



الأمانة العامة
القطاع الاقتصادي

وضعية الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل العربي

إشراف ومتابعة

الدكتورة/ دينا الظاهر
مدير إدارة النقل والسياحة

موقع جامعة الدول العربية
www.lasportal.org

البريد الإلكتروني للإدارة
tratou.dept@las.int

الاتفاقيات العربية في قطاع النقل

رقم الصفحة	اسم الاتفاقية	مستسل
	أولاً: النقل البري:	
3	- الاتفاقية العربية لدفتر المرور العربي الموحد.	1
5	- الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق .	2
8	- اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية .	3
11	اتفاقية تنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية بين الدول العربية.	4
	ثانياً: النقل البحري:	
13	- اتفاقية إنشاء الشركة العربية للملاحة البحرية (بان عرب).	5
14	- اتفاقية إنشاء الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.	6
14	- اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن.	7
15	- اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.	8
	ثالثاً: في مجال النقل الجوي:	
18	- اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية.	9
18	- اتفاقية النقل الجوي غير المنتظم بين الدول العربية.	10
18	- اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني.	11
19	- اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية.	12
20	- اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي.	13
21	- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.	14
22	- اتفاقية استرشادية موحدة في النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.	15
	رابعاً: في مجال النقل متعدد الوسائط:	
24	- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.	16

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، في الوقت الذي لم تتضمن هذه الاتفاقيات آليات كافية لمتابعة تطبيقها. ويظهر ذلك واضحاً في بعض الاتفاقيات مثل اتفاقية الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية، واتفاقية النقل الجوي غير المنتظم بين الدول العربية، واتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية، وإن كان قد تم تجاوز الاتفاقيتين الأولى والثانية فيما بعد في اتفاقية أخرى لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية ويتم متابعتها في إطار الهيئة العربية للطيران المدني.
- أنشأت بعض الاتفاقيات منظمات أو هيئات أو شركات عربية، ووضع بعضها إطاراً قانونياً متعدد الأطراف لتسهيلات ومنافع يتم تبادلها بين تلك الأطراف، ومنها ما كان هدفه إزالة القيود وتحرير التعامل فيما بين الدول العربية في أحد المجالات لرفع مستوى أدائه وتنافسيته على الصعيد العربي الإجمالي.
- أنه بعد إعداد بعض الاتفاقيات وإقرارها من المجالس المختصة، تمر فترات زمنية طويلة قبل دخولها حيز التنفيذ. وقد تمتد تلك الفترات إلى (16) 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 هذه الاتفاقية وإعادة صياغتها مرة أخرى في ضوء المستجدات.
- أن الاتفاقيات التي تتضمن آلية متابعة تنفيذ أهدافها من قبل منظمات أو هيئات أو شركات هي أفضل نسبياً من حيث حالة التطبيق، من تلك الاتفاقيات التي تسند مهمة متابعتها إلى لجان تتغير عضويتها من وقت لآخر، وتجتمع أحياناً وتتعلل 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 التنفيذ 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 القاتوني لنفاذها هو عدم تقديم دفتر المرور العربي الموحد مزايماً 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 18-2005/11/23) 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 معينة فقط بتسهيل الإجراءات الجمركية لبضائع الترانزيت، تم وضع آلية لتنفيذ الضمانات الجمركية في هذه الاتفاقية ويديرها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU) فأين دور الاتحاد العربي للنقل البري 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 إعتراضاً 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.
- وإزاء تلك المعوقات لم يَقم 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 نقل الركاب فيما بين الدول العربية، وذلك ضمن جهود اللجنة لتحقيق انسياب حركة النقل، وأوصت اللجنة بتشكيل فريق عمل مصغر من كل من المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية والجمهورية العربية السورية ومن يرغب من الدول العربية لوضع أسس أولية لتنظيم عمليات نقل الركاب فيما بين الدول العربية مع دعوة الإسكوا للمشاركة في أعمال الفريق، وبعد أن أطلعت اللجنة الفنية للنقل البري في اجتماعها الخامس (أكتوبر 1995) على محضر اجتماع فريق العمل المذكور وافقت على ما انتهوا إليه. 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 11-10/25-1995).

- 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 وغيرها.

- 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 التعديلات المرفقة على مشروع الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق فيما بين الدول العربية وغيرها بما يتماشى مع الآراء التي تضمنتها تقرير الاجتماع الخاص الذي بحث الجوانب الاقتصادية لمشروع الاتفاقية.

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

- 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 والالتزام إليها والانسحاب منها، بالإضافة إلى لجنتها الفنية المشكّلة كآلية لمتابعة تنفيذ الاتفاقية.

- واستعداداً لتطبيق الاتفاقية فور نفاذها، قام المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب 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.

أهم المحطات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد تصديق (7) دول عربية، ولم يصادق عليها منذ عام 2006 وحتى الآن سوي (6) دول عربية (سوريا، اليمن، ليبيا، الإمارات، فلسطين، قطر).
- تتحفظ 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 ينص على 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 وتركتها مفتوحة كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

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:
تكاليف الاتحاد العربي للنقل البري بإعداد مسودة الاتفاقية العربية لتنظيم النقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول العربية وغيرها، 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 "
- 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 تفهيم 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 اضطرت لظروف طارئة أن يسلك طريقاً آخر لتلافى 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 بالبنود الواردة أعلاه بما يحافظ على توازن حقوق والتزامات أطراف عقد النقل، وبما يتلاءم مع الاتفاقيات الدولية كاتفاقية CMR واتفاقية روتردام.

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

" تخضع كل عمليات النقل البري في البلدان الأطراف المتعاقدة الأخرى للررسوم 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) " .

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، تقوم الأمانة العامة بالترتيب لإعداد مشروع الاتفاقية المذكورة، وذلك في إطار اللجنة الفنية للنقل البري.

ثانياً: في مجال النقل البحري

اتفاقية إنشاء الشركة العربية للملاحة البحرية (بان عرب)

- أنشئت الشركة العربية للملاحة البحرية بموجب القرار رقم (231) الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي عام 1963 وهي أول عمل عربي اقتصادي مشترك ويساهم فيها عدد من الحكومات العربية (مصر، الكويت، العراق، ليبيا، سوريا، الأردن، السودان).
- في عام 1977 أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي القرار رقم (702) خلال دورته (23)، والذي وافق بموجبه على تعديل اتفاقية إنشاء الشركة بما يقضى باعتبار جمعيتها العمومية هي السلطة المرجعية لكافة القرارات المتعلقة بإدارة وتسيير أمور الشركة على نحو اقتصادي وتجاري مستقل، حتى فيما يتعلق بتعديل اتفاقية إنشائها.
- ظلت الشركة العربية للملاحة البحرية تعمل في الأغراض التي حددتها اتفاقية إنشائها، وهي عمليات الملاحة والنقل للأشخاص والبضائع والبتترول بحراً وبراً، وشراء واستغلال وبيع واستئجار السفن وغيرها من الأغراض، حتى أوائل التسعينات من القرن الماضي عندما بدأت تحقق خسائر متوالية .
- وطبقاً لما ورد في تقرير أعمال مجلس إدارة الشركة بتاريخ 1999/9/14 فإنه تبين أن حجم الخسائر بالشركة بلغ أكثر من 24 مليون جنيه مصري وتراكمت مديونياتها لتصل إلى 46 مليون جنيه مصري مما اضطر الشركة لوقف كافة أنشطتها الرئيسية كلياً، ولم يعد لديها حالياً أسطول ملاحى نتيجة للبيع أو التهلك، ولم يعد لديها أية أنشطة ملاحية قائمة في الوقت الحالى . وقد ارتأت الأمانة العامة في حينه ضرورة حل الشركة عملاً بنص المادة (56) من اتفاقية إنشاء الشركة طالما أن خسائرها بلغت 50% من رأسمالها الذي يبلغ خمسة ملايين وثلاثمائة جنيهاً مصرياً. وقد رفضت الدول المساهمة المؤسسة للشركة من خلال جمعيتها العمومية تصفيتها باعتبارها تمثل صرحاً عربياً لا يجوز تصفيته، وهو من وجهة نظر القطاع الاقتصادي بالأمانة العامة أسلوب غير اقتصادي في إدارة الأعمال .
- ومؤخراً تقدمت الشركة إلى الأمانة العامة بطلب عرض الموضوع على المجلس الاقتصادي والاجتماعي.
- ويعرض مشكلة الشركة على الدورة (89) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي بتاريخ 2012/2/9 أصدر بشأنها القرار رقم (1915) والذي ينص على:
" تكليف الأمانة العامة بدعوة الجمعية العمومية للشركة العربية للملاحة البحرية إلى عقد دورة غير عادية في أقرب وقت للنظر في الأوضاع المتعثرة التي تمر بها الشركة، واتخاذ ما تراه مناسباً " .

اتفاقية إنشاء الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

- أقرها مجلس الجامعة في 1970/4/26 ودخلت حيز التنفيذ 1975. الدول المصادقة والمنظمة: مصر، قطر، الكويت، اليمن، عمان، العراق، الإمارات، الأردن، سوريا، البحرين، السعودية، الصومال، فلسطين، تونس . وهي منظمة عربية تعمل بأسلوب التمويل الذاتي وتم تعديل الاتفاقية بموجب قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 5987 الصادر بتاريخ 2000/3/28 - د.ع (113)، تطبيقاً للمادة (18) من الاتفاقية. وتعتبر الأكاديمية حالياً أكبر بيت خبرة عربي في مجالات التعليم والتدريب في قطاع النقل العربي بري (طرق وسككي)، وبحري، ونهري، ومتعدد الوسائط .

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن

- أقرها مجلس الجامعة في 1994/3/27 ودخلت حيز التنفيذ: 1998/7/19. الدول المصادقة والمنظمة: مصر، ليبيا، اليمن، السعودية، الأردن، عمان، لبنان، العراق، السودان، فلسطين. وهي هيئة عربية تعمل بمبدأ التمويل الذاتي.

- لم تنشأ الهيئة بعد، فقد تم عقب اكتمال النصاب القانوني لنهاذ الاتفاقية عقد اجتماع تشاوري بين الدول المصادقة، وعلى ضوء نتائجه أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (196- د.ع (14) - 1998/11/12) بتأجيل إنشاء الهيئة لحين انضمام 50% من الدول العربية عدداً، وبما يضمن تمثيل 50% على الأقل من حجم أسطول النقل البحري العربي وذلك لضمان نجاح مشروع الهيئة.

- تضمنت الاتفاقية أن الهيئة تعتمد على مبدأ التمويل الذاتي بعد المرحلة التأسيسية (3 سنوات)، وقد أبدت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري استعدادها لاستضافة مقر الهيئة مقابل دعم مالي من المجلس الاقتصادي والاجتماعي خلال المرحلة التأسيسية. وكذلك أبدت الجمهورية اللبنانية استعدادها لاستضافة المقر الرئيسي للهيئة.

- وفي عام 2006 تلقى مجلس وزراء النقل العرب ملاحظات من القطاع الخاص العامل في مجال النقل البحري بأنه كان من الواجب ضرورة إشراكه في إعداد تلك الاتفاقية منذ البداية لنقل وجهة نظره باعتباره المستخدم لخدمات الهيئة، كما اعترضت الدول على إنشاء الهيئة في إطار الحكومات وأن يترك إنشاء الهيئة للقطاع الخاص، فأصدر المجلس القرار رقم 272- د.ع (19) 2006، والذي ينص على تشجيع الهيئات الوطنية لتصنيف السفن التي ينشؤها القطاع الخاص بالدول العربية والاعتراف بها، ثم العمل على إنشاء اتحاد عربي يضمها، وذلك عوضاً عن إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن.

اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية

تم إعداد المسودة الثالثة لمشروع الاتفاقية وهناك ملاحظات عليها من قبل بعض الدول العربية، وجاري إدخال التعديلات اللازمة في إطار اللجنة الفنية للنقل البحري.

ثالثاً: في مجال النقل الجوي

حريات النقل الجوي

يتضمن تعريف هذه الحريات وجود دولتين هما: الدولة المرخصة التي تمنح الحرية، والدولة المرخص لها التي تتمتع بتلك الحرية، وهناك دولة ثالثة أو دول تقع بين إقليميّ الدولتين: المرخصة والمرخص لها، أو فيما وراء إقليم الدولة المرخصة.

التعريف بحريات النقل الجوي

الحرية الأولى:

وهي حرية الطيران عبر إقليم الدولة دون هبوط وبدون أي ممانعة (حق العبور بدون هبوط) بشرط أن تخضع الطائرة لشروط العبور مثل الإخطار المسبق بالعبور لتأمين سلامة الطائرة، دفع الرسوم المحددة للعبور ... الخ . وأن يكون العبور بريئاً بمعنى ألا يمس أمن الدولة المرخصة الداخلي أو الخارجي أو يضر بمصالحها أو مصالح رعاياها.

الحرية الثانية:

وهي حرية الهبوط لأغراض غير تجارية (الهبوط لأغراض فنية) مثل إجراءات الإصلاح أو التزويد بالوقود وغيرها وليس بهدف أخذ أو إنزال ركاب وبضائع وبريد بإقليم الدولة المرخصة.

ويطلق على الحريتين الأولى والثانية حقوق المرور (TRANSIT RIGHTS)

الحرية الثالثة:

وهي حرية إنزال ركاب وبريد وبضائع . مما تكون قد حملته الطائرة من إقليم الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها (الدولة المرخص لها).

الحرية الرابعة:

وهي حرية أخذ ركاب وبريد وبضائع من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها (المرخص لها) .

الحرية الخامسة:

وهي حرية الطائرات المسجلة في الدولة المرخص لها في أخذ أو إنزال ركاب وبضائع وبريد من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم دولة ثالثة والعكس.

اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية

تاريخ الإقرار: 1963/3/2 تاريخ النفاذ: 1966/6/17 الدول المصادقة والمنظمة: الأردن، الكويت، مصر، العراق، سوريا، لبنان، السودان.

ملحوظة: تم تجاوز الاتفاقية بعد إبرام اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية فسي إطار الهيئة العربية للطيران المدني.

اتفاقية النقل الجوي فير المنتظم بين الدول العربية

تاريخ الإقرار: 1978/12/26 الدول المصادقة والمنظمة: لبنان.

ملحوظة: تم تجاوز الاتفاقية بعد إبرام اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، حيث تضمنت الاتفاقية ملحقاً خاصاً بالطيران غير المنتظم.

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني

أقرها مجلس الجامعة 1994/9/15 ودخلت حيز التنفيذ: 1996/2/7 الدول المصادقة والمنظمة (18) دولة عربية.

ملحوظة: تحفظت المملكة العربية السعودية بموجب وثيقة تصديقها بالألا تلتزم بالنصوص الخاصة بالتحكيم في اتفاقية إنشاء الهيئة إلا بإعلان صريح من جانبها وفي كل حالة على حدة. وتعتى الهيئة حالياً من القضايا المرفوعة ضدها من قبل العاملين للعودة إلى أعمالهم مرة أخرى.

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

أقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي 1979 ودخلت حيز التنفيذ 1984/3/10، والدول المصادقة والمنضمة (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 إلى اليوم 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. وقد اصدر مجلس وزراء النقل العرب قراراً بتعديل الاتفاقية وتعسيم الصيغة المعدلة التي أعدها الاتحاد العربي للنقل الجوي على الدول العربية لإبداء رأى السلطات المالية بشأنها تمهيداً لعرض مشروع الاتفاقية بصيغتها المعدلة على المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الجامعة للموافقة عليها .

اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي

أقره وزراء الطيران العرب في دمشق 2004/12/19، ودخل حيز التنفيذ في 2006/6/15. يتضمن الاتفاق قيام الدول العربية بمنح حق إدارة التفاوض نيابة عنها إلى إطار عربي يتحدث باسم الدول العربية (الهيئة العربية للطيران المدني) وهو ما رفضته عملياً العديد من الدول، ولذلك لم يتم تفعيل الاتفاق إلى اليوم وقد تجاوزه الزمن بالفعل.

وأصبح الأمر يتطلب إنشاء مسار يشمل كامل سوق النقل الجوي العربي مواز لمسار مشروع منطقة الطيران الأورو متوسطي الذي يشمل الدول العربية المطلة على البحر المتوسط ويكتمل بحلول عام 2018. ويتم إنشاء المسار العربي من خلال تفاهم إيطاري عربي موحد حول شروط الاتفاق مع الاتحاد الأوروبي، ومن ثم السعي للاتفاق من خلال هذا التفاهم الإيطالي مع الاتحاد الأوروبي.

ونتيجة لعدم وجود سياسة واضحة لكيفية التعامل مع التجمعات الإقليمية الأخرى وخاصة الاتحاد الأوروبي، بشكل يحقق التوازن في النقل الاقتصادي المطلوب لإيجاد توازن في الاتفاقيات، فقد قامت بعض الدول العربية بالتوقيع منفرداً مع الاتحاد الأوروبي، ويتم من خلال هذه الاتفاقيات فتح الأجواء بين الطرفين إضافة إلى التقارب التنظيمي في أنظمة السلامة والملاحة الجوية والبيئية وقوانين المنافسة وحقوق المسافرين. وقد كلف مجلس وزراء النقل العرب الهيئة العربية للطيران المدني بصياغة مشروع اتفاقية استرشادية موحدة (إطار تنظيمي عربي أوروبي) لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الاتحاد الأوروبي.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاق::

- عدم قبول الدول العربية بمنح حق إدارة التفاوض نيابة عنها إلى الهيئة العربية للطيران المدني.
- عدم وجود إطار عربي موحد للتفاهم والتفاوض مع الاتحاد الأوروبي وخاصة بشأن مشروع منطقة الطيران الأورو متوسطي.

لمحظة: تقوم الهيئة العربية للطيران المدني بصياغة مشروع اتفاقية استرشادية موحدة في هذا الخصوص وسيتم عرضها على مجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر 2013).

اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية

أقرها وزراء الطيران العرب في دمشق 2004/12/19، ودخلت حيز التنفيذ 2007/2/18. والاتفاقية معقودة في إطار الهيئة العربية للطيران المدني، بلغ عدد الدول المصادقة والمنضمة إلى الحين (8) دول 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.

أهم العقبات التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- عدم انضمام معظم الدول العربية للاتفاقية وخاصة تلك الدول التي تمثل أسواقاً كبيرة في النقل الجوي العربي مثل 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 موازنة 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 الهيئة العربية للطيران المدني بصياغة مشروع اتفاقية استرشادية موحدة لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.
- مشروع الاتفاقية المذكورة قيد الإعداد طرف الهيئة العربية للطيران المدني.
- تحل هذه الاتفاقية عقب إقرارها محل اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي.

رابعاً: النقل متعدد الوسائط

اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

أقرها مجلس الجامعة 2009/9/9 ودخلت حيز التنفيذ 2011/8/11 الدول المصادقة والمنظمة: المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية العربية السورية، المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة وتشرف 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 إدخال منظومة النقل متعدد الوسائط لديها من خلال تنفيذ متطلبات هذه المنظومة.

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.