



الأمانة العامة

الشؤون الاقتصادية- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-01/21(09/24)/01-ج س(13991)

الاجتماع الاول للجنة الفنية المعنية بدراسة الاتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة أنماطه

((مقر الأمانة العامة للجامعة: 25-26/9/2024))

مشروع

جدول الأعمال

موقع جامعة الدول العربية

www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة

tratou.dept@las.int

”ملحوظة”

**يمكن الحصول على نسخ إضافية من وثيقة التقرير
بالدخول على البوابة الإلكترونية لجامعة الدول العربية
على الرابط التالي: - www.leagueofarabstates.net**

وحسب التسلسل التالي

المجالس الوزارية – مجلس وزراء النقل العرب

اللجان – عام 2024- جدول الاعمال

بنود مشروع جدول الأعمال

مذكرة للعرض على الاجتماع الأول للجنة الفنية المعنية بدراسة الاتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة أنماطه	البند الأول
موعد ومكان انعقاد الاجتماع القادم	البند لثاني

البند الأول

مذكرة للعرض على

الاجتماع الأول للجنة الفنية المعنية بدراسة

الاتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة أنماطه

عرض الموضوع:

- يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات الخدمية ذات الأثر المباشر على عملية التنمية الشاملة في اقتصادات دول العالم، فهو يساهم في المتوسط بنحو 17 في من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي في الدول العالم، كما أنه من القطاعات ذات العمالة الكثيفة حيث يعمل به نحو 10 في المائة من القوى العاملة، وتقدر القيمة المضافة لقطاع خدمات النقل للدول العربية كمجموعة بحوالي 210 مليار دولار في عام 2022، وتساهم خدمات النقل بنسبة 7.6 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية، ومن ثم يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر ضرورة اقتصادية، فهو أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية والتطور الحضري، وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينه وبين جميع القطاعات التنموية الأخرى، خاصة إذا ما ارتبط بوجود أنظمة النقل المتطورة القائمة على تطبيقات تكنولوجية وأنظمة ذكية وحديثة.

- يعمل قطاع النقل بوسائله ووسائطه المختلفة البري والبحري والجوي كمنظومة متكاملة لتحقيق نشاطا اقتصاديا، بما يساعد في تزويد باقي القطاعات الاقتصادية بالخدمات اللازمة التي من شأنها رفع مساهمتها الاقتصادية الكاملة، باعتباره نوع من الخدمات الاقتصادية التي تدفع إلى تحريك الأشخاص والمدخلات الإنتاجية والسلع النهائية من مكان لآخر، وعلى مستوى نقل السلع وكجزء من التوسع التجاري، حيث أصبح النقل بوسائله ووسائطه المختلفة البري والبحري والجوي يتجاوز حدود الدولة ليشمل العالم.

أولت الدول العربية اهتمام بالغ بالتعاون في مجال النقل منذ أمد بعيد، وذلك لما له من أثر إيجابي

على اقتصاداتها وعلى التكامل الاقتصادي العربي بشكل عام. فقد تعددت الاتفاقيات

- اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد.
- اتفاقية تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية.
- اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية.
- اتفاقية تنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية بين الدول العربية.
- اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن.
- اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.
- اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي.
- اتفاقية استرشاديه موحدة في النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.
- اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس لعام 1979) (المعدلة).

- على الرغم من ذلك رصدت الأمانة العامة، أن عدد من الاتفاقيات التي تم الموافقة عليها من قبل مجلس وزراء النقل العرب باعتباره الجهة الفنية المنوطة بها الاشراف على اعداد تلك الاتفاقيات، إلا أن تلك الاتفاقيات لم تجد طريقها إلى التنفيذ بالشكل المأمول، وذلك نظراً لعدد من الأسباب التي قد تختلف من اتفاق إلى آخر :-

- عدم دخول بعض تلك الاتفاقيات حيز النفاذ نظراً لعدم توقيع والتصديق العدد الكافي من الدول العربية عليها،
- تأخر الدول العربية على التوقيع والتصديق عليها لفترات تصل أحيانا لنحو 15 عام، مما يجعلها تحتاج إلى إعادة النظر في تطويرها.
- نظراً لخصوصية اتفاقيات النقل البري، فهي تعد غير ذات جدوى في حال عدم انضمام الدول المتجاورة إليها، ومن ثم عدم انضمام أيا من الدول العربية - خاصة دور العبور - يفقد تلك الاتفاقيات أهميتها حتى بالنسبة للدول المنضمة.
- عدم وجود ربط لشبكات الطرق فيما بين الدول العربية المتقاربة جغرافياً.

➤ تأخر الدول العربية على التوقيع والتصديق عليها لفترات تصل أحيانا لنحو 15 عام، مما يجعلها تحتاج إلى إعادة النظر في تطويرها.

➤ نظرا لخصوصية اتفاقيات النقل البري، فهي تعد غير ذات جدوى في حال عدم انضمام الدول المتجاورة إليها، ومن ثم عدم انضمام أيا من الدول العربية - خاصة دور العبور - يفقد تلك الاتفاقيات أهميتها حتى بالنسبة للدول المنضمة.

➤ عدم وجود ربط لشبكات الطرق فيما بين الدول العربية المتقاربة جغرافياً.

- لذا فإن ما يوجه تلك الاتفاقات من عوائق ليست ذات طابع فني، فقد أجزت تلك الاتفاقيات من قبل الفنين، ومن ثم من قبل المجلس الوزاري المعني، ولكن المشكلة تكمن في مراحل التالية والتي تتمثل في عدم مرور تلك الاتفاقيات إلى المجالس التشريعية في بعض الدول العربية لوضعها موضع التنفيذ، مما يهدر الموارد والجهد المبذول في إعداد تلك الاتفاقيات، ومن ثم تباطؤ عملية التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجالات النقل المتعددة، مما يستلزم قرار ذات طابع سياسي لحث الدول على الانضمام لتلك الاتفاقيات وتفعيلها بما يخدم العمل العربي المشترك.

- قامت الأمانة العامة باعداد تقرير حول وضع الاتفاقيات العربية في قطاع النقل (مرفق 1)

- تم عرض الموضوع على القمة العربية العادية في دورتها (32) والتي عقدت بالمملكة العربية السعودية بتاريخ 19 مايو 2023، وأصدرت القرار رقم (ق.ق 839 د.ع (32) - ج 2 - 2023/5/19) والتالي نصه:

1- حث الدول العربية التي لم تنضم بعد إلى كل من اتفاقية تنظيم النقل على الطرق بين الدول العربية، واتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية، والمعتمدتين من مجلس وزراء النقل العرب، إلى سرعة الانضمام إليهما، وذلك بالنظر إلى انعدام تحقيق الفائدة المرجوة منها حال عدم انضمام أي من الدول العربية إليهما.

2- حث الدول العربية على التوقيع على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بعد دراستها من الدول، خاصة في ظل ازدياد الحاجة إليها في الأونة الأخيرة. وتكليف مجلس وزراء النقل العرب باتخاذ الخطوات اللازمة حال انضمام 50% من الدول الأعضاء إلى الاتفاقية.

3- تكليف الأمانة العامة بمراجعة الاتفاقيات العربية الأخرى المبرمة في قطاع النقل، والتي لم يتم تفعيلها حتى الان، وتقديم مرئياتها في هذا الخصوص إلى مجلس وزراء النقل العرب لاتخاذ

القرار المناسب، وتحديث ما يلزم منها لمواكبة المتغيرات، أو دعوة الدول للتوقيع عليها في حال عدم وجود حاجة ملحة لتحديثاً.

- تم عرض الموضوع على الدورة (36) لمجلس وزراء النقل العرب، والذي أصدر قراره رقم 550 بتاريخ 2023/11/23 والذي نص على: -

1. تكليف الأمانة العامة بموافاة الدول الأعضاء بأخر نسخة من الاتفاقيات العربية في قطاع النقل.
2. الطلب من الدول الأعضاء موافاة الأمانة العامة للجامعة بموقفها من الاتفاقيات العربية في قطاع النقل (كل اتفاقية على حدى).
3. تكليف الأمانة العامة للجامعة بتشكيل لجان فنية من الدول الأعضاء لدراسة وضع الاتفاقيات العربية في قطاع النقل وعرض توصياتها بهذا الشأن على اللجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط.

- قامت الأمانة العامة بتعميم القرار المشار اليه على الدول الأعضاء، كما تم وضع الاتفاقيات سائلة الذكر على موقع الجامعة، حيث لم تتلقى الأمانة العامة ردود سوى من كل من: المملكة الأردنية الهاشمية، مملكة البحرين، الجمهورية العربية السورية، جمهورية العراق، دولة قطر، دولة الكويت، (مرفق 2)

- تم عرض الموضوع على الدورة (21) للاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط الذي عقدت، خلال الفترة 5-2024/5/7 في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية، وصدر عنها التوصية التي نصها

1. دعوة الدول العربية التي لم تقوم بموافاة الأمانة العامة بموقفها من الانضمام للاتفاقيات العربية في مجال النقل بسرعة موافاتها بموقفها من الاتفاقيات العربية في قطاع النقل (كل اتفاقية على حدى).

2. الطلب من الدول العربية بموافاة الأمانة العامة (بنقطة اتصال/ تشكيل فريق) ليمثلها في اللجنة الفنية المعنية بدراسة وضع الاتفاقيات العربية في قطاع النقل، على ان يتضمن الترشيح ب (الاسم، المسمى الوظيفي، البريد الالكتروني، رقم الجوال)، وعرض توصياتها بهذا الشأن على اللجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط في اجتماعها القادم.

المطلوب

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

المرفقات



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

وضعية الاتفاقيات العربية ذات العلاقة في قطاع النقل العربي

موقع جامعة الدول العربية

www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة

tratou.dept@las.int

الاتفاقيات العربية في قطاع النقل

رقم الصفحة	اسم الاتفاقية	مسلل
	أولاً: النقل البري:	
3	- اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد.	1
5	- اتفاقية تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية.	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 الهيئة العربية لتصنيف السفن.	5
14	- اتفاقية تنظيم إجراءات النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.	6
	ثالثاً: في مجال النقل الجوي:	
17	- اتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية ودون الإقليمية في مجال النقل الجوي.	7
18	- اتفاقية استرشاديه موحدة في النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية.	8
19	- اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس لعام 1979) (المعدلة).	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، 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.

- بعد إعداد بعض الاتفاقيات وإقرارها من مجلس وزراء النقل العرب، 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.

- إن 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 وتتعمل أحياناً أخرى.

أولاً: في مجال النقل البري

اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد

- 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.

- بتفويض من مجلس وزراء النقل العرب، أقر المكتب التنفيذي للمجلس في مايو 1994، اتفاقية دفتر المرور العربي الموحد.

- 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 مزايا 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) 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 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 المعمول 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 ممثلو 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 يقيم مجلس وزراء النقل العرب بموجب المادة (25) من الاتفاقية بتشكيل لجنة فنية لمتابعة تنفيذ الاتفاقية ومواجهة ما ينشأ من صعوبات عند تطبيقها.

اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية

- 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 "
- وقعت على الاتفاقية كل من المملكة الأردنية الهاشمية - الجمهورية التونسية - المملكة العربية السعودية - المملكة المغربية، وقد صادقت عليها المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ 2016/12/18.

اتفاقية تنظيم 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 اللجنة برفع مقترح الاتفاقية إلى مجلس وزراء النقل العرب الذي أكد على أهمية بلورة اتفاقية عربية شاملة لتنظيم عملية نقل الركاب فيما بين الدول العربية والنقل العابر (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 وغيرها.

- بعرض الموضوع على المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته العادية (77) بتاريخ 2006/2/16 أصدر 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 تضمنها 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.

- ومنذ موافقة مجلس الجامعة على الاتفاقية في سبتمبر 2006، إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ إلا في 17 يناير 2017، بعد تصديق (8) دول عربية هي: المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، الجمهورية العربية السورية، جمهورية العراق، دولة فلسطين، دولة قطر، دولة ليبيا، الجمهورية اليمنية.

- 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 تسهيلات 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.

- 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.

- أرسلت بعض الدول العربية تحفظاتها على مواد الاتفاقية في الاجتماعين الأول بتاريخ 2021/9/12، والثاني بتاريخ 2022/1/16 للجنة الفنية المشرفة على تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وهم كالتالي: -

الأردن: الإبقاء على التحفظ على المادة (18) من الاتفاقية.

لبنان: التحفظ على بعض البنود لاسيما المادة (4/1/ب)

مصر: تتحفظ على إضافة كلمة بلوحاتها في صياغة المادة (3).

- أبدت المملكة العربية السعودية رغبتها في الانضمام إلى الاتفاقية حال رفع جمهورية مصر العربية تحفظها على المادة (3).

- تم عقد الاجتماع الثالث للجنة بمقر الأمانة العامة يومي 2-3/10/2022، حيث أحيطت اللجنة علماً بالخطوات التي اتخذتها جمهورية مصر العربية بشأن رفع تحفظها على المادة الثالثة، كونها بصدد الانضمام لاتفاقيتي فيينا 1968 ومن المتوقع الانضمام خلال الفترة المقبلة، وأن ذلك سيتم رفع تحفظ مصر على الاتفاقية، كما أشارت كل من الجمهورية التونسية، وجمهورية السودان، والجمهورية الإسلامية الموريتانية، بأن ليس لديهم أي تحفظات على الاتفاقية وأنهم بصدد اتخاذ الخطوات اللازمة للانضمام.

- وعلى مدار ثلاث اجتماعات للجنة الفنية المشرفة على الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية، ومن خلال متابعة تنفيذ آلية عمل اللجنة المعنية بالاتفاقية تم عرض مسودة الاتفاقية على مجلس وزراء النقل العرب في دورته (35).

- أصدر مجلس وزراء النقل العرب في دورته العادية (35) القرار رقم (510) في هذا الشأن بتاريخ 2022/11/22، الذي نص على الآتي: -

1- تكليف الأمانة العامة بتعميم نسخة معتمدة من الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية على الدول الأعضاء، في سياق إجراءات انضمامها إلى الاتفاقية.

2- حث الدول العربية التي لم تنضم للاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها، إلى سرعة الانضمام إلى الاتفاقية لتحقيق الأهداف المرجوة منها.

3- الترحيب بالخطوات التي اتخذتها جمهورية مصر العربية لرفع تحفظها على المادة (3) من الاتفاقية المشار إليها أعلاه.

4- تكليف اللجنة الفنية المشرفة على تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية، بعقد اجتماعاتها عند الحاجة في ضوء ما يرد إلى الأمانة العامة من ملاحظات من الدول الأعضاء، أو طلب لتفسير أي من بنود الاتفاقية.

5- عدم الموافقة على التعديل الصادر عن اجتماع اللجنة الفنية المشرفة على تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية في اجتماعها الثالث.

- عقدت اللجنة الفنية المشرفة على تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية اجتماعها الرابع في مقر الأمانة العامة بتاريخ 2023/3/2-1، بناءً على الملاحظات الواردة من الدول العربية حول مسودة الاتفاقية.

- كما صدر قرارات عن اللجنة في البند الأول: استكمال مناقشة ملاحظات الدول الأعضاء على الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها:

الفقرة 4. حث جمهورية مصر العربية على رفع تحفظها على المادة رقم (3) والخاصة بتسهيل حرية مرور وسائل النقل بلوحاتها، لتشجيع باقي الدول العربية للانضمام إلى الاتفاقية، والفقرة 6. تكليف الأمانة العامة بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بوضع تصور لآلية تنفيذ الاتفاقية.

- و صدر توصيات عن قرار المجلس وزراء النقل العرب (ق:530- د.ع (36) 2023/10/24)، البند الثاني: تقرير الاجتماع الرابع للجنة الفنية المشرفة على تنفيذ

الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها

الفقرة 2. الترحيب بانضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

الفقرة 3. الترحيب بالخطوات التي اتخذتها كل من جمهورية مصر العربية، والجمهورية التونسية للانضمام إلى اتفاقية تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

الفقرة 4. تكليف الأمانة العامة بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وضع تصور لآلية تنفيذ الاتفاقية.

ثانياً: في مجال النقل البحري

- 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.
- تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية الموقعة عليها.
- أبلغتنا المملكة العربية السعودية انها صدقت على الاتفاقية.

أهم العقبان التي حالت دون تفعيل الاتفاقية:

- تحفظت كل من: المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية اليمنية، الجمهورية العربية السورية على المادة (53) المتعلقة بالإعفاءات من الرسوم والضرائب وبدلات على المركبات، وتتحفظ على أية مادة أخرى تتعلق بالإعفاءات.
- ويرى الجانب الأردني أن هذه الرسوم وبدلات 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.

- وتقرّح 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) من دراسة موضوع تخفيض الرسوم والضرائب وبدلات الخدمة والعوائد بهدف تخفيضها وصولاً إلى الإعفاء الكامل.

- 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 والعابرة ترانزيت).

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، أصدر 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.

- تتحفظ دولة قطر وتؤيد نفس تحفظ المملكة العربية السعودية، وتقترح 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 بدلات 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.

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن

- أقرها مجلس الجامعة في 1994/3/27 ودخلت حيز النفاذ: 1998/7/19. الدول المصادقة والمنظمة: مصر، ليبيا، اليمن، السعودية، الأردن، عمان، لبنان، العراق، السودان، فلسطين. وهي هيئة عربية تعمل بمبدأ التمويل الذاتي.
- 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.
- لم تنشأ الهيئة بعد، فقد تم عقب اكتمال النصاب القانوني لنفاذ 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.
- 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 ينشئها القطاع الخاص بالدول العربية والاعتراف بها، ثم العمل على إنشاء اتحاد عربي يضمها، وذلك عوضاً عن إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن.

اتفاقية تنظيم إجراءات النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية

- قرار 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.
- أصدر مجلس الجامعة على المستوى الوزاري في هذا الشأن، القرار رقم (8107) في دورته العادية (147) بتاريخ 2017/3/7، والذي ينص على ما يلي: - "إعادة مشروع اتفاقية النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية، إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي لإحالتها إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر في إمكانية افراد 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".
- وعلى مدار ستة اجتماعات للجنة الفنية للنقل البحري منذ مارس 2018 وحتى بداية عام 2021، تم الانتهاء من تعديلات الصياغة النهائية للمسودة السادسة لمشروع الاتفاقية المشار إليها، وأوصت اللجنة الفنية في هذا الشأن "برفع المسودة السادسة لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية (في صيغتها النهائية) إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر في اعتمادها".
- بعرض الموضوع على الدورة (34) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ 2021/10/19 أصدر بشأنه القرار رقم (499) والذي ينص على ما يلي: - "اعتماد المسودة السادسة

لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية، ورفعها إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ومن ثم إلى مجلس الجامعة للنظر في الموافقة عليها والعمل بموجبها".

- تم عرض مشروع الاتفاقية على المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته (109) بتاريخ 2022/2/10 القرار رقم (2330) بشأن المسودة السادسة لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية والذي ينص على ما يلي: - "الطلب من الأمانة العامة إعداد مذكرة شارحة تفصيلية حول هذا الموضوع، وإحالتها إلى الدول الأعضاء، تمهيدا لعرضها على المجلس في دورته القادمة".

- تنفيذاً للقرار رقم (2330) المشار إليه أعلاه، أعدت الأمانة العامة للجامعة مذكرة شارحة بهذا الشأن عممت على الدول الأعضاء .

- تم عرض مشروع الاتفاقية مصحوب بالمذكرة الشارحة التي أعدتها الأمانة العامة، على المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته (110)، واتخذ المجلس القرار رقم (2349) بتاريخ 2022/9/1 والذي نص على "إعادة مشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية إلى مجلس وزراء النقل العرب، لإعادة تسمية الاتفاقية بما يتفق مع محتواها".

- بعرض الموضوع على الدورة (35) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ 2022/11/22 أصدر بشأنه القرار رقم (515) والذي ينص على ما يلي: - "إعادة مشروع الاتفاقية العربية لتنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية إلى اللجنة المعنية لمراجعة الاتفاقية".

- تشتمل الاتفاقية على عدد (104 مادة)، وتهدف إلى تنمية التجارة العربية البينية من خلال تنظيم العلاقات البحرية وتشجيع التعاون وتبادل الخبرات في كافة مجالات النقل البحري بين الدول العربية، وتعزيز دور القطاع الخاص في هذا المجال وتفعيله.

- عقدت عدد 3 اجتماعات وصدر عن الاجتماع الأخير بتاريخ 2024/7/23-22، توصية بعرضها على مجلس وزراء النقل العرب في اجتماعه القادم للنظر في اعتمادها .

ثالثاً: في مجال النقل الجوي

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

أقره وزراء الطيران العرب في دمشق 2004/12/19، ودخل حيز النفاذ 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 إطاري عربي موحد حول شروط الاتفاق مع الاتحاد الأوروبي، ومن ثم السعي للاتفاق من خلال هذا التفاهم الإطاري مع الاتحاد الأوروبي.

ونتيجة لعدم وجود سياسة واضحة لكيفية التعامل مع التجمعات الإقليمية الأخرى وخاصة الاتحاد الأوروبي، بشكل يحقق التوازن في الثقل 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، وذلك بدلاً من اتفاق التفاوض الجماعي العربي المشار إليه.

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.

اتفاقية استرشاديه 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 استرشاديه 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 الهيئة العربية للطيران المدني، لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية، مع عدم الإخلال 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 تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس : 1979) (المعدلة)

- 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 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 ولا خلاف عليها. أما الشق الثاني فيتعلق بالنواحي المالية والضرائبية والجمركية وهو من اختصاص الجهات المالية المعنية في الدول العربية.
- تقدم الاتحاد العربي للنقل الجوي بمذكرة حول وضعية اتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية والتي يشار إليها (باتفاقية تونس) التي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قراره رقم (791) بتاريخ 1979/9/5، والتي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 1984/3/10، بعد إيداع الدولة الرابعة لوثيقة تصديقها لدى الأمانة العامة، وقد بلغ عدد الدول المصدقة والمنظمة إلى الاتفاقية حتى الآن (15) دولة عربية.
- 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.
- تهدف الاتفاقية المشار إليها إلى إعفاء شركات الطيران العربية من الرسوم والضرائب على نشاطاتها ومعدات مثل معدات وأثاث مكاتب الطيران وتجهيزات الطائرات بالمون وأجهزة

الإصلاح، إضافة إلى إعفاءات رواتب العاملين ووسائل الدعاية والمؤن والأطعمة والزيوت والوقود وذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل وهو المبدأ الذي تؤكد عليه معاهدة شيكاغو (1944).

- تتمثل أحكام اتفاقية تونس في شقين " الأول يتعلق بأمور التشغيل الفني التي تنظمها معاهدة شيكاغو والاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين الدول العربية، وبالتالي فهي مطبقة، والجهة المعنية بتنفيذ هذا الشق هو مجلس وزراء النقل العرب، أما الشق الثاني فيتعلق بالنواحي المالية والضرائبية والجمركية وهو من اختصاص الجهات المالية المعنية، وهذا الشق هو محل النقاش، فبعض الدول العربية تنفذ بنود الاتفاقية، بينما البعض الآخر لا زالت تقوم بفرض رسوم وضرائب في هذا الخصوص، الأمر الذي لا يحقق التوازن المطلوب، والجهة المعنية بمتابعة تنفيذ هذا الأمر هو المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

- تقدم الاتحاد العربي للنقل الجوي بورقة عمل إلى المنظمة العربية للطيران المدني، تتضمن مقترحاً لاتفاقية جديدة تتماشى مع المتطلبات الجديدة لصناعة النقل الجوي، وقد بين الاتحاد التعديلات المقترحة على الاتفاقية وتم عرضها على الدورة (25) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ

7-11/2011، والذي أصدر بشأنها القرار رقم (373) الذي ينص على ما يلي: -

1- تعميم مقترح الاتحاد العربي للنقل الجوي بتعديل اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي (اتفاقية تونس 1979) على الدول العربية لإبداء رأي السلطات المالية بشأنها.

2- تكليف الاتحاد العربي للنقل الجوي بالتنسيق مع الأمانة العامة للجامعة بعقد اجتماع لممثلي السلطات المالية في الدول العربية لمراجعة التعديلات المقترحة على اتفاقية تونس 1979 في ضوء ملاحظات الدول عليها.

3- عرض مشروع الاتفاقية بصيغتها المعدلة على مجلس وزراء النقل العرب للنظر في إقرارها ومن ثم عرضها على المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الجامعة للموافقة عليها.

- تم تشكيل لجنة من ممثلي السلطات المالية في الدول العربية لمراجعة التعديلات المقترحة على الاتفاقية الأصلية وعلى مدار (9) أعوام وخلال (14) اجتماع للجنة ممثلي السلطات المالية وسلطات الطيران المدني، تم إجراء التعديلات اللازمة ليكون مشروع الاتفاقية حسب صيغته النهائية.

- صدر عن الاجتماع الخامس عشر للجنة اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة، توصية ضمن

الفقرة 3. رفع مسودة مشروع اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة إلى المكتب التنفيذي مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة (73) للنظر بشأنها ورفع توصيته إلى مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة (37) نوفمبر 2024، لاعتمادها بصيغتها النهائية حال عدم تلقي الأمانة العامة ملاحظات من الدول الأعضاء في الموعد المحدد.

ثالثاً: في مجال النقل الجوي

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

أقره وزراء الطيران العرب في دمشق 2004/12/19، ودخل حيز النفاذ 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 إطاري عربي موحد حول شروط الاتفاق مع الاتحاد الأوروبي، ومن ثم السعي للاتفاق من خلال هذا التفاهم الإطاري مع الاتحاد الأوروبي.

ونتيجة لعدم وجود سياسة واضحة لكيفية التعامل مع التجمعات الإقليمية الأخرى وخاصة الاتحاد الأوروبي، بشكل يحقق التوازن في الثقل 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، وذلك بدلاً من اتفاق التفاوض الجماعي العربي المشار إليه.

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.

اتفاقية استرشاديه 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 استرشاديه 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 الهيئة العربية للطيران المدني، لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية، مع عدم الإخلال 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 تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس : 1979) (المعدلة)

- 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 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 ولا خلاف عليها، أما الشق الثاني فيتعلق بالنواحي المالية والضرائبية والجمركية وهو من اختصاص الجهات المالية المعنية في الدول العربية.
- تقدم الاتحاد العربي للنقل الجوي بمذكرة حول وضعية اتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية والتي يشار إليها (باتفاقية تونس) التي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قراره رقم (791) بتاريخ 1979/9/5، والتي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 1984/3/10، بعد إيداع الدولة الرابعة لوثيقة تصديقها لدى الأمانة العامة، وقد بلغ عدد الدول المصدقة والمنظمة إلى الاتفاقية حتى الآن (15) دولة عربية.
- 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.
- تهدف الاتفاقية المشار إليها إلى إعفاء شركات الطيران العربية من الرسوم والضرائب على نشاطاتها ومعدات مثل معدات وأثاث مكاتب الطيران وتجهيزات الطائرات بالمون وأجهزة

الإصلاح، إضافة إلى إعفاءات رواتب العاملين ووسائل الدعاية والمؤن والأطعمة والزيوت والوقود وذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل وهو المبدأ الذي تؤكد عليه معاهدة شيكاغو (1944).

- تتمثل أحكام اتفاقية تونس في شقين " الأول يتعلق بأمور التشغيل الفني التي تنظمها معاهدة شيكاغو والاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين الدول العربية، وبالتالي فهي مطبقة، والجهة المعنية بتنفيذ هذا الشق هو مجلس وزراء النقل العرب، أما الشق الثاني فيتعلق بالنواحي المالية والضريبية والجمركية وهو من اختصاص الجهات المالية المعنية، وهذا الشق هو محل النقاش، فبعض الدول العربية تنفذ بنود الاتفاقية، بينما البعض الآخر لا زالت تقوم بفرض رسوم وضرائب في هذا الخصوص. الأمر الذي لا يحقق التوازن المطلوب، والجهة المعنية بمتابعة تنفيذ هذا الأمر هو المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

- تقدم الاتحاد العربي للنقل الجوي بورقة عمل إلى المنظمة العربية للطيران المدني، تتضمن مقترحاً لاتفاقية جديدة تتماشى مع المتطلبات الجديدة لصناعة النقل الجوي، وقد بين الاتحاد التعديلات المقترحة على الاتفاقية وتم عرضها على الدورة (25) لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ

7-11/2011، والذي أصدر بشأنها القرار رقم (373) الذي ينص على ما يلي: -

1- تعميم مقترح الاتحاد العربي للنقل الجوي بتعديل اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي (اتفاقية تونس 1979) على الدول العربية لإبداء رأي السلطات المالية بشأنها.

2- تكليف الاتحاد العربي للنقل الجوي بالتنسيق مع الأمانة العامة للجامعة بعقد اجتماع لممثلي السلطات المالية في الدول العربية لمراجعة التعديلات المقترحة على اتفاقية تونس 1979 في ضوء ملاحظات الدول عليها.

3- عرض مشروع الاتفاقية بصيغتها المعدلة على مجلس وزراء النقل العرب للنظر في إقرارها ومن ثم عرضها على المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الجامعة للموافقة عليها.

- تم تشكيل لجنة من ممثلي السلطات المالية في الدول العربية لمراجعة التعديلات المقترحة على الاتفاقية الأصلية وعلى مدار (9) أعوام وخلال (14) اجتماع للجنة ممثلي السلطات المالية وسلطات الطيران المدني، تم إجراء التعديلات اللازمة ليكون مشروع الاتفاقية حسب صيغته النهائية.

- صدر عن الاجتماع الخامس عشر للجنة اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة، توصية ضمن

الفقرة 3. رفع مسودة مشروع اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم (الضرائب) الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي المعدلة إلى المكتب التنفيذي مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة (73) للنظر بشأنها ورفع توصيته إلى مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة (37) نوفمبر 2024، لاعتمادهما بصيغتها النهائية حال عدم تلقي الأمانة العامة ملاحظات من الدول الأعضاء في الموعد المحدد.

المرفقات

05831

27 APR 2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

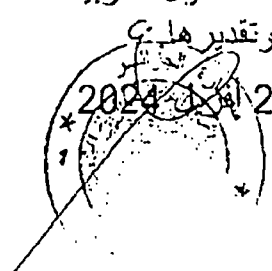
Ministère des Affaires Étrangères
et de la Communauté Nationale à l'Étranger
Ambassade d'Algérie au Caire

وزارة الشؤون الخارجية
والجالية الوطنية بالخارج
سفارة الجزائر بالقاهرة

الرقم 473/2024

تهدى المندوبية الدائمة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بالقاهرة أطيب
تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، القطاع الإقتصادي، إدارة النقل
والسياحة، وبالإشارة إلى الإجتماع (21) للجان الفنية للنقل البري والبحري
ومتعدد الوسائط، المزمع عقده خلال الفترة من 05 إلى 08 ماي 2024، بجدة
(السعودية)، تتشرف بموافقتها طيه، بنسخة من ملاحظات وزارة النقل
الجزائرية حول مختلف الإتفاقيات العربية في مجال النقل بكافة أنماطه
(08 صفحات).

تغتتم المندوبية هذه الفرصة لتعرب مجددا للأمانة العامة لجامعة الدول العربية،
القطاع الإقتصادي، إدارة النقل والسياحة، عن فائق إحترامها وتقديرها
القاهرة، في 23 أبريل 2024



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
القطاع الإقتصادي
إدارة النقل والسياحة

9

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère des Transports

وزارة النقل

حدود بتضمين أهم مقترحات قطاع النقل بخصوص تنفيذ القرار رقم 550 المتعلق بالسند الخاص بالاتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة انماطه

1. قطاع النقل البري:

الرقم	الاتفاقية
01	اتفاقية تنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية:
02	اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية:

ملاحظات وموقف الجزائر

تقترح دارنا الوزرية دعوة باقي الدول العربية لتوسيع النفاذ حول مقترحات هذه الاتفاقية وتذليل كل الصعوبات والعوائق التي تمنع الانضمام إليها، وإيجاد السبل الناجمة لإزالة أي تحفظات تعيق تفعيل الاتفاقية

تقترح دارنا الوزرية توسيع النفاذ حول مقترحات هذه الاتفاقية مع باقي الدول العربية وذلك نظرا لإختلاف التنظيمات والقوانين واللوائح الإدارية بين البلدان العربية والذي يعد عائقا في تنفيذها خاصة مع اعتماد وثائق موحدة ومنسجمة في خدمات نقل البضائع عبر الطرق بين الدول العربية وغياب بنك معلومات وبيانات تتعلق بهذا النشاط.

كما تقترح أيضا ضرورة دراسة بعض الجوانب من أجل إزالة التهميزات التي تعيق التوقيع عليها لاسيما:

- بلورة إستراتيجية تكامل بين الدول العربية في مجال نقل البضائع؛
- توحيد الوثائق المستعملة في مجال نقل البضائع؛
- إنشاء بوابات إلكترونية في مجال نقل البضائع عبر الطرق، قصد تبادل المعلومات وتبسيطها وتوحيدها بين الدول العربية؛
- تفعيل تبادل الخبرات بين الدول العربية في مجال نقل البضائع عبر الطرق.

03	<p>اتفاقية تنظيم النقل بالعبور - الترانزيت بين الدول العربية (المعدل):</p>
----	----------------------------------------------------------------------------

ترتني دائرتنا الوزارية الدعوة إلى تشكيل لجنة مصغرة للدول العربية التي لديها تحفظ على الفقرة (أ) من المادة (5) من إتفاقية تنظيم النقل بالعبور - الترانزيت بين الدول العربية المعدلة، المتضمن رسم العبور بنسبة أربعة أضعاف بالألف 4% حسب اقتراح الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، على أن تضم ممثلين عن وزارات النقل وكلاك الجمارك في الدول العربية وذلك للعمل على إيجاد صيغة توافقية على الفقرة المذكورة سالفا.

كما نقترح أيضا ضرورة تحديث هذه الإتفاقية لاسيما المحاور التالية:

- الضمانات المالية المطلوبة عند العبور؛
- المواصفات الفنية للشاحنات؛

الإجراءات الإدارية وأساليب متابعة المشاكل الناجمة عن تطبيق هذه الإتفاقية.

II. قطاع النقل الجوي والطيران المدني:

الرقم	الإتفاقية
01	<p>اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية:</p>

ملاحظات وموقف الجزائر

ترتني دائرتنا الوزارية عدم اعتماد هذه الإتفاقية في الوقت الراهن لعدم توافق أحكامها مع سياسة الجزائر في مجال النقل الجوي لاسيما ما يخص الأحكام التالية:

- تصل أحكام هذه الإتفاقية محل الإتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف البرمجة لتنظيم النقل الجوي بين الدول الأطراف إذا ما تعارضت مع أحكامها (الفقرة 03 من المادة 02).
- عدم الزامية الحصول على موافقة سلطنة الطيران المدني بخصوص جداول الرحلات (المادة 06)
- يحق لشركات النقل الجوي المعنية تشغيل عدد الرحلات على النحو الذي تعتبره ملائما، ولا يجب على أي دولة طرف أن تحد من عدد الرحلات أو حقوق النقل الجوي إلا لإعتبارات بيئية أو تقنية أو تقنية تتعلق بالسلامة الجوية أو أمن الطيران، وعلى أساس عدم التمييز (الفقرة 02 من المادة 07).
- تتمتع الدول الأطراف عن تقديم الدعم الحكومي بكافة أشكاله لشركتها شركات النقل الجوي المعنية من قبلها (المادة 19).

أما فيما يخص نص هذه الإتفاقية فتتترح دائرتنا الوزارية ما يلي:

- تغيير عبارة هيئة ب منظمة في محتوى الإتفاقية.
- إضافة ديباجة.

أدراكاً منها بأهمية النقل الجوي الدولي و دوره الأساسي في إقامة منطقتي تجارة حرة عربية كبرى تعزز المكاسب الاقتصادية للدول العربية وتستفيد من التغييرات التي تشهدها التجارة العالمية، واعتزازاً منها بأهمية التكامل الاقتصادي العربي باعتباره وسيلة أساسية لتعزيز التنمية العربية الشاملة في إطار اقتصاد عربي يواكب التطورات الاقتصادية على المستوى الدولي والإقليمي وانطلاقاً من مبادئ اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية، التي أقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي في 27 فبراير 1981، وخصوصاً المادة الثامنة عشر منها التي تنص على تعاون الدول الأطراف لتيسير النقل والواصلات بمختلف الوسائط على أسس تفضيلية فيما بينها. وتحقيقاً لأحكام المادة الخامسة من اتفاقية الهيئة التي تنص على أن من بين أهداف الهيئة وأغراضها العمل على تنمية وتطوير النقل الجوي العربي بشكل يستجيب لاحتياجات الأمة العربية في نقل جوي آمن ومنظم وفعال وسليم وأخذين في الاعتبار أهمية وضرة التنسيق بين سياسات النقل الجوي العربية بهدف إلغاء كل ما من شأنه أن يعيق تنمية النقل الجوي العربي.

ومسيرة ليادى وتوجهات منظمة الطيران المدني الدولي التي تهدف إلى تطوير النقل الجوي الدولي على أساس من المساواة وعدم التمييز، ولتشجيع التصدير التدريجي للنقل الجوي في إطار إقليمي ومتعدد الأطراف.

وساهمة منها في تيسير حركة نقل الأفراد والبضائع تحقيقاً لمزيد من التحرير للنقل الجوي والخدمات بين الدول العربية، وفي تسهيل انتقال رؤوس الأموال بينها، وما سيرتب على ذلك من تنمية لحركة السياحة العربية اليبينية.

وحرصاً منها على ضمان المشاركة الفعالة للناقلات الجوية العربية قصد تقديم خدماتها داخل سوق النقل الجوي العربي على أسس تنافسية شريفة، تحول دون الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة الضارة.

والتزاماً منها باتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية الموقعة بدمشق بتاريخ 19 ديسمبر 2004 الموافق لـ 07 ذو القعدة 1425، ووثيقة منها في تعديها.

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل الأول: نطاق التطبيق والأحكام العامة

المادة 1- الأولى: التعاريف

ب. المعاهدة، معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة، وأية تعديلات

على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٢٥) و (٢٦) بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعهديات بالنسبة للدول الأطراف.

د. الهيئات المهنية المنظمة: المنظمة العربية للطيران المدني.

هـ. سلطة الطيران المدني: الجهة المختصة رسمياً بالإشراف على شؤون الطيران المدني بصحى لدى أي من الدول الأطراف.

ز. الدول المطرف ، الدول الأطراف : الدول العربية التي صادقت أو انضمت لهذه الاتفاقية.

ط. النقل الجوي الدولي، النقل الجوي للركاب والبضائع والبريد على خط جوي تكون منظمة بدرايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى من غير إقليم إحدى الدول الأطراف.

المادة 2 : نطاق التطبيق

3. تحل أحكام هذه الاتفاقية محل الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف المبرمة لتنظيم النقل الجوي بين الدول الأطراف إذا ما تعارضت مع أحكامها. بينما تظل أحكام تلك الاتفاقيات التي لم ينص عليها في هذه الاتفاقية، سارية المفعول.

المادة 4 : منح حقوق النقل

2. تتمتع شركة شركات النقل الجوي المعنية بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية، بممارسة حقوق النقل الجوي التالية عند تشغيلها خطوط جوية منتظمة من أي من أقاليم الدول الأطراف وإلى أقاليم الدول الأطراف الأخرى الأخرى.

المادة 5 : التعيين والترخيص

1. يفيق لكل دولة طرف أن تعين شركة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل خدمات النقل الجوي فيما بين الدول الأطراف وفق أحكام هذه الاتفاقية على أن تخضع الدولة المعنية ككتابة بهذا التعيين، كما يفيق لها أن تستبدل شركة نقل جوي بشركة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً.

2.

ج. التزام شركة شركات النقل الجوي المعنية بأحكام السلامة والأمن المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أحكام الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات العلاقة.

٤. يجوز لشركة نقل جوي معينة والمرخص لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها كلياً أو جزئياً، شرطاً أن تلتزم هذه الشركة، بأحكام هذا الاتفاقية.

المادة ٥ : تعريفات النقل الجوي

2. لا تعتبر موافقة سلطات الطيران المدني للدول الأطراف على تعريفات النقل الجوي المشار إليها في الفقرة الأولى الزامية بالنسبة بشركة / شركات النقل الجوي المعنية التابعة لدولة طرف. ومع ذلك يتعين على

شركة / شركات النقل الجوي المعينة إخطار سلطات الطيران المدني المعينة بهذه التعريفات قبل ثلاثين (30) يوماً من تطبيقها.

الفصل الرابع: تراخيص التشغيل والشهادات

المادة 11: إلغاء وسحب تراخيص التشغيل

أ - عندما تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لشركة النقل الجوي غير خاضعة للدولة/الدول الأطراف الأخرى، أو لرعاياها، أو أن يكون مقر العمل الرئيسي لنشاطات الشركة غير موجود في إحدى الدول الأطراف.

ب - الشركة غير مؤهلة لتلبية الشروط المفروضة بموجب القوانين والأنظمة الدولية والمحلية المطبقة عادة في عمليات النقل الجوي.

ج - عدم تطبيق شركة/شركات النقل الجوي المعينة لأحكام هذه الاتفاقية.

د - عدم التزام شركة/شركات النقل الجوي المعينة بأحكام السلامة والأمن المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أحكام الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات العلاقة.

2. ما لم يكن اتخاذ الإجراء الفوري ضرورياً لمنع المزيد من المخالفات بتفويض (ب) و (ج) المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، فإنه لا تتم ممارسة الحقوق الواردة في هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع الدولة والدول الأطراف الأخرى التابعة لها هذه الشركة/شركات النقل الجوي طبقاً لأحكام المشاورات المنصوص عليها في المادة 29 (التشاورات).

الفصل الخامس: المتطلبات التجارية لشركات النقل الجوي والتعاون فيما بينها

المادة 12: النشاطات التجارية لشركات النقل الجوي

1. تمنح كل دولة طرف شركة/شركات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الدول الأطراف الحق في أن تبدل وتحوّل إلى دولتها أو إلى الدولة الطرف التي ترخيصها، باستثناء الحالات التي تتعارض مع القوانين أو اللوائح المطبقة عموماً، وبناء على طلبها، جميع إيراداتها المحلية التي حصلت عليها من بيع خدمات النقل الجوي ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي والزائدة على المبالغ التي صرفتها محلياً، على أن يتم ذلك بسرعة وبدون قيود أو تمييز أو ضرائب، وتُسعر الصرف المعمول به في تاريخ التحويل.

2. يجب على كل دولة طرف أن تسمح لشركة/شركات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الدول الأطراف بأن تدفع مصروفاتها في إقليم تلك الدولة الطرف؛ بما في ذلك مصروفات شراء الوقود، بالعملية المحلية أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل ترخيصها ومصرح بها.

3. يجب على كل دولة طرف أن تسمح لشركة/شركات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الدول الأطراف بما يلي:

استخدام واستخدام موظفين إلى إقليمها لأداء المهام الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية وإلزام المتخصصين الأخرى، المطوية لتقديم خدمات النقل الجوي، وذلك طبقاً للقوانين وتنظيمات الدخول والإقامة والعمل في الدولة المستهدفة.

ب - الإقامة والعمل في الدولة المستهدفة.

ج - إدخال إلى إقليمها والإقامة فيه لفترات قصيرة لا تتفوق تسعون (90) يوماً، موظفين إضافيين مرخص لها بتقديم هذه الخدمات في إقليمها.

د - الترخيص لمطاراتها ولأفراد أطقم هذه المطارات وركابها وحمولتها بالدخول في إقليمها، إلى المطارات والمناطق المتعلقة باستغلال المطارات.

هـ - فتح داخل إقليمها حسابات بنكية اسمية بالعملة المحلية أو بآلية عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية، حسب اختيارها.

و - تسمح كل دولة طرف، مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم شركة/شركات النقل الجوي المعنية بنفسها، لشركة/شركات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الدول الأطراف ببيع وتسويق خدمات النقل الجوي الإقليمية بالعملة المحلية أو بآلية عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية، بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لها سواء في المناطق التي تخدمها أو التي لا تخدمها، وذلك طبقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها في الدولة المستهدفة.

و - لكي لا تكون دولة طرف أن ترخص لشركة/شركات النقل الجوي التابعة لأي من الدول الأطراف الأخرى إجراء ما يلي بناء على اختيار كل شركة نقل جوي:

- أ - أداء جميع خدماتها الأرضية بنفسها.
- ب - تقديم خدماتها لشركة/شركات نقل جوي أخرى.
- ج - الاشتراك مع غيرها من شركة/شركات النقل الجوي في تشكيل هيئة لتقديم الخدمات.
- د - اختيار من يقدم لها الخدمات من ضمن المتنافسين على تقديم هذه الخدمات وذلك وفقاً للقوانين وأنظمة الدولة الطرف التي تقدم الخدمات في إقليمها وبموافقة سلطة الطيران التابعة لها على شركة/شركات النقل الجوي المختارة.

المادة 13: التعاون بين شركات النقل الجوي

2- عند تشغيل أو إقامة الخدمات الجوية، يجوز لأي شركة نقل جوي الدخول في ترتيبات تسويقية تعاونية مثل المشاريع المشتركة أو حجز المساحات أو ترتيبات تقاسم الوزن مع شركة/شركات نقل جوي تابعة لأي من الدول الأطراف شريطة أن تحوز هذه الشركات على الترخيص اللازم وأن تستوفي الشروط المطبقة عادة على تلك الترتيبات.

المادة 15 : استخبارات الطائرات

1- يجوز أن تستخدم شركات شركات النقل الجوي المعنية من أي دولة طرف، طائرات مستأجرة من شركة، شركات نقل جوي أخرى تابعة لدولة طرف أو غير طرف، أو أي هيئة متخصصة في توفير الطائرات، وموافقة سلطات الطيران للدولة الطرف التي تحط الطائرات في إقليمها على شركة شركات النقل الجوي، أو الهيئة التي يتم استخبار الطائرات منها.

المادة 23 : أمن الطيران المدني

تتعهد الدول الأطراف على أنه يجوز الطلب من مستلمي الطائرات مراعاة ما تشترطه كل دولة طرف من الأحكام الأمنية المذكورة في الفقرة (3) أعلاه لدخول إقليمها أو مغادرتها أو التواجد فيه تتكفل كل دولة طرف بالتأكد من تطبيق الإجراءات الآتية داخل إقليمها، قبل وإنشاء صعود الركاب أو تحميل البضائع، لحماية الطائرات وأجراء الفحوصات الأمنية، على الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة الأخرى والبضائع ومخزون الطائرات وعلى كل دولة طرف أن تتخذ التدابير المناسبة للاختيار بين الامتياز الذي يطلب من الدولة الطرف الأخرى لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة لها جهاً أي تهديد معين.

عندما يقع حادث أو مصدر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على أي طائرة مدنية، أو عندما يرتكب أي فعل غير مشروع ضد سلامة أي طائرة وركابها وأطقمها + أو ضد سلامة المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يجب على كل دولة طرف أن تساعد الدولة الطرف الأخرى من خلال تسهيل الاتصالات وتغيير ذلك من التدابير الآتية التي تستهدف السرعة والأمان في إنهاء الواقعة أو إزالة خطر حدتها.

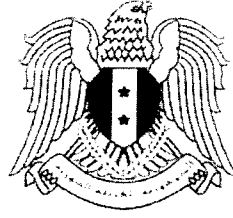
8: أقامت علاقات تعاون بين الوحدات الوطنية لعلومات الركاب والمثقلين الجوهريين للدول الأطراف والتي تقوم على مبدأ التعامل بالمثل وذلك فيما يخص جمع، معالجة، إرسال، حفظ وتبادل معلومات الركاب (PNR) and Passenger Name Record (PNR) and Advance Passenger Information (API).
الفصل العاشر : التشاور بشأن تطبيق الاتفاقية وتسوية الخلافات

المادة 30 : تسوية الخلافات

و2 تقوم هيئة التحكيم باخطار أطراف النزاع بأي إعلان من هذا القبيل وتعطى لكل طرف من أطراف الخلاف مهلة ثلاثين (30) يوماً من تاريخ إرسال ذلك الإخطار لتقديم خلاصتها إلى هيئة التحكيم أيضاً اعتراضات على تدخل بمقتضى هذه الفقرة. وتقرر هيئة التحكيم ما إذا كان ينبغي السماح بأي تدخل وذلك في غضون خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ تقديم تلك الاعتراضات.

<p>المادة 17.5، مسؤولية الناقل تجاه امان الراكب. يقترح حذف الجملة الأخيرة للفقرة التي تهدف إلى إمكانية المطالبة بتعويضات الراكب بعد مرور فترة زمنية من نزوله، وبالتالي يجب تحديد فترة محددة لتقديم المطالبات قبل نزول الراكب.</p> <p>فيما يتعلق بالواد 15 و 21 : التي تتناول مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تتعرض هذه الواد إلى مسؤولية الناقل وبالتالي شروط تعويض مالك البضاعة التي تضمنت أو فقدت أثناء الرحلة، حتى أن هذه الشروط تنص على إمكانية التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة إلى المستلم.</p> <p>يجب التنويه، أن هذا الاجراء مستبعد بموجب اتفاقية بروكسل لعام 1924. التي ينظر إلى أحكامها. إن تحميل الناقل المسؤولية في حالات التأخر في التسليم قد يفتح الطريق أمام عدد لا يحصى من المطالبات نظراً لأنه يصعب على الناقل تجنب مثل هذه الحالات في مجال النقل البحري على الرغم من التطور التكنولوجي في بناء السفن، إلا أنه يظل مرتبطاً بالعديد من المخاطر والعوامل الخارجية مثل ازدياد حاد الموانئ أو في بعض الأحيان إغلاق الموانئ في حالة حدوث ظواهر طبيعية.</p> <p>لذلك يقترح إعادة دراسة المواد المذكورة أعلاه، لتحديد شروط دقيقة متعلقة حصرياً بمهام مسؤولية الناقل من أجل تحميل مسؤولية التعويض على الناقل البحري عن البضائع كعدد صلاحية الإبحار (innavigabile)</p>	<p>02</p> <p>اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن:</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

لا تبدي دائرتنا الوزارية أي ملاحظات بخصوص مضمون هذه الإتفاقية



المنذوبية الدائمة
الجمهورية العربية السورية
لدى جامعة الدول العربية
القاهرة

الرقم : ٥٠٠

التاريخ : ٢٠٢٤/٦/٢٣

**تهدي المنذوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية لدى جامعة الدول العربية بالقاهرة
أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل
والسياحة).**

وإشارة إلى مذكرة الأمانة العامة رقم ٧/٩/٥/٧٣٣ و ٢٤/٧٣٤ تاريخ ٢٣/٥/٢٠٢٤،
بخصوص متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن الاجتماع المشترك (٢١) للجنة الفنية للنقل
البري والبحري ومتعدد الوسائط الذي عقد في جدة بتاريخ ٥-٧/٥/٢٠٢٤ .
تتشرف بإعلامها بأن وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية قد بينت بأنه قد تمت
موافاة الأمانة العامة بموقف الجمهورية العربية السورية من هذه الاتفاقيات، ولكن لم تتم
المشاركة في اجتماعات اللجنة لمناقشة ملاحظتها والمقترحات الخاصة بها.
وبينت بأنه قد تم تشكيل فريق داخلي ليمثلها في اللجنة الفنية المعنية بدراسة الاتفاقيات
العربية في قطاع النقل يضم في عضويته ممثلين عن:

- مديرية التخطيط والتعاون الدولي.
- مديرية شؤون النقل الجوي.
- مديرية شؤون النقل البحري.
- مديرية النقل الطرقي.

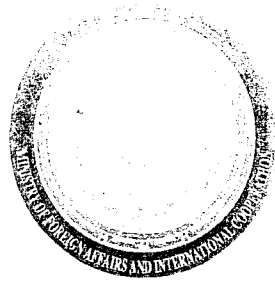
وتم تسمية السيد إياد الأسعد رئيس دائرة التعاون الدولي كنقطة اتصال مع الأمانة العامة
لجامعة الدول العربية بهذا الشأن (البريد الإلكتروني: eyadmot@yahoo.com ورقم الجوال:
٠٠٩٦٣٩٩٩٥١٨١١٦).

تغدو المنذوبية ممتنة فيما لو تم تعميم ذلك على الدول العربية وإعلام الجهة ذات العلاقة
بهذه الإجراءات.

**تفتنم المنذوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية هذه المناسبة لتعرب للأمانة
العامة لجامعة الدول العربية الموقرة عن فائق التقدير والاعتبار.**



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
(قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
القاهرة



التاريخ 2024/6/27

الرقم الإشاري: 1860 / 7 / 2

مذكرة شفوية

تهدي المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) الموقرة.

وبالإشارة إلى مذكرتكم رقم 734/24 بتاريخ 2024/5/23، نود أفادتكم بموقف ليبيا من الاتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة أنماطه.

1. اتفاقيات تنظيم نقل الركاب بين الدول العربية :-

تم الانضمام فعلياً لهذه الاتفاقية منذ تاريخ 2006/11/6، وتمت المصادقة عليها 2017/1/17، إما فيما يخص العوائق التي تواجه تطبيق هذه الاتفاقية هو عدم انضمام دولة مصر باعتبارها دولة وصل بين ليبيا ودول المشرق العربي وأن انضمامها يسهل حركة الركاب مع تلك الدول.

2. اتفاقيات تنظيم نقل الركاب بين الدول العربية :-

تم مؤخراً موافقة معالي وزير المواصلات على الانضمام هذه الاتفاقية مع التحفظ على المادة (30 - الفقرة 4) والمادة (31 - الفقرة 6)، (مذكرتنا الموجه إليكم بالخصوص رقم 1185) بتاريخ 2024/4/28.

3. اتفاقيات تنظيم نقل الركاب بين الدول العربية :-

إن مشروع قانون النقل المتعدد الوسائط قيد الدراسة وسيتم اقتراح الانضمام لهذه الاتفاقية فور صدور القانون.

كما نود إفادتكم بأن السيد / م. فرحات إبراهيم البكوري هو نقطة الاتصال في اللجنة المعنية بدراسة وضع الاتفاقيات العربية في قطاع النقل،

هـ / 00218927012835 البريد الإلكتروني farhat.albakuri@lta.gov.ly

تفتنم المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب مجدداً للأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) الموقرة عن عظيم تقديرها وفائق احترامها.

إلى / الأمانة العامة لجامعة الدول العربية الموقرة

قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة

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



القاهرة
CAIRO

العدد: م/14/5 / 2209
التاريخ: 2024/8/13

10927
14 AUG 2024

تُهدي المندوبية الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الامانة العامة لجامعة الدول العربية/ قطاع الشؤون الاقتصادية/ إدارة النقل والسياحة، وتتشرف التأكيد على منكرتها المرقمة م/849/14/5 في 2024/3/20، بشأن نقل طلب سلطة الطيران المدني في جمهورية العراق تزويدها بالاتفاقيات المدرجة أدناه، والتأكيد على رأيها السابق مدار بحث منكرتنا المشار إليها أعلاه بشأن إتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية إتفاقية تونس لعام 1979 (المعدلة)، كما طلبت الترتيب على المصادقة على إتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية في الوقت الحالي.

الاتفاقيات:

- 1- إتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني.
 - 2- إتفاق التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الاقليمية ودون الاقليمية في مجال النقل الجوي.
 - 3- إتفاقية إسترشادية موحدة في مجال النقل الجوي لتفاوض الدول العربية ثنائياً فيما بينها وبين التكتلات الأوروبية.
- تغتنم المندوبية الدائمة هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة الموقرة عن فائق تقديرها واحترامها.

13

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية/ قطاع الشؤون الاقتصادية

إدارة النقل والسياحة

