



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-03/(08/19)/01- ج (0381)

الاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل

البري والبحري ومتعدد الوسائط

((الأمانة العامة للجامعة: 27 - 29/8/2019))

مشروع جدول الأعمال

موقع جامعة الدول العربية
www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة
tratou.dept@las.int

”ملحوظة“

يمكن الحصول على نسخ إضافية من وثائق جدول الأعمال
بالدخول على البوابة الإلكترونية لجامعة الدول العربية
على الرابط التالي: - www.leagueofarabstates.net
وحسب التسلسل التالي
المجالس الوزارية - وزراء النقل العرب - لجان المجلس
عام 2019 - جدول أعمال

علماً بأنه لا يتم توزيع أي وثائق ورقية خلال الاجتماع

بنود مشروع جدول الأعمال

رقم الصفحة	الموضوع	البند
2	مراجعة حالة الاتفاقيات العربية في مجال النقل (ورقة عمل مقدمة من دولة الكويت)	البند الأول:
4	مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية	البند الثاني:
6	دراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة.	البند الثالث:

البند الأول:

مذكرة للعرض على

الاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل

البري والبحري ومتعدد الوسائط

بشأن

مراجعة حالة الاتفاقيات العربية في مجال النقل

عرض الموضوع:

- تلقت الأمانة العامة المذكرة المرفق صورتها من المندوبية الدائمة لدولة الكويت تتضمن ورقة عمل حول مراجعة حالة الاتفاقيات العربية في مجال النقل .
- تشير ورقة العمل إلى التقرير الذي سبق أن أعدته الأمانة العامة (إدارة النقل والسياحة) في عام 2017 حول وضعية الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل العربي، والذي يتضمن، بعد تحديثه، الاتفاقيات التالية:-

أولاً: في مجال النقل البري:-

- 1- الاتفاقية العربية لدفتر المرور العربي الموحد.
- 2- الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق .
- 3- اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية .
- 4- اتفاقية تنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية بين الدول العربية.

ثانياً: في مجال النقل البحري:

- 5- اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن
- 6- اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

ثالثاً: في مجال النقل الجوي:

- 7- اتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة.
- 8- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.
- 9- اتفاقية استرشاديه موحدة في النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.

رابعاً: في مجال النقل متعدد الوسائط

10- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

(مرفق تقرير الأمانة العامة في هذا الشأن)

- كما تشير ورقة العمل إلى أن البعض من تلك الاتفاقيات لم يدخل النفاذ منذ إقرارها وإلى الحين، والبعض الآخر الذي دخل حيز النفاذ لم يتم تفعيله على أرض الواقع لأسباب يجب تبيانها وتدارسها.

- وترى الجهات المختصة في دولة الكويت أن هذا الوضع الحالي يضيع جهود سنوات من العمل العربي المشترك، وتعود إلى حالة من الجمود في التعاون في مجال النقل بين الدول العربية، وأن الأمر يتطلب وضع آلية لمراجعة وتفعيل تلك الاتفاقيات.

- وقد تضمنت ورقة العمل آلية مقترحة من أربع مراحل .

- المرحلة الأولى: دراسة شاملة لآلية اعتماد الاتفاقيات
- المرحلة الثانية: مراجعة شاملة للاتفاقيات
- المرحلة الثالثة: موازنة الاتفاقيات العربية مع الدولية
- المرحلة الرابعة: تطبيق الآلية الجديدة

(مرفق صورة ورقة العمل)

المطلب

تفضل اللجنة الموقرة بالاطلاع واتخاذ ما تراه مناسباً في هذا الشأن .

البند الثاني:

مذكرة للعرض على

الاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل

البري والبحري ومتعدد الوسائط

بشأن

مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية

عرض الموضوع:

- أصدر مجلس الجامعة على المستوى الوزاري القرار رقم (8146) د.ع (147) بتاريخ 2017/3/7، بشأن مشروع اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية، والذي ينص على ما يلي:-

" الموافقة على تقرير وتوصية اللجنة الدائمة للشؤون القانونية في اجتماعها الذي عقد خلال الفترة 20-22/2/2017، حيث تنص توصية اللجنة القانونية على ما يلي:-
" إعادة مشروع "اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية" إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي لإحالته إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر في إمكانية أفراد اتفاقية للتعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية، وأخرى لتنظيم الإجراءات الفنية لنقل الركاب والبضائع بحراً بين الدول العربية، وذلك بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية في هذا المجال".

- بعرض الموضوع على الدورة (30) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ 2017/10/22،

أصدر بشأنه القرار رقم (443) والذي ينص على ما يلي:-

1. إحالة مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية، إلى اللجنة الفنية للنقل البحري، وذلك لإفراد اتفاقية خاصة لتنظيم الإجراءات الفنية والمالية للنقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

2. دعوة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) إلى توسيع العمل بمذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري لدول المشرق العربي، لتشمل كافة الدول العربية.

3. دعوة الدول العربية إلى التصديق والانضمام إلى مذكرة التفاهم التي أعدتها الاسكوا بشأن التعاون في مجال النقل البحري.

- بموجب المذكرة رقم 3/1776 بتاريخ 2018/9/25، قامت الأمانة العامة بتعميم مسودة مشروع الاتفاقية المشار إليها والتي أعدتها الأكاديمية الموقرة، وذلك لإبداء الرأي والملاحظات بشأنها.

- تم عقد الاجتماع التاسع عشر للجنة الفنية للنقل البحري بتاريخ (10-12/3/2019) بمقر الأمانة العامة، وتم خلاله استعراض المسودة الأولى لمشروع الاتفاقية والأخذ بالملاحظات التي وردت بشأنه من:-

المملكة الأردنية الهاشمية - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية - المملكة العربية السعودية - سلطنة عمان - دولة الكويت - جمهورية مصر العربية - وكذلك الملاحظات التي وردت من الاتحاد العربي للناقلين البحريين واتحاد الموانئ البحرية العربية.

- قامت الأمانة العامة بتعميم المسودة الثانية لمشروع الاتفاقية ضمن وثيقة تقرير الاجتماع التاسع عشر للجنة الفنية للنقل البحري، وذلك بموجب مذكرتها رقم 3/518 بتاريخ 2019/3/17.

- تم موافاة الأكاديمية بالملاحظات التي وردت في هذا الشأن من كل من: المملكة الأردنية الهاشمية- دولة الكويت- سلطنة عمان - جمهورية السودان، بينما أيدت وزارة النقل في جمهورية العراق الانضمام إلى الاتفاقية، كما أفادت دولة قطر بأن الاتفاقية قيد النظر.

- تلقت الأمانة العامة المسودة الثالثة لمشروع الاتفاقية من الأكاديمية بعد أخذ ملاحظات الدول في الاعتبار (مرفق المسودة الثالثة للمشروع)

المطلوب

تفضل اللجنة الموقرة بالاطلاع واتخاذ ما تراه مناسباً في هذا الشأن .

مذكرة للعرض على

الاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل

البري والبحري ومتعدد الوسائط

بشأن

دراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية

لتسهيل النقل والتجارة

عرض الموضوع:

- أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (450) في دورته (30) لعام 2017 بشأن مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لنقل التجارة، حيث تضمن القرار دعوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إلى تحديث عناصر دراسة المشروع في ضوء المستجدات الحالية، والتنسيق مع الأمانة العامة للجامعة لتدبير التمويل اللازم لإعداد الدراسة الشاملة في هذا الشأن.

- بعرض الشروط المرجعية المحدثة لدراسة المشروع المشار إليه أعلاه، على الدورة (31) للمجلس الموقر بتاريخ 2018/10/23، وخلال المناقشات ارتأى المجلس تعديل مسمى الدراسة ليكون (البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة) بدلاً من (البوابة الالكترونية العربية لنقل التجارة) ، وإصدر القرار رقم (464) والذي ينص على ما يلي:-

1. الموافقة على الشروط المرجعية لدراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة، مع الأخذ في الاعتبار مرئيات الجهات المختصة بالتجارة والجمارك بشأنها حتى تكون الدراسة شاملة.

2. توجيه الشكر للمؤسسة الدولية الإسلامية لتمويل التجارة على دعمها لهذا المشروع.

- إلا أنه بعرض الشروط المرجعية المحدثة على لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في الأمانة العامة (وهي الجهة المختصة بالتجارة والجمارك) لاحظت أن الشروط المرجعية التي أعدتها الأكاديمية تدور حول دراسة الوضع الحالي لميكنة جهات العمل المعنية بحركة النقل التجاري، والسعي إلى استخدام تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في مجال تسهيل نقل التجارة (وليس تسهيل التجارة) ، حيث أن تسهيل التجارة له متطلبات واشتراطات وإجراءات لم ترد في الشروط المرجعية التي كانت معدة سلفاً من الأكاديمية.

- وقد أوصت لجنة التنفيذ والمتابعة بتاريخ 2019/6/17، بأن تقوم الأكاديمية بإعادة تعديل الشروط المرجعية للدراسة خلال شهر من تاريخه وفقاً لملاحظات المختصين بالتجارة والجمارك في الدول العربية.
- تدارس المختصين في الأكاديمية متطلبات تعديل الشروط المرجعية للدراسة بما يتوافق مع مرنيات وملاحظات المختصين بالتجارة والجمارك في الدول العربية، وما ينتج عن ذلك من تعديل جذري في أهداف ونطاق عمل الدراسة.
- وترى الأكاديمية الطلب من لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وضع T.O.R طبقاً لمرئياتهم حتى يتسنى للأكاديمية تقديم عرض مالي وفني جديد لإعداد دراسة الجدوى الشاملة لمشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية.

المطلب

تفضل اللجنة الموقرة بالاطلاع واتخاذ ما تراه مناسباً في هذا الشأن .

- وقد أوصت لجنة التنفيذ والمتابعة بتاريخ 2019/6/17، بأن تقوم الأكاديمية بإعادة تعديل الشروط المرجعية للدراسة خلال شهر من تاريخه وفقاً لملاحظات المختصين بالتجارة والجمارك في الدول العربية.
- تدارس المختصين في الأكاديمية متطلبات تعديل الشروط المرجعية للدراسة بما يتوافق مع مرنيات وملاحظات المختصين بالتجارة والجمارك في الدول العربية، وما ينتج عن ذلك من تعديل جذري في أهداف ونطاق عمل الدراسة.
- وترى الأكاديمية الطلب من لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وضع T.O.R طبقاً لمرئياتهم حتى يتسنى للأكاديمية تقديم عرض مالي وفني جديد لإعداد دراسة الجدوى الشاملة لمشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية.

المطلب

تفضل اللجنة الموقرة بالاطلاع واتخاذ ما تراه مناسباً في هذا الشأن .

المرفقات

مرفقات البند الأول

وضعية الاتفاقيات العربية في قطاع النقل العربي

(مذكرة دولة الكويت بشأن مراجعة حالة الاتفاقيات العربية

في مجال النقل)



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

وضعية الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل العربي

إشراف ومتابعة

الدكتورة/ دينا الظاهر

مدير إدارة النقل والسياحة

(يوليو:2019)

موقع جامعة الدول العربية
www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة
tratou.dept@las.int

الاتفاقيات العربية في قطاع النقل

رقم الصفحة	اسم الاتفاقية	مسل
	أولاً: النقل البري:	
4	- الاتفاقية العربية لدفتر المرور العربي الموحد.	1
6	- الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق .	2
10	- اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية .	3
13	- اتفاقية تنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية بين الدول العربية.	4
	ثانياً: النقل البحري:	
15	- اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.	5
	ثالثاً: في مجال النقل الجوي:	
18	- اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة	6
19	- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.	7
21	- اتفاقية استرشادية موحدة في النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.	8
	رابعاً: في مجال النقل متعدد الوسائط:	
23	- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.	9

خلفية عامة

- بعض اتفاقيات النقل أبرم في وقت سابق على إنشاء مجلس وزراء النقل العرب في عام 1985، ومن ثم لم يكن عليه مسؤولية حيالها، ولم تكن تتضمن هذه الاتفاقيات آليات كافية لمتابعة تطبيقها. ويظهر ذلك واضحاً في اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة
- هناك دول تشارك بمتخصصين في كافة الاجتماعات وبفاعلية لإعداد الصيغ الملائمة والنهائية لبنود الاتفاقيات، إلا أنها تعزف عن التصديق على تلك الاتفاقيات بدون إبداء الأسباب.
- بعد اقرار الاتفاقيات من قبل المجالس الوزارية المختصة، تمر فترات زمنية طويلة لكي تدخل تلك الاتفاقيات حيز التنفيذ. وقد تمتد تلك الفترات إلى (18) عاماً مثل اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد، الأمر الذي يعد مؤشراً على عدم توفر قبول كاف لها من جانب الدول العربية، فضلاً عن تقادمها واحتمال تجاوزها نتيجة التطورات، الأمر الذي يتطلب سحب تلك الاتفاقيات وإعادة صياغتها مرة أخرى في ضوء المستجدات، أو إصدار قرار صريح بإلغاء العمل بتلك الاتفاقيات.
- الاتفاقيات التي تتضمن آلية متابعة تنفيذ أهدافها من قبل منظمات أو هيئات أو شركات هي أفضل نسبياً في تطبيقها، من تلك الاتفاقيات التي تسند مهمة متابعتها إلى لجان تتغير عضويتها من وقت لآخر، وتجتمع أحياناً وتتعطل أحياناً أخرى.

أولاً: في مجال النقل البري

اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد

- سبق أن تقدم الاتحاد العربي للنقل البري بمقترح لدفتر المرور العربي الموحد وتهدف الاتفاقية إلى تنمية العلاقات التجارية وتيسير التبادل التجاري وتحقيق سهولة انتقال الأفراد العرب بين الدول العربية . ودفتر المرور العربي الموحد هو وثيقة عربية موحدة تتضمن البيانات التفصيلية الكاملة عن المركبة ومالكها أو المفوض بقيادتها، ويعد الدفتر تصريحاً للإدخال المؤقت للمركبة وفقاً للنموذج الخاص به .

- أقر مجلس الجامعة الاتفاقية في 15/9/1994 ولم تدخل حيز النفاذ حيث لم يصادق عليها سوى جمهورية مصر العربية، ليبيا، جمهورية العراق، الجمهورية التونسية من أصل (7) دول واعتبرها مجلس وزراء النقل العرب في حكم الملغاة. وسبب عدم حصول الاتفاقية على النصاب القانوني لنفاذها هو عدم تقديم دفتر المرور العربي الموحد مزايًا أفضل من دفتر المرور الدولي. ووضعت بعض الدول العربية المتجاورة نظاماً لدفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات فيما بينها، حيث انضمت إليه كل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية والجمهورية اللبنانية والمملكة العربية السعودية. وفي ضوء مقترح من الجمهورية اللبنانية حول توسيع العمل بدفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات، أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (253-د.ع 18-23/11/2005) بدعوة الدول العربية للنظر في العمل بهذا الدفتر الجديد في إطار بروتوكول جماعي أو فيما بين بعض الدول .

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية ::

- لم يتم وضع آلية لتنفيذ الضمانات الجمركية بين الدول العربية للسيارات الداخلة أو العابرة لأي دولة طرف في الاتفاقية تحت نظام الإدخال المؤقت. فمن ذا الذي يضمن خروج تلك السيارات إذا ما تسربت داخل حدود أحد الدول الأطراف في الاتفاقية ؟

* فمثلاً في اتفاقية الـ TIR (الترانزيت الدولية) وهي معنية فقط بتسهيل الإجراءات الجمركية لبضائع الترانزيت، تم وضع آلية لتنفيذ الضمانات الجمركية في هذه الاتفاقية ويديرها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU)، فمن يوكل إليه المسؤولية في تنفيذ الضمانات الجمركية في دفتر المرور العربي الموحد ؟

- وكان هناك ثلاث توجهات مختلفة وهي:

أ- إنشاء مؤسسة ضمان موحدة .

ب- أو العمل بنظام الضمان المتبع في أندية السيارات وتحديد هذا الضمان في كل دولة عربية .

ج- أو أن يتم العمل بالضمانات المعمول بها حالياً بين الدول من خلال الاتفاقيات الثنائية.

- علماً بأنه سبق وتم صياغة ثلاث دفاتر عبور أو مكث مؤقت بين جمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية للسيارات بأنواعها سواء لنقل الأفراد أو لنقل البضائع، وقد تعثرت تلك الدفاتر أمام مشكلة الضمان الجمركي.

- كما كان هناك اعتراضاً على استخدام دفتر المرور العربي الموحد بجانب استخدام الدفتر الدولي (تريبتيك) بموجب المادة (29) من الاتفاقية. ووجهة النظر أن الدفتر العربي مقصور في الاستخدام على المرور بين الدول العربية فقط ، بينما الدفتر الدولي معمول به في كافة دول العالم بما فيها الدول العربية منذ سنوات عديدة ولا يترتب على استخدامه أي مشاكل . فما الداعي لاستخدام أكثر من دفتر؟ مما يشكل عبئاً إضافياً على المواطن العربي بدلاً من تيسير وتسهيل إجراءات النقل عبر الدول العربية.

- ترى دول الخليج العربية، والمغرب العربي بأنها تعدت مفهوم الدفتر وأصبحت تتعامل برخص القيادة العادية للتنقل فيما بينها . ويعتبر العمل بدفتر المرور العربي هو بمثابة خطوة إلى الوراء.

- كما ارتأى ممثلوا الدول أنه في حالة الموافقة على استخدام دفتر المرور العربي الموحد أو دفتر المرور والمكث المؤقت فيجب التعامل به بين الشركات أو أندية السيارات وليس الحكومات وذلك أسوة بالدفتر الدولي (التريبتيك) الذي يتم التعامل به من خلال نوادي السيارات في كل دولة.

- ولما كانت تلك المبررات راسخة لدى المسؤولين فلماذا كان التوجه نحو إعداد مثل تلك الاتفاقية.

- وإزاء تلك المعوقات لم يقدّم مجلس وزراء النقل العرب بموجب المادة (25) من الاتفاقية بتشكيل لجنة فنية لمتابعة تنفيذ الاتفاقية ومواجهة ما ينشأ من صعوبات عند تطبيقها .

الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية

- تدارست اللجنة الفنية للنقل البري بتاريخ إبريل 1995 اقتراحاً بوضع أسس أولية لتنظيم عمليات نقل الركاب فيما بين الدول العربية، وذلك ضمن جهود اللجنة لتحقيق انسياب حركة النقل، مع دعوة الإسكوا للمشاركة في صياغة مشروع اتفاقية في هذا الشأن وأوصت برفع مشروع الاتفاقية إلى مجلس وزراء النقل العرب الذي أكد على أهمية بلورة اتفاقية عربية شاملة لتنظيم عملية نقل الركاب فيما بين الدول العربية والنقل العابرة (ق 151- د.ع 11-1995/10/25).

- تم إعداد مشروع الاتفاقية، وأصدر مجلس وزراء النقل العرب بشأنها القرار رقم (235) في دورته العادية (17) بتاريخ 2004/11/24 وينص القرار على ما يلي: الموافقة على مشروع الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

- بعرض الموضوع على المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته العادية (77) بتاريخ 2006/2/16 اصدر بشأنه القرار رقم (1616) والذي ينص على ما يلي: الموافقة على إجراء تعديلات على مشروع الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق فيما بين الدول العربية وعبرها بما يتماشى مع الآراء التي تضمنها تقرير الاجتماع الخاص الذي بحث الجوانب الاقتصادية لمشروع الاتفاقية.

- بعرض الموضوع على مجلس الجامعة في دورته العادية (126) بتاريخ 2006/9/26 اصدر بشأنه القرار رقم (6701) والذي ينص على ما يلي: الموافقة على الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

- ومنذ موافقة مجلس الجامعة على الاتفاقية في سبتمبر 2016، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ إلا في 17 يناير 2017، بعد تصديق وانضمام (8) دول عربية هي: الجمهورية العربية السورية الجمهورية اليمنية، دولة ليبيا، دولة الإمارات العربية المتحدة، دولة فلسطين، دولة قطر، المملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية العراق بينما تحفظ على الاتفاقية إلى الحين كل من: جمهورية مصر العربية - المملكة العربية السعودية - المملكة الأردنية الهاشمية - الجمهورية اللبنانية.

- اشتملت الاتفاقية على (31) مادة بهدف تنشيط السياحة العربية والتجارة والنقل.
- تضمنت الاتفاقية التعريف بالمصطلحات الواردة في الاتفاقية، والالتزامات الواجبة على السائقين من وثائق إلى التزامات إجرائية واجبة، كما تناولت بيانات الركاب كتذاكر السفر ووجوب تحديد قيمة التعويض عن أي خطأ، والقانون الواجب التطبيق.
- وتحت عنوان أحكام عامة ورد بالاتفاقية مادة تنص على إعفاء كل طرف متعاقد من كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى إعفاء بعض المواد المنقولة (خاصة بعينها) وإمكانية منح التسهيلات أكثر من الاتفاقية شرط ألا يعيق تطبيقها. كما تناولت نطاق الاتفاقية ونفاذها وتعديلها والانضمام إليها والانسحاب منها، بالإضافة إلى لجنتها الفنية المشكلة كآلية لمتابعة تنفيذ الاتفاقية.

- ولتطبيق الاتفاقية قام المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب منذ (12) سنة مضت في دورته (38) بتاريخ 30-31/5/2007، بدعوة الدول العربية وعلى الأخص التي وقعت على الاتفاقية إلى موافاة الأمانة الفنية بتسمية الجهات الرسمية المشار إليها في الاتفاقية بالسلطة التنفيذية، وقائمة شركات التأمين المعتمدة لدى الدول، وبيان بخطوط السير المحددة لوسائل النقل القاصدة أو العابرة لأراضيها (إن وجدت)، وقائمة برسوم الخدمات الفعلية التي يتم جبايتها من وسائل النقل المسجلة في الدول الأطراف المتعاقدة عند دخولها أو عبورها لأراضيها، وقائمة البنوك والمصارف المرخص لها بتحويل العملة إلى الخارج، ومن ثم تعميمها على الدول العربية في حينها، والأمر يتطلب إعادة تحديث واستكمال تلك البيانات بما يتماشى مع الجوانب الاقتصادية لتلك الاتفاقية.

أهم العقوبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- تحتفظ جمهورية مصر العربية على المادة (3) بالاتفاقية والتي تشير إلى دخول وسائل النقل بلوحاتها، حيث تشترط وزارة الداخلية في مصر على السيارة الداخلة إليها بتثبيت لوحة معدنية مصرية إضافة إلى اللوحة الأصلية للسيارة أي تحمل لوحتين وفق ما تقتضيه أحكام قانون المرور المصري وما تقتضيه الاعتبارات الأمنية الأخرى، بل يتم دفع مبلغ 300 جنيه تأمين على اللوحة المعدنية ويتم استرداده عند مغادرة السيارة لمصر وعملياً لا يسترد هذا المبلغ.

- وجمهورية مصر العربية هي الدولة العربية الوحيدة التي تشترط على السيارات الداخلة إليها وضع لوحة معدنية إضافية علماً بأن مجلس وزراء الداخلية العرب في عام 2005 اصدر القرار رقم 438 الذي ينص على (دعوة الدول الأعضاء للسماح بعبور المركبات بنفس لوحاتها من بلد عربي إلى آخر وفقاً لأنظمتها وقوانينها الوطنية).

- اعتراض المملكة العربية السعودية على التحفظ المصري، وتؤكد على وجوب حذفه لمخالفته لاتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 والذي يتضمن دخول السيارة إلى الدول الأخرى بلوحاتها فقط وأفادت المملكة العربية السعودية بأنها سوف تبقى على موقفها في ظل استمرار تحفظ بعض الدول على المادة (3) من الاتفاقية، ولذلك أصرت المملكة العربية السعودية على وجوب إضافة عبارة في ديباجة الاتفاقية تنص على ما يلي: ومع الأخذ في الاعتبار مبدأ المعاملة بالمثل" الأمر الذي يعني أن تفرض كل دولة عربية على السيارات المصرية الداخلة إليها بحمل لوحة أرقام محلية إضافية وفرض رسوم تأمينه عليها، الأمر الذي يخرج الاتفاقية عن إطار التيسير والتسهيل على الراكب العربي والتي أعدت من أجله الاتفاقية.

- المادة (13) الفقرة (ب) تشير إلى بيان تسجيل أمتعة الراكب. وهذا البيان ينقصه بعض البيانات كالرقم المسلسل لبيان التسجيل ، ورقم الرحلة، وقيمة الأمتعة وصلاحتها.

- المادة (16) الخاصة بالقانون الواجب تطبيقه للمطالبة بالتعويض عن ضياع أو تلف أو نقص الأمتعة هو قانون بلد الانطلاق أو بلد الوصول أيهما الذي يكتشف فيه العيب. * والتساؤل هنا: في حالة إذا ما أكتشف العيب أو الضياع أو التلف لا في بلد الانطلاق ولا في بلد الوصول، فما هو القانون الذي يطبق في هذه الحالة.

- المادة (27) لم تشترط الانعقاد الدوري للجنة الفنية المعنية بمتابعة الاتفاقية وتركبتها مفتوحة كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

- تتحفظ المملكة الأردنية الهاشمية على ما يلي:-

المادة (4/1/ب) الخاصة بتعريف الحافلة والذي حدد مصطلح الحافلة لما يزيد عن ثمانية ركاب عدا السائق والا يتجاوز عمرها الافتراضي (10) سنوات.

- ويرى الجانب الأردني أن تعريف الحافلة في الاتفاقية يتعارض مع التشريعات الوطنية المنظمة لعمل نمط النقل الدولي ووفق قانون السير النافذ، وكذلك مع تحديد العمر التشغيلي بالتشريعات الوطنية بـ (20) سنة.

- المادة (18): تنص على إعفاء وسائل النقل المسجلة في بلدان الدول الأطراف في الاتفاقية من كافة الرسوم والضرائب أيا كان نوعها أو الجهة المستوفية، واستثنت المادة رسوم الخدمات الفعلية.

- ويرى الجانب الأردني أن تطبيق تلك المادة، سيجلب عليها حرمان خزينة الدولة من بعض الرسوم التي يتم استيفاؤها بموجب التشريعات الصادرة عن دائرة الجمارك الأردنية.

- كما تتحفظ الجمهورية اللبنانية على تحديد عمر الحافلات بعشر سنوات مما يتعذر توفيره من قبل شركات النقل اللبنانية، إضافة إلى ملاحظات أخرى لم يتم الأخذ بأي منها .

اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية

- سبق أن تقدمت الجمهورية التونسية بمذكرة إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في 2006/6/15 للنظر في إبرام اتفاقية لنقل البضائع على الطرقات.
- بعرض الموضوع على مجلس وزراء النقل العرب في دورته (21) بتاريخ 2008/10/29 أصدر بشأنه القرار رقم (302) والذي يتضمن على ما يلي:
"تكليف الاتحاد العربي للنقل البري بإعداد مسودة الاتفاقية العربية لتنظيم النقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول العربية وعبرها، في ضوء ملاحظات الدول العربية بشأنها".
- قامت اللجنة الفنية للنقل البري بدراسة مشروع الاتفاقية الذي أعده الاتحاد العربي للنقل البري وتم عرض مشروع الاتفاقية بصيغته النهائية (المسودة الخامسة) على مجلس وزراء النقل العرب في دورته (24) بتاريخ 2011/10/26، فأصدر بشأنه القرار رقم (351) والذي ينص على ما يلي:
"1- الموافقة على مشروع اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية (بالصيغة المرفقة).
2- تكليف الأمانة الفنية بعرض مشروع الاتفاقية على الأجهزة المختصة بالجامعة لإقراره، تمهيداً للتوقيع عليه من قبل الدول الأعضاء".
- بعرض مشروع الاتفاقية على الدورة (89) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، أصدر بشأنه القرار رقم (1916- د.ع 89-2012/2/9) والذي ينص على ما يلي:-
" الموافقة على مشروع اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية (بالصيغة المرفقة) وإحالته إلى مجلس الجامعة على المستوى الوزاري لاعتماده".
- بعرض مشروع الاتفاقية على الدورة (138) لمجلس الجامعة، أصدر بشأنه القرار رقم (7551- د.ع 138) - ج 2 - (2012/9/5) والذي ينص على ما يلي:-
" الموافقة على " اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية" بالصيغة المرفقة "
- تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية الموقعة عليها.

- صادقت على الاتفاقية حتى الآن المملكة الأردنية الهاشمية فقط بتاريخ 2016/12/18.
- وتهدف هذه الاتفاقية إلى تشجيع نقل البضائع بين الدول العربية وإعطاء مزيد من التسهيلات لنقل البضائع على الطرق البرية وإزالة القيود ومعوقات النقل البري على الطرق فيما بينها.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- تحفظ المملكة الأردنية الهاشمية على البند (11) من المادة (13) المتعلقة بمسؤولية متعهد النقل، حيث ينص البند على بطلان شرط إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع أية مبالغ بهدف تغطية كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية متعهد النقل.
 - ويرى الجانب الأردني أن حكم هذا البند يتعارض مع القوانين الأردنية التي تجيز مثل هذا الاتفاق، وأن العقد شرعية المتعاقدين، والإبقاء على هذا البند من شأنه أن يمنع أي اتفاق بين متعهد النقل (الناقل) والمرسل لتحمل نفقات التأمين من قبل المرسل أو المرسل إليه.
- تحفظ المملكة الأردنية الهاشمية على البندين (5، 6) من المادة (31) المتعلقة باستحقاق أجره النقل.
 - " تنص الفقرة (5) على عدم استحقاق متعهد النقل أجره عن المسافة الزائدة والمصروفات الإضافية إذا اضطر لظروف طارئة أن يسلك طريقاً آخر لتتلافى خطر أكيد على المركبة أو البضاعة المنقولة، ما لم ينص عقد النقل على غير ذلك."
 - " تنص الفقرة (6) على عدم استحقاق متعهد النقل أجره نقل عما يهلك من البضاعة المنقولة بقوة قاهرة أثناء عملية النقل."
 - ويرى الجانب الأردني أن مضمون البندين يتعارض مع القوانين الأردنية، وهذان البندان بوضعهما الحالي يؤثران سلباً على حقوق الناقل وعقود النقل التي سيتم إبرامها .
- تحفظ كل من: المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية اليمنية، الجمهورية العربية السورية على المادة (53) المتعلقة بالإعفاءات من الرسوم والضرائب والبدلات على المركبات، وتحفظ على أية مادة أخرى تتعلق بالإعفاءات.
 - ويرى الجانب الأردني أن هذه الرسوم والبدلات تستوفى مقابل تقديم خدمات فعلية لإدامة وتسهيل حركة التجارة.

▪ وأنه يجب ضرورة إعادة النظر بالبند الواردة أعلاه بما يحافظ على توازن حقوق والتزامات أطراف عقد النقل، وبما يتلاءم مع الاتفاقيات الدولية كاتفاقية CMR واتفاقية روتردام.

- وتقتراح الجمهورية العربية السورية صياغة المادة (53) على النحو التالي:

" تخضع كل عمليات النقل البري في البلدان الأطراف المتعاقدة الأخرى للرسوم والضرائب وبدلات الخدمات والعوائد المعمول بها لدى كل طرف متعاقد، ويمكن دراسة موضوع تخفيض الرسوم والضرائب وبدلات الخدمة والعوائد بهدف تخفيضها وصولاً إلى الإعفاء الكامل، وذلك من خلال اللجنة الفنية التي سيشكلها مجلس وزراء النقل العرب من ممثلين عن الأطراف المتعاقدة لمتابعة تطبيق هذه الاتفاقية والمنصوص عليها في البند (2) من المادة (62) . "

- تتحفظ المملكة العربية السعودية على تطبيق أحكام الاتفاقية بشكل عام، وذلك على النحو التالي:

(إن المملكة ستطبق الأحكام الواردة في هذا الاتفاقية بما لا يخل بإجراءات وأحكام نظام " قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية" على جميع البضائع الواردة والصادرة والعبارة ترانزيت).

- تتحفظ دولة قطر وتؤيد نفس تحفظ المملكة العربية السعودية، وتقتراح دولة قطر تعديل نص المادة (53) في الاتفاقية لكي تتناسب مع القوانين الجمركية للبلاد العربية، وذلك على النحو التالي:-

" يعفى كل طرف متعاقد المركبات المسجلة في بلدان الأطراف المتعاقدة الأخرى عند دخولها أراضيها من الرسوم (الضرائب) الجمركية بصفة مؤقتة وفقاً لقانونها الجمركي عدا رسوم الخدمات الفعلية، ويتم تبادل قوائم برسوم الخدمات بين الأطراف المتعاقدة"

- كما تحفظت كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية العراق وتطلبان مزيداً من الوقت لاستكمال الإجراءات اللازمة، وذلك بموجب تحفظهما الوارد في قرار الموافقة على مشروع الاتفاقية الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم (1916) في دورته (89) بتاريخ 2012/2/9، ولم يرد إلى الأمانة العامة إلى الحين ما يفيد باستكمال تلك الإجراءات.

اتفاقية تنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية بين الدول العربية

- أقرت القمة العربية التنموية: الاقتصادية والاجتماعية الأولى (الكويت: 2009) مخطط الربط البري بالسكك الحديدية بين الدول العربية، وذلك بموجب القرار رقم (5).
- وتنفيذاً للفقرة رابعاً من القرار أعلاه، اصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (423) في دورته (29) بتاريخ 2016/10/26، والذي يتضمن تشكيل فريق عمل كمرحلة أولى لوضع المتطلبات الفنية اللازمة لأخذها في الاعتبار عند إعداد مشروع الاتفاقية، ومن ثم يبدأ فريق العمل كمرحلة ثانية في الإعداد لمشروع الاتفاقية.
- طلبت الأمانة العامة من الدول التي لديها خبرة وتجارب في مجال السكك الحديدية أن توافي الأمانة العامة بمسودة مشروع اتفاقية في مجال السكك الحديدية للبدء في تدارسها.
- كما طلبت الأمانة العامة من الدول العربية موافاتها بالمعايير والمواصفات الفنية التي يمكن توحيدها للبدء في إعداد الاتفاقية، ولم تجد الأمانة العامة استجابة من الدول.

ثانياً: في مجال النقل البحري

اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية

- قرر المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في دورته (42) لعام 2010، إحالة مقترح الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، بإعداد مشروع اتفاقية للنقل البحري العربي، إلى اللجنة الفنية للنقل البحري، لدراسة إعداد اتفاقية.
- تم إعداد مشروع الاتفاقية، وأصدر مجلس وزراء النقل العرب بشأنها القرار رقم (399) في دورته (27) بتاريخ 2014/10/22، وينص على ما يلي:-
 1. الموافقة على مشروع اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية (بالصيغة المرفقة).
 2. تكليف الأمانة العامة باستكمال الإجراءات النظامية لاعتماد الاتفاقية.
- أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي، في هذا الشأن، القرار رقم (2040) في دورته العادية (95) بتاريخ 2015/2/19، والذي ينص على الموافقة على مشروع اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية بالصيغة المرفقة، وإحالته إلى مجلس الجامعة على المستوى الوزاري لاعتماده.
- وخلال عرض الاتفاقية على اللجنة الدائمة للشؤون القانونية (20-2017/2/22) ارتأت اللجنة أن الاتفاقية من اسمها تقتصر على تنظيم نقل البضائع والركاب فقط عن طريق البحر من خلال (104 مادة)، ولكن بالنظر إلى مواد الاتفاقية نجدها تتضمن مجالات أخرى للتعاون العربي في مجال النقل البحري، وهذه المواد من المفترض أن تفرد لها اتفاقية منفصلة حول "التعاون بين الدول العربية في مجال النقل البحري".
- وقد ارتأى المستشارون القانونيين في اللجنة القانونية الدائمة ضرورة الفصل بين اتفاقية تتضمن التعاون بشكل عام بين الدول العربية في مجال النقل البحري، واتفاقية أخرى تتضمن بشكل خاص تنظيم نقل البضائع والركاب عن طريق البحر، بل كانت هناك آراء في اللجنة القانونية وفي أوساط الخبراء في مجال النقل البحري تنادي بأهمية الفصل بين اتفاقية لتنظيم نقل البضائع عن طريق البحر، واتفاقية أخرى لتنظيم نقل الركاب عن طريق البحر. وذلك أسوة بما هو معمول به في الاتفاقيات الدولية لنقل البضائع على الطرق، ونقل الركاب على الطرق، وكذلك نقل البضائع بالسكك الحديدية، ونقل الركاب بالسكك الحديدية.

- وقد أوصت اللجنة الدائمة للشؤون القانونية بإعادة مشروع اتفاقية لتنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي لإحالته إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر في إمكانية إبرام اتفاقية للتعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية، وأخرى لتنظيم الإجراءات الفنية لنقل الركاب والبضائع بحراً بين الدول العربية وذلك بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.
- ويعرض الموضوع على الدورة (147) لمجلس الجامعة على المستوى الوزاري بتاريخ 2017/3/17، أصدر بشأنه القرار رقم (8146) والذي ينص على ما يلي:-
- " الموافقة على تقرير وتوصية اللجنة الدائمة للشؤون القانونية في اجتماعها الذي عقد خلال الفترة من 20 إلى 2017/2/22 " .
- بعرض الموضوع على الدورة (30) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ 2017/10/22، أصدر بشأنه القرار رقم (443) الذي تنص الفقرة (1) منه على إحالة مشروع الاتفاقية إلى اللجنة الفنية للنقل البحري، لإبرام اتفاقية خاصة لتنظيم الإجراءات الفنية والمالية للنقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

ثالثاً: في مجال النقل الجوي

**اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات
مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس : 1979)**

أقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي في عام 1979 ودخلت حيز النفاذ 1984/3/10، والدول المصادقة والمنظمة (15) دولة. تهدف الاتفاقية إلى منع ازدواج الضرائب، وإزالة التعقيدات والصعوبات التي تواجه شركات الطيران، وتخفيف أعبائها المالية، وتنظيم أسلوب التعامل الضريبي فيما بينها.

ليس بالاتفاقية آلية لمتابعة التنفيذ سوى المتابعة الثنائية وهي لم تفعل لاعتماد الدول على الاتفاقيات الثنائية في هذا الخصوص فيما بينها .

تتمثل أحكام الاتفاقية في شقين: الأول يتعلق بالنواحي الفنية التي تنظمها معاهدة شيكاغو والاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين الدول العربية وبالتالي فهي مطبقة ولاخلاف عليها . أما الشق الثاني فيتعلق بالنواحي المالية والضرائبية والجمركية وهو من اختصاص الجهات المالية المعنية في الدول العربية.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية::

- يعتبر الشق الثاني من الاتفاقية المتعلق بالنواحي المالية والضرائبية والجمركية هو محل الخلاف، فبعض الدول العربية ينفذ الاتفاقية بحذافيرها بينما العديد من الدول الأخرى لازالت تقوم بفرض رسوم وضرائب في هذا الخصوص، الأمر الذي لا يحقق التوازن المطلوب.
- أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (373) في دورته (25) لعام (2012) ، لتعديل الاتفاقية في ضوء الصيغة المعدلة التي أعدها الاتحاد العربي للنقل الجوي تمهيداً لعرض مشروع الاتفاقية بصيغتها المعدلة على المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الجامعة للموافقة عليها .
- اعتمد مجلس وزراء النقل العرب الاتفاقية المعدلة بموجب قراره رقم (454) لعام (2017) وبدون أي تحفظات أو ملاحظات من الدول، ثم وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قراره رقم (2174) لعام (2018) مع اثبات ملاحظات من المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المملكة المغربية، الجمهورية اليمنية، جمهورية مصر العربية، ومن ثم وافق عليها مجلس الجامعة بموجب قراره رقم (8322) لعام (2018) مع تحفظات نفس الدول المشار إليها.

- خلال اجتماع الدورة (31) لمجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر: 2018) ، أبدت بعض الدول ملاحظات إضافية على الاتفاقية، وبالتالي أصدر المجلس القرار رقم (468) بدعوة الدول إلى الإسراع في ابداء ملاحظاتها حول الاتفاقية للوصول إلى الصيغة النهائية.
- وجاري إعادة مناقشة وتعديل الاتفاقية مرة أخرى.

اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية

أقرها وزراء الطيران العرب في دمشق 2004/12/19، ودخلت حيز النفاذ 2005/2/18. والاتفاقية معقودة في إطار المنظمة العربية للطيران المدني، بلغ عدد الدول المصادقة والمنظمة إلى الحين (8) دولة فقط وهو عدد غير كاف لتحقيق الهدف من الاتفاقية.

ولم تفعل الاتفاقية إلى الآن نتيجة للسياسات المتبعة في كل دولة حسب توجهاتها في النقل الجوي وليس حسب ما نصت عليه الاتفاقية.

- وقد استنفذت المنظمة العربية للطيران المدني كافة السبل نحو حث الدول وتشجيعها للانضمام للاتفاقية وقرر المجلس التنفيذي للهيئة تعليق عمل فريق مراجعة الاتفاقية نظراً لما يمثله ذلك من أعباء مالية للدول المشاركة في اعمال الفريق، ومضيعة للوقت والجهد، وأن الأمر يتطلب وجود إرادة سياسية من قبل وزراء النقل العرب لحث الدول على الانضمام للاتفاقية وتفعيل احكامها.

- وانتهى الأمر بصدور القرار رقم (405) لمجلس وزراء النقل العرب في دورته (27) لعام 2014 ، والذي ينص على ما يلي:

1. حث الدول العربية الموقعة على اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية للتصديق على الاتفاقية.

2. حث الدول العربية التي لم توقع، للانضمام لتلك الاتفاقية.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- عدم انضمام دولتين تمثلان أكبر الأسواق في النقل الجوي العربي: جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية، وإتباعهما لمبدأ المعاملة بالمثل وهو ما يتنافى تماماً مع سياسة التحرير الجوي.

- تمسك الدول العربية إجمالاً بمبدأ الملكية أو الجنسية الوطنية لشركات الطيران لديها مما يحول دون التوجه إلى الاستثمار العربي في شركات الطيران أي يتعذر معه خلق تجمع بين شركات الطيران العربية (consolidation).

- عدم مواءمة التشريعات والأنظمة الوطنية مع أحكام الاتفاقية .

- تمسك بعض الدول بسياسات ضريبية وفرض رسوم غير متوافقة مع المعايير الدولية، مما تشكل عائق أمام تنمية سوق النقل الجوي العربي.

- القيود التي تفرضها بعض الدول العربية على شركات الطيران منخفض التكاليف (الشركات الاقتصادية) فهي تشكل منافساً يهدد مصالح الشركات الوطنية. ولم يسبق وضع تعريف لتلك الشركات على مستوى العالم . كما لم تتعرض الاتفاقية لهذا النوع من الشركات.
- وضع قيود على التسعير وهي تمثل قيود تشغيلية بمعنى أنه على الشركات التي ترغب في دخول السوق في دولة ما فعليها تقديم قائمة بأسعار النقل بحيث لا تمثل تلك الأسعار منافسة مع الشركات الوطنية .
- السياسة الحمائية التي تنتهجها الدول بعدم تطبيق الاتفاقية بهدف حماية شركاتها الوطنية من منافسات الشركات العربية .
- المشكلة الكبرى في صلب الاتفاقية هي عدم وجود مرجعية قضائية (تحديد جهة التحكيم) تستطيع البت في الخلافات في حال عدم التزام طرف ما بأحكام الاتفاقية .

**اتفاقية استرشادية موحدة في النقل الجوي لتفاوض
الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.**

- أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (356) في دورته (24) عام 2011 الذي يتضمن تكليف المنظمة العربية للطيران المدني بصياغة مشروع اتفاقية استرشادية موحدة لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.
- أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (389) في دورته (26) عام 2013، ويتضمن تعميم القواعد الاسترشادية الموحدة ، التي أعدتها المنظمة العربية للطيران المدني، لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية، مع عدم الاخلال بأحكام الاتفاق بشأن آلية التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية أو دون الإقليمية، الذي سبق أن أقره وزراء النقل والطيران المدني العرب في دمشق 2004/12/18.
- تحل هذه الاتفاقية محل اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي.

اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

أقرها مجلس الجامعة 2009/9/9 ودخلت حيز النفاذ 2011/8/11 الدول المصادقة والمنظمة: المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية العربية السورية، المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، وجمهورية العراق.

تشرف على تنفيذ الاتفاقية لجنة من ممثلي الأطراف المتعاقدة وتسمى اللجنة الفنية للنقل متعدد الوسائط والتي عقدت أول اجتماع لها في 2012/1/30 ووضعت النظام الأساسي لعملها .

لتفعيل تلك الاتفاقية، يجب على الدول العربية إنشاء وتكوين منظومة النقل متعدد الوسائط لديها من خلال تنفيذ متطلبات هذه المنظومة.

أعدت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، في هذا الشأن، دراسة تطوير النقل متعدد الوسائط والأنظمة اللوجيستية في الدول العربية وتحقيق التكامل بينها، ووافق عليها مجلس وزراء النقل العرب بموجب قراره رقم (390) لعام 2013.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- ما زالت الاتفاقية في طور التطبيق العملي لمنظومة النقل متعدد الوسائط في الدول العربية. والأمر يتطلب انضمام كافة الدول العربية لاكتمال عمل المنظومة وقيام الدول العربية بتعديل ووضع التشريعات الوطنية التي تسمح بعمل تلك المنظومة.

رابعاً: النقل متعدد الوسائط

اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

أقرها مجلس الجامعة 2009/9/9 ودخلت حيز النفاذ 2011/8/11 الدول المصادقة والمنظمة: المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية العربية السورية، المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة .

تشرف على تنفيذ الاتفاقية لجنة من ممثلي الأطراف المتعاقدة وتسمى اللجنة الفنية للنقل متعدد الوسائط والتي عقدت أول اجتماع لها في 2012/1/30 ووضعت النظام الأساسي لعملها .

لتفعيل تلك الاتفاقية، يجب على الدول العربية إنشاء وتكوين منظومة النقل متعدد الوسائط لديها من خلال تنفيذ متطلبات هذه المنظومة.

أعدت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، في هذا الشأن، دراسة تطوير النقل متعدد الوسائط والأنظمة اللوجيستية في الدول العربية وتحقيق التكامل بينها، ووافق عليها مجلس وزراء النقل العرب بموجب قراره رقم (390) لعام 2013.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- ما زالت الاتفاقية في طور التطبيق العملي لمنظومة النقل متعدد الوسائط في الدول العربية. والأمر يتطلب انضمام كافة الدول العربية لاكتمال عمل المنظومة.

Permanent Mission of Kuwait
to The League of Arab States



المندوبية الدائمة لدولة الكويت
لدى جامعة الدول العربية

التاريخ : 23 يونيو 2019

الرقم : ٢٥٨ / ١٩

تهدي المندوبية الدائمة لدولة الكويت لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها
للأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة)

بالإشارة لمذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية رقم 5/2288 بتاريخ
2019/04/18، بشأن طلب موافاتكم بمذكرات تفسيرية شارحة للموضوعات الجوهرية
التي ترى دولة الكويت انها تتطلب العمل المشترك، وذلك لعرضها على اللجان الفنية
للنقل، ومن ثم رفع التوصيات إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر بشأنها.

ترفق لكم المندوبية ورقة عمل بعنوان "مراجعة حالة الاتفاقيات العربية في مجال
النقل".

وتنتهز المندوبية الدائمة لدولة الكويت هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة عن
فائق تقديرها وعظيم إحترامها.



المستشار
فلاح فهد المطيري

07036
23 JUN 2019

المرلفات : 5

م.ح

٦/١

ورقة عمل

مراجعة حالة الاتفاقيات العربية في مجال النقل

yc

حالة اتفاقيات النقل

نظراً لأهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية قامت العديد من المنظمات الدولية والإقليمية بالتركيز على أشطه ومنظمة النقل وعمل العديد من الدراسات والأبحاث وصولاً على وضع الاتفاقيات الدولية في مجال النقل لتحقيق التطور المناسب في هذا المجال.

وقد قامت كذلك جامعة الدول العربية من خلال اللجان الفنية بالعمل على إعداد الاتفاقيات المماثلة للاتفاقيات الدولية بما يتناسب مع مصالح وتطلعات الدول العربية ولتحقيق التعاون والتكامل فيما بينها في مجال النقل.

وقبل سنوات قامت إدارة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية بعمل تقرير عن حالة الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل العربي، حيث اتضح من التقرير أن العديد من الاتفاقيات لم تدخل حيز التنفيذ الفعلي والبعض الآخر لم يكتمل النصاب للحد الأدنى من الدول للانضمام إليه.

وهذا الوضع يضيع جهود سنوات من العمل العربي المشترك ويقود إلى حالة من الجمود في التعاون في مجال النقل بين الدول العربية.

لذا يجب إيجاد آلية لمراجعة وتفعيل هذه الاتفاقيات حتى يتحقق الهدف المنشود منها والوصول إلى التعاون العربي الكامل في مجال النقل.

♦ الأهداف:

1. الخروج من حالة الجمود التي تحيط بالعمل العربي في مجال النقل.
2. الاطلاع على حالة الاتفاقيات ومدى تنفيذها على أرض الواقع.
3. وضع آلية لدراسة مقترح الاتفاقيات الجديدة وكيفية دراستها واعتمادها من اللجان الفنية.
4. تفعيل الاتفاقيات ووضع آلية مناسبة لذلك.
5. تطوير الاتفاقيات لتشجيع الدول الأعضاء للانضمام إليها.
6. العمل على موانمة الاتفاقيات العربية مع الاتفاقيات الدولية في مجال النقل.

وضعية الاتفاقيات

من خلال استعراض الدراسة التي قامت بها إدارة النقل والسياحة بخصوص وضعية الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل والتي ركزت على الاتفاقيات التي تم توقيعها بعد العام 1985.

وجد أن الدراسة شملت عدد (4) اتفاقيات للنقل البري ومثلها للنقل البحري واتفاقيات في مجال متعدد الوسائط وكذلك اتفاقيات عديدة في النقل الجوي.

ومن خلال استعراض الدراسة للاتفاقيات يتضح أن بعض الاتفاقيات لم يصادق عليها سوى 7 دول أو أقل من مجموع الدول العربية مما عرقل دخولها حيز التنفيذ وهذا خلل كبير حيث أن نسبة الدول المصادقة أقل من 30% من عدد الدول الأعضاء مع ملاحظة أن معظم الدول كانت مشاركة في مناقشة دراسة الاتفاقيات في اجتماعات اللجان الفنية. وفي بعض الاتفاقيات تم رفع مشروع الاتفاقية لمجلس وزراء النقل في فترة لا تتعدى 5 شهور وهي بالتأكيد فترة غير كافية للخروج بمشروع اتفاقية يغطي جميع الجوانب وبشكل جيد.

تمر فترات زمنية طويلة على بعض الاتفاقيات بعد اعتمادها من المجالس المختصة دون دخولها حيز التنفيذ حيث تفتقر اللجان إلى آلية متابعة وتنفيذ للاتفاقيات.

وبالنظر إلى الوضع دولياً فهناك العديد من المنظمات الدولية المهمة بالنقل والعديد منها يعمل تحت مظلة الأمم المتحدة وتصدر العديد من الاتفاقيات الدولية في مجال النقل.

وتجد العديد من الدول العربية قد انضمت لهذه الاتفاقيات الدولية المشابهة لاتفاقيات جامعة الدول العربية.

لذا يجب إعادة دراسة الاتفاقيات العربية بما يتواءم مع الاتفاقيات الدولية ويحافظ على مصالح الدول العربية.

ويتم عمل دراسة ومقارنة بوضع هذه الاتفاقيات وكيفية الاستفادة من الخبرات الدولية في هذا المجال.

وان لا تكون الاتفاقيات العربية مجرد نسخة معربة للاتفاقيات الدولية حتى لا تؤدي لعزوف الدول العربية عن الانضمام لاتفاقيات جامعة الدول العربية في مجال النقل.

وفي سبيل دراسة الموضوع واستخلاص الحلول المناسبة فإننا نقترح ان تكون الدراسة على أربعة مراحل كالتالي:

المرحلة الأولى: دراسة شاملة لألية اعتماد الاتفاقيات :-

البدء بمراجعة شاملة للآلية السابقة في تقديم ودراسة واعتماد الاتفاقيات وتلخيص الخطوات التي تم اتباعها في السابق بهذا الخصوص وهذا يتم بالرجوع إلى المحاضر السابقة في اجتماعات اللجان والاطلاع على إجراءات اعتماد الاتفاقيات. وثم يتم حصر هذه الخطوات والإجراءات لاستخلاص المعلومات الهامة منها والبدء في وضع الإجراءات المناسبة مثل:

1. إجراءات تقديم مقترح الاتفاقية.
 2. إجراءات دراسة ومناقشة الاتفاقية.
 3. كيفية اعتماد الاتفاقية من قبل اللجان الفنية.
- ويجب أن يتم دراسة هذه الإجراءات والآلية بمشاركة أكبر عدد من الدول الأعضاء.

المرحلة الثانية: مراجعة شاملة للاتفاقيات :-

يتم تقديم تقرير شامل عن وضع جميع الاتفاقيات وحالتها في الوقت الراهن وتصنيفها حسب وضعها الحالي ما بين:

1. ملغاة (يتم استيضاح سبب الإلغاء)
 2. غير فعالة (يتم استيضاح أسباب عدم التفعيل)
 3. لم تدخل حيز التنفيذ (يتم معرفة الأسباب)
 4. فعالة (الاستفادة من عوامل نجاحها)
- يمكن الرجوع في ذلك إلى التقرير الذي تم اعداده قبل سنوات من قبل إدارة النقل والسياحة في الأمانة العامة.

♦ المرحلة الثالثة: موازنة الاتفاقيات العربية مع الدولية :-

العمل على موازنة الاتفاقيات العربية مع ما يطرح دولياً من اتفاقيات والعمل على:

- 1- حصر للاتفاقيات الدولية الخاصة بمجال النقل.
- 2- حصر الدول العربية المنضمة لهذه الاتفاقيات.
- 3- مقارنة هذه الاتفاقيات مع الاتفاقيات العربية.
- 4- الاطلاع على آلية تنفيذ هذه الاتفاقيات في المنظمات الدولية.

المرحلة الرابعة: تطبيق الآلية الجديدة :-

استخلاص مخرجات المرحلة الأولى والثانية للوصول إلى آلية وإجراءات مناسبة لتفعيل الاتفاقيات وضوياً إلى التعاون العربي المنشود في مجال النقل على أن تشمل:

1. اتخاذ القرارات المناسبة بخصوص الاتفاقيات السابقة والعمل على تعديل وتطوير الاتفاقيات ووضع برنامج تنفيذي لكل اتفاقية أو إلغائها في حالة عدم جدوى ذلك.
2. البدء في تطبيق الإجراءات الجديدة بخصوص ما يتم تقديمه من دراسات واقتراحات لاتفاقيات جديدة.

مرفقات البند الثاني

المسودة الثالثة
لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري
للركاب والبضائع بين الدول العربية

ملاحظات:

- المملكة الأردنية الهاشمية.
- دولة الكويت.
- سلطنة عمان.
- جمهورية السودان.
- جمهورية العراق.
- دولة قطر.

المسودة الثالثة
لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري
للركاب والبضائع بين الدول العربية

الفرصة

الباب الأول أحكام تمهيدية

التعاريف	المادة (1)
نطاق التطبيق	المادة (2)

الباب الثاني نقل البضائع بحراً

الفصل الأول سند الشحن

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

الفصل الثاني مسؤولية المرسل

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

الفصل الثالث مسؤولية متعهد نقل البضائع

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

الفصل الرابع التعويض عن تلف أو نقص أو فقد البضاعة أو تأخير التسليم

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

- 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 اذا لم يتم دفع أجرة نقل البضاعة

الفصل السادس

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

الفصل السابع

- المادة (27) تسليم البضاعة إلى المرسل إليه
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

- المادة (32) إجراءات التقاضي والتحكيم في عقود نقل البضائع
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 الركاب وأمتعته
المادة (42) تذكرة السفر
المادة (43) التأمين على نقل الركاب

الفصل الثاني الأمته

- المادة (44) تسجيل الأمته
المادة (45) المحافظة على أمته الركاب المتوفي أو المفقود أو المريض

الفصل الثالث مسؤولية الركاب

- المادة (46) مسؤولية الركاب في اتباع التعليمات
المادة (47) مسؤولية الركاب عن الأمته

الفصل الرابع مسؤولية الناقل

- المادة (48) مسؤولية الناقل عن سلامة الركاب
المادة (49) الناقل المنفذ
المادة (50) مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب من التأخير
المادة (51) عدم جواز إعفاء الناقل عن الأضرار البدنية التي تصيب الركاب
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 الركاب

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 الأمته 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 والتنمية والاجتماعية الأولى المنعقدة في دولة الكويت في الفترة (19-20 يناير 2009) في اتفاقهم على تحقيق ربط شبكات النقل البري والبحري والجوي فيما بين الدول العربية.

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

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 تذليل 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:

الباب الأول

أحكام تمهيدية

المادة (1) التعاريف

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

- 1- **الاتفاقية:**
اتفاقية تنظم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.
- 2- **الاطراف المتعاقدة :**
الدول العربية المصادقة على هذه الاتفاقية 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 ملاحية 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 (PSC) Port state control:**
يقصد به آلية التفتيش والرقابة لطرف متعاقد في موانئه على السفن التي لا ترفع علم ذلك الطرف وترسو في أحد موانئه.

- 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 و حاويات 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 (Bill of Lading)
- 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 مسئولية 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 يمثله 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 تسلم الناقل للبضائع المذكورة في المستند بالحالة المبينة فيه ويمكن أن يكون مستنداً ورقياً أو إلكترونياً (express release).
- 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 تسليمها 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 التي يملكها الراكب وتكون بصحبته وتحت سيطرته في الكابينة الخاصة بإقامته 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 أو نقل 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 الأنظمة السارية (التشريعات الوطنية السارية) ¹ 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 تسري احكام 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 إلي 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.

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

الباب 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 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- قيمة البضاعة.
- ح- تحديد ما إذا كانت أجور نقل البضاعة مدفوعة من قبل المرسل إليه أو المرسل.
- ط- إجمالي أجره نقل البضاعة إذا ما اتفق عليها بين الطرفين.
- ي- مكان وتاريخ انتقال البضاعة إلى مسؤولية الناقل أو من يمثله.
- ك- مكان تسليم البضاعة.
- ل- تاريخ أو فترة تسليم البضاعة في مكان التسليم وذلك إذا ما تم الاتفاق بين الأطراف على هذا التاريخ.
- م- تحديد ما إذا كان سند الشحن قابل أو غير قابل للتداول.
- ن- مكان وتاريخ إصدار سند الشحن(*).
- س- توقيع الناقل أو الشخص المفوض منه(*).
- ع- ميناء التحميل و ميناء التفريغ
- ف- مسار الرحلة المقصودة إذا كانت معلومة وقت إصدار سند الشحن.
- ص- إقرار بأن سند الشحن صادر وفق أحكام هذه الاتفاقية.
- ق- أسم شركة التأمين ورقم عقد التأمين وتاريخه(*).
- ر- رقم سند الشحن وعدد النسخ الأصلية.
- ش- ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد ما لم يكن متعارضاً مع القوانين ذات العلاقة.
- ت- 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 ، فعلى فيجوز² 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

² ملاحظات المملكة الأردنية الهاشمية 18 / 4 / 2019

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 و أي 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 وكلائهما 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 يجبر 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 ، 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. ومن الممكن (ويجوز)³ 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 .

³ ملاحظات دولة الكويت 2019/ 4 / 17

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 قاهرة، 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 فقدانها 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 للآخر في التفتيش 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 يقيم 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 مستخدميه 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 يقيم 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 للناقل⁴ في هذه الحالة التصرف فيها لصالحه.

⁴ تصحيح خطأ مطبعي

3. إذا حضر من دفع له التعويض أو من يمثله إلى مكان تواجد البضاعة ورفض استلامه لها دون إبداء الأسباب بكتاب رسمي إلى الناقل⁵ فيحق للناقل⁶ أيضاً في هذه الحالة التصرف فيها لصالحه.

4. إذا طلب من دفع له التعويض عن البضاعة إسترادها ووجب أن يرد التعويض الذي قبضه و التكاليف الإضافية⁷ 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.

6. في حالة قبول من دفع له التعويض في استرداد البضاعة مقابل رد التعويض الذي دفع له، فللناقل مطالبة من دفع له التعويض بالتكاليف الإضافية.

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 أجرة 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 أجرة 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 أجرة 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 أجرة نقل عما يهلك من البضاعة المنقولة بقوة قاهرة أثناء عملية النقل.

المادة (24)

مسؤولية المرسل والمرسل إليه عن دفع أجرة نقل البضاعة

⁵ تصحيح خطأ مطبعي

⁶ تصحيح خطأ مطبعي

⁷ ملاحظات دولة الكويت 2019/4/17

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 تطبيق 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 ، وبتلك الإحالة يفقد المحيل حقه في التصرف ويتعين على المحيل أن يبلغ الناقل بتلك الإحالة .

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 وبتلك 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 حتى 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 تسليم البضاعة في التاريخ والمكان المشار إليهما في سند الشحن، وإذا أخل بهذا الالتزام بتركه 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 بتسلم 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 بتسلم 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 بتسليم 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 وثيقة النقل سند الشحن أو حضر وأمتنع
عن تسلمها أو عن أداء أجره النقل إذا كانت مستحقة عليه (ولم يتلق الناقل تعليمات
أخرى وافية 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
المرسلة.
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:-

ا- 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 و تخزينها 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 (1/2) 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 (37) 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

- 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 (9) من المادة (14) 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 إكتسب 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 وثيقة نقل قابلة للتداول يحق للحائز على الوثيقة أن يحيل الحقوق التي تتضمنها تلك الوثيقة إلى شخص آخر، بإحدى الوسائل التالية :
أ- بالتظهير حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو على بياض . أو ؛
ب- دون تظهير إذا كانت الوثيقة وثيقة لحامله . أو ؛
ت- دون تظهير إذا كانت الوثيقة صادرة لأمر طرف مسمى وكانت الإحالة بين الحائز على الوثيقة 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 المنفق 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.

الباب 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 القوانين الوطنية في كل دولة على حدة الجهة المعنية التي تعتمد قواعد ممارسة نشاط نقل الركاب بحراً .

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 و تعتبر 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 (46).

المادة (43)

التأمين على نقل الركاب

1. يجب على الناقل ربط عقد نقل الركاب 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 أمتعة 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 أمتعته إلى حين تسليمها لذوي الشأن .
وإذا وجد في مكان الوفاة أو الفقد أحد ذوي الشأن ، جاز له أن يتدخل لمراقبة هذه التدابير وأن يطلب من الناقل تسليمه إقراراً بأن أمتعة 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 للراكب ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي تسببه للناقل أو غيره ، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو عما يلحقها من ضرر إلا إذا أثبت 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 وتنفيذ السفر المتفق عليه وفقاً لمتطلبات الاتفاقيات الدولية ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه لحالة أثناء الرحلة البحرية للراكب .
2. يلتزم الناقل بسلامة الراكب أثناء الرحلة البحرية للراكب ، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية أو وفاة أو فقد الراكب إذا ما كان الحادث المؤدي إلى 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 و أمتعته من الوقت الذي يتواجد فيه الراكب و أمتعته فعلياً علي 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 ينفى 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 معيّلهم 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 إلى ناقل منفذ فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وإلى جانب ذلك، فإن الناقل المنفذ سيكون خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية وممتعاً 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 معاً وفي حدود ذلك مسؤولية تضامناً وتكافلاً.
4. ليس هناك في هذه المادة ما يخل بأي من حق من حقوق الرجوع بين الناقل والناقل المنفذ.

المادة (50)

مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب من التأخير

يسأل 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 القاهرة .

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 حالتي 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 أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف .

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 بدءه 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 المبيّنة 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

للسبب النقل حبس 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 أجره 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:
 - ا- 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 أحكام 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 دولة عضو 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 لنظمها الدستورية 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 أيداع وثيقة التصديق أو الإنضمام .
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 التنفيذ ، 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 (69) 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) اثني عشر شهراً متتالية بعد دخولها حيز التنفيذ ، ولا يجوز إدخال أي تعديلات على الاتفاقية خلال هذه الفترة .

المادة (74)

مسؤولية الأمين العام في الإبلاغ

1. 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 / / 14 هـ الموافق / / 20 م

تعليق :

نتفق مع ملاحظة بعض الدول بأهمية الفصل بين الإتفاقيتين، لمناسبة ذلك لما جري عليه الوضع في الإتفاقيات الدولية البحرية ، حيث تنفصل الإتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع بحراً عن تلك المتعلقة بنقل الركاب بحراً .

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



المنشورية الدائمة
للمملكة الأردنية الهاشمية
جامعة الدول العربية - القاهرة

عاجل



ج ع / ٣ / ١٣٨٥

٢٠١٩ / ٤ / ١٨

تهدي المنشورية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية اطيب تحياتها الى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (إدارة النقل والسياحة)

وتشير الى مذكرة الأمانة الموقرة رقم ٣/٥١٨ تاريخ ٢٠١٩/٣/١٣ والمتعلقة بالمسودة الثانية لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

وتتشرف باعلامها بملاحظات الهيئة البحرية الأردنية على المسودة الثانية لمشروع الاتفاقية المشار اليها أعلاه وعلى النحو التالي:

١. نصت المادة (٣/٢) من المشروع على عدم سريان الاتفاقية في حال كانت تتعارض مع الأنظمة السارية في بلدان الدول الاطراف، وترى الهيئة هنا استبدال عبارة (الأنظمة السارية) ب (التشريعات الوطنية السارية).

٢. لا بد من مراعاة توحيد مصطلحي (سند الشحن) و (وثيقة النقل) الواردين في المشروع خصوصاً أن التعريف الوارد في المادة (٧/١) جاء ب (سند شحن)

٣. ألزمت المادة (١/٥) من المشروع الناقل البحري بإضافة (تحفظه على وثيقة النقل في حال كانت البضاعة المبينة في سند الشحن لا تمثل بطريقة دقيقة البضاعة الفعلية) والمستحسن هنا إعطاء الخيار للناقل البحري في إبداء أي تحفظ من عدمه تسييراً للملاحة البحرية.

تنتهز المنشورية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق التقدير والتقدير

04970
18 APR 2019



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة.
نسخة: المنشور الاقتصادي
ج.ع.هـ ف

Permanent Mission of Kuwait
to The League of Arab States



الجمهورية العربية السورية
الجامعة العربية

04866

17 APR 2019

(2)

التاريخ : 17 إبريل 2019

الرقم : 19/18

تهدي المندوبية الدائمة لدولة الكويت لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها للأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة)

بالإشارة لمذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية رقم 5/1661 بتاريخ 2019/03/18، بشأن طلب موافاة الأمانة العامة بملاحظات دولة الكويت حول "المسودة الثانية لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية".

نحيطكم علماً بالتعديلات المقترحة من قبل وزارة المواصلات بدولة الكويت على المسودة الثانية لمشروع الاتفاقية المشار إليها أعلاه، وهي كالتالي:

1- تضمنت المادة (1) من مشروع الاتفاقية تعريف الكلمات والمصطلحات، وأشارت الفقرة (10) من ذات المادة إلى تعريف "رقابة دولة الميناء" بأنه آلية التفتيش والرقابة لطرف متعاقد في موانئه على السفن التي لا ترفع علم ذلك الطرف وترسو في موانئه، والجدير بالذكر ان السلطة المقررة لدولة الميناء على السفن انما تمتد إلى السفن التي تتواجد في المياه الإقليمية للدولة، ولا يقتصر انعقاد هذه السلطة في الموانئ، مما نقترح معه اضافة عبارة "أو في مياهه الإقليمية" بعد عبارة لطرف متعاقد في موانئه.

2- يستبدل بمصطلح "ومن الممكن" الواردة في بداية الفقرة الثانية من المادة (15) صفحة رقم (17) مصطلح "ويجوز" ثم تكلمه النص.

3- تطرقت احكام المادة (22) إلى تنظيم حالة العثور على البضاعة التي تم دفع التعويض عنها، وأشارت الفقرة السادسة من ذات المادة الى انه في حال قبول من دفع له التعويض في استرداد البضاعة مقابل رد التعويض الذي دفع له فللناقل

Permanent Mission of Kuwait
to The League of Arab States



المنفوية الدائمة لدولة الكويت
الى جامعة الدول العربية

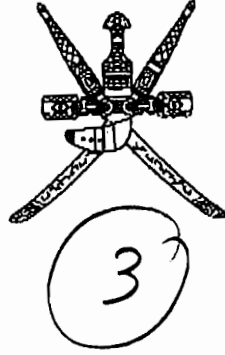
مطالبة من دفع له التعويض بالتكاليف الاضافية، ونقترح بأن يكون قبول من دفع له التعويض في استرداد البضاعة متضمناً قبول دفع التكاليف الاضافية بعد تحديد قيمتها من قبل الناقل، وذلك بإعطاء من دفع له التعويض الحق في تقرير قبول الاسترداد من عدمه بعد الوقوف على قيمة التكاليف الإضافية، مطالبة الناقل لمن دفع له التعويض بعض الاسترداد بتكاليف اضافية لم تكن لترقى الى تطلعاته قبل قبول الاسترداد.

وتنتهز المنفوية الدائمة لدولة الكويت هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة عن فانق تقديرها وعظيم إحترامها.



المستشار
فلاح فهد المطيري

The Permanent Mission
of the Sultanate of Oman
to the Arab League of States
"Cairo"



الندوة الدائمة
لسلطنة عمان
لدى جامعة الدول العربية
القاهرة

تهدي مندوبية سلطنة عُمان الدائمة لدى جامعة الدول العربية اطيب تحياتها الى
الامانة العامة "القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة".

اشارة الى مذكرة الامانة العامة رقم ٥/١٦٦١ بتاريخ ١٨/٣/٢٠١٩م، بشأن مراجعة
مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

تود المندوبية الافادة بأن وزارة النقل والاتصالات ستقوم بالتنسيق مع وزارة الشؤون
القانونية حول مراجعة مشروع الاتفاقية المشار اليها اعلاه والسير في الإجراءات
التشريعية الاخرى.

وسيكون نقطة الاتصال في هذا الموضوع الفاضل حميد بن لاحق بن خميس المخمري
رئيس قسم المنظمات والاتفاقيات البحرية ويمكن للمعنيين التنسيق بهذا الخصوص
معه على البريد الالكتروني او على الهاتف:

humaidm@motc.gov.om

رقم الهاتف ٠٠٩٦٨٢٤٦٨٥٩٧٣

للتكرم بالاطلاع واتخاذ اللازم.

تنتهز المندوبية هذه المناسبة لتعرب للامانة العامة عن وافر تقديرها واحترامها.

04821

1:6 APR 2019



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PERMANENT MISSION
OF THE REPUBLIC OF THE SUDAN
TO THE LEAGUE OF ARAB STATES
CAIRO



المنذوبية الدائمة لجمهورية السودان
لدى جامعة الدول العربية
القاهرة

الرقم: س س م / اقتصادي / 33/32

التاريخ: 2019/4/23م

4

تهدي المنذوبية الدائمة لجمهورية السودان لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة) ، وبالإشارة إلى مذكرة الأمانة العامة بالرقم 3/518 بتاريخ 13 مارس 2019م بشأن تقرير الإجتماع (19) للجنة الفنية للنقل البحري المرفق به المسودة المحدثة لمشروع إتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية ، تتشرف المنذوبية بأن تنقل ملاحظات ومرئيات الجهات المختصة بجمهورية السودان على مشروع الإتفاقية المذكورة، على النحو التالي:

الإتفاقية ناقشت نقل الركاب من الفقرة (40 - 62) ، ولكن لم تشر إلى مواصفات سفينة الركاب، وبالتالي يُرجى الأخذ في الإعتبار الملاحظات أدناه:

- 1- أن لا يزيد عمر السفينة عن 30 عام .
- 2- أن يكون لديها كبائن على الأقل 25 من الركاب المسموح بها .
- 3- أن تكون مستوفية لجميع المطلوبات والإتفاقيات الدولية ذات الصلة .
- 4- أن يكون هنالك إتفاق بين اللجان بوضع مواصفات لسفن الركاب نسبة للأهمية وأنها تنقل أرواح، لذلك لا بد من التأكد من سلامة الباخرة من حيث تطبيقها لجميع معايير السلامة الدولية.

وتغتنم المنذوبية الدائمة لجمهورية السودان لدى جامعة الدول العربية هذه السانحة لتعرب إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق تقديرها واحترامها .



إلى-

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

(القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة)

إدارة الاتصالات
24 APR 2019
رقم الوارد: 100
مرفقات:



العدد: 3/ج/14 / 3672
التاريخ: 2019/5/30

(على الفور)

تهدي المنووية الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - ادارة النقل والسياحة)، وبالإشارة إلى مذكرتها المرقمة 5/1661 في 2019/3/18، نتشرف أن تحيطها علماً بتأييد وزارة النقل في جمهورية العراق الانضمام إلى اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية التي أعدتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لتنمية الروابط الاقتصادية والاجتماعية والمالية بين دول جامعة الدول العربية والتعاون في مجال النقل البحري وإزالة المعوقات وتسهيل الاجراءات بين الدول العربية لنقل البضائع والركاب بحراً على أن لا تتعارض مع الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والدولية التي انضم إليها العراق مسبقاً أو التي سينضم إليها لاحقاً. تغتم المنووية الدائمة هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة الموقرة عن فائق تقديرها

واحترامها.



06364
30 MAY 2019

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

طاهر عبد الله



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



المنذوبية الدائمة لدولة قطر
لدى جامعة الدول العربية
القاهرة

التاريخ : ٢٠١٩/٥/٢



2019/0034418/5

فاكس

المنذوبية الدائمة لدولة قطر لدى

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

ويسرها أن تشير إلى مذكرة الأمانة العامة الموقرة رقم (٥/١٦٦١) بتاريخ
٢٠١٩/٣/١٨م، بشأن طلب الأمانة العامة موافقتها بالملاحظات حول مسودة
مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

تود المنذوبية إحاطة الأمانة العامة بأن الجهات المعنية بدولة قطر تفيد
بأن الاتفاقية المشار إليها أعلاه قيد النظر.

تغتنم المنذوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب
للأمانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة) عن
فائق احترامها وتقديرها.



05319

2 - MAY 2019

٧٤

مرفقات البند الثالث

دراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية
العربية لتسهيل النقل والتجارة

(مذكرة الأكاڤيمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

في هذا الشأن)



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport

رقم القيد : 2019/332/ 375

التاريخ : 21 يوليو 2019

رئيس الأكاديمية
President

إعادة الدكتوراة / دينا حسين الظاهر

مدير إدارة النقل والسياحة

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

تحية طيبة وبعد،،،

تهدى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - إحدى منظمات جامعة الدول العربية المتخصصة - أسس تحياتها لسعادتكم. بالإشارة إلى كتاب مساعدتكم رقم 5/3500 بتاريخ 2019/7/3 بشأن طلب تعديل الشروط المرجعية لدراسة التولية الإلكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة وفقاً لملاحظات الدول.

نرفق لسعادتكم مذكرة شارحة بشأن صعوبة تنفيذ هذا التعديل لما يمثله من تغيير جذري في أهداف ونطاق أعمال التولية، متضمنة مراحل إقرار الدراسة منذ قيام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد الشروط المرجعية لها وبنسب تاريخه.

برجاء التوجيه باتخاذ ما يلزم نحو إعادة عرض الموضوع على مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة (أكتوبر 2019) للنظر في اتخاذ ما يراه مناسباً في هذا الشأن.

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

وتفضلوا سعادتكم بقبول فائق الاحترام،،،



د.د/ إسماعيل عبد الغفار

رئيس الأكاديمية

مع خالص تقديرنا واحترامنا لسعادتكم

منكرة شارحة
الدورة (32) لمجلس وزراء النقل العرب
بشأن
إعداد دراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية
لتسهيل النقل والتجارة

في عام 2012، أعدت الأمانة العامة للجامعة (إدارة الحاسب الآلي) دراسة إنشاء موقع الكتروني لتلقى الناقلين البحريين والشاحنين العرب لاستغلال الفراغات المتاحة على السفن العربية المملوكة والمستأجرة. ونظرا لعدم وجود مصادر تمويل للدراسة المذكورة، تم إعادة عرضها على الدورة (30) لمجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر: 2017) فأصدر بشأنها اقرار رقم (450) والذي تنص الفقرة (2) منه على دعوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إلى تحديث عناصر دراسة مشروع البوابة الالكترونية العربية لنقل التجارة، في ضوء المستجدات الحالية، وكانت الدراسة تقتصر فقط على البيانات الخاصة بالتواصل بين الشاحنين والناقلين العرب لتسهيل عمليات النقل الخاصة بالتجارة. وقُدرت تكلفة تنفيذ تلك الدراسة في ذلك الوقت بمبلغ \$90,000 (فقط تسعون الف دولار لاغير).

خاطبت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية المؤسسة الإسلامية الدولية لتمويل التجارة لتوفير التمويل اللازم للدراسة، وذلك في ضوء مستندات تفصيلية أعدها الأكاديمية لشرح الأهداف والبنود التنفيذية والمخرجات المُنتظرة لمشروع الدراسة وفقاً للنماذج المعتمدة لبرنامج مبادرة المساعدة من أجل التجارة للدول العربية، وقد وافقت المؤسسة الإسلامية الدولية لتمويل التجارة على المساهمة في تمويل مشروع الدراسة ولكن بمبلغ \$50,000 فقط حسبما قدرته اللجنة المختصة في المؤسسة الإسلامية الدولية لتمويل التجارة.

ورغبة في أن يظهر هذا المشروع إلى النور فقد أبدت الأكاديمية استعدادها للمساهمة في استكمال التكلفة المطلوبة لإعداد الدراسة وقدرها \$90,000 وذلك من خلال تحملها بتكلفة بعض الكوادر البحثية اللازمة لتنفيذ الدراسة. تمثلت البنود التنفيذية والمخرجات المُنتظرة لمشروع الدراسة التي تم تقديمها بها الأكاديمية في تقديم خدمات إلكترونية تدعم وتسهل نقل التجارة البينية بين الدول العربية وينتج عنها عدة تقارير كالتالي:

- تقرير الوضع الحالي للمشكلات الاجرائية في عمليات نقل التجارة بين الدول العربية وكذلك الوضع الحالي لتكنولوجيا المعلومات التي تخدم التجارة في الدول العربية.

• تقرير مقترحات الخدمات الالكترونية التي تدعم وتسهل وتحسن من كفاءة عمليات نقل التجارة البينية والتي تخدم المصدرين والمستوردين ومقدمي خدمات النقل وكذلك تخدم متخذي القرار.

• تقرير التصور العام لمشروعات تكنولوجيا المعلومات اللازمة لإنشاء البوابة الالكترونية العربية لنقل التجارة وتقرير متطلبات تشغيل البوابة الالكترونية العربية لنقل التجارة.

ولا تتضمن الدراسة تباين إلكتروني لحظي للمستندات والبيانات المتعلقة بالمشحذات التجارية المتداولة، ولا تتطرق الى أي أعمال متعلقة بتسيير الإجراءات الجمركية الخاصة بتخليص البضائع بكل دولة.

- بإعادة عرض الشروط المرجعية المحدثة للدراسة على مجلس وزراء النقل العرب في دورته العادية (31) بتاريخ 2018/10/23، وفي ضوء المناقشات، أرتأى المجلس الموقر التوسع في مضمون البوابة الالكترونية لتساهم في تسهيل عمليات النقل وكذلك تسهيل العمليات التجارية ككل، وتم الاتفاق خلال المجلس على تعديل مسمى الدراسة ليكون البوابة الإلكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة وأصدر المجلس الموقر في هذا الشأن القرار رقم (464) في دورته (31) لعام 2018 والذي يتضمن:-

"الموافقة على الشروط المرجعية لدراسة مشروع إنشاء البوابة الالكترونية العربية لتسهيل النقل والتجارة، مع الأخذ في الاعتبار مرئيات الجهات المختصة بالتجارة والجمارك بشأنها حتى تكون الدراسة شاملة".
وفيما يتعلق بمضمون القرار بشأن الأخذ في الاعتبار مرئيات الجهات المختصة بالتجارة والجمارك، فقد تم عرض الشروط المرجعية للدراسة أكثر من مرة على لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وهي اللجنة المعنية بأمور التجارة والجمارك في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وقد وردت بشأن تلك الشروط العديد من مرئيات وملاحظات الجهات المختصة بالتجارة والجمارك في الدول العربية حيث أرتأت اللجنة ضرورة أن تشمل الشروط المرجعية للدراسة أمور عديدة تختص بالعمليات التجارية واشتراطات ومتطلبات جهات الجمارك في كل الدول العربية ومنها ما يلي:-

• دراسة إنشاء نافذة إقليمية عربية للتجارة

• دراسة إجراءات الجمارك والرقابة وكذلك العقوبات الفنية المختلفة بكل الدول

• دراسة تدفق بيانات التجارة الدولية بين الدول العربية إلكترونياً وتتضمن (بيانات المانيفيست - تعليمات الشاحنين بالتعديل في البوالص - إذن التسليم وإذن الشحن - فواتير البضائع وبيان العبوة وشهادة المنشأ - شروط الصفة من البلونك).

- وضع نظام معياري موحد لبنية البيانات بكل دولة
- وأوصت لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في اجتماعها رقم (47) الذي انعقد خلال الفترة (17-20/6/2019)، بأن تقوم الأكاديمية بإعادة تعديل كافة الشروط المرجعية للدراسة (وذلك خلال شهر من تاريخه) وفقاً لمرئيات وملاحظات الدول العربية بشأن اشتراطات ومتطلبات العمليات التجارية والإجراءات الجمركية ذات العلاقة بتلك العمليات التجارية.
- تدارس المختصين في الأكاديمية متطلبات تعديل الشروط المرجعية للدراسة بما يتوافق مع مرئيات وملاحظات المختصين بالتجارة والجمارك في الدول العربية، وما ينتج عن ذلك من تعديل جذري في أهداف ونطاق عمل الدراسة.
- الطلب من لجنة التنفيذ والمتابعة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وضع TOR طبق لمرئياتهم حتى يتسنى للأكاديمية تقديم عرض مالي وقني جديد.
- والأمر مفوض إلى أصحاب المعالي وزراء النقل العرب لاتخاذ ما يروونه في هذا الشأن.