرب لسعادتكم عن خالص تقديرها.

وتفضلوا سعادتكم بقبول فائق الاحترام،

د.د/ إسماعيل عبد انغفار إسماعيل  
رئيس الأكاديمية

مع دالة تقدير واحترام لسعادتكم

①

## تقرير بشأن سلسلة ورش العمل لبحث آثار ما وراء جائحة COVID-19

### على صناعة النقل البحري عربيا وعالميا

#### مقدمة:

من واقع دور الاكاديمية وكياناتها المتخصصة كبيت خبرة رفيع المستوى والذراع الفني المرموق التابع لجامعة الدول العربية في تقديم الدعم المجتمعي، والذي يتمثل في مواكبة المعايير الدولية في التعليم والبحث العلمي والابتكار والتدريب، مع الوفاء بمسئولياتها كصرح علمي لمناقشة تأثير انتشار جائحة (COVID-19) على النقل البحري والموانئ، قام معهد تدريب الموانئ إحدى كيانات الأكاديمية بتنفيذ سلسلة من ورش العمل إلكترونيا عبر استخدام تطبيق (Zoom) بالتعاون مع عدد من الجهات الدولية المعتمدة والمرموقة

#### أولا: الجهات الدولية المشاركة:

- Valencia port foundation – Spain
- The Higher Institute of Maritime Economics – France
- University of Genova – Italy
- Shanghai Shipping Exchange – China
- Shanghai Maritime University – China
- China Waterborne Transport Research Institute – China
- Dalian Maritime University – China
- Shanghai international shipping Institute – China
- Hohai University – china
- Ports & Logistics Advisory – Spain

## ثانياً: الورش المنفذة:

لقد استطاع المعهد منذ بداية أزمة كورونا المستجد أن ينتهج تجربة التعليم عن بعد حيث تم تنفيذ عدد (05) ورش عمل عبر البث المباشر لمناقشة العديد من القضايا الفاعلة من خلال ورش العمل عبر شبكات الإنترنت والتطبيقات الإلكترونية المختلفة تتبلور في الآتي:

- الورشه الاولى تحت عنوان : "مستقبل النقل البحري والصناعة اللوجستية" - الأربعاء 2020/05/13.
- الورشه الثانيه تحت عنوان : " ادارة و تسويق خدمات المواني " - الأربعاء 2020/06/3.
- الورشه الثالثه تحت عنوان : "اعادة تأهيل الكوادر البشرية لمواجهة جائحة كوفيد19" - الاربعاء 2020/06/17.
- الورشه الرابعه تحت عنوان : "تكامل الميناء والمدينه، الحل الامثل لمواجهة تحديات ما بعد كوفيد19" - الاربعاء 2020/07/08.
- الورشه الخامسه تحت عنوان: "التحول الرقمي في صناعة النقل البحري" - الاربعاء 2020/08/19.

## ثالثاً: بيان بالسادة المشاركين واعداد الحضور:

وقد شارك في حضور ورش العمل عبر البث المباشر من خلال تطبيق (Zoom) عدد من الحضور وأيضا المتابعة عبر قنوات يوتيوب وقد حظيت ورش العمل أيضا بحضور مميز من كبار الشخصيات، وهم:

- معالي السفير الدكتور/ كمال حسن علي - الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية بجامعة الدول العربية
- سعادة الوزير مفوض/ دينا الظاهر
- سعادة السفيرة/ زاو ليينج
- سعادة اللواء / رضا اسماعيل
- سعادة اللواء عادل الغضبان
- سعادة الدكتورة/ جاكلين عازر
- سعادة لواء بحري أ.ح/ وليد عوض
- سعادة الريان/ طارق شاهين
- مدير إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية
- قنصل جمهورية الصين الشعبية بالاسكندرية
- رئيس قطاع النقل البحري
- محافظ بورسعيد
- نائب محافظ الاسكندرية
- رئيس مجلس ادارة هيئة ميناء دمياط
- رئيس مجلس ادارة هيئة ميناء الاسكندرية

وقد بلغ اجمالي عدد المشاركين (1500) مشارك من المتخصصين بصناعة النقل البحري من الدول التالية: (مصر - السعودية - الاردن - فلسطين - ليبيا - اندونيسيا - لبنان - اليمن - نيجيريا - العراق - الصين) وتابعتها عبر تطبيق (you Tube) حوالي (2000) متابع.

**رابعاً: المحاور التي ناقشتها ورش العمل:**

وتضمنت مجموعة ورش العمل العديد من المحاور الحيوية التي تناقش واقع يعيشه العالم في ظل جائحة كورونا المستجد وواقع الحياة المتوقع والمرجو فيما بعد إندثار الجائحة تتمثل في الآتي طبقاً لمحاور كل ورشة عمل

#### **الورشة الاولى: (جائحة COVID-19 والتحديات والفرص في الشحن وصناعة الموانئ)**

- اتجاهات تحفيز الاستدامة لإقتصاديات النقل البحري فيما بعد جائحة COVID-19.
- مستقبل سلاسل إمداد الموانئ الناشئة بعد جائحة COVID-19.
- خدمات النقل البحري عن بعد والثورة الصناعية الرابعة بعد جائحة COVID-19.
- تأثير جائحة COVID-19 على موانئ البحر الأبيض المتوسط.

#### **الورشة الثانية: (تأثير جائحة COVID19 على صناعة النقل البحري والموانئ)**

- مستقبل إدارة الخدمات البحرية فيما بعد جائحة COVID19.
- دراسة تحليلية عن خصائص سوق نقل الحاويات بعد جائحة COVID19 .
- الحلول المقترحة لتسويق خدمات النقل البحري لمواجهة اثار COVID19.
- دراسة افضل التجارب - الإجراءات التي اتخذتها إدارة ميناء دمياط لمواجهة اثار COVID19.

#### **الورشة الثالثة: (تأثير جائحة كوفيد19 على الموارد البشرية في الموانئ والقطاع البحري)**

- الحلول المقترحة لاعادة تأهيل قدرات الموارد البشرية لمواجهة تحديات ما بعد كوفيد19
- خلق منصات مبتكرة للتدريب عن بُعد
- التحفيز وبناء القدرات ما بعد كوفيد19

**الورشة الرابعة: (تأثير كوفيد19 على تكامل مدينة الميناء والحلول المقترحة).**

- تحديات الأعمال الرئيسية على مدينة الميناء: إدارة التغيير.
- التغيرات الحالية وتأثيرها على جوانب صناعة الموانئ: الاقتصاد الحلقى والطاقة المستدامة والرقمنة.
- منع ومكافحة الوباء على متن السفن السياحية واقتراحات التعاون الدولي

**الورشة الخامسة: (التحول الرقمي في صناعة النقل البحري)**

- الخدمات اللوجيستية وإدارة سلاسل الامداد
- تحليلات البيانات الضخمة في الشحن البحري
- انترنت الاشياء ومستقبل محطات الحاويات الذكية
- تطبيقات البلوك شين في صناعة النقل البحري

## خامساً: التوصيات التي خرجت بها ورش العمل:

لقد أسفرت مجموعة ورش العمل التي تم تنفيذها خلال الفترة السابقة من خلال مناقشة الموضوعات الحيوية الهامة إلى الخروج بالعديد من التوصيات الفعالة

### الورشة الاولى:

- 1- التركيز من قبل المؤسسات والمعاهد اللوجستية والبحرية المتخصصة علي إعادة تقييم أساليب إدارة الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية بصفة خاصة بهدف التوصل إلى أساليب وأفكار علميه منهجيه (دراسات وأبحاث علميه) من شأنها الحد من الآثار السلبيه لمثل هذه الأزمات الطارئة.
- 2- التوجيه نحو تحفيز سياسات التنمية المستدامة في الموانئ لخلق بيئة عمل اكثر مرونة في صناعة النقل البحري وسلاسل الامداد قادرة على التكيف مع كافة الازمات وخصوصا تداعيات جائحة COVID-19 حتي تعود بمعدلات حركة السفن والشحن الى ما قبل الجائحة في اقصر وقت ممكن.
- 3- الإهتمام بالاستثمار في استخدام التكنولوجيا الرقمية في كافة أنشطتها و تدعيمها بتقنيات الذكاء الاصطناعي كبديل فعال للتعاملات البشرية المباشرة حيث نجاح تجربة قدرة التكنولوجيا في التحكم في تقليل حدة الاحداث الطارئة.
- 4- إيجاد منهجية مبتكرة لمشاركة و تبادل المعلومات لمواجهة اثار جائحة COVID-19 من خلال الوسائط الالكترونية وذلك للاستفادة من افضل الممارسات والتجارب.
- 5- تعزيز التكامل الحالي والتنمية المشتركة بين الموانئ العربية وموانئ حوض البحر المتوسط ، لدعم قدره في مواجهة مثل هذه الكوارث، وهو ما يدعم مشروع الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وما يتضمنه من أهداف لمواجهة التحديات المستقبلية والاثار المترتبة عن تلك الجائحة.
- 6- التركيز علي القيام بالمتابعة المستمرة لكافة أنشطة التجاره البحريه العالميه وما يصاحبها من خدمات لوجستية، ووضع تقارير إحصائية يمكن من خلاله التنبؤ لما يمكن أن يحدث مستقبلا ، ووضع خطط طوارئ لأي تغييرات أو آثار من شأنها أن تؤثر على أهداف البقاء والنمو للموانئ البحرية.
- 7- الحاجة الملحة لوجود اسطول قومي للنقل البحري يمكن الاعتماد عليه في مثل هذه الازمات ( وباء ، حرب، ظروف مناخيه أو طقس سيئ ... الخ ) دون النظر الي التكاليف التشغيل، وكذا إعادة النظر في توطين بعض الصناعات الاستراتيجية .

## الورشة الثانية:

- 1- قيام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بتلبية دعوة منظمة (الأسكوا) نحو تقديم خبراتها الفعالة للأسهام فى دعم قدرات الدول الأعضاء وتمكين كافة مؤسساتها خاصة اللوجستية والبحريه منها للإبتكارفي تقديم الحلول والأفكارا لأى مشكلات أو أزمات قد تكون مشابهه لتلك الجائحة مع التركيز على دعم القدرات البشرية بتلك المؤسسات.
- 2- على حكومات كافة دول العالم وضع السياسات الداعمة لتسهيل حركة التجارة الدولية بهدف الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية من خلال مزيد من تحرير التجارة بين الدول عبر الحدود وتقديم كافة التسهيلات الممكنة كالحد من الشرائح الضريبية المختلفة.
- 3- ضرورة التكاتف الدولي يتمثل في تقديم الامدادات والتسهيلات المالية وزيادة اجراءات تحفيز اقتصاديات النقل البحري عن طريق مساندة شركات النقل البحري التي تأثرت بشكل مباشر بأثار جائحة COVID19.
- 4- اهمية الاستمرار في خطط التنمية المستدامة في صناعة النقل البحري وتعظيم تطبيق نظم الحوكمة المؤسسية وكذا تعزيز تبادل المعلومات والبحوث الدولية لتكون بمثابة مرجع لمتخذي القرار.
- 5- التوجه بإدارة الموانئ نحوضرورة إتخاذ كافة التدابير الإحترازية اللازمة للحد من انتشار الفيروس ومقاومته من خلال عمليات الفحص الطبى لجميع أطقم السفن المترددة على الموانئ ، و الفحص الإلكتروني لحمولات السفن للتأكد من خلوها من الأوبئة وذلك قبل رسو السفن بجانب أرصفة الموانئ ( بمناطق أنتظار السفن خارج الموانئ).
- 6- التوجه نحو إستغلال تلك الأزمة، واعتبارها فرصة لإجراء تغييرات جذريه للممارسات الإدارية والتشغيليه التقليديه واعتبار الأزمة قوة دفع ليس فقط من أجل البقاء والاستقرار ولكن من أجل التطوير والأرتقاء بمستقبل النقل البحري والتجارة العالمية.



## الورشة الثالثة:

- 1- ضرورة التوجه نحو التصحيح المستمر لمسارات العمل من خلال عمليات الرقابة وضرورة وجود إدارة للأزمات داخل المؤسسات وذلك بهدف التطوير لمستقبل التجارة والنقل البحري.
- 2- التوجه نحو استخدام الانظمة الألكترونية في عمليات الفحص الطبي سواء لأطقم السفن أو البضائع التي تحملها وضرورة توفير كافة التجهيزات اللازمة للفحص من قبل الموانئ .
- 3- هناك إحتياج إلي عمليات التخطيط والتصميم الدقيق لعملية التعليم والتدريب بإستخدام النماذج الممنهجة والمتطورة مثل التعلم عن بعد والذي أثبت إيجابيته وضروريته والذي يعد أحد الحلول الفاعلة في تلك الفترة وضرورة التوجه بجودة التعليم.
- 4- أسفرت أزمة كورونا إلي إغلاق إلي العديد من المدارس حول العالم الأمر الذي يدفع إلي التغيير والإرتقاء بأساليب التعليم والتدريب إلي التعليم الإلكتروني والتوجه بالتعليم نحو استخدام شبكات الإنترنت والبحث العلمي.
- 5- ضرورة تنمية قدرات الموارد البشرية لمواكبة متطلبات المهن المستقبلية بشكل عام وبشكل خاص في الموانئ التي تعتمد علي تكنولوجيا المعلومات والذكاء الإصطناعي الناتج عن الثورة الصناعية الرابعة.
- 6- ضرورة التوجه نحو خلق برامج تدريبية جديدة من شأنها مواجهة تحديات صناعة الموانئ ومواكبة التطورات في الصناعة وتمثل البرامج علي سبيل المثال لا الحصر، وأيضا خلق برامج جديدة تسهم في توليد مهارات فنية ملائمة.
- 7- أهمية العمل علي تطوير التدريب بشكل مستمر في قطاع النقل البحري مما يحقق القدرة الفنية والمهارية التي تسمح بممارسة الأنشطة المهنية طبقا لمتطلبات الأسواق ومتطلبات التوظيف.
- 8- ضرورة التوجه نحو الموانئ الذكية بعد ثبوت إيجابيتها في تقليل حدة الأزمة الاقتصادية المترتبة على الأزمة الصحية العالمية (Covid 19).

## الورشة الرابعة:

- 1- ضرورة تكاتف كافة القطاعات القائمة علي تلبية متطلبات التجارة الدولية المتمثلة في شركات تطوير الموانئ والمؤسسات التدريبية بهدف تطوير قطاعات النقل البحري ودعم سلاسل الإمداد والتعمق في خدمة التجارة العالمية .
- 2- إن الإنتاج المستمر وتوليد الطاقة المستدامة والخدمات اللوجستية عن طريق التجارة الإلكترونية وسرعة التقدم في اعتماد التقنيات الحديثة في صناعة الموانئ، ورقمنه سلاسل التوريد تعد من آليات التكامل.
- 3- ضرورة التوجه نحو أهمية نظام الابتكار في صناعة الموانئ الأمر الذي يسهم بشكل حيوي في مواكبة التطورات المستقبلية ومقابلة التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري والخدمات اللوجستية المتغيرة .
- 4- يجب على الموانئ ان تتبنى إستراتيجية القيمة المضافة لدعم التكامل مما يسهم في تقليل الآثار الاقتصادية السلبية على هذا القطاع وتحسين الخدمة، وخلق فرص عمل والإسهام في دعم مشروعات الابتكار المستمر في قطاع النقل.
- 5- ينبغي العمل على إصلاح وتطوير الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل البحري وحركة التجارة الدولية والتي تعمل علي سلامة الأشخاص وسلامة البضائع وتحديث المعاهدات الدولية الخاصة باللوائح الصحية.
- 6- ينبغي تكاتف كافة الجهود القانونية وإصدار التشريعات والاتفاقيات التي تنص علي المسؤولية المشتركة فيما يتعلق بانتشار الأوبئة علي السفن التجارية وسفن الركاب والسفن السياحية مما يسهم في مواجهة التحديات الصحية .
- 7- تأسيس ما يسمى بصندوق الحماية والوقاية يهدف إلي توزيع المخاطر وتطوير الصحة العالمية لقطاع النقل البحري والنهوض بموانئ الدول النامية .
- 8- ضرورة بناء المحور اللوجستي لغرب إفريقيا لخدمة الجانب الغربي لقناة السويس والتنمية الإقتصادية الإفريقية والتوجه نحو تطوير البنية التحتية لتعزيز حركة التجارة

## الورشه الخامسة:

- 1- استخدام منهجية التحول الرقمي في الموانئ وانشاء منصة رقمية لتبادل البيانات وربط الموانئ العربية الكترونيا باستخدام التقنيات الذكية.
- 2- التوجه نحو استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الموانئ وإجراءات الفحص والسلامة والصحة المهنية
- 3- استخدام تقنيات البيانات الضخمة في تحليل بيانات الشحن البحري وعمل تنبؤات مستقبلية تعزز من كفاءة عمليات الشحن
- 4- التوسع في استخدام مفهوم الموانئ الذكية والمنصات الرقمية لتطوير عمل اللوجيستيات بالموانئ.
- 5- استخدام تقنية البلوك تشين ونظم العقود الذكية مما يساعد على تقليل زمن وتكلفة الشحن و تحقيق فوائد متعددة للمستوردين والمصدرين والحكومات.
- 6- ضرورة استخدام تقنيات إنترنت الأشياء في تتبع السفن والبضائع لحظيا خلال عملية الشحن.
- 7- تطوير أنظمة الحوكمة المؤسسية في الموانئ من خلال بنية معلوماتية الكترونية وربطها بخوادم البيانات الضخمة.

التاريخ : 11.5.2020

رقم القيد : EM.11.5.2020

سعادة الدكتور / دينا حسين الظاهر

مدير إدارة النقل والسياحة - الامانة العامة لجامعة الدول العربية

تحية طيبة وبعد ،،،

وبالاشارة إلى خطاب سعادتك الموجه الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية برقم قيد ٥ / ١٧٦٨ بتاريخ ١٢ ابريل ٢٠٢٠ ، وذلك لإبداء الرأي حول إقتراح تدابير وخطط عملية من شأنها مواجهة نزيف الخسائر في قطاع النقل البحري في الدول العربية، وذلك في ضوء الاجراءات الاحترازية والظروف الصعبة الطارئة التي تمر بها دول العالم لمواجهة انتشار فيروس كورونا ( Covid - 19 ) ، وذلك تمهيدا لإدراجها ضمن تقرير الأمانة العامة الذي تعده في هذا الشأن وذلك لرفعه لمجلس وزراء النقل العرب في أكتوبر ٢٠٢٠.

وتنفيذا للتكليف سالف الذكر ، فقد تم تشكيل لجنة متخصصة للأعداد والتجهيز لاقامة ندوة متخصصة معنية بهذا الشأن ، وقد عقدت هذه الندوة يوم الثلاثاء الموافق ٥ مايو ٢٠٢٠ ، وذلك تحت مسمى اثار فيروس الكورونا على النقل البحري في الوطن العربي ومقترحات مواجهه هذه التداعيات . ويتنظيم من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية وبالتعاون مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري . وقد استمرت الندوة لمدة ثلاث ساعات تقريبا عن طريق

Video Conference بنظام ZOOM ، وبمشاركة رفيعة المستوى من ممثلين عن وزارات النقل في بعض الدول العربية ومنها : جمهورية مصر العربية ، والجمهورية التونسية ، والمملكة المغربية ، والمملكة الاردنية الهاشمية ، والجمهورية اللبنانية ، وبالإضافة إلى وفد رفيع المستوى من الاكاديمية . ورؤساء وممثلى اتحاد غرف التجارة العربية ، وغرفة الملاحة المركزية المصرية . وغرفة ملاحة الاسكندرية ، وجمعية رجال الاعمال الاسكندرية ، وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات . وغرفة التجارة الامريكية في جمهورية مصر العربية ، وقد تم اختيار الدكتور / مصطفى رشيد مساعد رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للشئون العربية ( مقرر الندوة ) .

وقد إستعرض المشاركون فى الندوة عددا من الموضوعات والرؤى والمحاور المختلفة المتعلقة بإثار الكورونا على النقل البحرى العربى واهم مقترحات مواجهه تداعياتها ، وذلك على النحو التالى :

١- طرح اهم المشاكل التى تكبدها الدول العربية والهيئات والمؤسسات العربية أثناء التعامل مع الجائحة والخطوط العريضة لخطوات التعامل لإحتواء الوباء التى تفاقمت من الإغلاق الكلي لبعض الموانئ والشركات إلى اللجوء إلى التكنولوجيا الحديثة ووسائل التواصل عن بعد.

٢- ابراز اهم المشاكل التى يقابلها كل من العاملين فى صناعة النقل البحرى والمشغلون للسفن ، وذلك مثل عدم القدرة على تغيير أطقم التشغيل وأثار ذلك على الحالة النفسية للعاملين وقدراتهم المتدنية نظراً لطول فترات العمل ، وفى نفس الوقت ، التأثير المادي على من هم فى البر فى إجازة وموقوف مرتبه تبعاً لذلك.

٣- توضيح دور وأهمية العنصر البشرى فى القطاع البحرى والتوقع المستقبلي للمهام على السفن وبالإدارات بالبر والموانئ فى ظل الجائحة وما بعدها من إجراءات احترازية ، وذلك مثل العمل على مسافات وإرتداء الكمامات والتطهير المستمر وذلك طبقاً لتوصيات منظمة الصحة العالمية والمنظمة البحرية الدولية فى إصداراتهم المشتركة.

٤- طرح اهم المشاكل المتعلقة بصناعة النقل البحرى الناتجة من اثار فيروس كورونا ، ومنها على سبيل المثال :

- علاقة ضعف الطلب على الوقود نتيجة الإغلاق التام أو الجزئي للصناعات وتأثير ذلك على سعر الوقود ولجوء بعض شركات الملاحة العالمية لإستعمال طرق ملاحية طويلة ( رأس الرجاء الصالح ) بدلاً من استخدام المجرى الملاحى لقناة السويس.

- تعليق نشاط عدد كبير من الناقلات الضخمة .

- توقف رحلات البواخر السياحية Cruise لنقل الركاب عليها .

- التدابير المتخذة فى بعض البلدان التى تلزم السفن احترام اجراءات الحجر الصحى لمدة ١٤ يوماً قبل السماح لها بالرسو .

- الغاء اكثر من ٥٠% من رحلات السفن للموانئ الصينية ، وقد اختار معظم مشغلي سفن الحاويات العملاقة الابحار وبها فراغات مما ادى الى تعطيل سلاسل التوريد للعديد من الشركات العالمية .

- انخفاض عوائد الموانئ البحرية نتيجة الانتظار في الميناء وتأخير السفن المستأجرة للرحلة

- انخفاض الطلب على بناء السفن في الترسانات العالمية من مالكي شركات الملاحة العالمية نتيجة خفض الانشطة المتعلقة بهم .

٥- ابراز اهمية دور المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومناشدتها للدول بالسماح بمرور وتغيير أطقم التشغيل ، وفي نفس الوقت ، سماح المنظمة البحرية الدولية بإمتداد إستثنائي لشهادات البحارة لفترات بعد إنتهاء صلاحيتها وذلك بغرض التيسير على البحارة للبقاء على سفنهم في ظل الحظر الموجود .

٦- اهمية إستعمال إمكانيات الثورة الصناعية الرابعة وتذليل كافة الامكانيات المتاحة والحديثة لتغلب على الوضع الحالي وتوابعه الاقتصادية ، وذلك عن طريق الآتي : استخدام اليات الذكاء الاصطناعي ، واللجوء لتقليل الاعتماد على العنصر البشري في تشغيل السفن والموانئ والتنسيق الحتمي بينهما.

٧- اهمية تشغيل الموانئ الذكية وذلك في ظل الوضع الحالي والمستقبلي، وذلك باعتبار ان تسريع وتيرة التحديث أصبح من الأمور الحتمية.

٨- اهمية قيام الدول العربية في الارتفاع بمستوى مؤشر الاداء اللوجستي ( LPI Logistics Performance Indicator ) بما يخص الجمارك / الاجهزة الرقابية / باقى الاجهزة والخدمات الحكومية بكل دولته .

٩- اهمية قيام الدول العربية بارتفاع بمستوى مؤشرات الاداء لمشغلي الموانئ ومحطات الحاويات للخطوط الملاحية المنتظمة ( Liner Performance Indicator )

وقد اتفق المشاركون في الندوة على طرح عدد من الاجراءات الانية ، ومنها :

١-تحفيز الغرف التجارية و الصناعية على الرجوع إلى العمل و التأقلم مع الوضع الجديد.

٢-احترام اجراءات الوقاية و التوقي مع توفير المعدات اللازمة لذلك.

٣-عدم تعطيل حركة البواخر و العمل داخل الموانئ (تسهيل الحصول على الشهادات الطبية، عمليات التعقيم...).

٤- وضع خطة اتصالية بين البلدان العربية و تبادل التجارب بينها و الحث على اعتماد الرقمنة والاقتصاد الرقمي .

وقد اوصى المشاركون في الندوة ببعض المقترحات والإجراءات ذات البعد الاستراتيجي والتشغيلي ، وهي على سبيل المثال لا الحصر :

١- العمل على تطوير القدرات الذاتية على مستوى:

- المؤسسات والهيئات العربية

- الدول العربية

- التكتلات الاقليمية والافريقية .

٢- ضرورة العمل على تطوير الأسطول البحري العربي بدعم المجهزين و تشجيع العمل المشترك بينهم .

٣- دعم الشراكات بين المؤسسات و العمل على بحث نوعية جديدة و متطورة من الشراكات بين القطاع الخاص و القطاع العام ، مع دعم الشراكات الاقليمية بين البلدان العربية و البلدان الافريقية.

٤- دعم البحوث العلمية في الشبكات اللوجستية على المستوى العربي و الافريقي .

٥- الاسترشاد بخطة العمل التي اقترحتها مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ( الاونكتاد ) وذلك لمساعدة صناعة النقل البحري اثناء ازمة الكورونا ، وهي على النحو التالي :

- ضمان الشحن المستمر

- ابقاء المنافذ مفتوحة

- حماية التجارة الدولية لسلع الحرجة وتسريع التخليص الجمركي وتيسير حركة التجارة

- تسهيل النقل عبر الحدود

- ضمان حق العبور

- حماية الشفافية والمعلومات الحديثة

- تعزيز الأنظمة اللأورقية

- معالجة الآثار القانونية المبكرة للأطراف التجارية

- حماية الشاحنين ومقدمي خدمات النقل على حد سواء

- إعطاء الأولوية للمساعدة التقنية

٦- ضرورة ضخ المزيد من الاستثمار في القدرات البشرية والمؤسسية والتكنولوجية ، و تطوير قدراته بالتعليم و التمكين في التكنولوجيات الحديثة وبالتالي ينبغي أن يمنحها الشركاء الإنمائيون الأولوية

٧- العمل على إعادة تشكيل الموارد الذاتية، وذلك من خلال التأكيد على أهمية ضرورة وجود مجهزة عربي للسفن لضمان التجارة بين الدول العربية والدول الأفريقية .

٨- أهمية تيسير حركة التجارة ونقل البضائع ، وذلك لتجنب العوائق اللوجستية التي تؤدي إلى نقص الإمدادات الضرورية .

٩- أهمية إجراء تغييرات استراتيجية في إدارة المنظمات والهيئات العاملة في صناعة النقل البحري وبما يضمن نجاحهم في القدرة على التكيف مع الديناميكيات البيئية والممارسات التي تسمح لها باغتنام الفرص أو الحفاظ على المزايا التنافسية ومقاومة البيئات المتغيرة.

١٠- أهمية انشاء مرصد عربي للنقل البحري وتجمعات بحرية وطنية لتساعد على التنسيق مع مكونات القطاع البحري بكافة مكوناته .

وفي ختام الندوة أكد المشاركون على ان تدعيم وتنمية العلاقات الاقتصادية بين الدول العربية ، ستؤدي حتما الى ما يلي ،

١- نمو حركة التجارة البينية العربية فيما بينها ، حيث لم تتجاوز ١٢ % حتى اليوم .

٢- ارتفاع حجم حركة التجارة العربية في التجارة العالمية الذي لم يتخط حاليا ال ٥% بما فيها عائدات البترول والغاز .

٣- تقوية الاسطول التجاري العربي الذي لا يساهم حتى اليوم بشحن اكثر من ٧ % من حجم التجارة العالمية .

٤- حرية انتقال البضائع والافراد بين الدول العربية والتي لاتزال مقيدة باجراءات جمركية وامنية كثيرة .

واخيرا ، سوف نوافي سعادتك في تاريخ لاحق ، بتقرير مشترك من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية وقطاع النقل البحري - جمهورية مصر العربية ( رئاسة المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب ) والاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بشأن مقترحات التدابير والخطط العملية والتي من شأنها ان تحد من نزيف الخسائر في قطاع النقل البحري في الدول العربية ، وذلك حتى يتسنى ادراجها ضمن



تقرير الامانة العامة لجامعة الدول العربية ، تمهيدا لرفعها لاجتماعات مجلس وزراء النقل العرب دور  
اكتوبر ٢٠٢٠ .

وتفضلوا بقبول وافر الاحترام والتقدير ،،،،،

لواء بحرى أبح / محمود حاتم القاضي

رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

عزالله  
مدير العلاقات  
وكيل مآسار منظر

صورة إلى :

- معالى السفير الدكتور / كمال حسن على الامين العام المساعد رئيس قطاع الشئون الاقتصادية  
بجامعة الدول العربية

- سعادة السفير / محمد الربيع الامين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية

- سعادة الاستاذ الدكتور / اسماعيل عبد الغفار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا  
والنقل البحرى

#### السادة المشاركون فى الندوة :

١- سعادة اللواء بحرى / رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحرى - جمهورية مصر العربية

٢- سعادة الاستاذ / يوسف بن رمضان - وكيل اول وزارة النقل والمدير العام للنقل البحرى والموانى -  
تونس

٢- معالى الدكتور / جمال قمره - وزير السياحة ورئيس الشركة التونسية للملاحة السابق ورئيس  
العالى للغرفة الوطنية للملاحة بتونس

٤- سعادة السيد / عبد العزيز منطراش - رئيس الجمعية المهنية للوكلاء البحريين ومستأجرى  
البواخر ( APRAM ) ورئيس المنظمة الدولية ( فونسا )

٥- سعادة الاستاذ الدكتور / مصطفى الخياط - استاذ جامعى بالنقل البحرى واللوجيستيات ورئيس  
الجمعية المغربية للوجستيك .

- ٦- سعادة الاستاذ / محمد مصيلحي - رئيس غرفة الملاحة المركزية المصرية ورئيس غرفة ملاحه الاسكندرية ونائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ونائب رئيس منظمة الفونسيا عن افريقيا .
- ٧- سعادة الاستاذ / ايلي اميل زخور - رئيس غرفة الملاحة الدولية بيروت بالجمهورية اللبنانية ونائب اول رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية .
- ٨- سعادة الريان دكتور / محمد الدلابيح - امين عام غرفة الملاحة - بالمملكة الاردنية ونائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية .
- ٩- سعادة اللواء بحرى / محمد محسن المصرى - الخبير البحرى وامين عام الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية .
- ١٠- سعادة المهندس / مدحت القاضى - رئيس شعبة خدمات النقل الدولى واللوجستيات - مصر وعضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية وعضو مجلس ادارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وعضو مجلس ادارة جمعية رجال اعمال الاسكندرية .
- ١١- سعادة المهندس / مروان السماك - نائب رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية وعضو مجلس ادارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس لجنة اللوجستيات بغرفة التجارة الامريكيت بمصر ونائب رئيس جمعية رجال اعمال الاسكندرية ورئيس مجلس امناء مؤسسة اعمال للتنمية
- ١٢- سعادة المهندس / كريم سلامة - عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية .
- ١٣- سعادة الاستاذ / عمرو مصيلحي - الامين العام للغرفة التجارية المصرية بالاسكندرية ورئيس لجنة النقل واللوجستيات بجمعية رجال اعمال الاسكندرية .
- ١٤- سعادة الدكتور / محمد عبد السلام داود - نائب رئيس الاكاديمية للشئون البحرية
- ١٥- سعادة الدكتور / مصطفى رشيد - مقرر الندوة ومساعد رئيس الاكاديمية للشئون العربية
- ١٦- سعادة الدكتورة / سارة الجزائر - عميد كلية النقل الدولى واللوجستيات بالمركز الرئيسى بالاسكندرية
- ١٧- سعادة الريان / عماد خفاجى - عميد مجمع المنظمة البحرية الدولية IMO بالاكاديمية
- ١٨- سعادة الدكتور / خالد السقطى - عميد كلية النقل الدولى واللوجستيات بفرع القاهرة
- ١٩- سعادة الاستاذ / عادل دسوقى - رئيس الادارة المركزية لشئون النقل البحرى بقطاع النقل البحرى - مصر - وعضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية .
- ٢٠- سعادة الريان دكتور / محمد السلامى - مدير المركز الاستشارى العربى للحوادث البحرية بالاكاديمية

الإسكندرية في 2020/22/06  
رقم القيد ، IN.22.06.20

سعادة الدكتورة / دينا الظاهر  
مدير إدارة النقل والسياحة - الأمانة العامة لجامعة الدول العربية  
تحية طيبة وبعد ...

بالإشارة إلى خطاب سعادتك الموجه للسيد اللواء بحرى أ.ح / محمود حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية رقم 1768/5 بتاريخ 12 إبريل 2020 . وذلك لإبداء الرأى حول إقتراح تدابير وخطط عملية من شأنها مواجهة نزيف الخسائر فى قطاع النقل البحرى فى الدول العربية . وذلك فى ضوء الإجراءات الاحترازية والظروف الصعبة الطارئة التى تمر بها دول العالم لمواجهة إنتشار فيروس كورونا المستجد ( Covid - 19 ) ، وذلك تمهيدا لأدراجها ضمن تقرير الأمانة العامة الذى تعده فى هذا الشأن ، وذلك لرفعه لمجلس وزراء النقل العرب فى أكتوبر 2020.

وتنفيذاً للتكليف سالف الذكر ، فقد تم تشكيل لجنة متخصصة للأعداد والتجهيز لإقامة ندوة متخصصة معنية بهذا الشأن ، وقد عقدت هذه الندوة يوم الاثنين الموافق 15 يونيو 2020 وذلك تحت مسمى تأثيرات فيروس كورونا على التجارة الإلكترونية ( E- Commerce ) وسند الشحن الإلكتروني وأثرها على التجارة والنقل البحرى العربى ، وبتنظيم وإشراف الأمانة العامة للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية . وقد استمرت الندوة لمدة ثلاث ساعات تقريبا ، وبمشاركات رفيعة المستوى من ممثلين عن وزارات النقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات فى مصر وتونس وخبراء فى مجالات إقتصاديات النقل البحرى العربى والتجارة العربية والدولية واللوجيستيات فى مختلف الدول العربية ورؤساء وممثلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وممثلى إتحاد غرف التجارة العربية والمصرية وغرفة الملاحة الدولية ببيروت / لبنان - وغرفة الملاحة الأردنية بعمان / الأردن - وغرفة الملاحة المركزية المصرية وغرفة ملاحه الإسكندرية وجمعية رجال الأعمال

المصريين والإسكندرية وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات ولضيف من كبار خبراء النقل البحري واللوجيستيات في الدول العربية وجمهورية مصر العربية . وقد تم اختيار الدكتور / مصطفى رشيد المستشار الإقتصادي ومساعد رئيس الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للشئون العربية لتولى اعمال مقرر الندوة .

وقد استعرض المشاركون في الندوة عدداً من الموضوعات والرؤى والمجاور المختلفة المتعلقة بتأثيرات فيروس كورونا على التجارة الإلكترونية (E- Commerce) وسند الشحن الإلكتروني وأثرها على التجارة والنقل البحري العربي ، وذلك على النحو التالي :

1. دور وأهمية سند الشحن الإلكتروني ومدى الاعتراف بقانونيته ودوره في تيسير التجارة الإلكترونية في ظل تداعيات أزمة جائحة كورونا المستجد .
2. أهمية دور القطاع الخاص في رقمنة عمليات التجارة الدولية وكل العمليات المينائية .
3. أهمية القدرات الديناميكية والسرعة في إنجاز كل مراحل النقل البحري .
4. عرض التجارب العربية الإلكترونية ورقمنة الوثائق المصاحبة ، بغية الاستفادة منها .
5. تجهيز البنية التحتية اللازمة لانجاح التجارة الإلكترونية بين البلدان العربية .
6. دراسة مشروع بإنشاء وتفعيل منصة للتجارة الإلكترونية بين البلدان العربية.
7. تجهيز وتهيئة منظومات رقمنة إدارة الموانئ البحرية في الدول العربية .
8. أهم الجهود المبذولة بين الخطوط الملاحية العالمية بغرض اعتماد وثيقة شحن إلكترونية وموحدة بينها .
9. عرض لأهم الفرص التي تتيحها التجارة الإلكترونية وسند الشحن الإلكتروني لتسهيل عمليات النقل البحري .
10. استعراض لأهم تحديات تكنولوجيا ( Indmtry 4.0 ) .
11. الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات الجديدة مثل ،

- Block Chain

- Distributed Ledger technology

12. أهمية سبل تعميم الرقمنة في عمليات النقل البحري في الدول العربية وطرق الاستثمار فيها .

وقد إتفق المشاركون في الندوة على مجموعة من الحقائق الهامة التي يجب أن تدركها وزارات النقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في الدول العربية وجميع العاملين في قطاعات النقل البحري في الدول العربية . وفيما يلي أهمها :

1. تعد الرقمنة والتجارة الإلكترونية والابتكار والبحث والتطوير هي أهم روافع النمو الرئيسية التي يجب تفعيلها من أجل التفاوض بشكل أفضل في ظل المنعطف الحاد الذي تتخذه التجارة الدولية ، والذي يمكن من خلال هذه الروافع حل المشاكل اللوجيستية التي يواجهها المصدرون خلال فترة الجائحة والتضكير فيما بعد الأزمة .

2. إن التراجع الذي شهده العالم على صعيد التجارة التقليدية في ظل " فيروس كورونا " قد ترك تأثيراً كبيراً على واقع التجارة الإلكترونية ، وذلك على الرغم من النمو المضطرب الذي حققته التجارة الإلكترونية في الفترة الماضية في ظل تنامي الثورة الصناعية الرابعة والتحول نحو الاقتصاد الرقمي .  
3. أن قطار التجارة الإلكترونية يسير على محركين أساسيين ، فالمحرك الأول وهو المعاملات وطرق الدفع ، أما المحرك الثاني وهو طرق الشحن سواء ( البر - البحر - الجو ) وهما أمران ما يزالان بعيدين عن واقع الرقمنة في عالمنا العربي ، ولذلك فقد بدأت تدرك جميع دول العالم أنه لا بد من إستخدام التكنولوجيا الرقمية في تصديق المستندات وشهادات المنشأ .

4. التحول الإلكتروني يجب أن يكون شاملاً في المنطقة العربية ، وقد بات الأمر ملحاً في هذه المرحلة ، حيث فرض " فيروس كورونا " تحولات كبرى على صعيد العالم ، وأن القطاع الخاص العربي له دور كبير في نجاح هذا التحول . حيث يمثل نشاطه 75 % من الدخل القومي العربي ، وليس من المنطقي إذ ليس من المقبول رسم السياسات بعيداً عن رؤية القطاع الخاص في هذا الشأن .

5. أصبح سند الشحن الإلكتروني ومستندات التجارة الإلكترونية حقيقة واقعة وجزء من النقل البحري الحديث وأصبح من الضروري تفعيل مستندات التجارة

وخاصةً بوالص الشحن والدفع الإلكتروني بين جميع المتعاملين في مجال  
التجارة الدولية والمجتمع الملاحي (بنوك - موانئ - جمارك - جهات فحص)

وفي ختام الندوة أوصى المشاركون بمجموعة من المقترحات والتوصيات

ذات البعد الإستراتيجي والتشغيلي ، وذلك على النحو التالي :

1. حث وزارات الاتصالات والمعلومات والنقل في الدول العربية على التفعيل والتسريع في تنفيذ القوانين الوطنية والمتعلقة بالتوقيع الإلكتروني بوسائله المتعددة ( توقيع إلكتروني بصمة إلكترونية وخلافه ) ومنح الجهات التي يصدر لها ترخيص بالوساطة في التوقيع الإلكتروني الصلاحيات اللازمة للقيام بهذه المهمة . واعتماد تبادل الوثائق الإلكترونية .
2. ضرورة توحيد الجهود بين الدول العربية ، وذلك لبناء علاقات تعاون وتكامل بين الهيئات الوطنية العاملة في مجالات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والنقل البحري ، وذلك بغرض تطوير نماذج موحدة تمكن هيئات القطاع البحري في الدول العربية من الاستعداد لإدماج رقمنة الوثائق الأساسية بصفة سريعة في طرق تعاملها ( وذلك على غرار هولندا وستغافورة ) .
3. حث الخطوط الملاحية العالمية في العمل على سرعة اعتماد معايير الوثائق الإلكترونية بطريقة موحدة بينها وبين كل المتعاملين معها في السلسلة اللوجيستية .
4. تشكيل فريق عمل عربي يعمل تحت مظلة جامعة الدول العربية ومكون من ممثلي وزارات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والنقل في الدول العربية وممثلي القطاع الخاص العربي في مجالات النقل البحري واللوجيستيات وذلك لتوحيد الجهود وتفعيل إنشاء منصة إلكترونية عربية .
5. وضع خطة اتصالية بين البلدان العربية وتبادل التجارب بينها والحث على اعتماد الرقمنة والاقتصاد الرقمي .
6. حث الحكومات في الدول العربية على عدم إتخاذ القرارات المؤثرة على الأنشطة الاقتصادية إلا بعد التشاور مع ممثلي القطاع الخاص الرسمي في الدول العربية المعنى بالتجارة والنقل البحري ( الغرف التجارية والصناعية والملاحية ) .

7. رقمنة جميع عمليات النقل البحري في العالم العربي ، وذلك من شأنه أن يعزز كفاءة التجارة العربية البيئية والتجارة الإلكترونية ، مما يساهم إلى حد كبير في تخفيض الوقت المستغرق للتجارة ، وفي تقليص التكاليف وبما ينعكس بالنتيجة على المستهلك في الدول العربية .
8. أهمية عدم التحفظ تجاه التجارة الإلكترونية التي ستكون لغة التجارة المستقبلية ، والعمل على نبذ التخوف بالارتكاز على الخبرات والتطبيقات التكنولوجية الذكية ، مع ضرورة التنسيق بين الدول العربية فيما يخص كافة مراحل النقل التجاري البحري .
9. الدعوة إلى إلغاء وتخفيض غرامات التأخير مع الخطوط الملاحية وتخفيض رسوم الموانئ في الدول العربية تحسباً بالأوضاع الحالية الصعبة في ظل تداعيات انتشار فيروس كورونا على إقتصاديات النقل البحري .
10. توحيد مواصفات السلع ومعايير قواعد المنشأ في الدول العربية وإزالة المعوقات وتقليص المستندات عن طريق الرقمنة ليصبح التعامل رقمياً من الباب إلى الباب ، واعتماد آلية تحليل المخاطر في نظم التفتيش والدفع والتتبع والمستندات الإلكترونية .
11. ضرورة التعاون في سلاسل الإمداد والرقمنة وربط الموانئ العربية بمنصة إلكترونية للحاويات في الدول العربية .
12. الإسترشاد بتجربة جمهورية مصر العربية والجمهورية التونسية والمملكة المغربية والمملكة الأردنية الهاشمية في وضع تشريعات لتسهيل التجارة الإلكترونية البحرية ، ودعوة الدول العربية الأخرى للإستفادة منها .
13. الإستفادة من تجربة الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية في دعم الشركات من خلال وضع التطبيقات الرقمية المناسبة وبرامج التدريب الإلكتروني ، والدعوة إلى تعزيز دورها ودور غرف التجارة في الدول العربية تحت مظلة إتحاد الغرف العربية ، وذلك لوضع السياسات والخطط المستقبلية وذلك بما تمتلكه من قدرات وخبرات ومعرفة باحتياجات الأسواق في الدول العربية .

14. أهمية الرهان في الإستثمارات المستقبلية على التقنيات الخضراء والزرقاء  
ودعم القطاعات اللوجيستية وشركات التخليص الجمركي والمؤسسات  
الصغيرة والمتوسطة .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير ....

لواء بحري أ. ح / محمود حاتم القاضي

رئيس الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

صورة إلى :-

- سعادة السفير الدكتور / كمال حسن علي الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية - جامعة الدول العربية
- سعادة السفير / محمد محمد الربيع الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية .
- سعادة الأستاذ الدكتور / إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .
- اللواء بحري / محمد محسن المصري أمين عام الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية .

أصحاب السعادة المتحدثون في الندوة :

- الأستاذ / أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية ورئيس اتحاد غرف البحر الأبيض المتوسط .
- معالي الأستاذ الدكتور / خالد حنفي استاذ الاقتصاد ووزير التموين المصري السابق والأمين العام لاتحاد الغرف العربية .
- معالي الأستاذ الدكتور / جمال قمره وزير السياحة التونسي السابق ورئيس الغرفة الوطنية للملاحة التونسية .
- سعادة الأستاذ / يوسف بن رمضان وكيل أول وزارة النقل - تونس



- سعادة اللواء بحرى أ. ح / رضا اسماعيل  
رئيس قطاع النقل البحرى  
المصرى .
- سعادة الأستاذة الدكتورة / نجوى الشناوى  
رئيس الإدارة المركزية  
للمعلومات ودعم إتخاذ القرار  
بوزارة الاتصالات وتكنولوجيا  
المعلومات - مصر .
- سعادة الأستاذ الدكتور / مصطفى الخياط  
أستاذ القانون التجارى والبحرى  
ورئيس الجمعية المغربية  
للخدمات اللوجيستية -  
المملكة المغربية ورئيس  
لجنة التدريب بالإتحاد البحرى  
من اجل المتوسط مرسليليا  
فرنسا
- سعادة الأستاذ الدكتور / شريف دلاور  
الخبير الإقتصادى المصرى .
- سعادة الأستاذ / المعتمد عباد الأندلوسى  
رئيس شركة فيوتر ترانس  
أتلانتيكا للنقل واللوجيستيات  
المملكة المغربية
- سعادة الأستاذ / أسامة يكر  
مدير عام شركة CMA-تونس
- سعادة المهندس / مدحت القاضى  
رئيس شعبة خدمات خدمات  
النقل الدولى واللوجيستيات  
(EIFFA) وعضو مجلس ادارة  
الشركة القابضة للنقل  
البحرى والبرى .
- سعادة الدكتور / مصطفى رشيد  
مساعد رئيس الأكاديمية  
العربية للعلوم والتكنولوجيا  
والنقل البحرى للشئون العربية  
ومقرر الندوة .