

آثار الإتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل

Distr.  
GENERAL

E/ESCWA/TRANS/2000/5  
22 September 2000  
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

آثار الإتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل

الأمم المتحدة  
نيويورك، 2001

01-0078

## تمهيد

أعدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هذه الدراسة تنفيذاً للنشاط 4R22fD415، بعنوان "آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل"، ضمن برنامج عمل قسم النقل لفترة السنتين 2000-2001. وتنقسم الدراسة الى جزئين، يستعرض الجزء الأول الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات وآثاره على النقل الجوي الدولي وبخاصة في البلدان النامية. ويستعرض الجزء الثاني الوضع الراهن ومستقبل قطاع النقل البحري في ظل تطبيق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات في الدول العربية، ودول الإسكوا على وجه الخصوص.

وتهدف هذه الدراسة، بصفة عامة، إلى دعم التعاون لتطوير قطاع النقل على مستوى منطقة الإسكوا والمنطقة العربية، وتهدف بصفة خاصة الى (أ) التعريف بمنظمة التجارة العالمية والاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، وعلى الأخص خدمات النقل البحري والجوي؛ (ب) التعريف بالوضع العالمي الراهن بالنسبة للمفاوضات المتعلقة بهذا الاتفاق ومواقف الدول النامية تجاهها؛ (ج) تحديد أهم القضايا التي تواجه الدول العربية بشأن هذا الاتفاق في مجالات الخدمات الأساسية والخدمات المساعدة للنقل البحري والنقل الجوي؛ (د) تحديد أهم القضايا والأولويات التي تواجه الدول العربية بشأن تطوير شبكات ونظم وخدمات النقل الدولي والإقليمي المتكامل بها، وأهمية ذلك بالنسبة للمفاوضات القادمة بشأن الاتفاق؛ (هـ) المساهمة في بلورة وتنسيق مواقف الدول العربية في تلك المفاوضات.

وتمهيداً لإعداد هذه الدراسة، قامت الإسكوا بعقد اجتماع خبراء كان الأول من نوعه في المنطقة، حول اتفاق منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، وذلك في بيت الأمم المتحدة ببيروت خلال الفترة 9-11 حزيران/يونيو 1999، وبالتعاون مع وزارة النقل اللبنانية، والهيئة العربية للطيران المدني التابعة لجامعة الدول العربية، ومنظمة الطيران المدني الدولي، والاتحاد العربي للجوي، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، ومنظمة التجارة العالمية، وغرفة التجارة الدولية بلبنان، والهيئة العالمية للنقل الجوي، وطيران الشرق الأوسط. وكان الهدف من الاجتماع مساعدة دول المنطقة في التعرف على هذه الاتفاقات، والاستعداد وتنسيق المواقف للمفاوضات المقبلة لتحرير التجارة الدولية في السلع والخدمات. وحضر الاجتماع ما يزيد على 80 خبيراً في مجال النقل الجوي والبحري ومنظمة التجارة العالمية، وشمل العديد من ورقات العمل المتخصصة. وخلص الاجتماع الى مجموعة من النتائج والتوصيات التي ورد معظمها في هذه الدراسة، لأهميتها ووجاهتها. وكان المسؤول عن إعداد هذه الدراسة، السيد محمود الحبر، مسؤول أول شؤون إقتصادية بقسم النقل، وأشرف على إعدادها بشكل مباشر السيد نبيل صفوت، رئيس قسم النقل، وبشكل عام السيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية. كما إستعانت الإسكوا في إعداد هذه الدراسة بالدكتور خيرى الحسيني خبير النقل الجوي ورئيس اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي ومندوب مصر بها، والسيد عبد الوهاب عبد العزيز جلال، خبير النقل البحري ومستشار البحوث ودراسات التطوير الإداري بالشركة القابضة للنقل البحري. وتتضمن الدراسة أيضاً بعض الأفكار والملاحظات والتوصيات التي طرحت وتمت مناقشتها في اجتماع الخبراء المشار إليه أعلاه.

وتعتبر هذه الدراسة هامة لدول منطقة الإسكوا كافة، والدول العربية بوجه عام سواء التي أصبحت أعضاء في منظمة التجارة العالمية أو التي لا تزال في مرحلة التفاوض للانضمام، أو التي ليست أعضاء، وذلك نظراً لأن آثار تطبيق الاتفاق تطل كل الدول بوجه أو بأخر، وبغض النظر عن انضمامها الى تلك المنظمة من عدمه.

## ملخص الدراسة بالإنكليزية

This study has been prepared in implementation of work programme element 4R22fD415, "Implications of GATS on transport", for the biennium 2000-2001. The study is divided into two sections; the first section reviews the General Agreement for Trade in Services (GATS) and its impact on international air transport with special emphasis on developing countries, and the second section reviews the current status of maritime transport and its future prospects within the implementation of GATS in the Arab countries in general and ESCWA member states in particular.

The general aim of the study is to enhance cooperation for improving transport in the ESCWA region and amongst Arab countries. While in particular it aims at; a) Acquainting ESCWA member states with the World Trade Organization (WTO) and the General Agreement for Trade in Services (GATS), especially maritime and air transport services, b) Report the current global situation with respect to the negotiations concerning this Agreement and in particular the position of developing countries, c) identify the most significant issues that face Arab countries with respect to this Agreement in the basic and supporting services for both maritime and air transport d) identify the most important issues and priorities that face the Arab countries with respect to developing their integrated regional and international transport networks and the significance of this in the forthcoming negotiations of the Agreement, e) Contribute to the formulation and coordination of the positions of the Arab Countries and ESCWA member states in particular with respect to the agreement.

Prior to the preparation of this study, ESCWA held an expert group meeting on WTO Agreement on maritime and air transport services in the Arab Region. The meeting took place at the UN-House in Beirut from 9-11 June 1999 with the cooperation of the Ministry of Transport in Lebanon, Arab Civil Aviation Commission (ACAC), Arab Air Carriers Organization (AACO), International Civil Aviation Organization (ICAO), World Trade Organization (WTO), United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), The Arab Federation of Shipping, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, International Chamber of Commerce in Lebanon (ICC), International Air Transport Association (IATA), Middle East Airlines (MEA).

The aim of the meeting was to introduce the countries of the region to the Agreement and to prepare and coordinate their positions for future negotiations on the liberalization of trade and services. More than 80 experts in the fields of Air and Maritime transport, and from WTO attended the meeting, and highly specialized papers on the subject were presented. The conclusions and recommendations of the meeting were integrated in this study for their importance and notability. Mr. Mahmoud El-Hibir, First economic affairs officer in the Transport Section, prepared the study under the direct supervision of Mr. Nabil Safwat, Chief of the Transport Section. The report was conducted under the general supervision of Mr. Ahmed Farhat, Chief of SIPD. Two experts assisted in the preparation of this study, Mr. Khairy El-Hussaini an Air transport Expert, Chief of the Legal Committee of the International Air Transport Association and Mr. Abdel Wahab Jalal a maritime transport expert, and Chairman of the Board of the Ammoun Company for maritime agencies. In addition the report included some ideas, remarks and recommendations expressed and discussed in the above mentioned Expert Group Meeting.

This study is considered important for the ESCWA countries in particular and Arab countries in general regardless of the fact that they are members of WTO, in the process of negotiations for membership or for countries not members to WTO, as the impact of the agreement concerns all countries in one way or the other regardless of their membership to the WTO.

## المحتويات

### الصفحة

ج	تمهيد
د	ملخص الدراسة بالإنكليزية
1	مقدمة
3	الفصل الأول- الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات)
3	أولاً- نبذة تاريخية
3	ألف- التعريفات بالغات
3	باء- نشأة الغات
3	جيم- عدد الدول الأطراف في الغات
3	دال- أهداف الغات
4	ثانياً- نشاط الغات
4	ألف- بيان بالجولات التفاوضية
5	باء- جولة طوكيو للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف
7	جيم- جولة أوروغواي
9	ثالثاً- أهم ملامح وأحكام اتفاق الإطار العام المتعلقة بالخدمات
9	رابعاً- أهم المبادئ التي تضمنها الإتفاق
9	ألف- معاملة الدولة الأكثر رعاية
10	باء- الشفافية
12	جيم- التدرج في تحرير الخدمات
13	دال- المعاملة الخاصة للبلدان النامية
14	خامساً- الالتزامات
14	ألف- الالتزامات العامة
14	باء- الالتزامات المحددة
15	سادساً- عرض موجز لمرفقات الاتفاق
16	سابعاً- تقييم عام للاتفاق
17	الفصل الثاني- دراسة تفصيلية لمرفق خدمات النقل الجوي
19	أولاً- التعريف بالنقل الجوي الدولي المنتظم وغير المنتظم والحريات الجوية
19	ألف- معايير التفرقة بين النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم
22	باء- التعريف بالحريات الجوية

## المحتويات (تابع)

### الصفحة

27	.....	ثانياً- تحرير خدمات النقل الجوي في غير نطاق الغات وتقييمها
		ألف- المحاولات التي تمت أثناء مؤتمر شيكاغو للطيران
27	.....	المدني الدولي عام 1944
		باء- محاولات الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني
28	.....	الدولي في عامي 1946 و 1947
28	.....	ثالثاً- المؤتمر العالمي للنقل الجوي بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل
28	.....	ألف- ظروف عقد المؤتمر
29	.....	باء- الاستعدادات والدراسات السابقة على عقد المؤتمر
29	.....	جيم- أهم الموضوعات التي ناقشها المؤتمر
31	.....	رابعاً- الاتحاد الأوروبي وتحرير النقل الجوي
31	.....	ألف- النظام الهيكلي
31	.....	باء- أهداف الاتحاد الأوروبي في مجال تحرير النقل الجوي
32	.....	جيم- التدابير الأولية للتحرير: الخدمات الجوية بين الأقاليم
33	.....	دال- المرحلة الأولى للتحرير
34	.....	هاء- المرحلة الثانية للتحرير
34	.....	واو- المرحلة الثالثة الحالية
35	.....	زاي- الإجراءات المصاحبة
36	.....	حاء- أنظمة الاتحاد جزء من النظام الدولي
37	.....	خامساً- محاولات تحرير النقل الجوي في العالم العربي
37	.....	ألف- مقدمة تاريخية
39	.....	باء- محاولة الهيئة العربية للطيران المدني
39	.....	جيم- مجلس وزراء النقل العرب
39	.....	دال- الجمعية العامة الطارئة للهيئة العربية للطيران المدني
40	.....	هاء- المرحلة الأولى من الآلية
40	.....	واو- المرحلة الثانية من الآلية
40	.....	زاي- المرحلة الثالثة من الآلية
41	.....	حاء- المناقشة الشريفة وعدم التمييز
41	.....	طاء- تسوية المنازعات حول الآلية
41	.....	ياء- الإعانات المالية الحكومية
41	.....	كاف- الصيغة القانونية للالتزام بأحكام الآلية
42	.....	لام- ملاحظات واقتراحات على الآلية

## المحتويات (تابع)

### الصفحة

43	الفصل الثالث- الوضع الراهن ومستقبل قطاع النقل البحري في ظل تطبيق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على قطاع النقل
43	أولاً- الوضع الحالي لتطبيقات الاتفاق العام على النقل البحري
43	ألف- الخلفية التاريخية لخدمات النقل البحري
44	باء- التطورات التنظيمية والتجارية الحديثة في قطاع النقل البحري
51	جيم- تحليل تعهدات النقل البحري
51	دال- مواقف الدول العربية تجاه الاتفاق
52	هاء- أهم الالتزامات المحددة للدول العربية الأعضاء
53	ثانياً- المحددات الرئيسية والتحديات لأنشطة النقل البحري
53	ألف- بيان بالأنشطة الرئيسية والأنشطة المساعدة لقطاع النقل البحري
	باء- الإمكانيات المتاحة للدول العربية، ودول الإسكوا على وجه الخصوص، في أنشطة النقل البحري
62	جيم- أهم المشاكل التي تواجه الدول العربية في المرحلة الحالية
67	دال- إمكانيات تعظيم الايجابيات وتقليل السلبيات
71	ثالثاً- سياسات ومتطلبات المرحلة القادمة
71	ألف- التطور العالمي في مجال النقل البحري
74	باء- التكامل بين وسائط النقل
	جيم- متطلبات المرحلة القادمة وأثار تطبيق الاتفاق على قطاع النقل البحري العربي
77	
82	الفصل الرابع- التوصيات
84	أولاً- التوصيات المتعلقة بتنسيق المواقف في المفاوضات القادمة
85	ثانياً- النتائج والتوصيات في مجال النقل الجوي
86	ثالثاً- التوصيات المتعلقة بالنقل البحري
86	ألف- في مجال الأساطيل الوطنية
87	باء- في مجال ربط البضائع
87	جيم- في مجال الموانئ
88	رابعاً- توصيات عامة
46	الرسم البياني

## المحتويات (تابع)

### الصفحة

### قائمة الجداول

- 47 ..... 1- أهم 35 دولة وإقليمياً بحرياً في 31 كانون الأول/ديسمبر 1996  
2- تطور حصص المجموعات الوطنية الرئيسية في الأسطول العالمي  
48 ..... في الفترة 1981-1995  
52 ..... 3- موقف دول الإسكوا تجاه منظمة التجارة العالمية  
53 ..... 4- القطاعات الخدمية التي التزمت بها دول الإسكوا الأعضاء في منظمة التجارة العالمية  
62 ..... 5- مجموعة دول الإسكوا

### قائمة المرفقات

- 89 ..... الأول- THE GRADUAL DEVELOPMENT OF A REGIONAL ARRANGEMENT:  
..... THE EXAMPLE OF THE EUROPEAN UNION  
الثاني- آلية تنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية التي أقرتها  
93 ..... الجمعية العامة الرابعة الطارئة للهيئة العربية للطيران المدني  
97 ..... الثاني (أ)- قواعد السلوك الخاصة لضمان المنافسة الشريفة  
98 ..... الثاني (ب)- تسوية المنازعات  
الثاني (ج)- نموذج لمذكرة تفاهم حول التطبيق الثنائي لبرنامج إطلاق حريات النقل الجوي  
99 ..... بين الدول العربية وآلية التنفيذ  
100 ..... الثالث- DECISION ON MARITIME TRANSPORT SERVICES  
101 ..... الرابع- الجداول  
107 ..... المراجع



## مقدمة

كان إنشاء منظمة التجارة العالمية بمقتضى اتفاق مراكش الموقع في 15 نيسان/ ابريل 1994، علامة بارزة في الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة. وجاء توقيع هذا الاتفاق والاتفاقات الأخرى في أعقاب الجهود الحثيثة التي أسفرت عنها جولة أوروغواي التي استمرت مدة تزيد على سبع سنوات امتدت من أيلول/سبتمبر 1986 حتى نهاية عام 1993. وكانت سبع جولات أخرى قد سبقتها بدءاً من عام 1947، استهدفت جميعها وضع نظام دولي جديد لتحرير التجارة العالمية. وأسفرت جولة أوروغواي عما يسمى في الأدبيات المعاصرة بـ "الغات 1994"، وهي تتضمن كل ما توصلت إليه الجولات السابقة من اتفاقات وبروتوكولات وتفاهات، الأمر الذي نجم عنه انخفاض كبير في التعريفات الجمركية التي تراجعت في البلدان الصناعية من متوسط 40 في المائة تقريباً عام 1947 إلى أقل من 8 في المائة بعد جولة أوروغواي. ويعزي هذا النجاح إلى الصيغة المبتكرة التي اعتمدها الغات والتي تركز على تحقيق التقدم من خلال قرارات اختيارية تتخذها الدول الأعضاء وفق نظام مشترك للمصلحة المتبادلة، تطبيقاً لمبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية. وإذا كانت الجولات السابقة على جولة أوروغواي قد اقتصرت على التجارة الدولية في السلع، فقد كان من النتائج الملموسة لهذه الجولة إخضاع تجارة الخدمات لقواعد السلوك والانضباط التي تحكم تجارة السلع. وجاء هذا التقدم نتيجة للجهود التي بُذلت للتوفيق بين المصالح المتعارضة داخل الغات، مقابل إلغاء الاتفاق المعروف بترتيب المنسوجات المتعددة الألياف الذي كان يحدد حصص صادرات الدول النامية من صناعة الملابس والمنسوجات.

وتأتي تجارة خدمات النقل البحري والنقل الجوي على رأس قائمة الخدمات التي تحظى بأهمية خاصة بالنسبة لدول المنطقة. أما خدمات النقل البحري، فلم يتضمنها الاتفاق العام لتحرير تجارة الخدمات، وأرجئ الاتفاق بشأنها إلى الجولة القادمة المزمع عقدها في عام 2000.

إن الأمانة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) تدرك الدور الحيوي الذي يقوم به قطاع النقل في دفع ودعم عمليات التنمية المستدامة. كما تدرك أهمية تكامل شبكات النقل من أجل تسهيل انتقال السلع والركاب فيما بين دول المنطقة، وبينها وبين دول العالم كافة، مما سيكون له أكبر الأثر في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية، لتتبوأ مكانتها اللائقة بين دول العالم، وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو تحرير التجارة في السلع والخدمات من خلال اتفاقات منظمة التجارة العالمية.

ولما كان انضمام دولة ما إلى منظمة التجارة العالمية يترتب عليه أن تقبل هذه الدولة جميع الاتفاقات التي أسفرت عنها جولة أوروغواي كصفقة واحدة، فإنه يتعين على هذه الدولة أن تتعرف على ما يمكن أن تتمتع به من حقوق وما يترتب عليها من التزامات على النحو المنصوص عليه في كافة الاتفاقات، بحيث تحقق أكبر استفادة ممكنة من هذه الاتفاقات، وفق مقتضيات هيكل تجارتها الخارجية.

والتعامل مع الظروف التي تمر بها المنطقة والتغيرات المتسارعة في العالم، سواء فيما يتعلق بتحرير التجارة في السلع والخدمات، أو بثورة التكنولوجيا في مجالات النقل والمعلومات والاتصالات، وما ينطوي عليه ذلك من فرص ومخاطر جديدة، أمر لا بد منه للاستفادة من الفرص والتقليل من المخاطر، من أجل دفع ودعم عمليات التطوير والتنمية المستدامة في المنطقة. وكل ذلك يتطلب تكثيف العمل على إزالة القيود والعقبات التي تقف حائلاً دون تطور التجارة والخدمات في المنطقة. ولعل من أهم هذه العقبات تلك المتعلقة بخدمات النقل وحركة البضائع والركاب في المنطقة وعبر الحدود.

ولقد صاحب هذا الاتجاه الحثيث نحو تحرير التجارة اتجاه آخر على نفس القدر من الأهمية، وهو اتجاه الدول المتقدمة نحو تكوين التكتلات الاقتصادية والتجارية والسياسية ذات الطابع الإقليمي، مثل الاتحاد الأوروبي، اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA)، والاندماجات بين الشركات الكبرى والشركات متعددة الجنسيات، سواء في مجال شركات الطيران أو شركات الملاحة البحرية وخدماتها، بينما لا تزال المنطقة العربية تعاني من تعدد وصغر حجم شركات الطيران والملاحة البحرية بها (مع بعض الاستثناءات المحدودة)، ولا تزال تتحسس خطاها في سبيل إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى والسوق العربية المشتركة.

ومما لا شك فيه أن المستفيد الأكبر من التحرير الكامل للأجواء والبحار والموانئ سيكون تلك التكتلات والشركات العملاقة، وستكون الخسارة كبيرة على التكتلات الضعيفة والشركات الصغيرة، علاوة على أن توفير الحماية لتلك التكتلات والشركات الصغيرة لا يمكن أن يستمر لفترات طويلة. لذا، بات من الضروري أن تنتظر دول المنطقة بجدية في إمكانية وكيفية تحقيق التزامن بين التحرير التدريجي للأجواء والبحار والموانئ من جهة، ومن جهة أخرى السعي الحثيث والمتسارع نحو دمج الشركات الوطنية للملاحة البحرية والطيران، وتكوين شركات عملاقة على المستوى الإقليمي، بالإضافة إلى المساهمة في تيسير تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى قبل حلول عام 2007، وبحيث يتم ذلك كله بما لا يتعارض مع مصالح دول المنطقة والنظام العام والقيم السائدة فيها.

## الفصل الأول

### الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات)

#### أولاً- نبذة تاريخية

#### ألف- التعريف بالغات

اتخذ المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة قراراً في شباط/فبراير 1946 بعقد مؤتمر دولي بشأن التجارة والعمالة، ووضع مشروع اتفاق لإنشاء منظمة التجارة العالمية.

واجتمعت لجنة تحضيرية في لندن عام 1946، وفي جنيف عام 1947، توصلت الى مشروع إتفاق مبدئي. وانهقد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والعمالة في هافانا-كوبا في عام 1947، وصدر عنه ميثاق منظمة التجارة العالمية. إلا أنه بحلول عام 1950 بدا واضحاً أن ميثاق هافانا غير مقبول من الولايات المتحدة الأمريكية، ومن ثم لم تظهر المنظمة إلى حيز الوجود.

#### باء- نشأة الغات

وبينما كان العمل جارياً لإنشاء منظمة التجارة العالمية، انخرط أعضاء اللجنة التحضيرية المذكورة وبعض الدول الأخرى من خارجها في مفاوضات حول التعريفات الجمركية، انتهت بتوقيع 23 دولة، في 30 تشرين الأول/أكتوبر 1947، على الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية، والتجارة المعروف باسم الغات. وبدأ سريان الاتفاق إعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1948. وقد تضمن أحكاماً خاصة بإقامة التوازن بين حماية الإنتاج المحلي وزيادة معدلات التجارة الدولية، حيث نص على التزامات وحقوق للأطراف المتعاقدة بخصوص تحرير التجارة الدولية وكان على رأسها شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية الذي يرتب حقوقاً لكافة الأطراف المتعاقدة في الاتفاق بالتطبيق الفوري لأية ميزة أو تنازل جمركي أو خلافه قد تقدمه إحدى الدول لأي طرف آخر، وكذلك شرط المعاملة الوطنية، الذي يقضي بالالتزام بعدم التفرقة في المعاملة بين السلع الوطنية والسلع المستوردة بعد سداد الرسوم الجمركية، بحيث تتمتع السلعة المستوردة، من حيث القوانين والقواعد وفرض الضرائب والرسوم، بذات معاملة السلع الوطنية.

#### جيم- عدد الدول الأطراف في الغات

كان عدد الدول الأطراف في الغات لا يتجاوز 23 دولة عند إبرام الاتفاق في عام 1947، وعند إعداد هذه الدراسة كان هذا العدد قد قفز إلى 134 دولة، بالإضافة الى عدة دول غير أطراف تحضر اجتماعات الغات بصفة مراقب. وتمثل الدول النامية ثلثي عدد أطراف الغات تقريباً، منها 8 دول عربية.

#### دال- أهداف الغات

حدّدت للغات مجموعة من الأهداف العامة نوجزها فيما يلي:

1- العمل على رفع مستوى المعيشة في الدول المتعاقدة، والسعي نحو تحقيق مستويات أعلى من العمالة.

- 2- الارتفاع بمستويات الدخل القومي الحقيقي، وتنشيط الطلب على السلع بين الأطراف المتعاقدة.
  - 3- الاستغلال الكامل للموارد الاقتصادية العالمية، والتوسع في الإنتاج والمبادلات التجارية الدولية السلعية.
  - 4- تشجيع الحركة الدولية لرؤوس الأموال وما يرتبط بها من زيادة الاستثمارات العالمية.
  - 5- سهولة الوصول إلى الأسواق ومصادر المواد الأولية.
  - 6- ضمان زيادة حجم التجارة الدولية، وإزالة القيود المحلية من خلال تخفيض القيود الكمية والجمركية.
  - 7- إنتهاج المفاوضات كوسيلة لحل المشكلات المتعلقة بالتجارة الدولية.
- ويتبين من عرض أهداف اتفاق الغات الدور الذي يقوم به في مجال التنمية الدولية، على النحو التالي:
- (أ) يُعتبر اتفاق الغات منبراً للتفاوض بشأن خفض التعريفات الجمركية وغيرها من الحواجز التجارية الخاصة بالسلع؛
- (ب) يمثل مجموعة من القواعد التي تحكم السياسة التجارية؛
- (ج) يعتبر أداة لتفسير القواعد والبنود وتسوية الخلافات بين الدول الأعضاء؛
- (د) يعتبر أداة لاستحداث وتطوير سياسة تجارية جديدة؛
- (•) يعتبر أداة لتسهيل تبادل الأنشطة الخدمية.

### ثانياً. نشاط الغات

#### ألف- بيان بالجولات التفاوضية

ينحصر نشاط الغات في عقد مفاوضات تجارية متعددة الأطراف لتحرير التجارة الدولية من العوائق التي تعترضها، من رسوم جمركية وقيود كمية على الاستيراد.

وبدأ نشاط الغات بمجال السلع، ثم امتد إلى مجال الخدمات. وبين عامي 1947 و 1994 عُقدت ثمان جولات للغات أسفرت عن العديد من الاتفاقات الخاصة بتحرير تجارة السلع والخدمات. وفيما يلي موجز بهذه الجولات:

- 1- جولة جنيف بسويسرا عام 1947 (23 دولة).
- 2- جولة أنسى بفرنسا عام 1949 (13 دولة).
- 3- جولة توركواي ببريطانيا في الفترة 1950-1951 (36 دولة).
- 4- جولة جنيف بسويسرا في الفترة 1952-1956 (36 دولة).
- 5- جولة جنيف بسويسرا في الفترة 1959-1963 (26 دولة).
- 6- جولة كنيدي بالولايات المتحدة الأمريكية في الفترة 1962-1967 (50 دولة).
- 7- جولة طوكيو باليابان في الفترة 1973-1979 (78 دولة).
- 8- جولة أوروغواي في الفترة 1986-1994 (117 دولة).

وقد اتجهت الجولات الست الأولى الى التركيز على تحرير التجارة العالمية عن طريق تخفيض الرسوم الجمركية والتخفيف من القيود الكمية على تحرك السلع، الأمر الذي أزال الكثير من هذه القيود أو خفف منها في وجه التدفقات السلعية. أما فيما يتعلق بالجولتين الأخيرتين فقد أحدثتا تحولاً وتطوراً كبيراً في مجال نشاط الغات، سواء فيما يتعلق بتجارة السلع أو تجارة الخدمات أو لما لهما من مردود في مجال النقل الجوي على وجه الخصوص، الأمر الذي يقتضي التعرض لهما ببعض التفصيل على الوجه التالي:

### باء- جولة طوكيو للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف

غطت هذه الجولة الفترة من عام 1973 حتى عام 1979. وأدت إلى إحداث تخفيضات كبيرة في التعريفات، الى جانب ستة إتفاقات تتعلق بالنواحي التنظيمية والإجرائية، خلاف التعريفات، وثلاثة إتفاقات أخرى قطاعية بشأن لحوم الأبقار، ومنتجات الألبان، والطائرات المدنية. كما توصلت إلى مجموعة من القرارات يطلق عليها "إتفاقات إيطارية" استهدفت تفعيل بعض الأحكام الأساسية للإتفاق العام.

#### 1- بيان بالإتفاقات الستة التنظيمية<sup>(1)</sup>

(أ) إتفاق بشأن القيود الفنية على التجارة ويطلق عليه عادة كود الأوضاع القياسية. وتلتزم الدول المتعاقدة بمقتضاه، في حالة قيام حكوماتها أو الأجهزة التابعة لهذه الحكومات بإصدار تعليمات أو أوضاع قياسية فنية متعلقة بالرعاية الصحية أو حماية المستهلك أو البيئة أو خلاف ذلك من الأغراض، بضمان ألا تخلق هذه التعليمات القياسية عوائق للتجارة لا لزوم لها أمام التجارة الدولية.

(ب) إتفاق بشأن المشتريات الحكومية: ويهدف إلى زيادة المنافسة العالمية في المناقصات والمزايدات الخاصة بعقود المشتريات أو التوريدات الحكومية وتعرض ذلك الإتفاق للقواعد التفصيلية الخاصة بذلك؛

(ج) إتفاق بشأن تفسير وتطبيق المواد 6 و16 و23 من الإتفاق العام: ويعرف بكود الإعانات. ويلزم الدول المتعاقدة بأن يكون استخدامها للإعانات بطريقة لا تضر المصالح التجارية للدول المتعاقدة الأخرى؛

(د) اتفاق بشأن تطبيق المادة 7 من الإتفاق العام: ويُعرف بكود تقييم الجمارك؛ ويهدف إلى وضع نظام عادل ومحايّد لتقييم السلع لأغراض الجمارك. ويتضمن هذا الاتفاق أحكاماً تفصيلية حول التقييم، انطلاقاً من القواعد العامة الواردة في الاتفاق العام؛

(•) اتفاق بشأن إجراءات ترخيص الاستيراد: وينص على أن يكون استخدام هذه الإجراءات في الحدود المقبولة، وأن استخدامها غير المناسب قد يمثل عائقاً للتجارة الدولية؛

(و) اتفاق بشأن تطبيق المادة 6 من الإتفاق العام: ويُعرف عادة بكود مكافحة الإغراق. وتعتبر أحكام هذا الاتفاق ترديداً لإجراءات مكافحة الإغراق التي تم التفاوض بشأنها في جولة كينيدي في الفترة 1963-1977، وتعد تفسيراً للمادة السادسة من الإتفاق العام التي تضع الشروط التي على أساسها تطبق إجراءات مكافحة الإغراق كوسيلة دفاع ضد الواردات المسببة للإغراق.

## 2- بيان بالاتفاقات القطاعية الثلاثة

(أ) الترتيب الخاص بلحوم الأبقار: ويهدف إلى زيادة التوسع في التجارة الدولية في اللحوم والحيوانات الحية وتحريرها وجعلها أكثر استقراراً، أو زيادة التعاون في مجالها.

(ب) الاتفاق الدولي بشأن منتجات الألبان: ويهدف إلى توسيع المعاملات الدولية في مجال منتجات الألبان وتحريرها. ويغطي كافة أنواع منتجات الألبان، ويتضمن أحكاماً خاصة تطبق على نوعيات معينة من الألبان الجافة ودهون الألبان، بما فيها الزبد ونوعيات معينة من الجبن. ويضع أسعاراً معينة كحد أدنى في السوق العالمية لمثل هذه المنتجات.

(ج) الاتفاق بشأن التجارة في الطائرات المدنية: ويطبق هذا الاتفاق، بموجب مادته الأولى، على المنتجات، سواء كانت قطعاً أصلية أو قطع غيار، وذلك بغرض تصنيع وإصلاح وصيانة وإعادة بناء وتغيير وتبديل الطائرات المدنية والمنتجات؛ ويشمل:

- (1) كافة الطائرات المدنية؛
- (2) جميع محركات تلك الطائرات وأجزاء ومكونات تلك المحركات؛
- (3) جميع الأجزاء والمكونات الأخرى للطائرات المدنية والتجمعات الفرعية لتلك المكونات؛
- (4) جميع نماذج المحاكاة الأرضية للطيران، وأجزائها ومكوناتها (Ground Flight Simulators).

كما عرف الاتفاق في ذات المادة الطائرات المدنية بأنها:

- أ- جميع الطائرات غير العسكرية؛
- ب- جميع المنتجات المشار إليها أعلاه.

وقد نصت المادة الثانية من هذا الاتفاق على أنه اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1980، وهو التاريخ المحدد لسريانه بالنسبة للدول الأطراف المتعاقدة، على إلغاء كافة الرسوم الجمركية وما شابهها من الرسوم المقررة لدى هذه الدول طبقاً لقوانينها الوطنية على استيراد منتجات معينة، إذا كانت هذه المنتجات ستخصص لاستخدامها في الطائرات المدنية أو لتركيبها فيها، بغرض إنتاج مثل هذه الطائرات وإصلاحها وصيانتها وإعادة

بنائها وتغييرها وتبديلها. ويسري هذا الالتزام من التاريخ المحدد في الاتفاق وهو أول كانون الثاني/يناير 1980 بالنسبة للدول التي قبلت الاتفاق أو انضمت إليه حتى هذا التاريخ، وبالنسبة للدول الأخرى، بمضي ثلاثين يوماً من تاريخ قبولها أو انضمامها للاتفاق بعد هذا التاريخ<sup>(2)</sup>.

### 3- بيان بالقرارات الأربعة (المشار إليها سابقاً) التي توصلت إليها الأطراف المتعاقدة في تشرين الثاني/نوفمبر 1979

(أ) المعاملة التفضيلية والأكثر رعاية، والمعاملة بالمثل، والمشاركة الكاملة للدول النامية: ويعلن هذا القرار مبدأ المعاملة التفضيلية لصالح الدول النامية وفيما بينها، كعلامة مميزة في النظام العالمي للتجارة، دون استلزام مد هذه المعاملة لدول أخرى أطراف في الاتفاق العام. ويؤكد على أن الدول المتقدمة ليس لها أن تتوقع من الدول التي في طريق النمو أن تسجل تنازلات لا تتماشى مع تطورها أو مع حاجاتها المالية أو التجارية؛

(ب) الإعلان الخاص بالإجراءات التجارية التي تُتخذ لأغراض ميزان المدفوعات: وينص على المبادئ والإجراءات والممارسات التي تطبقها الحكومات في مجال الإجراءات التجارية طبقاً للمادتين 12 و18 من الاتفاق العام، للمحافظة على موقفها المالي الخارجي وميزان مدفوعاتها.

(ج) الإجراءات الوقائية لأغراض التنمية: وتتعلق بالتسهيلات التي تتيح مرونة أكثر للدول النامية في تطبيق الإجراءات التجارية لصالح احتياجاتها الأساسية للتنمية، طبقاً للمادة 18 من الاتفاق العام؛

(د) تفاهم بشأن الإخطار والتشاور وتسوية المنازعات والمراقبة: طور هذا القرار من عمليات الإخطار عن القيام بأية إجراءات تجارية تؤثر على تنفيذ الاتفاق العام، دون المساس بتقييم هذه الإجراءات ومدى تأثيرها على الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في الاتفاق. أما فيما يتعلق بالتشاور فقد نص القرار على تقوية وتطوير فعالية إجراءات التشاور بين الدول الأطراف، عن طريق سرعة الاستجابة لطلبات التشاور، وإتمام التشاور في أسرع وقت ممكن بغرض التوصل إلى نتائج مرضية للأطراف المعنية. كما طور هذا القرار إجراءات تسوية المنازعات في نطاق الغات وجمعها في وثيقة واحدة.

### جيم - جولة أوروغواي<sup>(3)</sup>

بدأت جولة أوروغواي بشأن التوصل إلى إتفاقات تجارية متعددة الأطراف في مجال السلع والخدمات اعتباراً من أيلول/سبتمبر 1986، واستمرت حتى اجتماع مراكش بالمغرب في نيسان/أبريل 1994، وقُعت الإتفاقات التي تم التوصل إليها أثناء الجولة، وعددها 28 إتفاقاً، وذلك في 15 نيسان/أبريل 1994. وبموجب أحد هذه الإتفاقات أنشئت منظمة التجارة العالمية اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1995، ومقرها في جنيف بسويسرا.

وقد بدأت هذه الجولة بانعقاد الدورة الخاصة للدول الأطراف في الغات على مستوى الوزراء في مدينة بونتا دل استى بأوروغواي في الفترة من 15 إلى 20 أيلول/سبتمبر 1986، حيث صدر إعلان وزاري ببدء الدورة وتحديد أهدافها في جزئين: الجزء الأول يخص المفاوضات المتعددة الأطراف بشأن التجارة في السلع.

(2) . 181 .

(3) GATT Activities 1986, "The Annual Review on the Work of the GATT", Geneva, June : 1987, pp.5-29.

ويؤكد هذا الجزء على ضرورة وضع نظام للوقاية، والالتزام بعدم فرض قيود تجارية جديدة (Stand Still)، وإزالة ما فرض منها مخالفاً لقواعد الغات على مراحل (Rollback). والجزء الثاني، يحدد هدفاً آخر للمفاوضات المتعددة الأطراف، وهو وضع إطار متعدد الأطراف من المبادئ والقواعد لتجارة الخدمات. وكذلك العمل عند الاقتضاء على إعداد ضوابط قطاعية بهدف توسيع هذا النوع من التجارة في جو من الشفافية والتحرر التدريجي، كوسيلة من وسائل تطوير الاقتصاد العالمي ودفع عجلة التنمية في البلدان النامية، على أن تؤخذ في الاعتبار القوانين والأنظمة الوطنية السارية التي تحكم وتنظم تجارة الخدمات على الصعيد المحلي، وكذلك الارتباطات والالتزامات الناشئة عن العضوية في المنظمات الدولية الأخرى ذات العلاقة بالقطاعات الخدمية، مثل منظمة العمل الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي.

وقد غطت مفاوضات جولة أوروغواي الموضوعات التالية في مجال تجارة السلع<sup>(4)</sup>:

- 1- التعريفات الجمركية.
- 2- التدابير غير التعريفية، مثل القيود الكمية.
- 3- المنتجات المدارية.
- 4- منتجات المصادر الطبيعية.
- 5- المنسوجات والملابس.
- 6- الزراعة.
- 7- الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية، بما في ذلك التجارة في السلع المقفلة.
- 8- تدابير الاستثمارات المتعلقة بالتجارة.

وفي مجال تجارة الخدمات غطت المفاوضات القطاعات الخدمية التالية:

- 1- حرية انتقال العمالة.
- 2- الانشاءات والأعمال الهندسية.
- 3- الخدمات المالية وتغطي أعمال البنوك والتأمين.
- 4- الاتصالات السلكية واللاسلكية.
- 5- النقل والسياحة.
- 6- الخدمات المهنية، مثل المحاسبة والمحاماة والطب.
- 7- الخدمات المسموعة والمرئية مثل الإذاعة والتلفزيون.



### ثالثاً- أهم ملامح وأحكام اتفاق الإطار العام المتعلقة بالخدمات

تحدد الهدف المعلن للمفاوضات المتعلقة بتحرير تجارة الخدمات في وضع اتفاق متعدد الأطراف للتجارة في الخدمات، يحقق لكافة الأطراف إزالة القيود القائمة حالياً في تلك التجارة، وزيادة مساهمة الدول النامية في نصيبها من التجارة الدولية في الخدمات.

عرّف الاتفاق تجارة الخدمات التي يطبق عليها الاتفاق بأنها المعاملات التي تتضمن توريد الخدمات من إقليم إحدى الدول الأطراف في الاتفاق إلى إقليم أي طرف آخر (حركة الحدود)، أو توريدها في إقليم طرف لخدمة المستهلك لطرف آخر (حركة المستهلك)، أو توريدها بمعرفة مورد خدمة تابع لطرف متعاقد عن طريق تواجده التجاري في إقليم طرف آخر (حركة التأسيس)، أو توريدها بمعرفة مورد خدمة تابع لطرف متعاقد عن طريق تواجد شخص طبيعي تابع لطرف متعاقد في إقليم أي طرف متعاقد آخر (حركة العمالة).

ويعترف الاتفاق بالأهمية المتزايدة للتجارة الدولية في الخدمات الخاصة بالاقتصاد العالمي، ورغبة أطراف الاتفاق في زيادتها على أساس الشفافية والتحرير التدريجي بما يحقق زيادتها لكافة الأطراف، وبصفة خاصة الدول النامية، أخذاً في الاعتبار احترام الأهداف القومية وظروف التنمية الاقتصادية في تلك الدول.

ويُعتبر الاتفاق الذي تم التوصل إليه أول اتفاق دولي متعدد الأطراف للتجارة في الخدمات، وهو يغطي كافة الخدمات القابلة للتجارة الدولية بقطاعاتها المختلفة، ومن بينها الخدمات المالية، وخدمات النقل (بري، وبحري، وجوي)، والاتصالات السلكية واللاسلكية، والسياحة، والإنشاء والتعمير وما إلى ذلك. ويشكل أيضاً انتقال الخدمات المهنية والعمالة بين الدول الأطراف في الاتفاق وهو يعالج النواحي الفنية المتعلقة بالتجارة في تلك القطاعات والتي لا يغطيها الاتفاق العام، وذلك وفقاً لجدول التزامات محددة تضعها كل دولة بعد مفاوضات مع باقي الأطراف، ومع مراعاة ظروف وأهداف التنمية الاقتصادية لكل دولة (وضعت نماذج هذه الجداول بناء على نتائج مفاوضات أجريت في الغات بهذا الخصوص). ويشمل الاتفاق عدة مفاهيم وقواعد ومبادئ تضمنتها المواد من 2 إلى 15 وهي عبارة عن مجموعة من الالتزامات العامة التي تمثل المبادئ التي تطبق على كافة الخدمات التي تدخل في نطاق الاتفاق.

### رابعاً- أهم المبادئ التي تضمنها الإتفاق

#### ألف- معاملة الدولة الأكثر رعاية (Most-Favoured Nation Treatment)

تقضي المادة الثانية من الاتفاق بأن أي حق أو امتياز متعلق بتجارة الخدمات في نطاق هذا الاتفاق يمنحه طرف متعاقد لأي طرف متعاقد آخر أو أية دولة على أساس ثنائي أو خلفه، يطبق فوراً ودون شروط على كافة أطراف الاتفاق الآخرين.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه المادة، رغم بساطة عبارتها ووضوح مدلولها أثارت خلافاً شديداً بين الدول ومجموعات الدول أثناء المناقشات التي دارت بشأنها خلال جولة أوروغواي، وذلك للأسباب التالية:

- 1- اختلاف الأهمية النسبية للقطاعات الخدمية بين الدول المشاركة ومجموعات الدول، وتضارب مصالحها.
- 2- تأثير هذه المادة على الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف في قطاعات خدمية أساسية أهمها النقل الجوي والبحري. فمن الملاحظ أن تطبيق هذا المبدأ في مجال النقل الجوي المنتظم، على سبيل المثال، سوف يفتح

الباب على مصراعيه لتدويل أي حقوق نقل جوي تجارية تُمنح لأية دولة طرف أو غير طرف في إتفاق الإطار العام. وسوف يتم التعرض لذلك تفصيلاً فيما بعد عند تناول ملحق النقل الجوي للاتفاق العام.

3- صعوبة تطبيق هذه المادة على الاتفاق الأفقي الذي يعالج عدداً من القطاعات في آن واحد، مثل اتفاقات حماية الاستثمار والازدواج الضريبي والمساعدات الفنية.

4- كما أن مبدأ عدم التمييز الذي تمثله قاعدة "معاملة الدولة الأكثر رعاية" و"المعاملة الوطنية" يُعد من العناصر الأساسية في اتفاق الغات. ووفقاً لهذا المبدأ، تحظر المعاملة التمييزية ضد مقدمي الخدمة الأجانب، بمعنى أن أية ميزة تتعلق بتجارة الخدمات يمنحها أحد الأطراف لطرف آخر في الاتفاق أو لدولة خارج الاتفاق، تطبق فوراً على كافة أطراف الاتفاق، كما يحظر التمييز ضد مقدمي الخدمات الأجانب من حيث الوصول إلى الأسواق و شروط التشغيل.

غير أن مدى تطبيق هذين المبدأين أقل شمولاً في الاتفاق الأخير بشأن تجارة الخدمات (GATS). فالمجالات التي يشملها مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية لكل عضو من أعضاء اتفاق الخدمات تحدد على أساس قائمة سلبية، أي أن الاتفاق يسري على كافة الخدمات فيما عدا الخدمات التي يحددها كل عضو في تلك القائمة.

أما المجالات التي يشملها مبدأ المعاملة الوطنية، فتحدد على أساس قائمة إيجابية مشروطة، أي أنه لا يسري إلا على القطاعات التي ترد في القائمة، ولا يطبق في هذه الحالة إذا كانت التدابير القائمة مستثناة من ذلك. وبالإضافة إلى هذين المبدأين الرئيسيين في اتفاق الغات، يستحدث الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات التزاماً جديداً يتعلق بالوصول إلى الأسواق (Market Access)، ويتحدد مداه بواسطة قائمة بالقطاعات يعدها كل عضو في الاتفاق.

وبالرغم من أن مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية يمثل التزاماً عاماً، فإن الاتفاق الجديد بشأن تجارة الخدمات يحتوي على ملحق يسمح للبلدان بأن تطالب بإعفاؤها من هذا الالتزام. ولا يجوز منح أي إعفاءات من التزام معاملة الدولة الأكثر رعاية إلا بعد أن يدخل الاتفاق حيز النفاذ، ويكون البلد طرفاً فيه. ولا يمكن التماس إعفاءات أخرى إلا بتقديم طلب إلى المؤتمر الوزاري لمنظمة التجارة العالمية للحصول على رخصة أو تنازل (بموافقة ثلاثة أرباع عدد الأعضاء). ولا تستمر الإعفاءات من مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية لأكثر من عشر سنوات، وتخضع للتفاوض في الجولات التالية لتحرير التجارة، التي يجب أن تعقد أولها في غضون خمس سنوات من دخول الاتفاق حيز النفاذ.

## باء- الشفافية

تقضي المادة الثالثة من الاتفاق بأن تقوم الدول الأطراف فيه فوراً بنشر كافة القوانين والنظم المتعلقة بتجارة الخدمات أو التي تؤثر فيها، وكذلك الاتفاقات الدولية المتعلقة بذات الشأن، والتي تكون طرفاً فيها. ونصت على قيام الأطراف بإنشاء مراكز قومية للمعلومات للرد على كافة الاستفسارات التي تطلبها الدول الأخرى الأطراف بشأن التجارة في الخدمات.

كما ألزمت المادة كل دولة طرف في الاتفاق بأن تخطر فوراً مجلس التجارة في الخدمات أو على الأقل بأن تخطره سنوياً بأية قوانين أو نظم جديدة قد تصدرها في مجال تجارة الخدمات، أو بأية تغييرات فيها.

وتكفل نصوص هذه المادة الحق في عدم الإعلان عن المعلومات السرية، إذا ترتب على ذلك الإضرار بالمصلحة العامة أو الإضرار بالمصالح التجارية المشروعة لأية شركة خاصة أو عامة.

أما الشفافية، وكما ورد بالمادة الثالثة في الجزء الثاني من الاتفاق، فيما يتعلق بالالتزامات والضوابط العامة، فإنها تعني الإفصاح والوضوح، سواء فيما يتعلق بتوريد الخدمة أو مع مورد الخدمة، وذلك في كل ما يخص النواحي القانونية والإجرائية والتعاقدية وما إلى ذلك، سواء في بداية العمل والترخيص بممارسة النشاط، أو أثناء توريد الخدمة، أو في نهاية الفترة الزمنية المقررة للمشروع (في حالة ما إذا كانت الخدمة محددة بفترة زمنية محددة). ونظراً لما لهذه المادة من أبعاد كبيرة بالنسبة للدول النامية التي تشمل دول الإسكوا فسيتم شرح أبعادها كما يلي:

1- إن الإدارات الحكومية التنفيذية المحلية تعتبر عادة أن مهمتها نشر أو حجب ما تراه مناسباً من أمور تنظيمية، وبالتالي فإن التعامل مع المؤسسات الأجنبية (أو الوطنية) بمبدأ الشفافية الكاملة يحتاج بالدرجة الأولى إلى فكر وأسلوب تعامل مختلف ومتطور.

2- عادة ما تكون القواعد الحاكمة لأي نشاط، سواء في بداية العمل أو أثناء ممارسته أو في نهايته، مرتبطة بمجموعات مختلفة من الإدارات التنفيذية التابعة لوزارات مختلفة.

3- لا توجد جهة واحدة لديها كافة القوانين والتعليمات والنظم الخاصة بممارسة أي نشاط. وقد يتعلق الأمر أيضاً، كما ذكر آنفاً ببيانات عن الاتفاقات الثنائية والإقليمية التي وقعتها الدولة مع دول أخرى، ويكون من المتعذر موافاة أي مستثمر أجنبي بكافة البيانات والمعلومات والقواعد التي تحكم العمل في القطاع المعني.

وقد نص الاتفاق على ضرورة قيام كل عضو بنشر جميع التدابير ذات الصلة وذات التطبيقات العامة التي تتعلق بتنفيذ الاتفاق أو تؤثر على تنفيذه، كما ينبغي أيضاً نشر جميع الاتفاقات المتعلقة بالتجارة في الخدمات أو المؤثرة فيها والتي يكون العضو قد وقع عليها. وهذا يعني ضرورة الإفصاح عن اتفاقات النقل وكذلك باقي الاتفاقات في أية مجالات أخرى قد ترتبط بالنقل، أياً كان مجال هذه الاتفاقات أو نوعيتها.

ولم يحدد الاتفاق أسلوباً واحداً للتنفيذ، إلا أنه نص على لزوم توافر هذه المعلومات بأية وسيلة لمن يطلبها.

وبالنظر إلى أن طبيعة الأمور تستلزم التطوير المستمر واحتمال تغير الإطار العام الذي يعمل فيه القطاع من وقت إلى آخر، فقد نص الاتفاق على ضرورة إعلام مجلس التجارة في الخدمات، وبصفة دورية (سنوياً على الأقل)، بأية قوانين وأنظمة أو مبادئ توجيهية أو إدارية جديدة، أو بأية تعديلات على الموجود منها، إذا كانت تؤثر تأثيراً كبيراً على التجارة في الخدمات التي تشملها الالتزامات المحددة بموجب هذا الاتفاق.

وهنا أيضاً قد تظهر مشكلة في تفسير عبارة "تأثيراً كبيراً"، حيث أنها ستكون محل اجتهاد من وضع إلى آخر، وربما يكون من الأصوب نشر كافة ما يصدر من قرارات أو لوائح أو قوانين في هذا الشأن أياً كان مجال تأثيرها أو حجمه.

وقد نصت الفقرة 4 من هذه المادة على إنشاء نقاط استفسار أو أكثر (Inquiry Points) للاستجابة دون إبطاء (Promptly) لأي طلب من عضو آخر عن معلومات محددة بشأن التدابير ذات التطبيق العام التي تم اتخاذها أو الاتفاقات الدولية ذات الصلة.

وقد نُصّ على إنشاء نقاط الاستفسار هذه في غضون سنتين من نفاذ اتفاق منظمة التجارة العالمية، كما أنه لا يفترض أن تكون مثل هذه النقاط المخصصة للاستفسار مراكز لإيداع القوانين والأنظمة (مراكز معلومات).

وفي مجال المراقبة (الضمنية) على ما قد يقوم به بعض الأعضاء من إصدار تعليمات أو وضع قواعد جديدة قد لا تخطر بها نقاط الاستفسار هذه، جاء في الفقرة 5 من هذه المادة أنه يحق لأي عضو إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأي تدبير يتخذه أي عضو آخر ويعتبره العضو مؤثراً في تنفيذ الاتفاق.

وأخيراً فإن نصوص هذه المادة تكفل الحق في عدم الإعلان عن المعلومات السرية التي قد يؤدي الإفصاح عنها إلى عرقلة تطبيق القوانين، أو تعارض مع المصلحة العامة أو تضر المصالح التجارية المشروعة لشركات معينة من القطاع العام أو الخاص.

ويقوم مجلس التجارة في الخدمات بدور المنسق لهذه الاجتماعات لوضع مبادئ توجيهية وإجراءات خاصة بكل جولة من الجولات التفاوضية. ويقوم المجلس أيضاً بإعداد تقييم لوضع التجارة في الخدمات، على المستويين الشامل والقطاعي، وما تحقق منها مقارنة بالأهداف العامة لهذا الاتفاق.

ومن خلال كل جولة من هذه الجولات يجرى دفع عملية التحرير التدريجي إلى الأمام من خلال المفاوضات الثنائية ومتعددة الأطراف، بهدف تحقيق زيادة عامة في التعهدات المحددة التي يلتزم بها الأعضاء بموجب هذا الاتفاق.

### جيم- التدرج في تحرير الخدمات

روعي في الاتفاق اختلاف ظروف الدول الأعضاء بدرجات متفاوتة من دولة إلى أخرى. وبالنسبة للدول النامية بالذات، فإن ظروفها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية قد لا تسمح لها بالتحرير السريع لقطاع الخدمات، بما يعرضه لمنافسة شرسة غير متكافئة من مؤسسات وشركات دولية ومتعددة الجنسيات ذات مقدرة قد تفوق إمكانية الدولة ذاتها، إضافة إلى أن قطاع الخدمات في بعض من تلك الدول يمثل جزءاً هاماً في ميزان المدفوعات، وبالأخص في الأحوال التي تعتمد فيها هذه الدول على تصدير العمالة.

وقد نص الاتفاق على أنه ينبغي أن تراعي عملية تحرير الخدمات أهداف السياسات الوطنية ومستويات التنمية في مختلف الدول الأعضاء، سواء على المستوى الوطني أو على صعيد القطاعات المختلفة. كما ينبغي توفير المرونة المناسبة لمختلف الأعضاء من البلدان النامية، لفتح عدد أقل من القطاعات وتحرير عدد أقل من أنماط العمليات، مع التدرج في توسيع نطاق الوصول إلى الأسواق بما يتلاءم مع أوضاعها التنموية عند إتاحة وصول موردي الخدمات إلى أسواقها.

كما طالب الاتفاق بدخول الأعضاء في جولات تفاوضية متتابعة تبدأ بعد مرور خمس سنوات، كحد أقصى، على سريان اتفاق منظمة التجارة العالمية، وجولات دورية بعد ذلك (يلاحظ أن هذه الفترة الزمنية قد انقضت بحلول نهاية عام 1999، بهدف رفع مستوى التحرير تدريجياً على أن يكون الهدف من هذه المفاوضات تخفيف أو إلغاء الآثار السلبية للتدابير على تجارة الخدمات، كوسيلة من وسائل توفير الوصول الفعال إلى الأسواق، وتحقيق مصالح جميع المشاركين على أساس المنفعة المتبادلة وإقامة توازن شامل بين الحقوق والالتزامات.

## دال- المعاملة الخاصة للبلدان النامية

نظراً لضعف القدرة التنافسية للبلدان النامية في معظم قطاعات الخدمات، وحاجتها إلى زيادة نصيب مساهمتها في التجارة الدولية لهذا القطاع، تضمن الاتفاق نصوصاً تعطي مرونة للبلدان النامية والأقل نمواً في هذا المجال، وأهمها:

1- التزام البلدان المتقدمة بإنشاء مراكز اتصال في غضون عامين من بدء تنفيذ الاتفاق، لتسهيل حصول البلدان النامية على معلومات عن أسواق الخدمات في تلك البلدان، فيما يتعلق بالجوانب التجارية والفنية والتكنولوجية التي تحتاج إليها البلدان النامية لتطوير صادراتها من الخدمات وزيادة نصيبها في تجارة الخدمات.

2- الاعتراف بالصعوبات التي تواجهها البلدان النامية بالنسبة لموازين مدفوعاتها، بما يعطيها الحق في فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات الخاصة بأنشطة الخدمات التي تلتزم بتحريرها، وكذلك استخدام القيود لضمان الحفاظ على مستوى احتياطي مالي مناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية. ويجب أن تكون هذه القيود متفقة مع مواد اتفاق صندوق النقد الدولي، وألا يقصد بها حماية قطاع خدمات معين.

3- السماح بإبرام اتفاقات لتحديد قطاعات الخدمات مع بلدان دول أخرى، نامية أو متقدمة، ومنح الأطراف من البلدان النامية معاملة أفضل من الممنوحة للبلدان المتقدمة.

4- السماح لأية دولة بالدخول في اتفاق للاندماج في أسواق العمل مع دول أخرى.

5- السماح لأية دولة باستمرار وجود محتكرين في بعض الخدمات فيها، إذا كانوا موجودين أصلاً عند دخول الاتفاق حيز النفاذ.

6- السماح لأية دولة باتخاذ إجراءات وقائية خاصة لحماية قطاعات خدمات التزم بتحريرها وفقاً للاتفاق، وسحب أو تعديل التزاماتها بعد ثلاث سنوات من بدء تنفيذ هذه الالتزامات عند تعرضها لخلل في ميزان مدفوعاتها.

7- السماح بآلا تطبيق أحكام الاتفاق المتعلقة بشرط معاملة الدولة الأكثر رعاية على قوانين المشتريات الحكومية من الخدمات.

8- لا يطبق الاتفاق على الإجراءات الخاصة بحماية الآداب العامة والنظام العام وحماية حياة وصحة الإنسان والحيوان والنبات، كما يتسم بالتمفرقة في المعاملة بين رعايا الدول وفقاً لاتفاقات منع الازدواج الضريبي؛

9- عدم إلزام أية دولة بالإفصاح عن أية معلومات تتعارض مع مصالحها الأمنية الأساسية. ولا تُمنع أية دولة من اتخاذ أي إجراء تعتبره ضرورياً لحماية مصالحها الأمنية الأساسية ويتعلق بخدمات ترتبط - بشكل مباشر أو غير مباشر - بأغراض عسكرية، أو إجراء يُتخذ في حالة الحرب أو حالة طوارئ في العلاقات الدولية، أو إجراء يتفق مع التزاماتها بموجب ميثاق الأمم المتحدة.

10- الإعراف، في إطار المفاوضات التي ستجري حول دعم تجارة الخدمات والإجراءات التعويضية، بدور الدعم في برامج التنمية في البلدان النامية، ومراعاة حاجة تلك البلدان إلى المرونة في هذا المجال.

11- يُرَاعَى في جولات المفاوضات القادمة منح البلدان النامية المرونة المناسبة لفتح قطاعات أقل من التي تفتحها البلدان المتقدمة بما يتناسب مع أوضاعها التنموية؛

12- إلزام البلدان المتقدمة بإنشاء مراكز استفسار (لتقديم معلومات عن القوانين والقواعد التي تحكم أنشطة الخدمات فيها) خلال عامين من بدء تنفيذ الاتفاق، في حين يمكن للبلدان النامية إنشاء هذه المراكز خلال فترة تزيد على عامين.

13- تتولى أمانة منظمة التجارة العالمية تقديم مساعدات فنية في مجال الخدمات (إعداد دراسات - تشريعات - إنشاء مراكز اتصال ... الخ) إلى البلدان النامية.

### خامساً- الالتزامات

#### ألف- الالتزامات العامة

وتشمل كافة الدول وكافة قطاعات الخدمات القابلة للتجارة الدولية. وأهم تلك الالتزامات هي معاملة الدولة الأكثر رعاية، والشفافية، وزيادة مساهمة البلدان النامية، والتكامل الاقتصادي، واجراءات الوقاية المرتبطة بعجز ميزان المدفوعات.

#### باء- الالتزامات المحددة

أوضح الجزء الثالث من الاتفاق، في المواد من 16 الى 18 الالتزامات المحددة للقطاعات الخدمية التي تقبل فيها الدول الأطراف فتح أسواقها للمنافسة الأجنبية، وتشمل النفاذ إلى الأسواق، والمعاملة الوطنية، والالتزامات الاضافية.

ووفقاً لنصوص الاتفاق، حُددت تلك الالتزامات في قائمة أرفقت ببروتوكول انضمام كل دولة الى اتفاق تجارة الخدمات. وتتضمن تلك القائمة القطاعات الرئيسية والقطاعات الفرعية التي تقبل فيها الدولة الالتزام بتحريرها وبالشروط والحدود الموضحة في تلك الجداول، سواء كانت تتعلق بمورد الخدمة الأجنبية عند دخول السوق المحلية أو مقدار مساواته بالموردين الوطنيين، أي المعاملة الوطنية.

وبعبارة أخرى فإن انضمام أية دولة الى الاتفاق لا يعني الالتزام الفوري بتحرير تجارة الخدمات إلا في القطاعات الفرعية التي تقبل الدولة الالتزام بتحريرها، ووفقاً للحدود والشروط التي تضعها في ذلك الشأن، على أن يكون ذلك وفقاً لظروف كل دولة على حدة.

والالتزامات المحددة هي كما يلي:

#### 1- النفاذ إلى الأسواق

تلتزم بمقتضاه الدول الأطراف بالسماح للخدمات وموردي الخدمات التابعين للدول الأطراف الأخرى بدخول أسواقها بحيث يلقون معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي نصت عليها في جداولها المرفقة بالاتفاق.

#### 2- المعاملة الوطنية

ويلتزم بمقتضاها كل طرف في الاتفاق بأن يمنح الخدمات المقدمة من الطرف الآخر وموردي الخدمات التابعين له معاملة لا تقل رعاية عن تلك الممنوحة للخدمات المماثلة أو لموردي الخدمات التابعين للطرف الأول. وسوف يتم التعرض لهذا الالتزام ضمن الفصل الثالث، فيما يتعلق بالنقل البحري، والأساطيل الوطنية على وجه الخصوص.

### 3- الالتزامات الإضافية

يجوز للدول الأطراف أن تتفاوض على الارتباط بالالتزامات إضافية بشأن إجراءات تؤثر على التجارة في الخدمات، غير تلك الواردة في الجداول الخاصة بكل منها، سواء تعلقت تلك الالتزامات بمواصفات الخدمات، أو أوضاعها، أو ترخيصها. على أنه يلزم في حالة التوصل الى اتفاق على هذه الالتزامات أن يُنص عليها في الجداول الخاصة بالأطراف والملحقة، بالاتفاق العام.

وسيتم عرض تفاصيل الالتزامات المحددة ضمن الفصل الثالث المتعلق بالنقل البحري.

### سادساً- عرض موجز لمرفقات الاتفاق

نصت المادة 29 من الاتفاق على أن المرفقات تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق. وقد أرفق بالاتفاق المرفقات الأربعة التالية:

- 1- مرفق بشأن الخدمات المالية.
- 2- مرفق بشأن الإتصالات السلكية واللاسلكية.
- 3- مرفق بشأن خدمات النقل الجوي.
- 4- مرفق بشأن حركة العمالة.

وسوف يُقدم تحليل تفصيلي للمرفق الخاص بالنقل الجوي دون سواه ضمن الفصل الثاني من هذه الدراسة، باعتباره القطاع الخدمي المتعلق بالنقل.

### سابعاً- تقييم عام للاتفاق

لا شك أن اتفاق تجارة الخدمات بما يتضمنه من أحكام تغطي مختلف القطاعات الخدمية، سوف يسهم في إعادة صياغة هيكل العلاقات التجارية والاقتصادية في مجال تجارة الخدمات فيما بين دوله الأطراف. وسوف يؤدي ذلك إلى دخول الأطراف في منافسة قوية، لن يستفيد منها إلا الدول الغنية الكبرى القادرة على المنافسة، أو الدول التي تضع نفسها في وضع تنافسي أفضل بخلق تكتلات تجمعها، أو بغير ذلك من الوسائل.

ومع ذلك، يلزم التنويه بأن الاتفاق تضمن أحكاماً تكفل معاملة تفضيلية للدول الأطراف في الغات. كما تضمن أحكاماً تكفل معاملة خاصة للبلدان الأقل نمواً، نخص منها بالذكر ما يلي:

- 1- راعت بنود الاتفاق الصعوبات التي تواجهها البلدان النامية بالنسبة لموازنين مدفوعاتها فأعطتها الحق في فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات الخاصة التي تلتزم بتحريرها؛

- 2- كذلك يقضي الاتفاق باستخدام القيود للحفاظ على مستوى الاحتياطي المالي المناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية، على أن تكون هذه القيود متفقة مع مواد اتفاق صندوق النقد الدولي، وتتصب على حماية قطاع خدمي معين.
- 3- ويسمح الاتفاق لأية دولة باتخاذ اجراءات وقائية خاصة لحماية الخدمات التي التزمت بتحريرها وفقاً للاتفاق، وبسحب أو تعديل التزاماتها بعد عام واحد من بدء تنفيذ هذه الالتزامات عند تعرضها لخلل في ميزان مدفوعاتها، دون الانتظار للفترة التي حددها الاتفاق بثلاث سنوات.
- 4- يسمح الاتفاق لأية دولة باستمرار وجود محتكرين في بعض الخدمات فيها إذا كانوا موجودين أصلاً عند دخول الاتفاق حيز النفاذ.
- 5- ويقضي الاتفاق بأن تراعي جولات المفاوضات القادمة إعطاء المرونة المناسبة للبلدان النامية لفتح قطاعات أقل من تلك التي تفتحها البلدان المتقدمة، وفتح أسواقها تدريجياً بما يتماشى مع أوضاعها التنموية.
- 6- أتاح الاتفاق للدول الأطراف اختيار القطاعات التي تلتزم بتحريرها. كما أن مختلف الدول أسهمت من خلال وفودها التي شاركت في مراحل التفاوض المختلفة في نطاق جولة أوروغواي في تحديد الشكل النهائي للمرفقات ومن بينها مرفق النقل الجوي الذي سنتناوله الدراسة بالتفصيل في الفصل الثاني.



## الفصل الثاني

### دراسة تفصيلية لمرفق خدمات النقل الجوي<sup>(5)</sup>

بدأت الدول الأطراف في الاتفاق في عقد اجتماعات اعتباراً من عام 1990، في جنيف بسويسرا لدراسة نشاط النقل الجوي باعتباره أحد القطاعات الخدمية الهامة في إطار الغات. وقد انقسم الرأي في هذه الاجتماعات بين الدول المتقدمة في مجال النقل الجوي والدول ذات الامكانيات المحدودة، فاتجهت الأولى إلى تبني سياسة تحريرية لفتح الأجواء أمام النقل الجوي المنتظم والنقل السياحي (charter)، وكذلك النقل الجوي الداخلي، مع تبادل كافة حقوق النقل الجوي المعروفة بين الدول الأطراف دون أية قيود. وقد تبنت هذا الاتجاه حتى تكون أقاليم الدول الأخرى مفتوحة أمام شركات الطيران الوطنية التابعة لها في جو من المنافسة الحرة يتيح لها، دون عائق، استخدام امكانياتها الكبيرة في فتح خطوط جوية، أو القيام بعمليات النقل الاستثنائي في أقاليم الدول الأخرى. وقد ساند هذا الاتجاه كل من الولايات المتحدة والدول الأوروبية واليابان بالإضافة إلى سنغافورة، حيث تقدمت هذه المجموعة بمشروع مرفق للنقل الجوي يهدف إلى تحرير العمليات التجارية للنقل الجوي بين الدول الأطراف في الغات.

وأثناء هذه الاجتماعات، اتخذت وفود دول العالم النامي، ومن بينها الدول العربية، موقف المعارضة من هذا الاتجاه التحريري، حماية لصناعة النقل الجوي بها ولشركات الطيران الوطنية التابعة لها من أوضاع تنافسية غير متكافئة، فيما لو أخذت الغات بمبدأ المنافسة الحرة وفتح الأجواء على نحو ما تقدم. وازاء هذا التضارب الواضح في المصالح والانقسام ما بين منادٍ بالحرية وبين مقيد لها، لجأ المؤتمر إلى حل وسط، حيث قسمت حقوق النقل الجوي إلى نوعين. حقوق أساسية (Hard Rights)، ويُقصد بها حريات تبادل نقل الركاب والبضائع في عمليات النقل الجوي الدولي بين أقاليم الدول الأطراف في الغات. وحقوق تكميلية أو ثانوية (Soft Rights)، وهي الخدمات المعاونة المكملة لخدمات النقل الجوي للركاب والبضائع، سواء المنتظم أو غير المنتظم، مثل خدمات إصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق النقل الجوي. ويتمثل الحل الوسط في أن يتضمن مرفق النقل الجوي لاتفاق الغات تبادل حقوق النقل التكميلية بين الدول الأطراف في المرحلة الحالية، وأن يؤجل تبادل حقوق النقل الأساسية لمرحلة قادمة من التفاوض، حينما تنهياً الظروف لذلك. وسوف نورد فيما يلي تفاصيل ما جاء بمرفق النقل الجوي في الاتفاق.

#### 1- الفقرة 1 من المرفق

ورد بالفقرة 1 أن المرفق يطبق على الإجراءات التي تؤثر على التجارة في خدمات النقل الجوي سواء النقل الجوي المنتظم أو غير المنتظم، وما يتعلق بها من خدمات معاونة. ويؤكد المرفق أن أي التزام محدد يسجله أحد الأطراف، أو أي التزام آخر يتعهد به طبقاً للاتفاق، لن ينقص أو يؤثر على التزامات هذا الطرف بموجب أية اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تكون سارية المفعول وقت دخول اتفاق منظمة التجارة العالمية حيز النفاذ.

#### 2- الفقرة 2 من المرفق

ورد بهذه الفقرة أن الاتفاق، بما فيه من إجراءات لتسوية المنازعات، لن يطبق على التدابير التي تؤثر على الحقوق والخدمات التالية:

(أ) حقوق النقل الجوي كيفما منحت؛ أو

(ب) الخدمات المباشرة التي تتعلق بممارسة حقوق النقل باستثناء ما ورد في الفقرة 3 من هذا المرفق والخاصة بالخدمات المعاونة.

### 3- الفقرة 3 من المرفق

ورد بها أن الاتفاق ينطبق على التدابير المتعلقة بما يلي:

(أ) خدمات إصلاح وصيانة الطائرات؛

(ب) بيع وتسويق خدمات النقل الجوي؛

(ج) خدمات نظام الحجز الآلي.

### 4- الفقرة 4 من المرفق

تنص هذه الفقرة على أنه لا يجوز اللجوء لاجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الاتفاق العام، إلا في حالة تحمل الأطراف المعنية لتعهدات أو التزامات محددة، وبشرط استنفاد وسائل تسوية المنازعات المنصوص عليها في أية اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف.

### 5- الفقرة 5 من المرفق

تلقي هذه الفقرة على عاتق مجلس التجارة في الخدمات مسؤولية مراجعة مرفق النقل الجوي بصفة دورية، وعلى الأقل كل خمس سنوات، للنظر في إمكانية توسيع نطاق تطبيق الاتفاق على مجالات أخرى للنقل الجوي، ليتماشى مع التطورات المستمرة في هذا القطاع.

### 6- تعليقات

يحمد لهذا المرفق أنه أفسح المجال للدول النامية - بما فيها الدول العربية - التي لا ترجح كفتها في ميزان المنافسة في مجال النقل الجوي، لتحسين أوضاعها مستقبلاً بالنظر لإمكاناتها المحدودة في هذا المجال مقارنة بالدول المتقدمة، سواء من حيث عدد الطائرات وطُرُزها أو عدد المطارات والتسهيلات الفنية المتوفرة بها، أو من ناحية التقدم التكنولوجي، أو العمالة الفنية المدربة على مستوى عال والتي يحتاجها نشاط النقل الجوي في جميع مجالاته.

وقد نص المرفق صراحة على استمرار العمل بالنظام الثنائي للنقل الجوي المطبق غداة مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي عام 1944 حتى تاريخه. وقد أوشكت فترة السنوات الخمس التي حددت لمراجعة المرفق على الانتهاء. وليس من المعلوم ما إذا كانت هذه المراجعة ستمتد لفترة أخرى دون إدخال أية تعديلات جديدة على المرفق، أم أنها ستسفر عن الممارسة الجماعية لحقوق النقل الجوي الأساسية (Hard rights) جزئياً أو كلياً. ومن الجدير بالذكر أن مميزات النظام الثنائي تتمثل في كونه يحقق الفرص العادلة والمنكافئة، كما أنه يوجد نوعاً من التوازن في الحقوق والالتزامات بين الأطراف مهما تباينت القوة الذاتية لكل منها في مجال النقل الجوي. ويضمن هذا النظام لشركات الطيران الصغيرة والمتوسطة التابعة للدول النامية، ومن بينها شركات الطيران العربية، شروطاً معقولة ووضعاً تنافسياً متوازناً في تشغيلها إزاء شركات الطيران الأقوى المنافسة لها.

ونظراً للضغوط المستمرة التي تمارسها الدول الكبرى من خلال الغات لكي تسود المنافسة الحرة مختلف المجالات الخدمية، ومن بينها النقل الجوي، فيتعين على الدول النامية، ومن بينها الدول العربية، من خلال السلطات العليا فيها، وسلطات الطيران المدني بها، وشركات الطيران الوطنية التابعة لها، أن تتحلى بالارادة السياسية للعمل المشترك فيما بينها، وأن تخلق الظروف المناسبة لإرساء القواعد اللازمة لتحسين أوضاعها التنافسية في مجال النقل الجوي. ويكون ذلك عن طريق تأسيس كيانات أقوى بإنشاء شركات طيران متعددة الجنسيات وقادرة على منافسة شركات الطيران الأقوى التابعة للدول الكبرى. وقد أصبح من الضروري أن تسارع تلك الدول الى تنفيذ تلك الخطوات الهامة، حتى لا تفاجأ بقيام مجلس منظمة التجارة العالمية في اجتماعه القادم بإدراج النقل الجوي باعتباره من النشاطات الخدمية التي تطبق بشأنها حرية المنافسة.

### أولاً- التعريف بالنقل الجوي الدولي المنتظم وغير المنتظم والحريات الجوية

نظراً لأن الموضوعات التي سيتم التطرق إليها فيما بعد بشأن تحرير خدمات النقل الجوي، سواء في نطاق الغات أو المحاولات التي تمت في الماضي خارج نطاق الغات، منذ مؤتمر شيكاغو للطيران المدني عام 1944 لا تزال حتى الآن، تثير القضايا المتعلقة بالنقل الجوي المنتظم وغير المنتظم، وكذلك تبادل الحريات الجوية، فقد رأينا أن نعرّف بهذه الموضوعات على النحو التالي:

#### ألف- معايير التفرقة بين النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم

لم يتكفل اتفاق شيكاغو ذاته بوضع المعايير اللازم توافرها في النقل الجوي الدولي المنتظم، مع ما لذلك الموضوع من أهمية قصوى، نظراً لاختلاف النظام القانوني الذي يخضع له النقل الجوي الدولي المنتظم عن النظام الذي يخضع له النقل الجوي الدولي غير المنتظم. وكانت الصعوبة ماثلة منذ البداية أمام الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاق. لذلك بادرت تلك الدول بإثارتها في الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في دورتها الأولى التي عقدت في مونتريال في الفترة من 6-27 أيار/مايو 1947، ودورتها الثانية التي عقدت في جنيف في الفترة من 1 الى 21 حزيران/يونيو 1948<sup>(6)</sup>. وقد انتهت الجمعية في دورتها الثانية الى إصدار قرار تطلب فيه من مجلس المنظمة وضع تعريف للنقل الجوي الدولي المنتظم لتسترشد به الدول المتعاقدة الأطراف في اتفاق شيكاغو عند تطبيق النظام القانوني لكل من نوعي النقل الجوي الدولي المشار إليهما<sup>(7)</sup>.

(6) : ICAO, Doc. 8900 "Repertory Guide To Convention on International Civil Aviation", 1971, pp. 1-3

وقد نجح المجلس في 25 آذار/مارس 1952، إبان دورته الخامسة عشرة في وضع تقرير توصل فيه الى تعريف النقل الجوي الدولي المنتظم<sup>(8)</sup>. وقد عرف المجلس الخط الجوي الدولي المنتظم بأنه مجموعة من الرحلات الجوية تتوافر فيها الخصائص التالية:

- 1- أن تمر في الفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم أكثر من دولة واحدة.
- 2- أن تقوم بتشغيل الخط طائرات لنقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل، على أن تكون كل رحلة مفتوحة لاستعمال الجمهور.
- 3- أن يكون تشغيلها لخدمة الحركة الجوية بين نقطتين أو أكثر وذلك:
  - (أ) إما طبقاً لجدول مواعيد لهذه الرحلات معلن عنها للجمهور؛
  - (ب) أو أن تكون الرحلات على درجة من الانتظام أو التكرار بحيث تشكل مجموعة منتظمة التتابع<sup>(9)</sup>.وفيما يلي بعض الملاحظات على العناصر التي يتكون منها التعريف الذي جاء به المجلس:

#### 1- مجموعة من الرحلات الجوية

طبقاً لهذا التعريف، يتكون النقل الجوي الدولي المنتظم من مجموعة من الرحلات. وعلى ذلك، يكون من المفهوم أن رحلة واحدة بمفردها لا تكفي لتصنيف النقل الذي تقوم به على أنه نقل جوي منتظم. ولم يبين التعريف الحد الأدنى من الرحلات الذي يعتد به لوصفها بأنها "مجموعة من الرحلات الجوية". لذلك يمكن القول إنه إذا توافرت في أكثر من رحلة واحدة الشروط الأخرى التي تضمنها التعريف، فيمكن اعتبارها مجموعة من الرحلات تتوافر فيها صفة النقل الجوي الدولي المنتظم. ومن الجدير بالذكر أن كل رحلة تدخل في أي من هذه المجموعات تعتبر من قبيل النقل الجوي الدولي المنتظم، أسوة بسائر الرحلات التي تتكون منها كل مجموعة. ويجب التنبيه الى أنه إذا ما انطبق وصف النقل الجوي الدولي المنتظم على مجموعة معينة من الرحلات بموجب هذا التعريف، فإن أي رحلة تضاف إلى هذه الرحلات، وتنطبق عليها عناصر التعريف، تدخل في عداد النقل الجوي الدولي المنتظم. وهذا ما يطلق عليه وصف الرحلات الإضافية<sup>(10)</sup> (extra flights).

فإذا كانت مؤسسة طيران الشرق الأوسط، على سبيل المثال، تسيّر ثلاث رحلات أسبوعياً على خط بيروت-جنيف، فهذه المجموعة من الرحلات ينطبق عليها وصف النقل الجوي الدولي المنتظم إذا توافرت فيها شروط التعريف. وإذا قامت المؤسسة المذكورة بتسيير رحلات زائدة على هذا الخط في فترة معينة لمواجهة زيادة طارئة في الحركة الجوية، فإن هذه الرحلات الإضافية تدخل في عداد الرحلات الجوية الدولية المنتظمة أسوة بباقي رحلات المجموعة.

#### 2- المرور في الفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم أكثر من دولة

(8) ICAO Doc. 7278-C/841 dated 10/5/1952, Part 1 :

(9) .3

(10) .4 4 .

يبرز هذا العنصر الصفة الدولية للنقل، وتجدر الإشارة إلى أن الصفة الدولية لا يلزم أن تكون معياراً للتفرقة بين النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم، ذلك أن هناك نوعين من النقل: النقل الجوي الداخلي الذي يتم داخل حدود إقليم دولة معينة<sup>(11)</sup>؛ والنقل الجوي الدولي الذي يربط أقاليم أكثر من دولة واحدة، وقد تصدق على أي منهما صيغة الانتظام أو عدم الانتظام. فهناك نقل جوي دولي منتظم ونقل جوي داخلي منتظم. كما أن هناك نقلاً جويًا دوليًا غير منتظم ونقلاً جويًا داخليًا غير منتظم. لذا، فإن الصفة الدولية لا تعتبر معياراً يعتد به في إضفاء صفة الانتظام على النقل. أما هذا العنصر فقد جاء بحكم الموضوع الذي يتم توصيفه، ألا وهو النقل الجوي الدولي، وليس الداخلي.

### 3- اشتراط أن يكون التشغيل بغرض نقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل

يلزم أن يكون الغرض من تسيير مجموعة الرحلات هو نقل الركاب أو البضائع والبريد بمقابل. فإذا كان تسيير المجموعة لغرض آخر، كأن يكون للتدريب، فلا يعتبر ذلك من قبيل النقل الجوي الدولي المنتظم، حتى لو توافرت فيه عناصر التعريف الأخرى. ويجب أن يتم نقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل، سواء كان ذلك المقابل نقدياً أو عينياً. وبذلك لا يدخل، النقل الجوي الذي يتم بدون مقابل في عداد النقل الجوي الدولي المنتظم، حتى لو توافرت فيه شروط التعريف الأخرى<sup>(12)</sup>.

### 4- اشتراط أن يكون النقل مفتوحاً للجمهور

طبقاً لهذا الشرط يلزم أن تكون كل رحلة في المجموعة مفتوحة لاستعمال الجمهور لكي تعتبر المجموعة من قبيل النقل الجوي الدولي المنتظم. ويعني ذلك أن تكون حمولة الطائرة على كل رحلة، سواء كانت معروضة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد، متاحة لأي طالب من أفراد الجمهور لاستعمالها ما دامت لديه القدرة على دفع مقابل النقل. ولا يؤثر على صفة الانتظام لهذا النقل كون إحدى رحلات المجموعة غير مفتوحة للجمهور، إذ أنه في هذه الحالة يمكن استبعاد هذه الرحلة من المجموعة مع احتفاظ باقي الرحلات بتلك الصفة.

ويميز هذا الشرط بين الرحلات الجوية الدولية المنتظمة وما يسمى برحلات الاستئجار العارضة (charter flights) التي يتم تسييرها طبقاً لترتيبات معينة يتم بمقتضاها شراء حمولة الطائرة بكاملها لرحلة أو لعدة رحلات دون أن تفتح للجمهور. مثال ذلك، رحلات التاكسي الجوي التي تستعمل لنقل عدد محدود من الركاب. ومثال ذلك أيضاً نقل ركاب وبضائع خلال فترة طويلة بناء على تعاقد خاص أو حكومي<sup>(13)</sup>.

### 5- اشتراط أن تكون مجموعة الرحلات منتظمة التتابع (systematic series)

يتعلق هذا الشرط بالوقائع، ومن ثم يجب الرجوع فيه إلى كل حالة على حدة. وتتوقف المسألة على ما إذا كان متوفراً للجمهور من الحقائق حول تشغيل مجموعة الرحلات ما يجعله يعلم سلفاً أيام تشغيلها، وأوقات قيامها ووصولها من وإلى النقاط التي يتم منها أو إليها هذا التشغيل. وهذا يتوفر بدهشة إذا ما تم التشغيل بناءً على

(11) : 4 .1944

(12) : 7278 . 4 . 7

(13) . 5 . 9

جداول مواعيد للرحلات تعلن عنها للجمهور، أو بأية وسيلة أخرى للإعلان. وقد يستخلص ذلك أيضاً من الكيفية التي يتم بها التشغيل إذا تكررت بطريقة منتظمة. ففي كل هذه الحالات يتم التشغيل في الوقت المحدد بصرف النظر عن شغل الحمولة المعروضة كلها أو بعضها.

أما إذا كان تشغيل الرحلة الجوية متوقفاً على كفاية الحمولة، فذلك يعني أننا بصدد نقل جوي غير منتظم، حتى ولو توافرت الشروط الأخرى في التعريف. وأياً ما كان الأمر، فإنه يلزم توافر كافة عناصر التعريف سالفة الذكر مجتمعة لكي يُعتبر النقل منتظماً، أما إذا نقص أي منها فإن النقل يكون غير منتظم<sup>(14)</sup>.

وكما سيتبين من التعريف، فليس ضرورياً، إذا ما توافرت العناصر المطلوبة، أن يكون الناقل الجوي، سواء كان فرداً أو شركة أو مؤسسة وطنية أو مؤسسة دولية، متخصصاً في عمليات النقل الجوي الدولي المنتظم. فتخصص الناقل لا يعتبر عاملاً إلزامياً يعتد به في تحديد نوعية النقل الذي يقوم به، كما لا يؤخذ في الاعتبار ما إذا كان مستوى الأسعار التي يتقاضاها الناقل نظير نقل الركاب والبضائع والبريد على مجموعة الرحلات التي ينطبق عليها التعريف، مساوياً أو أقل أو أكثر من مستوى الأسعار التي تدفع على مثيلاتها من رحلات النقل الجوي الدولي المنتظم.

ولا يوضع في الاعتبار، عند تطبيق عناصر التعريف، ما إذا كان الطريق الجوي الذي تسلكه مجموعة الرحلات الجوية محل النظر من الطرق الجوية التي تستخدمها الرحلات الجوية الدولية المنتظمة عادة.

وليس مما يعتد به أيضاً أن تكون الحمولة مخصصة لنقل الركاب فقط أو نقل البضائع والبريد فقط، أو أن تكون الحمولة مزيجاً من كل ذلك. كما لا يؤثر على صفة انتظام النقل أن يشترك في مجموعة الرحلات المكونة له أكثر من ناقل جوي، سواء كان فرداً أو شركة أو مؤسسة وطنية أو مؤسسة دولية، أو أن يتم ذلك في أي شكل من أشكال التعاون والتشغيل المشترك، مثل تقاسم الرمز (Code sharing) أو خلافه.

## باء- التعريف بالحرريات الجوية

يلزم التعريف بالحرريات الجوية التي تقوم الدول بتبادلها، سواء تلك التي ترد في الاتفاقيات الدولية التي تبرمها فيما بينها، ثنائية كانت أو متعددة الأطراف، أو تلك التي تمنحها بالارادة المنفردة بمقتضى ترخيص يصدر منها، والدولة المرخص لها التي تتمتع بتلك الحرية، والدولة الأخرى أو الدول الثالثة التي تقع بين إقليميين الدولتين المذكورتين أو فيما وراء إقليم الدولة المرخصة.

### 1- الحرية الأولى

وهو ما يطلق عليه حق العبور بدون هبوط، ويمثل الحق المقرر للطائرات التابعة للدولة المرخص لها، في أن تطير في الفضاء الجوي لإقليم الدولة المرخصة دون توقف، أي دون هبوط<sup>(15)</sup>. ويجب أن يكون المرور

(14) 3 . 1 .

(15) : 1976 . 217 .

المرخص به طبقاً لهذه الحرية مروراً بريئاً، بمعنى ألا يمس أمن الدولة المرخصة الداخلي أو الخارجي، أو يضر بمصالحها أو مصالح رعاياها<sup>(16)</sup>.

فإذا ما استُخدمت الطائرات المرخص لها بالمرور استخداماً يخالف ذلك، كالاستخدام في التصوير الجوي للمنشآت العسكرية في إقليم الدولة المرخصة، أو استُخدمت بطريقة تلحق الضرر بممتلكات الدولة المرخصة أو رعاياها على إقليمها، يحق لتلك الدولة أن تمنعها من ذلك، وتوقف هذا الترخيص أو تلغيه. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الحرية، بطبيعتها، لا تتضمن الهبوط أو تحميل أو إنزال أية حركة جوية، من ركاب وبضائع وبريد، بإقليم الدولة المرخصة إلا إذا اقتضت ذلك سلامة الطائرة أو الركاب<sup>(17)</sup>. ومع ذلك فإن لهذه الحرية أهميتها الاقتصادية في تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بصفة عامة. ذلك أن عدم قيام الدول التي تمر عليها هذه الخطوط بمنح هذه الحرية، قد يترتب عليه تسييرها على طرق جوية أطول عن طريق دولة أو دول أخرى، أو اضطرارها للهبوط، وبالتالي زيادة تكلفة تشغيلها نتيجة استهلاك الوقود في عمليات الهبوط والصعود. وتظهر أهمية هذه الحرية بصفة خاصة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة طويلة المدى، حيث أن عدم منح هذه الحرية بمعرفة دول الإقليم سوف يترتب عليه أحد الاحتمالين التاليين:

(أ) تحويل الخط إلى طريق أطول يمر بدول أخرى قد لا يصل إليها المدى المقرر للطائرة من ناحية المسافة التي يمكنها قطعها في الرحلة الواحدة، وبذلك يستحيل تسيير الخط أو، في أحسن الأحوال، زيادة ساعات الطيران بما يستتبعه ذلك من زيادة في التكلفة؛

(ب) زيادة الأعباء الاقتصادية للخط إذا استلزمت دولة الإقليم الهبوط دون العبور، إذ أن ذلك يعني زيادة استهلاك وقود الطائرة في عمليات الهبوط والإقلاع كما سبق القول.

## 2- الحرية الثانية

وتعني حق الهبوط غير التجاري. وتكفل هذه الحرية الحق للطائرات التابعة للدولة المرخص لها في الهبوط بإقليم الدولة المرخصة لأغراض غير تجارية، أي لغرض آخر خلاف تحميل أو إنزال ركاب وبضائع وبريد. وهذا ما يطلق عليه الهبوط لأغراض فنية. فالطائرة بطبيعتها لا تستطيع الطيران إلا لفترة زمنية محدودة، وعلى ذلك فإنها تحتاج إلى الهبوط من أن لآخر للتزود بالوقود وزيوت التشحيم وخلافه من المواد والمؤن اللازمة لاستهلاكها، أو لمن على متنها، أو الهبوط لإصلاح الأعطاب الفنية التي تصيب أجزاء الطائرة ومعداتنا. كما أن هناك حالات للهبوط الاضطراري إذا ساءت الأحوال الجوية بما يعرض سلامة الطائرة للخطر، أو إذا تعرضت للتهديد بالاستيلاء غير المشروع عليها، أو ما يطلق عليه في التعبير الدارج خطف الطائرات<sup>(18)</sup>، أو اكتشاف مفرقات على متنها أو التبليغ عن ذلك. ومع أن هذه الحرية تعتبر غير تجارية، بمعنى أنه لا يترتب على ممارستها تحميل أو إنزال حركة جوية من ركاب أو بضائع أو بريد بإقليم الدولة المرخصة، فإن لها أهميتها الاقتصادية في تشغيل الخطوط الجوية الدولية عامة، وطويلة المدى خاصة، ذلك أن الهبوط الفني

(16) : R.G. Williams and G.S. Wolbert Jr., 3 Oklahoma Law Review, 1950, pp. 98 et seq.

(17) : .218 .

(18) : : 1974

الهبوط الفني في نقاط محددة يمكّن من زيادة الحمولة المعروضة على الخطوط التي تقع عليها هذه النقاط على حساب الوقود، وذلك بدلاً من التزود عند بداية الرحلة بالحد الأقصى من كميات الوقود المقررة للطائرة.

وبالنظر الى أن قدرة الطائرة على الطيران مقيدة بفترة زمنية محددة، وبالتالي بمسافة معينة، فإنه يلزم، في الخطوط طويلة المدى، أن تهبط الطائرة في فترات متتالية للتزود بالوقود اللازم لاستكمال تشغيل الخط حتى النقطة التي ينتهي فيها. ويطلق على الحريتين الأولى والثانية سالفتي الذكر حقوق المرور (Transit rights)<sup>(19)</sup>.

### 3- الحرية الثالثة

يحق بمقتضاها للطائرات المسجلة لدى الدولة المرخص لها نقل حركة جوية من الركاب والبضائع والبريد قادمة من إقليم دولة تسجيل الطائرة، قاصدة إلى إقليم الدولة المرخصة. مثال ذلك، أن تقوم مؤسسة مصر للطيران، بمقتضى الترخيص لجمهورية مصر العربية من جمهورية السودان، بنقل حركة جوية من القاهرة إلى الخرطوم، أو قيام الخطوط الجوية السودانية بمقتضى الترخيص الممنوح لها من جمهورية مصر العربية، بنقل حركة جوية من الخرطوم لإنزالها بالقاهرة<sup>(20)</sup>.

### 4- الحرية الرابعة

يحق بمقتضاها للطائرات المسجلة لدى الدولة المرخص لها نقل حركة جوية من الركاب والبضائع والبريد من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم الدولة المسجل بها الطائرة. ومثال هذه الحرية أن تقوم مؤسسة مصر للطيران، في المثال المشار إليه سابقاً، بنقل حركة جوية من الخرطوم لإنزالها بالقاهرة. وكذلك قيام الخطوط الجوية السودانية بنقل حركة جوية من القاهرة لإنزالها بالخرطوم.



## 5- الحرية الخامسة

يحق بمقتضاها للطائرات المسجلة في الدولة المرخص لها تحميل أو إنزال حركة نقل جوي من ركاب وبضائع وبريد من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم دولة ثالثة أو العكس. وهناك صورتان لممارسة هذه الحرية: فهي إما أن تمارس على نقاط متوسطة (intermediate points) واقعة بين إقليم الدولة المرخصة وإقليم الدولة المرخص لها المسجل بها الطائرة. ومثال ذلك أن ننقل شركة طيران الإمارات، بمقتضى الترخيص الممنوح لدولة الإمارات العربية المتحدة من الجمهورية الفرنسية، حركة جوية من ركاب وبضائع وبريد من روما إلى باريس والعكس أو تمارس إلى نقطة أو نقاط فيما وراء إقليم الدولة المرخصة (points beyond) ومثال ذلك أن تقوم شركة طيران الإمارات في المثال السابق بنقل حركة جوية بين باريس (الدولة المرخصة) ولندن (تقع فيما وراء إقليم الدولة المرخصة) وبالعكس، ونيويورك (نقطة أخرى فيما وراء إقليم الدولة المرخصة) والعكس<sup>(21)</sup>. ومن الجدير بالذكر أنه يلزم بدهاءة لممارسة الحرية الخامسة بصورتيهما السابقتين الحصول على موافقة الدولة أو الدول الأخرى ذات العلاقة، بالإضافة إلى موافقة الدولة المرخصة.

وقد أضاف بن تشنغ (Bin Cheng) صورة ثالثة للحرية الخامسة<sup>(22)</sup> وأيده في ذلك الدكتور إبراهيم شحاته<sup>(23)</sup> ، وهي الحالة التي تكون فيها الدولة الثالثة سابقة على الدولة المرخص لها المسجل بها الطائرة. وهذه الصورة محل نظر ولم تتعارف الدول على إدراجها ضمن الحرية الخامسة فيما صدر عنها من تراخيص أو أبرمته من اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف لتنظيم الحريات الجوية. ولعل إعطاء مثال يوضح هذه الصورة كما عرفها المؤلفان يعين على التقييم الصحيح لها. فإذا كانت جمهورية السودان هي الدولة المرخص لها المسجل بها الطائرة، وجمهورية مصر العربية هي الدولة المرخصة، وكينيا هي الدولة الثالثة التي تعد حسب موقعها سابقة على جمهورية السودان، ففي التعريف الذي نادى به المؤلفان يكون للطائرات المسجلة بجمهورية السودان أن تنقل حركة نقل جوي من كينيا إلى مصر عن طريق السودان وبالعكس. والتحليل السليم لهذه الحركة المنقولة طبقاً لما سبق إيضاحه بالنسبة للحريات الجوية، يفيد بأن الحركة المنقولة من كينيا إلى السودان بواسطة الطائرات المسجلة في الدولة الأخيرة هي حركة منقولة طبقاً للحرية الرابعة حسب تعريفها الذي سبق إيضاحه، وذلك في العلاقة بين كينيا والسودان. أما عملية النقل بين الخرطوم والقاهرة بالطائرات المسجلة في السودان فإنها حركة منقولة طبقاً للحرية الثالثة حسب التعريف الخاص بتلك الحرية الذي سبق إيضاحه، وذلك في العلاقة بين مصر والسودان. وفي الاتجاه العكسي فإن الحركة التي تنقلها الطائرات المسجلة في السودان بين مصر والسودان هي حرية رابعة في العلاقة بين السودان ومصر، والحركة التي تنقلها بين السودان وكينيا هي حرية ثالثة في العلاقة بين كينيا ومصر.

لذلك فإن الحرية التي تمارس هنا هي ما اصطلح على تسميته في عالم الطيران المدني بالحرية السادسة التي سيأتي بيانها فيما بعد، وليست بأي حال الحرية الخامسة كما ذهب إلى ذلك المؤلفان سالفاً الذكر.

وأياً ما كان الأمر، فإن الحريات الثلاث الأخيرة هي حريات تجارية يطلق عليها الحقوق التجارية للنقل (Traffic rights) على اعتبار أنها تتضمن تحميل وإنزال حركة جوية من الركاب والبريد والبضائع<sup>(24)</sup>.

IT A Bulletin : (21) . 219 . 220 .

.Bin Cheng, "The Law of International Air Transport", 1962, Stevens and Sons, London, pp.11,12 : (22)

1966 : (23)

.100 . 96

.11 . Bin Cheng (24)

## 6- الحرية السادسة

بمقتضى هذه الحرية يحق للطائرات المسجلة بالدولة المرخص لها تحميل حركة جوية من ركاب وبضائع وبريد من إقليم الدولة المرخصة مروراً بإقليم دولة تسجيل الطائرة، لإنزالها بإقليم دولة ثالثة سابقة، بحكم موقعها، على دولة تسجيل الطائرة والعكس. من ذلك يتبين أن هذه الحرية تتمثل في قيام دولة معينة تقع حسب موقعها الجغرافي بين دولتين، بممارسة حقوق النقل بين هاتين الدولتين، مع المرور أو الهبوط في إقليمها لأغراض تجارية أو فنية<sup>(25)</sup>.

وقد ثارت اعتراضات على قيام الدولة الناقلة بهذا النوع من النقل، على أساس أنه يعتبر حرية سادسة غير معترف بها قانوناً، لأنها لا ترد ضمن الحريات الجوية التي تشملها عادة الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي، أو الحريات التي تعترف بها الاتفاقات التي تمخض عنها مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام 1944. كذلك يُعترض على أن الحركة المنقولة في هذه الحالة لا تكون نابعة من إقليم الدولة الناقلة كما تقضي بذلك الاتفاقات الثنائية التي تنظم الخطوط الجوية الدولية التي ترد بها، بحيث تبدأ الحركة المنقولة على هذه الخطوط من نقطة أو نقاط بإقليم الدولة المتعاقدة التي تسير مثل هذه الخطوط، وكذلك تنتهي في هذا الإقليم. وعلى كل، فإن تنظيم هذه الحريات في الاتفاقات الثنائية يخضع لمبدأ المعاملة بالمثل.

## 7- مبدأ المعاملة بالمثل في مجال حقوق النقل الجوي (Reciprocity)

يقوم أي اتفاق للنقل الجوي بين دولتين على منح حقوق النقل الجوي بينهما على أساس تبادلي. وذلك يعني أن كل طرف متعاقد في الاتفاق المعني يحصل على حقوق النقل الجوي على الطرق الجوية المحددة له في الاتفاق من الطرف المتعاقد الآخر، مقابل قيامه بمنح هذا الطرف الأخير حقوقاً مماثلة على الطرق الجوية المحددة له في نفس الاتفاق<sup>(26)</sup>.

ولا تقف اتفاقات النقل الجوي عند حد اشتراط مبدأ المعاملة بالمثل، بل إن كل طرف في مثل هذه الاتفاقات يتوخى الكثير من الحرص لتحقيق التوازن بين هذه الحقوق، بحيث تكون قيمتها متقاربة بطريقة تحافظ على مصالح الأطراف ومؤسساتها الوطنية. ولا يعني مفهوم المعاملة بالمثل أن تكون الحقوق المتبادلة متماثلة تماماً. فالأمر هنا يتوقف على ظروف كل طرف، وقد يرغب أحد الأطراف في عدم التشدد في تطبيق هذا المبدأ حرصاً منه على منح الطرف الآخر حقوقاً للنقل على خطوط جوية تخدم إقليم الدولة المانحة دون أن تكون هي نفسها راغبة، أو لديها الإمكانيات للحصول على حقوق مماثلة من الطرف الآخر<sup>(27)</sup>. ويتوقف مقدار الحقوق التي يحصل عليها أي من الطرفين المتعاقدين بصفة عامة على قدرة كل طرف على المساومة أثناء المفاوضات التي يدخل فيها الطرفان بغرض إبرام الاتفاق أو تعديله. ويتأثر ذلك بسياسة النقل الجوي التي يتبناها كل طرف، وهل

H.A. Wassenbergh: "Aspects of Air Law and: Civil Aviation Policy : 16-13 . (25)  
in the Seventies, Martinus Nijhoff, The Hague, pp. 32-40, 1970.

290-289 . :Bin Cheng : 227 . (26)

Proceedings of the International Civil Aviation conference, Chicago, November 1-December 7, : (27)  
1944, Vol. II.

هي سياسة حمائية أم سياسة تحريرية، وكذلك حجم الحركة الجوية المتوفرة في إقليمه من ركاب وبضائع ويريد. ويؤخذ في الحسبان أيضاً إمكانات مؤسسات النقل الجوي الوطنية التابعة لكل طرف. كما أن الوضع السياسي والاقتصادي للطرفين المعنيين يعتبر أيضاً من العوامل المؤثرة. والنقل الجوي بطبيعته، كعلاقة دولية، يتأثر بالعوامل المذكورة.

ومن الجدير بالذكر أن كافة الاتفاقات الثنائية التي عقدها جمهورية مصر العربية مع الدول الأخرى بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية حتى الآن، تتضمن مبدأ المعاملة بالمثل الذي يُستشف من النصوص التي ترد به والتي تتعلق بتبادل منح الحقوق الجوية<sup>(28)</sup>.

### ثانياً- تحرير خدمات النقل الجوي في غير نطاق الغات وتقييمها

يلزم التعرض للمحاولات السابقة والحالية لتحرير خدمات النقل الجوي لتطبيق مبدأ المنافسة الحرة واقتصادات السوق، حتى نستخلص منها بعض العبر التي قد تقودنا إلى الحل السليم لتحسين أوضاع النقل الجوي في الدول النامية ومن بينها الدول العربية.

### ألف- المحاولات التي تمت أثناء مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي عام 1944

بدأت أولى المحاولات لتدويل النقل الجوي وفتح أسواقه لكافة دول العالم، في مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي الذي عقد في تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر 1944. وتزعمت الولايات المتحدة الأمريكية في المؤتمر هذا الاتجاه، وتبنته أساساً مجموعة من دول أمريكا اللاتينية التي ترتبطها بالولايات المتحدة أواصر وثيقة تقليدية، إلى جانب بعض دول غرب أوروبا ومن بينها هولندا والسويد. وقد نادت هذه المجموعة بسياسة تحريرية تمارسها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي (Free-for-all approach)، استناداً إلى مبدأ المنافسة الحرة. وأكدت تلك المجموعة، أثناء المؤتمر، أن هذه السياسة سوف تسهم في تطوير النقل الجوي الدولي وإزدهاره. كما أبرزت فائدة تلك السياسة بالنسبة لكافة الدول، من حيث أنها تمكن الدول القوية في مجال النقل الجوي من خدمة نفسها، وتقديم خدماتها في ذات الوقت للدول الأخرى ذات الإمكانيات المحدودة في هذا المجال.

وقد اتخذت مجموعة الكومنولث في المؤتمر، وعلى رأسها المملكة المتحدة، موقف المعارضة من المجموعة السابقة، ونادت بضرورة اتباع سياسة أخرى هي التنظيم في الجو (Order in the air)، بحيث تتفق الأطراف المعنية على تنظيم معين للنقل الجوي فيما بينها، حتى تحمي نفسها من المنافسة غير المتكافئة، بل الضارة، التي سوف تواجهها فيما لو اتبعت السياسة التحريرية التي نادت بها المجموعة الأولى. وكاد الخلاف بين هاتين المجموعتين يؤدي إلى فشل المؤتمر. ولكن اتفاق شيكاغو 1944، الذي يمثل الوثيقة الرئيسية التي توصل إليها المؤتمر، جاء في نهاية المطاف، خلواً من أي تنظيم جماعي للنقل الجوي الدولي المنتظم. بل إن هذا الاتفاق أكد في مادته السادسة أن هذا النوع من النقل متروك لإرادة الدول الأطراف لتنظيمه بالأسلوب الذي تتفق عليه، من خلال إبرام اتفاقات للنقل الجوي، سواء كانت ثنائية أو متعددة الأطراف، خارج إطار اتفاق شيكاغو. وهذا فتح الباب أمام الدول منذ سنة 1946 وحتى الآن لإبرام اتفاقات ثنائية للنقل الجوي فيما بينها، بالأسلوب الذي يحقق مصالحها والتوازن في الحقوق والالتزامات.

## باء- محاولات الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في عامي 1946 و1947

تكررت مناقشة نفس هذا الموضوع في الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة في اجتماعاتها بمونتريال عام 1946، بهدف إبرام اتفاق متعدد الأطراف لتبادل الحقوق الجوية التجارية للنقل الجوي الدولي، كذلك في جمعيتها العمومية لعام 1947، بعد دخول اتفاق شيكاغو للطيران المدني الدولي حيّز النفاذ في نيسان/أبريل 1947. ونظراً للانقسام الشديد إزاء هذا الموضوع بين مؤيد ومعارض، تأجل السير في عقد مثل هذا الاتفاق لحين توافر الدعم الدولي الكافي والظروف العالمية المناسبة.

وقد بدأت هذه المتغيرات في الظهور حديثاً، بمبادرة الولايات المتحدة الأمريكية إلى تطبيق نظام المنافسة الحرة في مجال النقل الجوي (Deregulation) اعتباراً من عام 1978، وتبعتها أوروبا الغربية في أوائل الثمانينات، وكذلك بعض الدول الأخرى، مثل اليابان وسنغافورة، في مراحل لاحقة، مما حدا بمنظمة الطيران المدني الدولي إلى عقد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي الرابع سنة 1994، لتقييم آثار مثل هذا الاتجاه في الحاضر والمستقبل.

### ثالثاً- المؤتمر العالمي للنقل الجوي بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل<sup>(29)</sup>

عُقد هذا المؤتمر في الفترة من 23 تشرين الثاني/نوفمبر حتى 6 كانون الأول/ديسمبر 1994، تحت إشراف منظمة الطيران المدني الدولي، بمقرها في مونتريال بكندا.

وقد شارك في هذا المؤتمر وفود من 137 دولة متعاقدة من الدول الأعضاء في المنظمة المذكورة. ويعتبر بذلك من أهم المؤتمرات الدولية التي شاركت فيه نسبة عالية من الدول الأعضاء.

### ألف- ظروف عقد المؤتمر

منذ عام 1944 ظل نظام النقل الجوي الدولي يقدم خدماته للعالم أجمع بنجاح ملحوظ، لما وفره من خدمات فعالة واقتصادية للنقل والتجارة والربط والاتصال بين الأمم والشعوب. وقد أسهم بذلك إسهاماً ملموساً في التقدم الاقتصادي والاجتماعي للبشرية والسلام العالمي، مسترشداً بأحكام ومبادئ اتفاق شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944، ومئات من اتفاقات النقل الجوي الثنائية التي أبرمت بين مختلف دول العالم.

ومع ذلك، ظهرت على الساحة مستجدات خلال السنوات العشر أو الخمسة عشر سنة الماضية، بدا فيها قطاع النقل الجوي، مثله في ذلك مثل القطاعات الخدمية الأخرى، يشهد تغييراً جذرياً سريعاً يخرج به من أساليبه وأنماطه المعروفة إلى أساليب وأنماط أخرى مغايرة. ومن ذلك، على سبيل المثال، الاتجاه نحو التخصص والتحرر والعالمية وزيادة المنافسة وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية ودون الإقليمية. كل ذلك اقتضى عقد هذا المؤتمر لاستعراض الهيكل التنظيمي القائم ومدى ملاءمته للتغيرات المتواترة، وما يتطلبه ذلك من أوضاع تنظيمية جديدة للمستقبل.

## باء- الاستعدادات والدراسات السابقة على عقد المؤتمر

قامت منظمة الطيران المدني الدولي بعقد حلقة دراسية في الفترة من 6 الى 10 نيسان/ابريل 1992 لاستطلاع آفاق التغييرات التي قد تتعرض لها قواعد النقل الجوي الدولي في المستقبل. وركزت الحلقة على تبادل المعلومات والآراء حول عدة موضوعات، منها اتفاقات النقل الجوي الثنائية والمتعددة الأطراف، والمفاوضات المتعددة الأطراف حول حقوق النقل الجوي، وتطبيق مفاهيم التجارة العالمية على خدمات النقل الجوي والملكية الأجنبية والمشاركة لشركات الطيران. وقد انتهت الحلقة الى التوصية بأن تولي المنظمة مزيداً من الاهتمام لهذه الموضوعات، والإبقاء على قوة الدفع الناجمة عن اجتماعاتها بغية الاسراع بوضع تصورات للترتيبات التنظيمية المقبلة التي من شأنها التعبير عن متطلبات وشروط النقل الجوي الدولي في الحاضر والمستقبل.

كما قرر مجلس المنظمة تشكيل فريق خبراء عالمي روعي فيه التمثيل الجغرافي لكافة مناطق العالم، وكذلك خبرات الحكومات وشركات الطيران والمطارات ومستخدمي النقل الجوي والاتجاهات الفكرية والفلسفية. وأطلق على هذا الفريق "فريق الجفر" (GEFRA) أي فريق الخبراء المعني بدراسة الترتيبات التنظيمية المستقبلية للنقل الجوي الدولي.

وقد استكمل الفريق عمله في أواخر عام 1993، حيث اجتمع بأمانة المنظمة في مونتريال في تشرين الثاني/نوفمبر 1993 لتجميع آرائه في صورتها النهائية. وتم التوصل في هذا الاجتماع إلى استنتاجات عامة حول الترتيبات التنظيمية الجديدة الممكنة، والتي شكلت بعد ذلك أساس ورقات العمل التي أعدتها وقدمتها الأمانة المذكورة لأعمال المؤتمر العالمي للنقل الجوي.

## جيم- أهم الموضوعات التي ناقشها المؤتمر

### 1- النفوذ الى الأسواق (Market Access)

اتفق المؤتمر عند مناقشة هذا الموضوع على أن تفتح أسواق النقل الجوي على أساس متحرر من القيود سواء بالنسبة لنقاط بداية تشغيل الخطوط أو نهايتها أو النقاط المتوسطة أو النقاط فيما وراء أقاليم الدول المتعاقدة، وأن يمارس عليها كافة حقوق النقل الجوي، بما في ذلك الحرية الخامسة والحرية السادسة، والتوقف المؤقت والنقل الداخلي. واتفق كذلك على عدم وضع قيود على عدد شركات الطيران التي يحق لكل طرف متعاقد تعيينها، أو على نوعيات الطائرات المستخدمة أو سعة الحمولة المعروضة أو عدد مرات التشغيل.

### 2- ملكية شركات الطيران والرقابة عليها (Air Carriers Ownership and Control)

طبقاً للنظام الدولي الحالي، تنص غالبية إتفاقات النقل الجوي الثنائية على أن تكون شركة الطيران التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين مملوكة ملكية فعلية له أو لمواطنيه، وأن يكون الجزء الأعظم من رأس مال الشركة مملوكاً له أو لمواطنيه، وأن تكون له أو لهم الإدارة الفعلية للشركة. وتنادي الأوضاع الجديدة بعدم التمسك بهذه القاعدة، بمعنى أن يسمح للشركة بالتشغيل حتى إذا لم يكن معظم رأس المال مملوكاً للطرف المتعاقد الذي عينها، أو لم تكن له الإدارة الفعلية الكاملة عليها.

### 3- المعوقات الهيكلية (Structural Impediments)

تتمثل تلك المعوقات في الإعانات والمساعدات الحكومية التي تمنح للشركات الوطنية، ويلزم إيقاف هذه الممارسات، بما في ذلك منح القروض أو إلغاء الديون أو تقديم ضمانات للقروض أو قصر سفر المواطنين على الشركات الوطنية.

#### 4- الضمانات (Safeguards)

منع عمليات الإغراق في الأسعار أو عرض أسعار متدنية بغرض الإضرار بالشركات الأضعف، أو التمييز في الأسعار، أو المغالاة في عرض الحمولات بما يتعدى طاقة السوق واحتياجات الجمهور للنقل الجوي، كذلك إنشاء آليات لتسوية المنازعات و ضمان الحصول على الموارد المالية والتكنولوجية اللازمة.

#### 5- البيئة التنظيمية الأوسع (The Broader Regulatory Environment)

يعبر ذلك عن الحاجة إلى ربط تنظيم النقل الجوي في المستقبل بقوانين المنافسة الحرة، بما في ذلك آثارها على تنسيق أسعار النقل، وترتيبات النقل المشترك بين أكثر من شركة طيران، وقوانين البيئة، والضرائب على الحركة الجوية، والاتفاقات والترتيبات التجارية بين شركات الطيران.

ونخلص من هذا الاستعراض إلى أن الموضوعات التي ناقشها المؤتمر تستند إلى مبدأ تحرير النقل الجوي الدولي في إطار من المنافسة الحرة. وقد تبنت هذا الاتجاه الدول الكبرى في مجال النقل الجوي، مثل الولايات المتحدة الأمريكية ودول غرب أوروبا أعضاء الاتحاد الأوروبي. ولكن دول العالم الثالث، وبخاصة الدول الأفريقية، أبدت تحفظات قوية من هذا الاتجاه. وأوضحت تلك الدول للمؤتمر أن الاتجاه نحو التحرير وفتح الأسواق في إطار من المنافسة الحرة واقتصادات السوق، مع وجاهته من الناحية النظرية، ينطوي على إجحاف شديد بمصالح دول العالم النامي من الناحية العملية نظراً للتفاوت الكبير والهوة السحيقة بين إمكانات الدول الكبرى في مجال النقل الجوي وشركات الطيران التابعة لها، والإمكانات المحدودة لدول العالم النامي عموماً والشركات التابعة لها، الأمر الذي يجعل من تطبيق مبدأ المنافسة الحرة وفتح الأسواق بدون ضمانات، ضرباً من الانتحار لدول العالم النامي وشركات الطيران التابعة لها، وإجهاداً لمصالحها. وقد اشترطت تلك الدول لإقرار هذا الاتجاه أن يكفل لها النظام الجديد مجموعة من الضمانات تحافظ على مصالح الدول الأضعف والأقل في الإمكانات وشركات الطيران التابعة لها، بحيث يكفل لها ذلك الحصول على نصيبها العادل من الحركة الجوية الدولية. كما طالبت هذه الدول بأن يبدأ تطبيق النظام الجديد بعد فترة زمنية معقولة تكون خلالها قد طورت نظام النقل الجوي فيها، واكتملت قواها بحيث تصبح في وضع تنافسي أفضل بما يضمن حصولها على نصيبها العادل في ظل أوضاع المنافسة الحرة. إزاء هذا التضارب في المصالح بين الدول الكبرى والدول النامية لم يتمكن المؤتمر من إقرار إدارة دولية تؤدي إلى تطبيق النظام الجديد. وبدلاً من ذلك، صدرت عنه توصيات عديدة أحالها إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وجمعيتها العمومية وأمانتها، لاجراء مزيد من الدراسة واقتراح الحلول المناسبة للخروج من هذا المأزق.

#### رابعاً- الاتحاد الأوروبي وتحرير النقل الجوي<sup>(30)</sup>

## ألف- النظام الهيكلي

أنشئ الاتحاد الأوروبي بموجب معاهدة ماسترخت الموقعة بتاريخ 7 شباط/فبراير 1992، تأسيساً على الجماعة الأوروبية التي أنشئت بموجب معاهدة روما الموقعة بتاريخ 25 آذار/مارس 1957.

وتتكون مؤسسات الإتحاد الأوروبي من البرلمان الأوروبي ومجلس الوزراء والمفوضية الأوروبية ومحكمة العدل ومحكمة المدققين. وتضمن هذه المؤسسات اتخاذ قرارات متناسقة لتنفيذها وتطبيقها في الدول الأعضاء<sup>(31)</sup>. والأحكام التي وردت في المعاهدتين المذكورتين أعلاه، والتي تعالج، في جملة أمور، حق الإنشاء (right of establishment)، وحرية تقديم الخدمات والمنافسة، والإعانات التي تقدمها الدول، وتحقيق التقارب بين التشريعات، تجعل الإتحاد الأوروبي منظمة متميزة يتجاوز التكامل بها حدود التعاون الإقليمي. وعلى أساس هذه القواعد تم بناء سياسات النقل الجوي تدريجياً.

## باء- أهداف الإتحاد الأوروبي في مجال تحرير النقل الجوي

حدد الإتحاد الأوروبي تلك الأهداف في مذكرته رقم 2 الصادرة في آذار/مارس 1984، وتمت بلورتها أيضاً عن طريق الخطب والتعليقات التي صدرت بشأنها عن موظفي الإدارة العامة للنقل بالإتحاد. وتتلخص هذه الأهداف فيما يلي:<sup>(32)</sup>

- 1- تقوم شركات الطيران التابعة لدول الإتحاد بتشغيل رحلاتها دون قيود بين أي من مطارات هذه الدول.
- 2- نصت المذكرة المشار إليها على أنه، ريثما يتم إنشاء سوق داخلية موحدة، واعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1993، يمكن لشركات الطيران التابعة لدول الإتحاد ممارسة الحرية الخامسة بين تلك الدول، ولكن مع بعض القيود على الحمولة التي تعرضها.
- 3- السماح بتعدد أو ازدواج تعيين شركات الطيران على جميع الخطوط بمجرد تخطي الحركة الجوية لمستويات معينة.
- 4- عدم فرض أية قيود على حمولة الخدمات الجوية.
- 5- يمكن إعطاء الشركات حق النقل بين نقطتين في البلد الواحد (Cabotage) على أن يتم ذلك في نطاق حدود معينة.
- 6- لشركات النقل الجوي الحرية في تحديد الأسعار، ومع ذلك، يكون للدول السلطة في الرقابة على الأسعار المغالى فيها. وعندئذ يُفرض نظام "الرفض المزدوج" (Double Disapproval) في الوقت المناسب.

---

(31) :

(32) Rigas Doganis, "Flying off Course, Economics of International Airlines", 1993, Routledge, New York, pp. 82-83.

7- لشركات النقل الجوي التابعة للدولة (أ) نفس الحقوق في الدولة؛ (ب) أي نفس الحقوق التي تتمتع بها شركات النقل الجوي التابعة للدولة الأخيرة.

8- يمكن لأي شخص يتمتع بالمستوى الفني والاقتصادي المطلوب أن ينشئ شركة نقل جوي في أية دولة عضو في الاتحاد، دون مواجهة أية عوائق في هذه الدولة.

9- يجب أن يكون التفاوض مع الدول غير الأعضاء في الاتحاد بشأن حقوق النقل الجوي من خلال الاتحاد، بدلاً من أن يتم ثنائياً كما كان متبعاً من قبل.

وعلى ضوء هذه الأهداف، طور الاتحاد الأوروبي سياسة النقل الجوي بين دوله الأعضاء على مدار عدة سنوات. وهذه السياسة التي طبقها الاتحاد تدريجياً لم تؤدِّ فقط إلى إدخال نظامٍ تحرريٍّ، بل إنها أيضاً وفرت ضماناتٍ وتدابيرٍ توفيقية، الغرض منها إتاحة الوقت اللازم لعملية التكيف. ونتيجة لذلك، نجد أن هناك أحكاماً أساسية في اتفاقات النقل الجوي الثنائية بين دول الاتحاد الإثنى عشرة، تم تغييرها تلقائياً لتتماشى مع السياسة الجديدة للاتحاد في كل مرحلة. وقد أخذ هذا التطور في الاعتبار الإطار الدولي الذي أوجده اتفاق شيكاغو؛ مما أدى إلى تجنب التنازع والتعارض بين هذه القواعد والقواعد المطبقة والمقبولة عالمياً.

وقد مرت سياسة الاتحاد في هذا الشأن بعدة مراحل خلال سنوات عديدة وعلى النحو التالي:

#### **جيم- التدابير الأولية للتحرير: الخدمات الجوية بين الأقاليم (Interregional Air Services)**

بدأت أولى مراحل سياسة التحرير بصدور قرار مجلس وزراء الاتحاد في تموز/يوليو 1983، الذي يستند إلى دراسة قام بها المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC). ويطلق على هذه الدراسة "تقرير كومباس" (Compas Report)، الذي أبرز أن الأوضاع التنافسية ستعرض للخلل ما لم توضع قواعد أكثر مرونة فيما يتعلق بالنفوذ إلى الأسواق، وتنظيم السعة، وتحديد أسعار للنقل الجوي. كذلك يعطي قرار المجلس لشركات الطيران التابعة لدول الاتحاد والتي تستخدم طائرات سعة سبعين مقعداً فأقل، الحق في أن تقوم بتسيير خطوط جوية دون أية قيود بين المطارات الإقليمية لتلك الدول. كما تم التخفيف تماماً من قيود التحكم والرقابة المفروضة على الحمولة. وبالنسبة لأسعار النقل الجوي، تبنى القرار أسلوباً يقضي بأن تتم مراجعة الأسعار على ضوء التكاليف الفعلية للناقل الجوي نفسه، وليس في مقابل أي نوع من المؤشرات التقريبية التي تفترضها صناعة النقل الجوي. وفي واقع الأمر إذا قدم الناقل الجوي الدليل على أن أسعار النقل الجوي معقولة، فإنه يتحتم على السلطات المسؤولة أن توافق على هذه الأسعار. كما تم وضع قيود واللجوء إلى إجراءات حمائية. وعلى وجه الخصوص احتفظت الدول الأوروبية الأعضاء في الاتحاد بسلطتها في تعيين شركات الطيران التابعة لها، والرقابة على أسعار النقل الجوي. علاوة على ذلك، فإن الدول المستقبلية للتعيين لم تكن ملزمة بقبول تعدد تعيين الناقلين (Multiple Designation of Airlines) من جانب الدول الأعضاء الأخرى، واحتفظت بحقها في رفض الترخيص بتسيير رحلات بواسطة ناقلين آخرين من الاتحاد الأوروبي، وذلك على الخطوط التي تتوافر عليها رحلات غير مباشرة بطريقة معقولة. وتجنباً للأخطار التي قد تلحق بالسلامة الجوية في المطارات المزدحمة أو تؤدي إلى خرق قواعد العمليات الجوية التي يلزم احترامها، لم يؤخذ بمبدأ الناقل المعين في مثل هذه المطارات. وفي ضوء هذه القيود، لم يكن مفاجئاً عدم ظهور تطورات تعطل آليات السوق، بل ظهرت دلائل على زيادة النشاط كنتيجة لهذه السياسة.



إلا أن هذا القرار قَدَّ الكثير من فعاليته وقيمتة العملية باستبعاده الخطوط الجوية بين المطارات الإقليمية والعواصم أو المحاور الرئيسية من نطاق تطبيقه، وجعله قاصراً على الطائرات من سعة سبعين مقعداً فأقل.

#### دال- المرحلة الأولى للتحرير (First Package)

تضمنت هذه المرحلة المعايير التي وافق عليها مجلس وزراء الاتحاد في كانون الأول/ديسمبر 1987 لتوسيع سياسة تحرير النقل الجوي في مجالات فتح الأسواق والسعة والأسعار.

فمن ناحية فتح الأسواق، امتدت سياسة التحرير فشملت الحركات بين المطارات الإقليمية والمطارات الرئيسية، حتى وإن لم يرد ذكرها في بعض الاتفاقات الثنائية المعنية بين دول الاتحاد. وقد أدى ذلك إلى فتح الباب أمام الدول الأعضاء لامكانية تعيين شركات الطيران اعتماداً على حجم الحركة الجوية.

ومن ناحية السعة، فقد خففت القيود الخاصة بها التي كانت تلتزم بمبدأ اقتسام الحمولة منصفة.

أما من ناحية أسعار النقل الجوي، فقد استمر العمل بالأحكام التي بمقتضاها يلزم الموافقة على هذه الأسعار عندما يستطيع الناقل أن يثبت أنها معقولة مقارنة بتكاليفه. كما أدخل المزيد من التحرير عن طريق جعل الموافقة تلقائية على الأسعار التنشيطية بشروط معينة. كما تم الأخذ في هذا المجال بنظام التحكم الملزم (Binding Arbitration)، وحق التماثل (Right of Matching).

كما اعترف وزراء النقل في مرحلة 1987 (Fist Package) اعترافاً صريحاً بأن المواد الخاصة بالمنافسة في اتفاق روما تنطبق على النقل الجوي. وقد ترتب على ذلك أن كثيراً من الاتفاقات المعقودة بين شركات الطيران القائمة في ذلك الوقت غير قانونية إلا إذا مُنحت إعفاءات خاصة. وقامت المفوضية الأوروبية بنشر تلك الإعفاءات في آب/أغسطس 1988<sup>(33)</sup>.

وقد خضعت القيود والضمانات المذكورة لعملية مواءمة مع مختلف المواقع، وأُغفيت عدة مطارات بطريقة مباشرة، واستعملت الحرية الخامسة في أضيق الحدود. وتم الحفاظ على القيود المفروضة على الحمولة، ولكن فيما يجاوز نسبة معينة كانت خلال العام الأول 45/55، وأصبحت تلقائياً بعد عامين 40/60 على أساس أنه إذا أسفر التحرير عن صعوبات اقتصادية خطيرة فحينئذٍ يمكن تأجيل الانتقال من النسبة الأولى إلى النسبة الثانية.

#### هاء- المرحلة الثانية للتحرير (Second Package)

قرر مجلس وزراء الاتحاد إدخال المزيد من التحرير سنة 1990، فمن ناحية دخول الأسواق فتحت جميع المطارات في جميع دول الاتحاد بدون أي قيود فيما عدا تلك الواقعة في منطقتين محددتين. وقد صاحب ذلك ممارسة الحريات الثالثة والرابعة والخامسة. كما خففت قيود الحمولة إلى نسبة 40/60 كحد أقصى، وأضيفت أحكام تسمح بالتخفيف التدريجي التلقائي للقيود على الحمولة. كما تم الاحتفاظ بمبدأ أسعار النقل بالتكلفة بالنسبة لناقل بعينه، وأدخلت قاعدة الرفض المزدوج (Double Disapproval) على أكثر الأسعار الكاملة المرونة انخفاضاً. وتم الإبقاء على الربط بين الأسعار المتماثلة (Right to Matching Fares). وقد خففت أيضاً القيود على حركة

الحرية الخامسة، وكذلك نقاط بدايات الحركة الجوية في حالات تعدد التعيين بالنسبة للناقلين. وفي الحالات التي لا تستطيع فيها قوى السوق أن تعمل بكفاءة، أصبح في إمكان الدول الأعضاء أن تلجأ إلى تطبيق نظام الالتزام. وتم الاحتفاظ بإمكانية تثبيت الحمولة في حالات الصعوبات الاقتصادية الخطيرة. كما تم الإبقاء على القواعد الخاصة بازدهام المطارات وأحكام تشغيلها. واستحدثت الالتزام بعدم الموافقة على أسعار النقل المغالى فيها.

### واو- المرحلة الثالثة الحالية (The Third Package)

شهدت هذه المرحلة إنشاء السوق الموحدة بين دول الاتحاد إعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1993. وكان هذا يعني بالضرورة أن تكون جميع إجراءات الرقابة الجمركية والهجرة بين دول الاتحاد ملغاة بحلول عام 1992، حتى تصبح هذه الدول عبارة عن سوق محلية واحدة مفتوحة لحركة الأفراد والبضائع والخدمات، بحرية لا يعوقها أية حواجز داخلية صناعية. وكان النقل الجوي على رأس النشاطات التي تضمنتها السوق الموحدة. واقتضى ذلك خلق إطار تنظيمي جديد حل محل جميع إجراءات المراحل السابقة. واعتمد هذا الإطار التنظيمي على حرية تسيير خطوط جوية بين أقاليم دول الاتحاد. كما تضمن أيضاً إمكانية قيام أي فرد طبيعي أو شخص معنوي تابع لأية دولة من دول الاتحاد بإنشاء ناقل جوي في أي من هذه الدول، يكون من حقه أن يعمل أينما تتواجد الفرص له داخل السوق الواحدة. وتم إلغاء التفرقة بين النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم من الناحية العملية التنظيمية، وبخاصة الترخيص للناقلين الجويين ودخول السوق. وهذا يعني أحقية الناقلين الجويين في أن يقرروا الأساليب التي يعملون بمقتضاها. كما يستطيعون تحديد الأسعار بحرية، وتحديد السعة التي يرغبون في عرضها في السوق. وهذا يعني، في جملة القول، أن المرحلة الحالية قد منحت الناقلين الجويين التابعين للاتحاد الحرية التجارية بأوسع معانيها، مما أدى إلى التطبيق الفعال لقواعد المنافسة. وفي نفس الوقت، وتحسباً لعدم إساءة استغلال هذه الحرية التجارية، تم حظر الاتفاقات الاحتكارية والترتيبات الأخرى المماثلة. كما ركز الاتحاد اهتماماً بصفة خاصة على احتمالات السلوك الانتهازي، لمنع وإيقاف مثل هذا النوع من السلوك. وكذلك حرم الاتحاد قيام الدول بمنح إعانات للناقلين الجويين، باستثناء عدد من الحالات التي يمكن اعتبارها محققة للمصلحة العامة.

وفي نفس الوقت، وضع الاتحاد عدداً من الضمانات والشروط الجديدة، كما أبقى على البعض القائم منها. ففيما يتعلق بتراخيص التشغيل، على سبيل المثال، اشترط لمنحها قيام الناقلين الجويين المعنيين بإثبات ملاءتهم المالية للسلطات المختصة. ويجوز أيضاً إلغاء أو إيقاف هذه التراخيص عندما يكون الناقلون الجويون غير قادرين على مواجهة التزاماتهم الفعلية والمحتملة. ويعد التأمين اجبارياً لتغطية المسؤولية في حالة الحوادث. ويجب أيضاً ضمان الحفاظ على مستويات السلامة. وعندما لا تسفر آليات السوق عن تسيير الرحلات المطلوبة للأقاليم النائية، مثلاً، يصبح من الممكن اللجوء إلى فرض التزامات الخدمة العامة في مثل هذه الحالات.

ومع ذلك، يلزم عند اللجوء إلى فرض التزام بخدمة عامة، أن يكون ذلك على أساس تنافسي؛ بمعنى أن يتم عن طريق إجراء مناقصة عامة يتاح فيها مشاركة جميع الناقلين الجويين التابعين لدول الاتحاد.

وحيثما تتسبب الزيادة في الحمولة المعروضة في خلق مصاعب اقتصادية خطيرة للناقلين التابعين لدولة عضو في الاتحاد، يمكن تثبيت الحمولة المعروضة من وإلى هذه الدولة لفترة محددة. وأخيراً، يلزم وقف التخفيضات في الأسعار إذا تسببت في خسائر كبيرة تلحق بكل الناقلين على الخطوط المعنية.

### زاي- الإجراءات المصاحبة (Accompanying measures)

وجد من الضروري أيضاً اتخاذ عدد من الإجراءات تحقق المساواة بين الناقلين عند التشغيل. وبعض هذه الإجراءات يتعلق بهيكل السوق نفسه، وليس مقبولاً أن يتعرض المستهلكون لأية أضرار إذا فشلت آليات السوق.

وأول عنصر يعالج هذه المشكلة يتلخص في إيجاد نظام يستحدث حقوقاً محددة للركاب الذين يمنعون من الصعود على رحلات عليها حجوزات زائدة عن طاقتها. كما تحرك الاتحاد بشكل عام للتصرف ضد شروط التعاقد غير العادلة في مجال الطيران المدني.

ومن الطبيعي أن تكون قواعد نظام الحجز الآلي (CRS) جزءاً من حماية المستهلك. ولكن هذا النظام تشوبه بعض الممارسات غير السوية التي تتسبب في قلق الناقلين الجويين. فهم يحرصون على تواجدهم في هذا النظام على قدم المساواة مع منافسيهم، بحيث تعرض منتجاتهم بأسلوب خال من التمييز. ومن المفيد أيضاً أن يكون هناك تنافس في أنظمة الحاسب الآلي بحيث لا تُفرض رسوم عالية بشكل غير معقول. وسواء وجدت منافسة بين الناقلين الجويين أم لم توجد فإن المستهلكين يهتمون بأن تقدم لهم خدمات أقرب إلى رغباتهم، سواء من حيث الجداول أو السعر. ولكل هذه الأسباب تم وضع نظام سلوكي للحجز الآلي عام 1989، ونقح في عام 1993. ويضمن هذا النظام عدم التمييز، ويوفر حقوقاً متساوية في الدخول لأنظمة الحجز الآلي للناقلين الجويين ووكلاء السفر. ويتوافق هذا النظام مع المبادئ والارشادات التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي في هذا الخصوص.

وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات تهدف إلى إيجاد الانسجام مع البيئة الاجتماعية والفنية التي يعمل بها الناقلون الجويون. وعلى وجه الخصوص، وضع الاتحاد توجيهات تقضي بالاعتراف المتبادل لاجازات أفراد الطاقم، حتى تتساوى الأعباء على الناقلين. واتجه الاتحاد أيضاً إلى الإلغاء التدريجي لشهادات صلاحية الطائرات المحدثة للضوضاء. كما أقر نظاماً يهدف إلى إيجاد قواعد موحدة لشهادات صلاحية الطائرات، ومنشآت الصيانة، والعاملين الجويين، بالإضافة إلى أهليات الأفراد العاملين في سلامة الطيران وتشغيل الطائرات.

ومن أجل تجنب أن يصبح ازدحام المطارات والفضاء الجوي عنق زجاجة يعوق تحقيق الآثار المرجوة من عملية التحرير، قام الاتحاد بوضع نظام لتخصيص أماكن لانتظار الطائرات (Slot allocation) يعترف بأن يتم التخصيص على أساس قواعد محايدة وشفافة وغير تمييزية. كما أقر الاتحاد أيضاً توجيهاً يمكّن من تطبيق مستويات موحدة ضرورية للربط بين الأنظمة المختلفة لمراقبة الحركة الجوية، مستخدماً مواصفات المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، كما يجري اتخاذ المزيد من الإجراءات لتنفيذ نظام "الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" (CNS/ATM)، وترشيد إدارة الحركة الجوية في أوروبا.

وباختصار، عمل الاتحاد الأوروبي وما زال يعمل على خلق الحرية التجارية. واتخذ خطوات وربما يتخذ المزيد من الخطوات فيما يتعلق بعمليات التنسيق، ومحاربة المكاسب الراجعة إلى المنافسة غير العادلة. كما عمل على وضع معايير أمان وحماية مناسبة للمستهلك. وبعبارة أخرى، سلك الاتحاد طريق التحرير وتخفيف القيود، بدلاً من إلغاء الضوابط التنظيمية (Deregulation). وتم كل ذلك لصالح السوق الداخلية بالكامل، أي بين جميع الدول الأعضاء وداخلها، وكان من المشكوك فيه نجاح جهود التحرير التي قام بها الاتحاد ما لم يتبع في ذلك الأسلوب التدريجي.

## حاء- أنظمة الاتحاد جزء من النظام الدولي

عملت آليات الاتحاد الأوروبي في العديد من الحالات على إضفاء صفة الإلزام على التوصيات الدولية، فيما يتعلق بقواعد الضوضاء التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، على سبيل المثال، وكذلك توصيات صلاحية الطائرات التي وضعتها هيئات الطيران المشتركة الأوروبية (JAA).

وقد راعى الاتحاد تطبيق مبدأ عدم التمييز. وعلى سبيل المثال، يتمتع الناقلون الجويون الأجانب بحقوق كاملة طبقاً للقواعد الخاصة بأنظمة الحجز الآلي وتخصيص أماكن انتظار للطائرات. كما أن الاتحاد الأوروبي مارس مسؤوليته في التفاوض لأول مرة للوصول إلى اتفاقات مع دول أخرى في مجال النقل الجوي، وكان ذلك مع كل من النرويج والسويد. كما تم تضمين أحكام عن الطيران المدني في اتفاق إنشاء المنظمة الاقتصادية الأوروبية. وتتوافق هذه التدابير كلها مع اتفاق شيكاغو، علاوة على أن حقوق النقل الجوي القائمة بالفعل لم تمس.

## خامساً- محاولات تحرير النقل الجوي في العالم العربي

### ألف- مقدمة تاريخية

#### 1- لجنة المواصلات بجامعة الدول العربية

بدأت أولى هذه المحاولات سنة 1946 أي منذ أكثر من خمسين عاماً، في أعقاب الحرب العالمية الثانية، حين أعدت لجنة المواصلات التابعة للأمانة العامة لجامعة الدول العربية مشروع معاهدة بين الدول أعضاء الجامعة بشأن الطيران المدني، وذلك في اجتماعها في عاليه بلبنان في الفترة من 8 الى 15 تموز/يوليو 1946.

وقد عالج المشروع، من بين موضوعات أخرى، تبادل الحقوق التجارية بين الدول الأعضاء. ونصت المادة الثالثة من المشروع على الحريات التي تمنح لطائرات الدول العربية الأطراف على النحو التالي:

(أ) تُمنح الحريات الخمس للطائرات التي تسيّر خطأ جواً منتظماً؛

(ب) تُمنح الحريات الأولى والثانية والثالثة والرابعة للطائرات التي تقوم برحلات تجارية عارضة؛

(ج) تُمنح الحريتان الأولى والثانية للطائرات التي تقوم بعمليات الطيران الخاص.

وعلى حين تمنح الحريات المقررة في الحالتين الثانية والثالثة تلقائياً، فإن ممارسة الحريات الخمس المقررة للخطوط الجوية المنتظمة لا تبدأ، طبقاً للمادة الرابعة، إلا بعد تعيين المؤسسات وحصولها على ترخيص التشغيل اللازم. غير أن مشروع المعاهدة كان واضحاً في أن منح هذه التراخيص ملزم لدولة الإقليم، ما دامت الشروط متوافرة. كما نصت المادة الرابعة عشرة على أن المعاهدة تلغي جميع الالتزامات والتعهدات القائمة بين الدول العربية الأطراف، والتي تتعارض مع أحكامها. كما تتعهد تلك الدول بعدم الارتباط مستقبلاً بمثل تلك الالتزامات والتعهدات عند وضع الترتيبات فيما بينها، بحيث لا تتعارض مع أحكام المعاهدة<sup>(34)</sup>.

ورغم تداول مشروع المعاهدة في الاجتماعات اللاحقة للجنة المواصلات طيلة عدة سنوات فلم يتسنَّ الموافقة على هذا المشروع بصفة نهائية.

#### 2- مجلس الطيران المدني للدول العربية

ظهر هذا المجلس إلى حيز الوجود اعتباراً من 4 تشرين الأول/أكتوبر 1967، بدخول الاتفاقية المنشئة له حيّز النفاذ في هذا التاريخ. ويقع ضمن اختصاصاته متابعة مشروع معاهدة الطيران المدني العربي السالف الذكر. وقد استمر المشروع متداولاً خلال عدة دورات للمجلس منذ دورته الأولى التي عقدت في تشرين الثاني/نوفمبر 1967. كما شارك في بحثه الاتحاد العربي للنقل الجوي. وقرر المجلس في دورته الرابعة والخامسة في تشرين الثاني/نوفمبر 1969، عقد مؤتمر أوائل سنة 1970 من المختصين في النقل الجوي

بسلطات الطيران المدني للدول العربية، بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل الجوي، للاتفاق على الصيغة النهائية للمشروع<sup>(35)</sup>.

وقد تمخض هذا المؤتمر عن مشروع اتفاق أقرته دورة المجلس السادسة، التي عقدت بالقاهرة في نيسان/أبريل 1970، وأحالته الى مجلس جامعة الدول العربية لإعداده للتوقيع والتصديق<sup>(36)</sup>، وقد جاء هذا المشروع مخيباً للأمال بما تضمنه من قيود على تحديد الخطوط، ومنح الحريات، وتنظيم السعة، وتعيين المؤسسات. واعتبر بالتالي خطوة الى الوراء مقارنة بالمشروع الذي تداولته لجنة المواصلات المشار إليها سابقاً<sup>(37)</sup>. إزاء ذلك قررت الدورة العاشرة للمجلس، التي عقدت بالدوحة بقطر في كانون الأول/ديسمبر 1972، إعادة النظر في مشروع الاتفاق، وإجراء دراسات جديدة حول الحريات التي ستضمنها، ومدى التحرير في تطبيقها. وقررت إجراء استفتاء بين الدول العربية في هذا الشأن<sup>(38)</sup>.

ولم يحسم أمر هذا المشروع في دورات المجلس اللاحقة، وظل الموضوع على حاله دون التوصل إلى موقف موحد بشأنه، مما دفع المجلس إلى إتخاذ خطوة في اتجاه آخر، حيث قرر في دروته الثانية عشرة المنعقدة في مراكش بالمغرب في كانون الأول/ديسمبر 1974، إطلاق الحريات الجوية الخمس داخل الوطن العربي لشركات الطيران العربية المنتظمة، فيما اصطلح على تسميته "إعلان مراكش لإطلاق الحريات الجوية في العالم العربي"<sup>(39)</sup>. ونص الإعلان على ممارسة الحريتين الأولى والثانية. أما ممارسة الحريتين الثالثة والرابعة فتكون وفقاً لمتطلبات النقل الجوي بين الأطراف المتعاقدة. وتكون ممارسة الحرية الخامسة بما يكفل ربط أجزاء العالم العربي. ولكن هذا الإعلان ليس له الصفة الإلزامية. وقد أثار تحفظات من جانب العديد من الدول العربية. وظل الحال على هذا الوضع المتأرجح الى حين حلّ المجلس في الثمانينات نتيجة للأوضاع السياسية التي سادت العالم العربي بعد قيام مصر بتوقيع اتفاق سلام مع إسرائيل عام 1979.

وقد حلت الهيئة العربية للطيران المدني محل المجلس في النصف الثاني من التسعينات. وتولت مسؤولية هذه المواضيع وعالجتها بالأسلوب الذي سنتعرض له فيما بعد.

ويتضح من هذا السرد التاريخي أن هذه المحاولات، مع التسليم بنبل أهدافها والتوجه الذي ترمي إليه، لم تصادف الإرادة السياسية الصادقة والفعالة. كما أن الرغبة الحقيقية في العمل المشترك، حتى في حده الأدنى لم تكن متوفرة. ومن ثم لم تحظ هذه المحاولات بالإستعداد اللازم والتمهيد الكافي لوضع تلك الأهداف وهذا التوجه موضع التنفيذ الفعلي، وبالأسلوب الملائم لظروف الواقع. ولا شك أن مرور أكثر من خمسين عاماً على هذه المحاولات كان كافياً للوصول بالتدريج إلى الأهداف المرجوة.

---

6-2	(35)	/	1969.
23-18	(36)	/	1970 . 28-27.
	(37)		.69-59.
12-4	(38)	/	1972 . 35.
5	(39)	/	1974 . 21.

## باء- محاولة الهيئة العربية للطيران المدني

وافقت الهيئة العربية للطيران المدني في 3 تموز/يوليو 1998، أثناء جمعيتها العمومية بمقرها بالرباط في المغرب، على التدرج في إطلاق حريات النقل الجوي في الدول العربية، بحيث يتم ذلك على مراحل تبدأ في أوائل عام 1999 بإطلاق حرية نقل البضائع المحض والنقل الجوي غير المنتظم للركاب. ثم تطلق في مطلع عام 2001 حريتا النقل الجوي الثالثة والرابعة، بالنسبة للنقل الجوي المنتظم، بتوزيع السعة بين كل طرفين بنسبة 60 في المائة الى 40 في المائة. وتسبقها مرحلة ثالثة في بداية عام 2003 تطلق فيها الحريتان الثالثة والرابعة للنقل الجوي المنتظم دون أية قيود على السعة. وفي أعقاب ذلك، في بداية عام 2005، تبدأ مرحلة تطلق فيها الحرية الخامسة للنقل الجوي بين الدول العربية. وبذلك يكون قد تم فتح سوق النقل الجوي العربي بالكامل<sup>(40)</sup>.

## جيم- مجلس وزراء النقل العرب

اعتمد مجلس وزراء النقل العرب في اجتماعه بالقاهرة، بتاريخ 12 تشرين الثاني/نوفمبر 1998 قرار الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني بإطلاق حريات النقل الجوي في العالم العربي على مراحل على نحو ما سلف ذكره. وطلب المجلس الى الهيئة العربية وضع آلية تنفيذ هذا القرار.

## دال- الجمعية العامة الطارئة للهيئة العربية للطيران المدني (4-5 أيار/مايو 1999)<sup>(41)</sup>

قامت الهيئة العربية للطيران المدني، من خلال جمعيتها العامة الطارئة التي عُقدت بالرباط يومي 4 و5 أيار/مايو 1999، بإقرار آلية تنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية. وقد أوضحت الوثيقة الخاصة بالآلية في مقدمتها أهمية إطلاق الحريات وصولاً إلى إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وإسهاماً في إيجاد بدائل متعددة أمام المواطن والمستثمر العربي، وتشجيع السياحة بين أرجاء الوطن العربي، وتسهيل نقل البضائع. وورد في البند أولاً من نص القرار الخاص بالآلية، تعريف للمقصود بنقل البضائع بأنه ينصرف إلى عمليات نقل البضائع المحض (All cargo operations)، سواء المنتظم أو غير المنتظم، وليس النقل المختلط للركاب والبضائع على ذات الطائرة.

كما عُرف النقل الجوي غير المنتظم بأنه رحلات النقل الجوي المقدمة وفق قواعد السياحة (charter) المتعارف عليها دولياً. وكان الأولى أن يعبر القرار عن الأشياء بأسمائها، بأن يطلق على ما يعالجه تعبير "النقل الجوي السياحي" (charter)، لأن مدلول النقل الجوي المنتظم أشمل وأوسع من مدلول عمليات السياحة.

## هاء- المرحلة الأولى من الآلية

كمرحلة أولى، بدأ البرنامج، كما جاء في البند ثانياً من القرار، بإطلاق حريات النقل الجوي للبضائع اعتباراً من عام 1999، وأيضاً النقل الجوي السياحي (charter)، مع رفع كل القيود المفروضة عليهما بما فيها

الاتاوات، على أن تقوم سلطات الطيران المدني بتحديد الإجراءات التنظيمية المناسبة دون إعاقة تحرير النقل الجوي.

وإطلاق حرية نقل البضائع لا غبار عليه لأن فيه تشجيع وزيادة للتبادل التجاري بين الدول العربية. أما النقل الجوي السياحي (charter)، الذي يتم تسييره طبقاً لبرنامج وقواعد معينة لسلسلة من الرحلات السياحية، فإن الاستفادة منه تكون محدودة، ومن ثم، يعتبر تنظيمًا غير عملي. ذلك أن الحركة الجوية بين الدول العربية، بطبيعتها، لا تدخل فيها الرحلات السياحية (charter)، حيث تمثل أغلب هذه الحركة نقل العمالة من مدرسين وغيرهم على الرحلات المنتظمة أو الاضافية التي تأخذ حكم النقل الجوي المنتظم؛ كما تتضمن حركة الحج والعمرة، وتعتبر تلك الرحلات موسمية لأنها تتم في فترات محدودة من العام.

### واو- المرحلة الثانية من الآلية

نصت الوثيقة على أنه، مع بداية عام 2001 يتم الانتقال من نظام تقاسم السعة بالمناصفة، الى التقاسم بنسبة 60 في المائة الى 40 في المائة، تمهيداً للرفع الكامل للقيود المفروضة على السعة وفقاً للبرنامج الموضوع. ويلاحظ أن الإبقاء على نسبة واحدة يعتبر أمراً تحكيمياً يتجافى مع الطبيعة المختلفة لأوضاع أسواق النقل الجوي بين الدول العربية. فالمفروض عدم التقييد بنسبة موحدة، وترك ذلك الى كل سوق على حدة، ومراجعة نسبة توزيع الحمولة بين دولها لعدد من السنوات السابقة، وتطوير هذه النسبة تدريجياً بما يناسب أوضاع كل سوق، الى أن تصل الى مرحلة الفتح الكامل. ويكون كل ذلك استناداً الى بيانات فعلية، مع تقييم الموقف من فترة الى أخرى. ويلاحظ أيضاً أن العديد من اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بين الدول العربية وملاحقها تحدد عدد الرحلات وطُرُز الطائرات وعدد المقاعد المعروضة. وقد تؤدي هذه القيود في بعض الأحيان الى تدني حجم الحمولة المعروضة بما لا يفي بالاحتياجات الفعلية للسوق. ومن هنا يلزم تعديل هذه الاتفاقيات وملاحقها بما يؤدي الى إزالة هذه القيود أو التخفيف منها، إستجابة لهذا التنظيم الجديد.

### زاي- المرحلة الثالثة من الآلية

تنص الفقرة 4 من البند ثانياً على أنه عند رفع القيود على السعة تُتخذ التدابير المناسبة التي تهدف إلى تأمين حد أدنى من المشاركة للناقلات العربية عند حدوث نقص فجائي في السعة لمصلحة طرف على حساب طرف آخر. وللطرف المتضرر في هذه الحالة أن يجمد السعة كإجراء استثنائي يسري لفترة محددة لا تزيد على سنة واحدة غير قابلة للتجديد.

ولكن الحد الأدنى للمشاركة يلزم أن يكون دائماً هو الأساس، وألا يرتبط فقط بحدوث الانحدار المفاجئ في السعة. كما يلزم وضع حد أدنى يعطي الناقلين حق تجميد السعة بأي أسلوب يرونه، حفاظاً على اقتصادياتهم، بدلاً من التجميد لفترة محددة لا تزيد على سنة حسبما جاء في الآلية.

### حاء- المنافسة الشريفة وعدم التمييز

أشارت الفقرات 5 و6 و7 من البند ثانياً من الوثيقة، على التوالي، إلى الالتزام بأن يسود مبدأ المنافسة الشريفة بين شركات الطيران العربية، وعدم التمييز عند التطبيق الفعلي للآلية، وعدم قيام سلطات الطيران المدني العربية بفرض قيود على النقل الجوي فيما يخص نوع وطبيعة الرحلات، أو نقاط التشغيل، وأنه اعتباراً



من سنة 2003 يبدأ تطبيق مبدأ العرض والطلب في مجال أسعار النقل الجوي بين الدول العربية، تنفيذاً لمبدأ المنافسة الحرة.

### طاء- تسوية المنازعات حول الآلية

تلزم الفقرة 8 من البند ثانياً من الوثيقة أن يتم تسوية المنازعات أو الخلافات التي تنشأ نتيجة ممارسات المنافسة غير الشريفة إما بوسائل فض المنازعات طبقاً للاتفاقات الثنائية، أو وفقاً لآلية تسوية المنازعات التي نصت عليها الوثيقة في المرفق الثاني (ب)، والتي تعتمد على اختيار محكمين من قائمة من خبراء النقل الجوي يعتمدها المجلس التنفيذي للهيئة. وليس معروفاً ما هي الحكمة من أن تقر الوثيقة أسلوبين للتحكيم هما الأسلوب الثنائي والأسلوب الجماعي، في حين أن اتباع أيهما يفى بالعرض. وكان الأولى الإكتفاء بالأسلوب القائم الوارد في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بين الدول العربية.

### ياء- الإعانات المالية الحكومية

أشارت الفقرات 9، 10، 11 من البند ثانياً من الوثيقة، على التوالي، إلى الإلغاء التدريجي للإعانات المالية الحكومية لشركات الطيران، باستثناء تلك التي تمنح مقابل خدمات المصلحة العامة، وذلك تحقيقاً لمبدأ تكافؤ الفرص وعدم التمييز. كما يتعين على سلطات الطيران المدني العربية تشجيع شركات الطيران على الدخول فيما بينها في تحالفات تسويقية، واقتسام الرموز، والتعاون في جميع المجالات، وبخاصة تقديم الخدمات الأرضية. كما سمحت لكل طرف عربي بتعيين أكثر من ناقل جوي.

### كاف- الصيغة القانونية للالتزام بأحكام الآلية

تناولت الوثيقة، في البند ثالثاً منها، الصيغة القانونية لإلزام الأطراف بأحكامها. ونصت على أن يكون ذلك مرحلياً من خلال اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بين الدول العربية، عن طريق تبادل كل طرفين متعاقدين في الاتفاقية الثنائية المعنية مذكرة تفاهم بينهما بشأن تطبيق برنامج إطلاق الحريات وآلية تنفيذه. كما نصت الوثيقة على أن ترفق هذه المذكرة بالاتفاقية وتعتبر جزءاً لا يتجزأ منها. ووضعت نموذجاً لهذه المذكرة لتتبعه الدول العربية كما هو موضح بالمرفق الثاني (ج) من هذه الوثيقة. أما عن الصيغة الجماعية للالتزام، فقد أسندت الوثيقة إلى الهيئة مسؤولية إعداد مشروع للصيغة متعددة الأطراف، بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي، على أن تقدم إلى الجمعية العامة للهيئة في سنة 2002 للنظر في إقرارها. كما اعتبرت الوثيقة أن المجلس التنفيذي للهيئة هو الجهة المكلفة بالإشراف على تطبيق الآلية، ومنحته الصلاحيات اللازمة لذلك. وكلفته بمتابعة مدى تنفيذ الآلية والالتزام بها. كما يلتزم المجلس بإجراء مراجعة سنوية لمدى تطبيق الآلية. ويقوم أيضاً بفض ما قد ينشأ عن تطبيق الآلية من مشاكل والبت فيها، واقتراح الترتيبات المناسبة لتجاوز العثرات أو العقبات التي قد تعترض التنفيذ.

### لام- ملاحظات واقتراحات على الآلية

1- يلاحظ أن البرنامج الزمني الذي وضعت الآلية يقع في فترات زمنية متقاربة، في حين أن الاتحاد الأوروبي الذي سبق العالم العربي في هذه التجربة انتقل إلى إطلاق الحريات بعد فترة زمنية بلغت عشر سنوات، تضمنت عدة مراحل تم فيها إطلاق الحريات بالتدرج.

2- يلاحظ أن الآلية أطلقت الحريتين الثالثة والرابعة اعتباراً من عام 2003، والحرية الخامسة اعتباراً من عام 2005 دون أن يسبق ذلك الإعداد التمهيدي اللازم. وبالرجوع إلى ما قام به الاتحاد الأوروبي في هذا الصدد، نجد أنه قبل إبتداء السوق الأوروبية الموحدة، اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير 1993، بما في ذلك سوق النقل الجوي الموحدة، اتخذ خطوات تمهيدية بإلغاء إجراءات الرقابة الجمركية والهجرة بين دول الاتحاد، على نحو ما سبق ذكره. وكان ذلك تمهيداً لإطلاق الحريات الجوية بالكامل. وخلق ذلك انساقاً وانسجاماً في السياسة التي يتبعها الاتحاد في جميع المجالات.

3- يلاحظ أن السياسة التي اتبعتها الاتحاد الأوروبي في إطلاق الحريات نُفذت على مراحل في شكل جرعات، بحيث زادت الجرعة في كل مرحلة وصولاً إلى إطلاق الحريات كاملة في نهاية المطاف. وكانت كل مرحلة تتناول دخول الأسواق، وممارسة الحريات الثالثة والرابعة والخامسة، وأوضاع السعة، وأسعار النقل الجوي. أما في حالة الآلية العربية فيلاحظ أن المرحلة الأولى التي يفترض بدايتها في عام 1999، وثيقة الصلة بباقي المراحل التي تلتها، لأنها عالجت نوعيتين من النقل هما نقل البضائع والنقل السياحي العارض، والمراحل اللاحقة تعالج نوعيات أخرى من النقل. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فصلت الآلية، في معالجتها للحريات، بين الحريتين الثالثة والرابعة والحرية الخامسة، وعالجتها في مرحلتين منفصلتين كما سبق البيان. وهذه المعالجة تجافي طبيعة الأمور. وكان الأولى معالجتها جميعاً في كل من المرحلتين على أساس تدريجي كما فعل الاتحاد الأوروبي. ولتوضيح ذلك نضرب مثلاً بعلاقة النقل الجوي بين دولتين (أ و ب)، حيث يُعتبر النقل بينهما بواسطة الناقل الجوي التابع لأيهما، من قبيل الحريتين الثالثة والرابعة. وفي علاقتهما بالدولة (ج) التي تقع في نقطة متوسطة بينهما، يعتبر قيام ذات الناقل بالنقل بين إقليمه وإقليم الدولة (ج) من قبيل الحرية الخامسة. وفي الوقت ذاته، يعتبر هذا النقل، إذا قام به الناقل التابع للدولة (ج) إلى إقليم أي من الدولتين (أ) أو (ب) من قبيل الحريتين الثالثة والرابعة في العلاقة الثنائية بين (ج وأ) أو (ج وب). وهذه الأطراف كلها (أ وب وج) دول عربية، لذلك فإن الفصل في معالجة الحريات على مرحلتين حسبما جاء بالآلية، هو فصل يتجافى مع طبيعة الأمور، ويتنافى مع المنطق السليم. وكان الأولى معالجة الحريات جميعاً على مراحل بأسلوب تدريجي حتى نصل إلى إطلاق الحريات بالكامل بطريقة واقعية.

4- ويمكن التفكير أيضاً في الاستفادة من التجمعات دون الإقليمية القائمة في العالم العربي بين عدد محدود من الدول العربية، مثل مجلس التعاون لدول الخليج العربية والاتحاد المغاربي، لتحرير النقل الجوي بين دول هذه التجمعات. ويكون ذلك تمهيداً كافياً وواقعياً للانطلاق نحو الأهداف الأكثر طموحاً التي تستهدفها الآلية العربية الحالية. ولكن الملاحظ على هذا المقترح أن الدول العربية ليست جميعها منضمة إلى تجمعات دون إقليمية. وبالامكان معالجة ذلك بانضمام مثل هذه الدول إلى التجمعات دون الإقليمية القائمة أو خلق الجديد منها.

## الفصل الثالث- الوضع الراهن ومستقبل قطاع النقل البحري في ظل تطبيق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على قطاع النقل

أولاً- الوضع الحالي لتطبيقات الاتفاق العام على النقل البحري

### ألف- الخلفية التاريخية لخدمات النقل البحري

خلال جولة "أوروغواي" أنشئ فريق عامل مخصص لخدمات النقل، تولى، بصفة خاصة، دراسة مذكرة أعدتها الأمانة تحت الرمز MTN.GNS/W/60، مؤرخة 4 تموز/يوليو 1989 عن "التجارة في خدمات النقل" خصصت فيها الفقرات من 49 إلى 94 وكذلك الجداول من 6 إلى 10 لقطاع النقل البحري. وبناء على طلب هذا الفريق قامت الأمانة بإعداد وثيقة أخرى (MTN.GNS/TRANS/W/3)، مؤرخة 24 أيلول/سبتمبر 1990، تحتوي على معلومات تكميلية عن النقل البحري.

وقد اشتملت نتائج جولة أوروغواي على جداول خدمات تضم تعهدات النقل البحري، واشتملت أيضا على مرفق "GATS" عن المفاوضات المتعلقة بتلك الخدمات، وعلى قرار وزاري بخصوص خدمات النقل البحري أدى إلى تمديد المفاوضات بشأنها حتى 30 حزيران/يونيو 1996، وإنشاء فريق للتفاوض بشأن خدمات النقل البحري. وقام هذا الفريق بعقد سبعة عشر اجتماعاً خلال الفترة من أيار/مايو 1994 إلى حزيران/يونيو 1996. ونتيجة لعمل هذا الفريق اتخذ مجلس تجارة الخدمات، في 28 حزيران/يونيو 1996، قراراً بخصوص خدمات النقل البحري، صدر بتاريخ 3 تموز/يوليو من نفس العام، بإعادة تضمين التعهدات والاستثناءات من شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية، المتعلقة بهذه التعهدات. وهذا القرار يقضي بتعليق المفاوضات حتى بدء المفاوضات الشاملة التالية بخصوص الخدمات، ويقضي أيضا بتعليق التزام معاملة الدولة الأكثر رعاية حتى نهاية المفاوضات، (نص هذا القرار وارد بالمرفق الثالث).

وقد قام فريق التفاوض بشأن خدمات النقل البحري بإعداد وثائق متعددة، رسمية وغير رسمية، خاصة بالموضوع. وربما كانت الأهمية الخاصة التي اكتسبتها تلك الوثائق نابعة من الإجابات المقدمة بخصوص استطلاع الرأي عن خدمات النقل البحري، بتاريخ 21 تشرين الأول/أكتوبر سنة 1994. وقد أجاب ما يقرب من 37 دولة عضواً (اعتبرت المجموعة الأوروبية عضواً واحداً) على هذا الاستطلاع. وتمثل الأساطيل التجارية لتلك الدول حوالي 46ر6 في المائة من حمولة الأسطول العالمي بالنسبة للتسجيل (3ر237250 مليون طن مسجل، من إجمالي 62ر509465 مليون طن مسجل)، وأكثر من 80 في المائة بالنسبة للملكية (السفن المسجلة في دول التسجيل المفتوح، وهي جزر البهاما وبرمودا وليبيريا ومالطا وبنما وفانواتو والتي تمثل 61ر192 مليون طن مسجل (8ر37 في المائة)، يمتلكها بالكامل على وجه التقريب ملاك سفن من الدول المتقدمة التي أجابت على الاستطلاع، باستثناء إسرائيل و جنوب أفريقيا). وتمت صياغة الاستطلاع بحيث يشمل -بالإضافة إلى سفن العلم الوطني- الأسطول المملوك أو المشغل وطنياً. و"خدمة عضو آخر" ووفقاً للتعريف المنصوص عليه في المادة الثامنة والعشرين وهي "الخدمة التي تقدمها - في حالة النقل البحري - سفينة مسجلة بموجب قوانين ذلك العضو الآخر أو شخص تابع لذلك العضو الآخر يقدم الخدمة من خلال تشغيل السفينة و/أو استخدامها كلياً أو جزئياً".

هذا بالإضافة إلى أن الاستطلاع قد تضمن أسئلة عديدة تتعلق بنوع السفينة، والحمولة، ونسبة التجارة البحرية، وحصص حركة الملاحة الخاصة بالبيضائع السائبة والخطوط المنتظمة والخطوط المنتظمة الداخلية، وحصص المؤتمرات (Conferences) مقارنة بخصص المستقلين (Outsiders)، وأسئلة عن توفر أجناب لخدمات

الموانئ والخدمات الإضافية، وعن الهيكل التنظيمي والقيود المفروضة على التجارة البحرية في سياق المادتين 16 و 17 من الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) ، وإمكانية دخول واستخدام مرافق الموانئ، وكذلك أسئلة عن الاتفاقات الثنائية والإجراءات الانتقالية والتدابير الحكومية وقوانين المنافسة والعلاقات بين الشاحنين والناقلين. وبوجه عام، فإن مجموعة المعلومات التي تشكلها الإجابات التي احتلت عدة مئات من الصفحات تمثل مصدراً مرجعياً فريداً لا مثيل له في أية خدمة أخرى في مجال اتفاق تجارة الخدمات.

ولقد تبين أن إجمالي الحركة الملاحية للبضائع السائبة (أي نقل البترول -الخام والمكرر- وخام الحديد والحبوب والفحم والبوكسايت)، التي تمثل حوالي 67ر7 في المائة من حجم الحركة الملاحية، لا تواجه أية قيود باستثناء ما قدمته دولة واحدة أو دولتين. وقد تم تنظيم هذه الحركة على أنها سوق لبضاعة حاضرة، وتوجد أيضاً سوق لعقود النقل. ويتم إسناد عقود النقل على أساس تنافسي شرس يعتمد أساساً على النولون.

وفيما يتعلق بسفن الخطوط الملاحية المنتظمة فإن المشغلين منظمين بطريقتين: الطريقة الأولى في شكل مؤتمرات (Conferences) ، وهي أشبه باتحادات احتكارية متكاملة تقوم بتحديد الأسعار وفترات التردد؛ والطريقة الثانية في شكل مشغلين مستقلين (Outsiders). كما يوجد نوعان من المؤتمرات: مؤتمرات مفتوحة، تعمل على الخطوط الأمريكية ومؤتمرات مغلقة، تعمل في بقية العالم. وهذه المؤتمرات التي ظهرت في عام 1870 تقريباً مع ظهور البواخر في خطوط المملكة المتحدة إلى الهند، تتمتع بالحصانة ضد حجب الثقة وميزة الإعفاء من الحصار من جانب السلطات المختصة. وتناقصت حصة حركة الملاحة بالنظام المشار إليه خلال الثلاثين عاماً الأخيرة، كما ارتفع نشاط مشغلي جنوب شرق آسيا بقوة ملحوظة سمحت لهم بعرض خدماتهم الخاصة التي تعادل الخدمات التي تقدمها المؤتمرات.

وقد قامت الأمم المتحدة، من خلال إعداد مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية المنتظمة، التي دخلت حيز النفاذ في عام 1983 بفتح "نادي" المؤتمرات الملاحية أمام خطوط الملاحة التابعة لدول ما يسمى بالعالم الثالث من خلال ترتيب المشاركة في نقل البضائع (الصيغة المعروفة بـ 20-40-40) ولا تزال المدونة تعاني من مشاكل الاتفاق على بنودها والتزام الدول بتطبيقها.

أما في بقية دول العالم الأخرى، فهناك نظام للمؤتمرات في إطار من الاتفاقات الثنائية بين الحكومات للمشاركة في نقل البضائع. وهذه الاتفاقات جاءت إما نتيجة لروابط تاريخية أو تم تطويرها للتعامل مع اقتصاديات الدولة، مثل الصين والاتحاد السوفياتي. وقد تأكل هذا الإطار بالتدريج مع الزمن.

## باء- التطورات التنظيمية والتجارية الحديثة في قطاع النقل البحري

### 1- استعراض شامل للتطورات الاقتصادية

لا تزال الملاحة البحرية هي الطريقة الرئيسية للنقل الدولي للبضائع، على الرغم من أن معدل نمو نقل البضائع جواً يعتبر أعلى بكثير، حيث بلغ 5 في المائة في السنوات العشر الأخيرة، مقارنةً بنسبة 2 في المائة للملاحة البحرية. وكذلك لا يزال النقل البحري نشاطاً متنامياً حيث انه سجل في عام 1997 عامه الثاني عشر على التوالي في النمو (بحجم يقارب 5074 مليون طن متري)<sup>(42)</sup>.

وتتجه أسعار النولون إلى الانخفاض مقارنة بقيم البضائع المنقولة. فبينما كانت تمثل 6ر64 في المائة من القيمة في عام 1980، أصبحت تمثل 5ر27 في المائة فقط في عام 1997، ولا تزال التكاليف بالنسبة للدول النامية (8ر3 في المائة عام 1997) أعلى من تكاليف الدول المتقدمة (4ر2 في المائة). وهذا الفرق يمكن تفسيره بعوامل عديدة منها توفر أسطول وسفن أكبر حجماً وأكثر كفاءة (سفن حاويات بحمولة 6600 حاوية) مع القدرة على التنافس، إضافة إلى متوسط قيمة أعلى للبضائع المنقولة لأسواق الدول المتقدمة.

وعلى الرغم من التقدم الفني (من حيث تضاعف متوسط الحمولة لسفن الحاويات خلال الخمسة عشر عاماً الأخيرة) فإن مؤشرات الإنتاجية خلال السنوات الأخيرة تشير إلى وجود انخفاض نتيجة السعة الفائضة، وهذه السعة الفائضة تقدر بـ 10 في المائة فيما يتعلق بأسطول ناقلات البترول، و7ر6 في المائة لقطاع البضائع السائبة الجافة.

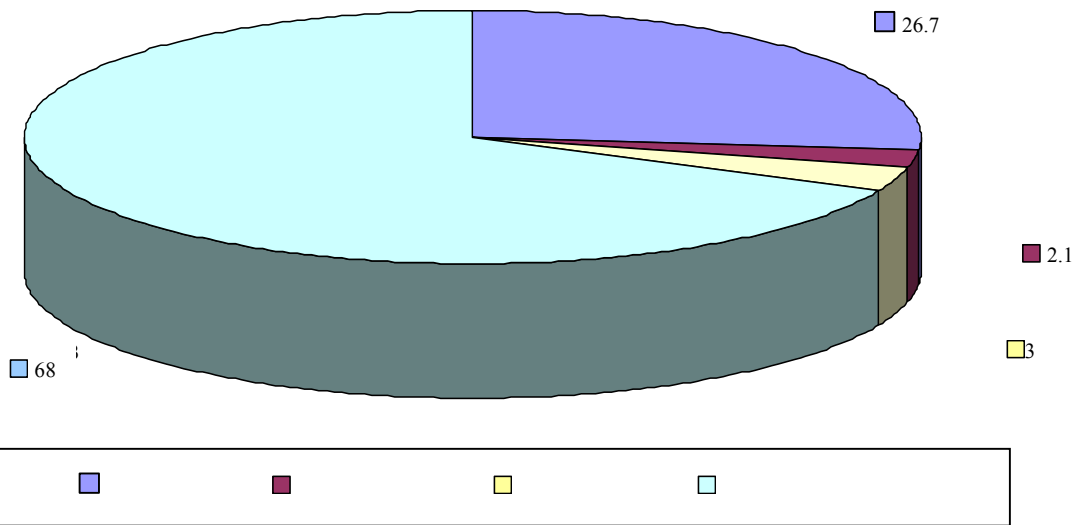
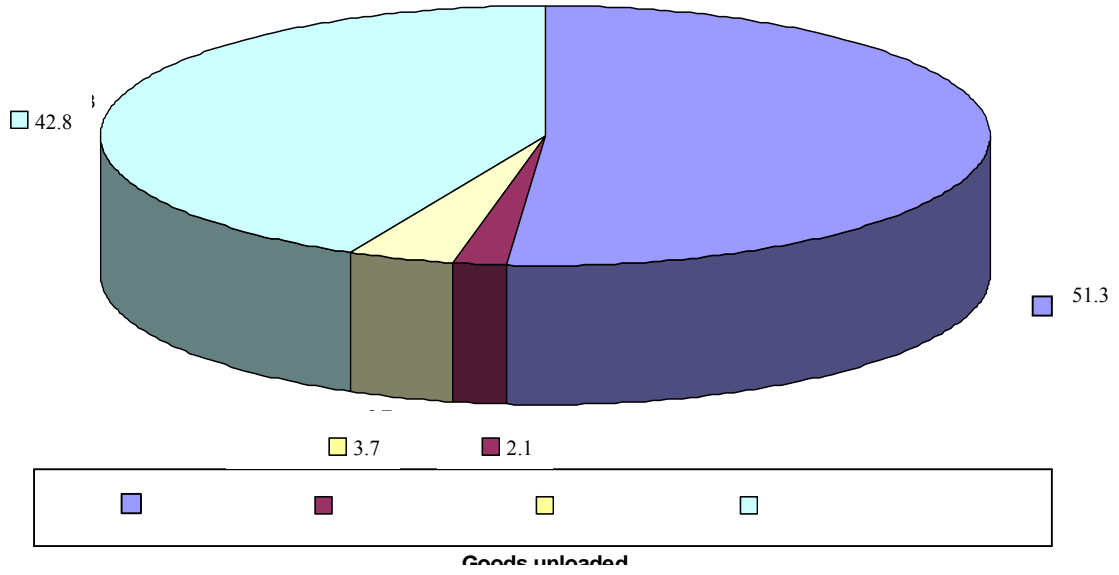
وفيما يتعلق بهيكل حركة الملاحه، فإن حركة ناقلات البترول (نقل البترول الخام و المنتجات البترولية) تمثل 44ر7 في المائة من الحجم الإجمالي لحركة الملاحه، وحركة البضائع السائبة الجافة (نقل خامات الحديد، الحبوب، والفحم، والبيوكسايت، والفوسفات) تمثل 23 في المائة، وحركة بواخر الخطوط المنتظمة (وتعني حركة البضائع الثمينة نسبياً والتي تنقلها سفن الحاويات وسفن الدرجة (Ro/Ro) وسفن البضائع ذات السطح المزوج) تمثل 32ر6 في المائة. وعلى الرغم من نقص الإحصاءات التفصيلية بخصوص قيم البضائع المنقولة، فمن المعروف أن سفن الخطوط المنتظمة تقوم بنقل البضائع ذات القيمة العالية نسبياً. وإحصاءات تجارة الخطوط المنتظمة التي تنقل في حاويات تسجل ارتفاعاً مستمراً (حوالي 10 في المائة سنوياً في التسعينات، كما أن التوقعات بالنسبة للأعوام من 1998 إلى 2000 تراوحت ما بين 7 و8 في المائة)، حيث بلغت خلال عام 1999 55 في المائة من تجارة الخطوط المنتظمة. ويتم تداول ما يزيد عن نصف هذه الحركة في الوقت الراهن في موانئ الدول ذات الاقتصادات المتقدمة. ويبين الرسم البياني الذي تم إعداده بواسطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) التوزيع الجغرافي لهذه التجارة.

كذلك ارتفع حجم الأسطول العالمي في عام 1996 إلى 758ر2 مليون طن ساكن (DWT). وتمتلك الدول ذات الاقتصادات المتقدمة ودول التسجيل المفتوح الرئيسية، الغالبية العظمى من هذا الحجم (حوالي 2ر542 مليون طن ساكن)، كما تمتلك الدول النامية حوالي 7ر145 مليون طن ساكن. والرسم البياني الذي قام بإعداده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) يقدم عرضاً تفصيلياً لتوزيع الأسطول العالمي وتطورات.

## 2- استعراض شامل للتطورات التجارية والتنظيمية

ينبغي الفصل بين النقل البحري في معناه الدقيق وبين أنشطة وخدمات الموانئ. وفيما يلي التطورات التجارية والتنظيمية في كل من قطاعي النقل البحري والموانئ.

الرسم البياني



المصدر: الأونكتاد، 'Review of Maritime Transport'، 1996.

الجدول 1- أهم 35 دولة واقليمياً بحرياً في 31 كانون الأول/ديسمبر 1996

دولة المقر <sup>(1)</sup>	عدد السفن			الحمولة الساكنة <sup>(2)</sup>				
	العلم الوطني <sup>(3)</sup>	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	النسبة المئوية للعلم الأجنبي من المجموع	النسبة المئوية للمجموع من مجموع العالم
اليونان	912	2 003	2 915	46 444 947	71 954 723	118 399 670	60,77	17,41
اليابان	922	1 829	2 751	22 116 501	65 171 700	87 288 201	74,66	12,84
الولايات المتحدة الأمريكية	482	732	1,214	13 134 699	35 994 699	49 129 398	73,27	7,22
النرويج	836	568	1 404	28 127 282	20 781 990	48 909 272	42,49	7,19
الصين	1 594	378	1 972	23 162 264	13 095 430	36 257 694	36,12	5,33
هونغ كونغ	104	503	607	5 401 167	28 079 400	33 480 567	83,87	4,92
جمهورية كوريا	501	303	804	10 253 709	12 869 037	23 122 746	55,66	3,40
المملكة المتحدة	388	510	898	5 269 713	15 875 697	21 145 410	75,08	3,11
ألمانيا	478	984	1 462	6 140 698	11 918 853	18 059 551	66,00	2,66
روسيا	2 595	239	2 834	12 231 787	5 113 585	17 345 372	29,48	2,55
تايوان	179	254	433	7 577 719	7 534 148	15 111 867	49,86	2,22
السويد	203	163	366	2 099 323	12 490 165	14 589 488	85,61	2,15
سنغافورة	402	252	654	8 876 995	5 544 741	14 421 736	38,45	2,12
الدانمرك	439	219	658	7 215 240	5 337 867	12 553 107	42,52	1,85
الهند	381	57	438	11 172 932	1 252 316	12 425 248	10,08	1,83
إيطاليا	452	151	603	7 654 238	4 359 353	12 013 591	36,29	1,77
المملكة العربية السعودية	69	58	127	1 078 603	9 749 334	10 827 937	90,04	1,59
البرازيل	205	20	225	7 178 283	2 538 505	9 716 788	26,12	1,43
تركيا	420	23	443	8 997 546	107 859	9 105 405	1,18	1,34
فرنسا	178	105	283	4 313 260	3 446 166	7 759 426	44,41	1,14
إيران	147	6	153	6 133 908	206 284	6 340 192	3,25	0,93
هولندا	463	199	662	3 597 792	2 196 115	5 793 907	37,90	0,85
سويسرا	14	191	205	618 880	459 769	5 168 649	88,03	0,76
أوكرانيا	577	64	641	3 587 740	1 261 689	4 849 429	26,02	0,71
الفلبين	321	16	337	4 507 147	95 424	4 602 571	2,07	0,68
رومانيا	250	29	279	3 506 400	978 725	4 485 125	21,82	0,66
بلجيكا	30	140	170	148 155	4 105 155	4 253 310	96,52	0,63
اندونيسيا	463	86	549	3 060 844	1 154 412	4 215 256	27,39	0,62
تايلند	233	57	290	2 505 101	1 537 913	4 043 014	38,04	0,59
ماليزيا	182	15	197	3 561 745	131 747	3 693 492	3,57	0,54
اسبانيا	127	173	300	657 073	2 764 284	3 421 357	80,79	0,50
فنلندا	115	51	166	1 136 444	2 249 188	3 385 632	66,43	0,50
كرواتيا	68	106	174	696 043	2 591 991	3 288 034	78,83	0,48
أستراليا	68	29	97	2 807 519	479 388	3 286 907	14,58	0,48
الكويت	33	6	39	2 863 725	351 028	3 214 753	10,92	0,47
المجموع (35 دولة)	14 831	10 519	25 350	277 835 422	357 868 680	635 704 102	56,29	93,48

## الجدول 1 (تابع)

دولة المقر <sup>(1)</sup>	عدد السفن		الحمولة الساكنة <sup>(2)</sup>			النسبة المئوية للمجموع من مجموع العالم	النسبة المئوية للعلم الوطني <sup>(3)</sup>
	العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الأجنبي	العلم الوطني		
النسبة المئوية	17 274	11 480	28 754	303 417 789	376 626 659	680 044 448	55ر38
مجموع العالم	17 274	11 480	28 754	303 417 789	376 626 659	680 044 448	55ر38
النسبة المئوية	60ر1	39ر9	100	44ر6	55ر4	100	

المصدر: Lloyd's Maritime Information Services Ltd. (London)

- (أ) تعني دولة المقر، الموقع الذي يُتحكم منه في مصالح الأسطول. وفي عدة حالات تطلب تحديد هذا الموقع بعض الاجتهاد في التقدير. فاليونان، مثلاً تظهر هنا بوصفها دولة المقر بالنسبة للسفن المملوكة لمالك يوناني له مكاتب تمثيل في نيويورك ولندن وبيروس، رغم أن مقره قد يكون في الولايات المتحدة.
- (ب) السفن حمولة 1000 طن إجمالي مسجل فأكثر، باستثناء الأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة وأسطول الولايات المتحدة وكندا في البحيرات العظمى.
- (ج) تشمل السفن التي ترفع العلم الوطني ولكنها مسجلة في أراض تابعة لأقاليم داخلية في ارتباط وتتمتع بالحكم الذاتي. وبالنسبة للمملكة المتحدة، تندرج سفن العلم البريطاني تحت خانة العلم الوطني، باستثناء برمودا، وهونغ كونغ (التي تظهر منفصلة في هذا الجدول).

## الجدول 2- تطور حصص المجموعات الوطنية الرئيسية في الأسطول العالمي في الفترة 1981-1995

أواخر 1995		أواخر 1994		منتصف 1981		
النسبة المئوية من الحمولة العالمية	مليون طن إجمالي مسجل	النسبة المئوية من الحمولة العالمية	مليون طن إجمالي مسجل	النسبة المئوية من الحمولة العالمية	مليون طن إجمالي مسجل	
28ر4	139ر5	30ر1	143ر1	51	214ر7	منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي <sup>(1)</sup>
5ر9	28ر8	6ر5	30ر7	7ر2	30ر3	الدول المستقلة حديثاً <sup>(2)</sup>
8ر3	40ر5	7ر7	36ر7	4ر2	17ر8	الاقتصادات الآسيوية النامية <sup>(3)</sup>
3ر4	16ر9	3ر3	15ر8	1ر8	7ر7	الصين
43ر4	213	41ر3	196ر5	25	105ر3	دول التسجيل المفتوح <sup>(4)</sup>
9ر5	46ر5	10ر6	50ر4	10	42	البلدان النامية ذات الاقتصاد السوقي
1ر1	5ر5	0ر6	2ر7	0ر7	3ر1	دول أخرى <sup>(5)</sup>
100	490ر6	100	475ر9	100	420ر8	المجموع

المصدر: Lloyd's Register, World Fleet Statistics 1995, London, 1996

- (أ) تتضمن أسطول البحيرات العظمى والأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة.
- (ب) استونيا وألبانيا وأوكرانيا وبلغاريا وبولندا وجورجيا وروسيا ورومانيا وسلوفينيا وكرواتيا ولاتفيا وليتوانيا وهنغاريا ويوغوسلافيا ودول أخرى مستقلة حديثاً كانت ضمن الاتحاد السوفياتي سابقاً.
- (ج) تايلند وجمهورية كوريا وسنغافورة والصين وماليزيا وهونغ كونغ.
- (د) أنتيغوا وبربودا وبرمودا وبنما وجبل طارق وجزر البهاما وجزر كايمان وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وعمان وفانواتو وقبرص ولبنان وليبيريا ومالطا وموريشيوس وهندوراس.
- (•) إسرائيل واندونيسيا وفولكلاند وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وجنوب أفريقيا وفيتنام وكوبا.



(أ) النقل البحري

استمرت عملية تغيير علم الإبحار (De-flagging) التي تعني تحويل تسجيل السفن المسجلة في دولة ما لإحدى دول التسجيل المفتوح، لكي يتمتع ملاك السفن بمزايا انخفاض الضرائب وتكاليف الموانئ، وغير ذلك من الميزات النوعية والتسهيلات التي تقدمها دول التسجيل المفتوح. واستمرت هذه العملية في الانتشار، حيث نجد أن أسطول نقل البضائع السائبة التابع للدول ذات الاقتصادات المتقدمة يعمل تحت هذه الأعلام، علاوة على عدد متزايد من سفن الخطوط الملاحية المنتظمة، ومن أجل إبطاء مثل هذه الحركة -بالنسبة لسفن الخطوط الملاحية المنتظمة- لجأت الدول المتقدمة منذ بداية الثمانينات إلى مجموعة من الإجراءات تسمح لها بالاحتفاظ بالعلم الوطني، مع السماح ببعض الشروط المرنة فيما يتعلق بتقييم السفينة.

وخلال السنوات القليلة الماضية لوحظ اتجاه متزايد نحو خصخصة باقي شركات الملاحة المملوكة للدول، منها على سبيل المثال، الخطوط الوطنية الأسترالية، والشركة البحرية العامة في فرنسا، وشركة الشحن المساهمة في الجمهورية التشيكية. ويمكن ملاحظة هذا الاتجاه أيضاً في البلدان النامية بتشجيع من البنك الدولي. وقد تسبب ذلك في إرباك ووقف عمل شركات ملاحية عديدة، كما هو الحال في بعض دول غرب أفريقيا وغيرها من دول أوروبا الشرقية. ومما يدل على تزايد عمليات ضم شركات الملاحة إلى شركات أكبر، الزيادة الكبيرة في شراء أسهم هذه الشركات في الفترة الأخيرة، كما يتضح من شراء أسهم شركة "American President Lines" (الولايات المتحدة الأمريكية) بواسطة شركة "Neptune Orient Lines" (سنغافورة)، وشراء أسهم شركة "DSR-Senator Line" (ألمانيا) بواسطة شركة "Han Jin" (كوريا)، أو الدمج بين شركة "P & O" (المملكة المتحدة) و "Nedlloyd" (هولندا). أما قطاع سفن الخطوط البحرية المنتظمة الذي كان يضم العشرات من الخطوط منذ عشر سنوات مضت، فقد شهد تركيزاً كبيراً وتعاوناً في شتى المجالات. ففي عام 1988 كانت هناك 20 شركة رئيسية للنقل تتحكم في 35 في المائة من الطاقة العالمية، ووصلت هذه النسبة إلى 48.6 في المائة عام 1996. وتشير التوقعات المبنية على أساس أوامر البناء الجديدة أن تلك الحصة سوف تزيد على 60 في المائة عام 2000، أما التحالفات التي كانت مقتصرة في الماضي على طرق محددة (مثل "Scandutch" و "Trio" بين أوروبا والشرق الأقصى أو "ACL" على المحيط الأطلسي) فقد أصبحت ذات طبيعة عالمية وتتضمن تعاوناً دولياً بين ملاك السفن المعنيين. والأمثلة على ذلك تشمل الترتيب الذي تم بين "Maersk" (الدانمرك) و "Sealand" الأمريكية (200 سفينة حاويات)، وما بين "Global Alliance" الذي يتكون من "American President Lines" (الولايات المتحدة الأمريكية) و "Mitsui O.S.K." (اليابان) و "Orient Overseas Container Lines (OOCL)" (هونغ كونغ - الصين) و "Nedlloyd" (هولندا) و "Malaysia International Shipping Co."، ونموذج آخر على هذه التحالفات هو "Grand Alliance" الذي يتكون من: "Hapag Lloyd" (ألمانيا) و "Neptune Orient Lines" (سنغافورة) و "NYK" (اليابان) و "P & O" (المملكة المتحدة). وهناك تحالف آخر يضم "Han Jin" (كوريا) و "DSR-Senator Line" (ألمانيا) و "Cho Yang" (كوريا) وشركة الملاحة العربية المتحدة (خليجية عربية). وعلى الرغم من ظهور شركات نقل تحالفات عملاقة، فلا تزال حالة عدم الاستقرار هي المهيمنة، حيث أن التحالفات (سواء كانت اتحادات شركات أم مؤتمرات) غير ثابتة، وعضويتها تتغير باستمرار.

(ب) خدمات الموانئ البحرية

تنسحب مبادئ واحتياجات الإصلاح وإعادة الهيكلة من خلال الخصخصة والتحرير، على خدمات الموانئ البحرية. وهذا الأمر ينطبق على العالم المتقدم والعالم النامي على حد سواء، حيث يلاحظ أن اثني عشر ميناء من بين أفضل ثلاثين ميناء في العالم تقع في البلدان النامية. وتهدف هذه الإصلاحات إلى تحسين مستوى

الكفاءة، وتخفيض تكاليف النقل، وزيادة تبادل السلع عبر الموانئ البحرية، وتنويع مصادر تدفقات رؤوس الأموال.

وعلى سبيل المثال، فإن عقود الإيجار طويلة الأجل والمشروعات المشتركة، وخيار البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) قد تم تطبيقها أو يجري العمل على اتخاذ قرارات بشأنها في موانئ عديدة منها عدن (اليمن) وكريستوبال وبالباو (بنما) وتانيويج بريك (إندونيسيا) وميناء ريسوت (عمان) وجزيرة كادوك وبوسان واينتشنون (كوريا) وشانتو وتيان جين وزيمان (الصين) وبومباي (الهند) وكولومبو (سريلانكا) وكراشي وميناء قاسم (باكستان).

كما تتضمن الأمثلة موانئ بوينس أيرس (الأرجنتين) حيث انخفضت تعريفات نقل السفن إلى محطات البوابات، في غضون ثلاث سنوات، من أكثر من 600 دولار أمريكي إلى أقل من 200 دولار، من خلال عقود الإيجار طويلة الأجل والاستثمارات في معدات مناولة الحاويات وأنظمة الإدارة. مثال آخر هو الإصلاح الصناعي الذي يتم الآن في موانئ استراليا لتطبيق القواعد الجديدة لتعيين العمال في أحواض السفن وتنظيم الموانئ الإقليمية في شركات، والخصخصة طويلة الأجل لوظائف الموانئ، باستثناء وظائف خدمات المجتمع والوظائف التنظيمية غير التجارية. وكذلك الاستغلال التجاري لممر سانت لورانس المائي في منطقة البحيرات العظمى بكندا، وفصل البنية التحتية عن الأنشطة التشغيلية في بولندا. وقد قام البنك الدولي، الذي أنفق ما يقرب من 8 مليارات دولار أمريكي خلال السنوات 1950-1996 على مشروعات الموانئ (57 مشروعاً خلال السنوات 1980-1996)، بتبني سياسة تطوير تتعدى نطاق تحديث المرافق إلى تطوير الاستقلال الذاتي، والقدرة الاقتصادية لسلطات الموانئ على الاستمرار، وكذلك تطوير مشاركة القطاع الخاص في استثمارات الموانئ وتشغيلها. ويلحظ البنك الدولي التباين بين هيكلية الموانئ، وبخاصة بين ما يسمى بموانئ المالك (landlord ports)، حيث تقتصر سلطات الميناء على بناء البنية التحتية وتملكها، وتترك البنية العلوية وغيرها من الأنشطة، من عمليات الإرشاد والقطر ومناولة البضائع وغيرها ليقوم بها مشغلون من القطاع الخاص، وبين موانئ الخدمات (service ports)، حيث تكون كافة العمليات متكاملة وتقوم بها سلطات الميناء. ويفضل البنك الدولي النموذج الأول، حيث أنه في بعض الحالات أمكن بالفعل إقناع القطاع الخاص بتمويل البنية التحتية للموانئ كما هو الحال في هونغ كونغ والمكسيك وبنما. وفي المقابل، حصل القطاع الخاص على حقوق احتكار طويلة الأجل فيما يتعلق بمناولة البضائع وتخزينها. ويرى البنك الدولي أنه ينبغي تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مرافق الميناء والمعدات الثقيلة، مثل رافعات الحاويات، وعلى المشاركة في مخاطر ومكاسب تمويل تلك الاستثمارات الضخمة، من خلال خطط "البناء والتشغيل ونقل الملكية" والامتيازات. وفي هذا السياق، يمكن استخدام عقود تأجير المرافق العامة وعقود الإدارة كخطوات أولية نحو سياسات خصخصة أكثر شمولاً.

ويتم هذا التطوير المنظم في سياق أصبحت فيه المنافسة بين الموانئ أكثر شراسة من أي وقت مضى نتيجة للتطور التكنولوجي، سواء بالنسبة للسفن أو الحاويات.

هذا علاوة على أن الموانئ نفسها لا تميل فقط إلى تطوير معرفتها الفنية والإدارية، ولكن تميل أيضاً إلى تطوير الإدارة المباشرة للميناء أو محطة الحاويات. وعلى سبيل المثال، تقوم سلطات ميناء سنغافورة بإدارة والتخطيط لإدارة موانئ ومحطات حاويات في الصين (داليان) والهند وكوريا وسري لانكا، وكذلك تقوم سلطات موانئ دبي بالتعاقد على إدارة وتشغيل محطات الحاويات في موانئ بيروت وجدة وجيبوتي. كما تقوم بعض المنظمات الإقليمية بالعمل في مجال خدمات الموانئ. وقد قامت المفوضية الأوروبية في كانون الأول/ديسمبر 1997 بإصدار ورقة خضراء بشأن سياسة محايدة إزاء الملكية والتنظيم.

**جيم- تحليل تعهدات النقل البحري**

يبلغ عدد أعضاء منظمة التجارة العالمية الذين تقدموا بالتزامات في خدمات النقل البحري الدولي 29 عضواً، من بينهم 21 عضواً يعملون في كل من خدمات نقل البضائع وخدمات نقل الركاب، منهم خمسة أعضاء يعملون في خدمات نقل البضائع، في حين يعمل ثلاثة أعضاء في خدمات نقل الركاب فقط. وتتضمن أهم القيود المفروضة حدوداً قصوى للملكية الأجنبية والمتطلبات الوطنية لتملك السفن وتسجيلها تحت العلم الوطني، وضرورة تعيين وكيل محلي، والقيود المفروضة على شحنات البضائع المملوكة للحكومة، والضرائب ورسوم الموانئ التمييزية. كما قام حوالي 26 عضواً بإدراج تعهدات في خدمات مكملة للنقل البحري، بما في ذلك معالجة البضائع والتخزين، ووكالات نقل البضائع وفحص ما قبل الشحن والتخليص الجمركي ومحطات الحاويات ومستودعاتها. كذلك أخذ 6 أعضاء على عاتقهم التزامات خاصة بخدمات الموانئ مثل خدمات قطر السفن وتعميق الموانئ، وخدمات ربان الموانئ، في حين أن 11 عضواً ادرجوا التزامات إضافية فيما يتعلق بفتح المجال أمام مستخدمي خدمات الموانئ للمساهمة فيها بشروط معقولة. وأخيراً، قام عشرة أعضاء بإدراج التزامات تتعلق بصيانة السفن وإصلاحها. وأدرج ستة أعضاء التزامات بخصوص استئجار السفن بأطقمها.

### دال- مواقف الدول العربية تجاه الاتفاق

تلتزم دول الإسكوا الأعضاء بمنظمة التجارة العالمية، بموجب هذه العضوية، بالاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، ذلك أن أحد شروط عضوية المنظمة قبول مجموع الاتفاقات التجارية التي تم التوصل إليها كحزمة واحدة، ومن ضمنها الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات. ومن بين شروط العضوية أيضاً تقديم التزامات محددة بفتح بعض القطاعات أو القطاعات الفرعية للخدمات أمام الموردين الأجانب. وبناء على ذلك فإن الدول العربية الأعضاء تمارس حقوقها في الاتفاق مقابل ما تقدمه من التزامات في إطارها، كما أنه من حقها المشاركة في المفاوضات التي ستجري مستقبلاً في مجال تجارة الخدمات.

أما الدول العربية غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، فهي غير ملزمة بذلك الاتفاق، كما أنها لا تتمتع بالفرص المتاحة للدول الأعضاء لتنمية صادراتها الخدمية وفقاً للشروط التجارية الأفضل التي يتيحها الاتفاق.

وبالنسبة لمجموعة الدول العربية التي تتفاوض من أجل الحصول على عضوية منظمة التجارة العالمية، فإنه يتعين عليها أن تقدم خلال المراحل الأولى من مفاوضات العضوية، مذكرة خاصة عن نظام التجارة الخارجية، تتضمن جزءاً عن تجارة الخدمات، على أن تعد هذه المذكرة وتطرحها للمناقشة خلال مفاوضات العضوية فيما يخص الجزء الخاص بتجارة الخدمات.

وفيما يتعلق بمجموعة الدول العربية الأعضاء بالإسكوا، فهناك خمس دول عربية من الأعضاء المؤسسين بمنظمة التجارة العالمية (انظر الجدول 3)، وشاركت كل من الكويت ومصر، بحكم عضويتها في اتفاق الغات في مفاوضات جولة أوروغواي حتى التوقيع على الوثيقة الختامية المتضمنة إنشاء منظمة التجارة العالمية. كما وقعت كل من الإمارات العربية المتحدة والبحرين وقطر على تلك الوثيقة الختامية بحكم الأمر الواقع انطلاقاً من عضويتها في اتفاق الغات، ذلك أنها تطبقها منذ الانتداب البريطاني رغم عدم مشاركتها في أعمال جولة أوروغواي. وقد أنهت هذه الدول الإجراءات الخاصة بالعضوية الكاملة لها بالمنظمة.

### الجدول 3- موقف دول الإسكوا تجاه منظمة التجارة العالمية

الدول غير الأعضاء	دول لها صفة المراقب <sup>(43)</sup>	الدول الأعضاء
الجمهورية العربية السورية العراق لبنان <sup>(44)</sup> اليمن	الأردن عمان المملكة العربية السعودية	الإمارات العربية المتحدة البحرين قطر الكويت مصر

### هاء- أهم الالتزامات المحددة للدول العربية الأعضاء

وفقاً لمبادئ وأسس عضوية منظمة التجارة العالمية، وافقت الدول العربية الأعضاء على الالتزام بقواعد السلوك التجاري الدولي الواردة في حزمة الاتفاقات التي تم التوصل إليها، أخذاً في الاعتبار المرونة الممنوحة للدول النامية في نصوص الاتفاقات، إضافة إلى قبولها للالتزامات المحددة وفقاً للجدول المرفقة تفصيلاً في بروتوكول العضوية في مجالي السلع والخدمات. وفيما يلي ملخص الالتزامات التي قدمتها الدول العربية في مجال الخدمات.

تختلف مبادئ اتفاق التجارة في الخدمات (GATS) عن التجارة في السلع، نتيجة لاختلاف طبيعة كيفية انتقال الخدمات من دولة إلى أخرى. أما فيما يتعلق بالالتزامات المحددة فهي مدرجة في قائمة إيجابية، أي أن القطاعات والقطاعات الفرعية المدونة في تلك الجداول هي فقط المفتوحة لدخول السوق المحلية فيها بموجب الاتفاق دون غيرها، مع مراعاة أن قاعدة معاملة الدولة الأكثر رعاية هي التزام عام.

أما فيما يتعلق بالشروط الخاصة بالنفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية، فلا بد من تدوينها في تلك الجداول، لأن قائمتها تعتبر قائمة سلبية، أي أن عدم تدوين أي شرط يعني أن النفاذ إلى السوق أو المعاملة الوطنية مفتوحان في القطاع الخدمي المحدد في جداول التزامات الخدمات.

وينص اتفاق الخدمات على إمكانية تعديل الالتزامات، على أن يتم ذلك بعد مرور ثلاث سنوات من الالتزام بشروط الاتفاق، مع اتباع نفس مبدأ التشاور مع الأطراف الأخرى والتعويض للأطراف المتضررة.

ومن ناحية أخرى، تلتزم الدول الأعضاء، بموجب مواد الاتفاق، بمبدأ التحرير التدريجي، حيث تم الاتفاق خلال الاجتماع الوزاري في مراكش على الآتي:

1- استمرار المفاوضات لتحسين الالتزامات المحددة في قطاعات محددة (الخدمات المالية، والاتصالات الأساسية، وانتقال الأفراد الطبيعيين، والنقل البحري). وقد تم التوقيع على بروتوكول الخدمات المالية والاتفاق على استمرار المفاوضات، خلال الاجتماع الوزاري الأول في سنغافورة في نيسان/أبريل 1997. وتم الاتفاق على الالتزامات المحددة في قطاع الاتصالات الأساسية في شباط/فبراير 1997، وتم تأجيل مفاوضات النقل البحري إلى الجولة القادمة لمفاوضات الخدمات.

2- بدأت جولة المفاوضات الحالية في مجال الخدمات في عام 2000، كما ورد في الإعلان الوزاري الصادر في سنغافورة في كانون الأول/ديسمبر 1996.

(43)

(44)

#### الجدول 4- القطاعات الخدمية التي التزمت بها دول الإسكوا الأعضاء في منظمة التجارة العالمية

الدول الأعضاء	قطاعات الخدمات المفتوحة في إطار اتفاق الخدمات <sup>(45)</sup>
الإمارات العربية المتحدة البحرين	بعض خدمات الأعمال، والبريد السريع، والإنشاءات، والبيئة، والخدمات المالية، والسياحة التأمين، وإعادة التأمين
قطر	بعض الخدمات المهنية (من بينها الاستشارات الهندسية، والخدمات الطبية، والبحوث والحاسوب)، والبريد، والإنشاءات، والبيئة، والخدمات المالية، والسياحة
الكويت	الأعمال، والإنشاءات والخدمات الهندسية، والخدمات البيئية، والخدمات الصحية والاجتماعية، والسفر والسياحة
مصر	الإنشاءات والخدمات الهندسية، والسياحة والسفر، والخدمات المصرفية، وسوق المال، والتأمين وإعادة التأمين، والنقل البحري والخدمات المساعدة.

### ثانياً- المحددات الرئيسية والتحديات لأنشطة النقل البحري

#### ألف- بيان بالأنشطة الرئيسية والأنشطة المساعدة لقطاع النقل البحري

##### 1- الأنشطة الرئيسية

يتمتع النقل البحري بالميزتين الفريدتين التاليتين:

(أ) أنه أرخص وسائل النقل بصفة عامة؛

(ب) أنه من القطاعات الخدمية التي تبرز أهمية الدول المطلة على بحار، مما يحفزها على تملك السفن وإنشاء الموانئ. وتتميز دول الإسكوا بموقع جغرافي فريد تطل منه على عدد من البحار والخلجان المفتوحة للملاحة البحرية دون أية عوائق. ومن هذا المنطلق، اهتمت دول الإسكوا بهذا القطاع بما يؤهلها لتبادل التجارة فيما بينها وبين دول العالم في سهولة ويسر. لذا، يتعين توضيح الأنشطة الرئيسية والأنشطة المساعدة بهذا القطاع.

وتتمثل العناصر الأساسية للأنشطة الرئيسية في الآتي: السفينة، والميناء، والبضاعة.

ولكل عنصر من هذه العناصر ضوابط تنظم مجال العمل به طبقاً لما يلي:

(1) السفينة (الأساطيل البحرية)

تتعدد أنواع الأساطيل البحرية من أساطيل الصيد إلى الأساطيل التجارية والأساطيل الحربية، كما أن هناك ناقلات متخصصة على غرار القطارات الموحدة في السكك الحديدية. ففي النقل البحري توجد ناقلات الفحم وناقلات الحبوب وناقلات البترول، وهي ناقلات ذات شحنات بضائع موحدة، بل إن بعض هذه الناقلات المتخصصة يشكل سوقاً مستقلة بذاتها، مثل سوق ناقلات البترول.

وتؤثر أنواع البضائع المنقولة بحراً، وكذلك صفاتها الفيزيائية والكيميائية، على حجم السفن وشكلها وتجهيزاتها. ويمتد هذا الأثر إلى تعدد أنواعها تبعاً لوظائف النقل البحري التي تقوم بها، وبالتالي إلى تحديد شكل ونوعية أسطول النقل البحري.

فالسلع المنقولة بواسطة النقل البحري إما أن تكون سائلة، مثل البترول ومشتقاته، ومن ثم تنقل بواسطة سفن ناقلات خاصة؛ ويطلق على هذا النوع من السلع بضائع الناقلات<sup>(46)</sup>؛ أو تكون سلعاً جافة ويمكن تقسيمها إلى:

- أ- سلع الصب مثل الفحم والحديد والفسفات والحبوب؛
- ب- سلع الصب الأخرى، مثل الملح والأسمت والسكر؛
- ج- سلع خاصة، مثل الآلات والسيارات؛
- د- سلع عامة أخرى.

وقد تنقل مثل هذه السلع بالحاويات. ويطلق عليها جميعاً بضائع جافة (Dry cargo).

وعلى هذا، تتعدد أنواع السفن لنتناسب مع كل نوع من أنواع هذه السلع ونذكر منها على سبيل المثال:

1' سفن ناقلات: أصبحت ناقلات البترول العملاقة حمولة 250 ألف طن متعارفاً عليها في صناعة النقل البحري. وهي تقوم بوظيفتين: الأولى النقل، والثانية التخزين، لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت، وذلك بقصد موازنة العرض والطلب لضبط وتثبيت الأسعار. وتتنصف هذه الناقلات بأنها الأنسب من حيث الطاقة الاستيعابية؛

2' سفن حاويات: تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية الدولة الرائدة في صناعة سفن الحاويات، حيث تم في عام 1957 تسجيل أول سفينة حاويات تحت اسم "Gate Way City" حمولة 226 حاوية. وقد تطورت سفن الحاويات، وأصبحت حمولة الجيل الثالث منها، على سبيل المثال تتراوح بين 2500 إلى 3000 حاوية مكافئة<sup>(47)</sup>.

3' سفن الدحرجة؛

" : (46) 1991 . 55-56 .

: (47) / 1996 . 2 .

4' سفن البضائع الصب؛

5' سفن البضائع العامة، وهي السفن الأكثر شيوعاً في صناعة النقل البحري؛

6' سفن حاملات سيارات؛

7' ناقلات مشتركة.

وبناء على تصنيفات شركة لويديز (Lloyds)، تنقسم السفن إلى نوعين رئيسيين<sup>(48)</sup>:

- سفن تجارية: (Merchant Ships)، وتضم أنواع السفن المذكورة أعلاه؛

- سفن خدمة: (Service Ships)، وهي السفن التي تقوم بخدمة السفن التجارية، وتعمل غالباً داخل الحدود البحرية للميناء، وهي سفن الإمداد، والكرافات والقاطرات، بالإضافة إلى سفن الأبحاث.

وإلى جانب السفن التجارية وسفن الخدمة، تتواجد في سوق النقل البحري أيضاً سفن الصيد والسفن الحربية.

ويؤدي تنوع السفن على هذا النحو إلى اختلاف الوظائف والمهام، وأيضاً إلى التأثير على عناصر التكلفة بسبب اختلاف قطع الغيار المطلوبة، وتعدد أنواع ورش الإصلاح والصيانة، وتعدد أطقم القيادة والفنيين ومواصفات الموانئ ومعدات الشحن والتفريغ وتداول الحاويات، واختلاف التجهيزات، مما يؤدي إلى ارتفاع عناصر التكلفة في مجموعها.

ويعتبر الأسطول التجاري البحري أحد شرطين لتعريف الدولة الملاحية، أما الشرط الآخر فهو وقوعها على الساحل البحري.

## (2) الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري، فهي تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر، والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر.

والموانئ البحرية تتباين من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة. فمن ناحية الطبيعة الجغرافية يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية، وبين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة (Dry ports) حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن، ومن ثم يمكن إقامتها بعيداً عن الشواطئ البحرية.

كذلك تتنوع الموانئ من حيث الملكية، فهناك موانئ تخضع لملكية الحكومة باعتبارها مظهراً للسيادة الوطنية، ومصدراً للإيرادات السيادية. وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات، أي للسلطة المحلية، أو للسكك

الحديدية أو الجمارك أو للقطاع الخاص. وقد يدار الميناء بواسطة شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ.

ومن جهة ثالثة تتمايز الموانئ من حيث الوظائف، كالموانئ الحربية وموانئ الصيد والموانئ التجارية. ويزداد التخصص الوظيفي داخل الموانئ التجارية بين موانئ بترولية وموانئ عبور وموانئ تخزين، إلى غير ذلك من الموانئ التجارية المتخصصة<sup>(49)</sup>.

وتكمن أهمية التمييز بين الموانئ البحرية في التالي:

أ- اختلاف الهدف من الميناء البحري، وبالتالي اختلاف التسهيلات والسفن التي تتردد على الميناء.

ب- اختلاف التجهيزات من ميناء إلى آخر حسب الوظائف التي يقدمها، فمثلاً الميناء الحربي يتطلب تجهيزات خاصة لتقديم التسهيلات البحرية للأساطيل الحربية، ويتطلب ميناء الصيد تجهيزات مختلفة، وبالمثل فإن الميناء التجاري له تجهيزاته الخاصة المتعلقة بالأنشطة التجارية.

ومن جهة أخرى، فإن هناك تجهيزات مشتركة للموانئ البحرية، حيث يمكن أن يقدم الميناء البحري بصفة عامة خدمات القطر والإرشاد والسلامة والإنقاذ والحراسة البحرية، والرسو والإقلاع والمكوث والمساعدات البحرية، ومكافحة الحرائق، وذلك من خلال إدارة الميناء، أو عن طريق الشركات العاملة في الميناء.

وترتبط تجهيزات الموانئ بوظائفها، حيث يقدم الميناء خدمات لبضائع الصادرات والواردات، ومن ثم يقوم الميناء بالوظائف التقليدية من شحن وتفريغ وتخزين للبضائع، وقد يقدم الميناء إلى جانب ذلك خدمات لنقل الركاب. ونذكر على سبيل المثال ميناء ليفربول وساوث هامبتون في بريطانيا، وموانئ الاسكندرية وبورسعيد والسويس في مصر، وميناء جدة في المملكة العربية السعودية.

وينقسم الميناء إلى مناطق وظيفية يحتاج كل منها إلى تجهيزات خاصة أهمها ما يلي:

1' مناطق عمليات، وتشمل الأرصفة وآلات ومعدات الشحن والتفريغ، والتجهيزات الأرضية والمائية المختلفة؛

2' مناطق تخزين البضائع، وتشمل صوامع التخزين والسقائف ومحطات الحاويات والمخازن المختلفة؛

3' مناطق تجارية، مثل ادارات الجمارك والتأمين والحجز والجوازات؛

4' مناطق النقل الداخلي، وهي مناطق التسهيلات لوسائل النقل من جهة البر، مثل خطوط ومحطات السكك الحديدية وخطوط الأنابيب، وخطوط الشاحنات البرية داخل الميناء؛



5‘ مناطق الخدمات المساندة، مثل صيانة وإصلاح السفن. ويرى بعض المشتغلين بصناعة النقل البحري إمكانية قيام سوق مصرية كبيرة لإصلاح وصيانة السفن<sup>(50)</sup>. ويعتمد هذا الرأي على كثرة عدد السفن التي تتردد على الموانئ المصرية، والتي بلغت، حسب بيانات 1994، أكثر من 9000 سفينة منها ما يزيد على 4000 سفينة بميناء الاسكندرية، وحوالي 5000 سفينة للموانئ المصرية الأخرى مثل موانئ بورسعيد ودمياط والسويس، بالإضافة إلى السفن العابرة لقناة السويس والتي بلغ عددها حوالي 16 370 سفينة في عام 1994، أي أكثر من 25000 سفينة في المتوسط سنوياً، مما يسمح بقيام سوق كبيرة لإصلاح وصيانة السفن.

وللموانئ البحرية العديد من الفوائد يأتي في مقدمتها ما يلي:

1‘ زيادة وتنشيط حركة التبادل التجاري الدولي؛

2‘ خلق فرص عمل متنوعة، سواء في الأنشطة الرئيسية التي يقدمها الميناء أو في الأنشطة المساندة، مما يساهم في الحد من البطالة.

3‘ توفير استخدام الموانئ الوسيطة؛

4‘ زيادة القيمة المضافة، وعلى سبيل المثال، من خلال شركات إصلاح وصيانة السفن المترددة والعابرة، وصناعات الشحن والتعبئة للبضائع وبيع الصادرات؛

5‘ المساهمة في تنمية المناطق الجديدة والناحية، مثل ميناء سفاجا وميناء مرسى نويبع في مصر وميناء ريسوت في عمان؛

6‘ تعتبر الموانئ البحرية مصدراً هاماً من مصادر الدخل القومي في كثير من الدول؛

7‘ زيادة فرص نجاح النقل متعدد الوسائط من خلال التسهيلات العالية التي يتيحها الميناء، باعتبار أن الميناء البحري لم يعد نقطة البداية للبضائع الصادرات ونقطة النهاية للبضائع الواردات، وإنما أصبح حلقة من حلقات النقل بأنماطه المتعددة؛

8‘ تأمين الشواطئ البحرية من خلال تواجد هذه الموانئ.

### (3) البضاعة

تعتبر البضاعة المحور الأساسي في هذا القطاع، حيث أن سفينة بلا بضاعة لا قيمة لها وميناء بلا بضاعة يصبح بلا قيمة كالصحراء الجرداء. فهي إذن العنصر الأساسي لما تدره السفينة من عائد نتيجة لنقلها. كما أن أرباح الموانئ لا تترتب إلا من خلال حجم البضائع المتداولة بها، وبذا يكون هذا العنصر عنصراً مشتركاً بالنسبة للسفينة والميناء.

ومن هنا تصدق القاعدة التي لا حيدة عنها في مجال النقل البحري، وهي أن الطلب على النقل طلب مشتق من الطلب على التجارة، وكلما نما حجم التجارة زادت حركة السفن المترددة على الموانئ، وانعكس أثر ذلك على الفوائد المحققة نتيجة هذا النشاط، والعكس صحيح.

## 2- الأنشطة المساعدة

ان العناصر الأساسية للنقل البحري، وهي السفينة والميناء والبضاعة، لا بد من أن يكون لها خدمات مساعدة لإمكان اكتمال هذا النشاط بما يحقق الهدف منه. وهذه الخدمات المساعدة تتمثل في الآتي:

### (أ) نشاط الشحن والتفريغ

وهو من أهم الأنشطة في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ، حيث أنه النشاط الذي يختص بشحن وتفريغ البضائع، والذي كلما ارتفعت معدلاته انخفضت مدد بقاء السفن بالموانئ. كما ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الرئيسية للموانئ، علاوة على تأثيره على اقتصاديات تشغيل السفينة. كما أن هذا النشاط يتعلق بمسؤولية سلامة البضائع خلال حركة التداول، ويؤثر بالتالي على مستويات العجز والتلف بالبضائع، وهذا بدوره يؤثر على قيمة التأمين على هذه البضائع بالزيادة أو النقصان طبقاً لحركة التداول.

ولا بد من الإشارة إلى أن عمليات الشحن والتفريغ تنقسم إلى قسمين هما:

(1) شحن وتفريغ تقليدي من السفينة إلى الرصيف والعكس. وقد يتم بالمخطف الداخلي بالميناء على مواعين، وقد يتم ألياً للصوامع وغيرها؛

(2) شحن وتفريغ الحاويات.

وهناك عوامل عديدة تسهم في تخفيض تكلفة استخدام تلك النوعية من السفن ذات التكلفة العالية، منها تخفيض مدة بقاء السفن على الأرصفة أو في الموانئ، وتوفير المعدات المناسبة للشحن والتفريغ، والإمكانات التخزينية، والأنظمة الحديثة للتشغيل التي تضمن الدقة وسرعة تداول الحاويات ما بين السفن والمحطة وأصحاب البضائع.

### (ب) نشاط التخزين

يعتبر نشاط التخزين أحد الأنشطة الأساسية في خدمة البضائع الصادرة والواردة من خلال الموانئ المختلفة. وترجع أهميته إلى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركياً، بما في ذلك إجراءات استخراج تصاريح إدخالها من السلطات المختلفة وفقاً للأنظمة والقوانين المتبعة، مع توفير الفرصة لأصحاب الشأن لتجهيز وسائل نقل هذه البضائع من الموانئ دون تكديس الأرصفة بالبضائع، تفادياً لإعاقة حركة الشحن والتفريغ.

كذلك يتطلب الأمر توفير مستودعات للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون توقف نتيجة لعدم تدفق البضائع بما يتناسب مع ظروف وطاقت التشغيل، وبما يحقق من زيادة في طاقت الأرصفة وانخفاض مدد بقاء السفن بالموانئ.

ومن الطبيعي أن يتطلب هذا النشاط توفير مساحات من المستودعات تتناسب مع حجم البضائع المتداولة بالموانئ، ونوعيات من المستودعات تتناسب مع الأساليب الحديثة لتخزين البضائع وفقاً لما تتطلبه طبيعتها، وبما يحقق الحفاظ عليها من التلف إذا لم يتبع الأسلوب السليم في تخزينها.

ويتم التخزين لحين استيفاء مستحقات الدولة من الرسوم الجمركية وتسليم هذه البضائع لأصحابها بعد التثبيت من استيفاء كافة المستندات الرسمية التي تجيز دخول هذه البضائع إلى البلاد.

### (ج) نشاط تموين السفن

يعتبر نشاط تموين السفن أحد الأنشطة الهامة، حيث يوفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك التموينات من الاغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها.

وتعتمد تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة برسم تموين السفن. وهي تشمل احتياجات السفن من نوعيات البضائع التي تقبل السفن على استخدامها لجودتها، ومنتجات الشركات العالمية ذات السمعة في مجال النقل البحري، وكذلك تموينات السفن من المنتجات المحلية بما في ذلك الأغذية، والمنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن.

وتكمن أهمية هذا النشاط في أنه في حكم النشاط التصديري وتجارة الترانزيت.

### (د) نشاط إصلاح السفن

يعتبر نشاط إصلاح السفن من الأنشطة الهامة بالموانئ. فالكثير من السفن قد تتعطل في الموانئ لأي سبب من الأسباب، مما يستدعي إجراء الإصلاحات اللازمة لها. كما أن الكثير من السفن، توفيراً للوقت والتكلفة، تخطط لإجراء بعض الإصلاحات والصيانة اللازمة لها أثناء تواجدها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ.

ونظراً للتطور التكنولوجي للسفن، أصبحت عمليات الإصلاح تتجاوز إصلاح البدن والآلات الميكانيكية، إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حالياً في أجهزة الرادار واللاسلكي ومختلف أجهزة القيادة التي تدخل الأجهزة الالكترونية في صناعتها. وكل هذا يؤكد أن عمليات إصلاح السفن وما تستلزمه من منشآت متخصصة أصبحت من الضرورات التي يجب توفرها في الموانئ، وبالقدرات والامكانيات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن حالياً.

### (•) نشاط ربط البضائع

غالباً ما يمارس هذا النشاط المتخصص من خلال شركات أو مكاتب متخصصة في ربط البضائع وحجز فراغاتها على السفن. وهذه الشركات إما أن تكون مملوكة للدولة أو تكون شركات تمارس هذا النشاط من خلال القطاع الخاص.

وفي هذا النشاط يُراعى بالدرجة الأولى قيمة النولون وحسن الخدمة والتوقيت المطلوب لشحن البضائع.

(و) وسطاء النقل

أدى التخصص الدقيق في حقل الإنتاج والتجارة، الذي تفرضه آليات السوق العالمية المعاصرة، إلى تركيز جهود مؤسسات الإنتاج والتجارة على مجالات الإنتاج والتوزيع والتمويل، وتفضيل الاعتماد، في أداء خدمات النقل، على متخصصين – وكلاء أو متعهدين – ذوي خبرة في المجالات القانونية والعمليات الخاصة بنقل البضائع ونظم الاستيراد والتصدير وإتمام الإجراءات الجمركية وعمليات فحص وتغليف البضائع. ويفضل الشاحنون الاعتماد على ناقل واحد يتحمل مسؤولية تحريك ونقل البضائع من الباب للباب، وإصدار وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل، وتحتوي على شروط عقد النقل وأجرة نقل شاملة.

ولقد أدت التطورات في سوق النقل إلى ظهور وسطاء ومتعهدي النقل، فقد ظهر متعهدو البضائع (Freight Forwarder) منذ أكثر من مائتي عام وكان دورهم في بداية الأمر يقتصر على أعمال الوكالة المأجورة، ثم تطور ليصبح متعهد البضائع يتحمل مسؤوليات شاملة عن كل مراحل النقل من الباب للباب. وبدأ هذا التطور في الازدهار مع بداية عصر الحاويات في مطلع الستينات من هذا القرن، عندما تنامي استخدام الحاويات، بتجميع شحنات متماثلة لشاحنين مختلفين لجهة واحدة بواسطة متعهدي البضائع، ومن ثم امتد نشاطهم لكي يغطي أيضا تعهد الناقل للنقل متعدد الوسائط. وكانت حاجة سوق النقل هي الدافع وراء هذا التطور الهام من أجل خدمة أصحاب البضائع.

(1) متعهدو البضائع (Freight Forwarders)

يؤدي متعهد البضائع دوراً هاماً نتج عنه تنشيط حركة نقل البضائع على الخطوط الملاحية المنتظمة (liner cargo services)، كما ساهم متعهدو نقل البضائع في تحسين ميزان المدفوعات في بلدانهم، وذلك عن طريق تكريس خبرتهم ومهارتهم في اجتذاب حركة النقل الدولي للبضائع إلى هذه البلدان، مع خفض تكلفة النقل. كما أن لهم دوراً في تشجيع الصادرات عن طريق تجميع البضائع لصغار المصدرين؛ بالإضافة إلى أن تطور نظم الاتصالات والمعلومات يتيح لمتعهد البضائع، من خلال شبكة وكلائه المنتشرين في الدول المختلفة، تزويد عملائه ببيانات عن الأسواق. وقد تمتد وظيفة متعهد البضائع لبيانش عملته بصفته متعهداً للتوزيع الشامل أو مشغلاً للوجستيات (logistic operator). وعموماً فإن الوظيفة الاقتصادية لمتعهد البضائع تختلف من وضع إلى آخر في حالة كونه وكيلاً عادياً بالعمولة للنقل أو أميناً للنقل. وتتمثل الوظيفة الاقتصادية لمتعهدي البضائع فيما يلي:

أ- بصفته وكيلاً عادياً

عندما يعمل متعهد النقل بصفته وكيلاً عن أحد العملاء، فإنه ينوب عنه في دور متعدد الجوانب على النحو التالي:

- 1' العمل على خفض تكلفة النقل إلى الحد الأدنى؛
- 2' اتخاذ كافة ترتيبات النقل واستلام وتسليم البضائع نيابة عن أصحابها؛
- 3' اختيار أنسب الوسائل لنقل البضائع؛
- 4' اتخاذ ترتيبات النقل بطريق معين أو وسيلة معينة؛

- 5' تخزين البضاعة وتغليفها وشحنها وتفريغها وتداولها، بالإضافة إلى عمليات إعادة الشحن (transhipment)؛
- 6' تستيف البضاعة داخل الحاويات؛
- 7' اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب البضاعة؛
- 8' اتخاذ كافة الإجراءات الجمركية، وإبرام عقود التأمين على البضائع؛
- 9' نقل البضائع وتوصيلها لأصحابها في الوقت المطلوب؛
- 10' بيع البضائع لحساب أصحابها بسعر مناسب (في حالة ما إذا طلب منه ذلك)؛
- 11' تزويد العملاء بأسعار السوق، مع إسداء النصح لهم.

ب- بصفته وكيلًا بالعمولة للنقل أو أمينًا للنقل

يتولى متعهد البضائع إبرام عقد النقل باسمه ولحساب موكله المرسل. وقد ازدادت أهمية الوكيل بالعمولة في الحالات التي تستلزم تعدد الناقلين. ومن أهم الأدوار التي يؤديها ناقلو البضائع حالياً تجميع البضائع المتشابهة وشحنها في حاوية واحدة، وتولي مهمة نقلها وتسليمها إلى جهة الوصول.

أما في عملية التجميع فإن متعهد البضائع يدعو المصدرين إلى تسليم شحناتهم الصغيرة في مستودعه تمهيدا لإرسالها لحسابهم إلى جهة الوصول مقابل إصدار مستند شحن (bill of lading).

(ز) نشاط الوكالات الملاحية

وهو القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ الوطنية. ويقوم هذا النشاط على تمكين السفن الأجنبية من دخول الموانئ الوطنية، وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها أو تموينها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هذه الوكالات، في الجانب الآخر، بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها. وتغذى حسابات السفن من أموال الملاك، سواء بتحويل النقد الأجنبي مباشرة من الخارج، أو بتحصيل نوالين تلك السفن وسداد ما عليها من التزامات بالداخل، وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي. وتكون بذلك مسؤولة عن استيفاء موارد الدولة من ثمن الخدمات المستحقة على الملاك الأجانب، وكذلك إحكام الرقابة على ما يستحق تحويله للخارج من نقد أجنبي لصالح هؤلاء الملاك، ويدخل في إطار ذلك التأكد من سداد تلك المستحقات بالأسعار التي حددتها الدولة.

وعمل الوكالات الملاحية بطبيعته، لا يتطلب، رؤوس أموال كبيرة، حيث أنه يعتمد بالدرجة الأولى على الخبرة البشرية، ووسائل الاتصال الجيدة، ومتطلبات الخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ، وخدمة أطعم تلك السفن عن طريق تهيئة وسائل الانتقال المناسبة، مع توافر أجهزة الاتصال الدولية والمحلية، ووسائل الاتصال اللاسلكي التي تربط السفن بالخدمات الأرضية.

باء- الإمكانيات المتاحة للدول العربية، ودول الإسكوا على وجه الخصوص، في أنشطة النقل البحري

تتمتع الدول العربية بموقع فريد يمتد من المحيط إلى الخليج، وبموقع جغرافي متميز بين القارات لا يتمتع به الكثير من الدول الأخرى. ومن هنا كان لهذا الموقع الممتد على الشريط الساحلي أثره في حفز مجموعة الدول العربية على الاهتمام بنشاط النقل البحري، بما يحقق لها امكانية نقل تجارتها الخارجية في سهولة ويسر.

ولما كان نشاط النقل البحري، طبقاً لما أوضحنه فيما تقدم، يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية تتمثل في السفن والبضائع والموانئ، فسوف نتناول كل عنصر من هذه العناصر موضحين الامكانيات المتاحة للدول العربية، وعلى وجه الخصوص دول الإسكوا، في كل عنصر منها.

### 1- في مجال الأساطيل الوطنية

يعتمد النقل البحري أساساً على السفينة، وهي أرخص الوسائل لنقل البضائع. ومن هذا المنطلق، حرصت كافة الدول التي تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها ووارداتها على الاهتمام بأساطيلها الوطنية ورعايتها وتدعيمها، سواء في ذلك الدعم المادي أو التشريعي أو البشري. ويتم ذلك في إطار نظرة قومية واقتصادية ورؤية بعيدة النظر تنحصر في الآتي:

- ضمان ملكية أسطول وطني يكون قادراً على نقل التجارة الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية والحربية التي قد تتعرض لها الدولة، وبما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي؛
- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحري الدولي من ظروف الاحتكار عن طريق الاتفاقات التي تتم في كثير من الأحيان بين ملاك السفن؛
- تحقيق الأسطول الوطني لعائدات مباشرة وغير مباشرة لصالح ميزان المدفوعات في تلك الدول، سواء في صورة نوالين محققة بالنقد الأجنبي المتولد عن مساهمة تلك الأساطيل في نقل التجارة الدولية، أو في صورة نوالين كانت ستمثل عبئاً على ميزان مدفوعاتها؛
- تحقيق دخل قومي لدول الإسكوا يساعد في تدعيم اقتصاداتها. ويتطلب ذلك قيام هذه الدول بزيادة تملك السفن بأنواعها المختلفة، ووضع الاستراتيجيات والسياسات لمواجهة الظروف التي فرضتها المرحلة الحالية والتي أفرزت التحالفات والتكتلات والاندمجات التي تمت بين الشركات الملاحية العالمية.

وبنظرة متأنية على الأسطول العربي، يتضح ان الحمولات المتاحة للدولة العربية موزعة طبقاً للنوعيات الآتية:

### الجدول 5- مجموعة دول الإسكوا

البيان	الإجمالي	سفن بضائع عامة	سفن حاويات	ناقلات صب	ناقلات بترول	أخرى
الحمولة بالمليون طن وزني	11ر8	3ر0	0ر4	1ر5	5ر8	1ر1
النسبة المئوية إلى الإجمالي	100	25ر4	3ر4	12ر7	49ر2	9ر3

المصدر: البيانات المتاحة بإدارة الإحصاء التابعة للإدارة العامة للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية.

ملاحظة: الحمولات موضحة بملايين الأطنان الوزنية. هذه البيانات سارية حتى 1 كانون الثاني/يناير 1997.

وبلاحظ من الجدول ارتفاع نسبة الحمولة التي تمثل ناقلات البترول (2ر49 في المائة).

غير أن أغلب الشركات الملاحية في القطاع الخاص ليس لديها رؤوس الأموال الكافية لامتلاك سفن متطورة أو حتى تحديث الأسطول المملوك لها بما يمكنها من إحراز ميزة تنافسية. ويُستثنى من ذلك مجموعة

صغيرة من الشركات، منها شركة الملاحة العربية المتحدة التي استطاعت مواكبة التطور العالمي، حيث تمتلك أسطولاً حديثاً احتلت به مركزاً متقدماً بين الشركات العالمية المالكة لأساطيل الحاويات، بل وتمكنت من الدخول في تحالفات مع بعض الشركات العملاقة، بما يحقق لها درء المنافسة الضارة التي قد تترتب على عدم دخولها في هذه التحالفات. ويأتي في المركز الثاني الشركة الوطنية للملاحة، وهي شركة سعودية الجنسية، دخلت في الأونة الأخيرة سوق النقل البحري بقوة، حيث بدأت مشاريع بناء سفن حاويات حديثة.

وإذا نظرنا إلى الاتجاه العالمي لشركات الملاحة التي تمتلك سفن حاويات، يتضح لنا الآتي:

- الاتجاه المتزايد نحو التحالفات واندماج الشركات، وهو ما شكل الهيكل العام لهذه الأساطيل خلال الفترة من 1997-1999، مما سيزيد من قوة هذه الشركات ويحقق لها السيطرة على سوق الملاحة العالمية بمختلف جوانبها؛

- أن هذه التحالفات تعمل على تحسين الخدمة وزيادة الربحية، مع العمل على تثبيت أسعار النوالين قدر الإمكان، وذلك من خلال تقليل جملة التكاليف؛
- أن موضوع التحالفات وعمليات الدمج تثير الكثير من التساؤلات عن جدوى وجود مؤتمرات ملاحية بالمناطق المختلفة؛
- أن القصور في أساطيل النقل العربية يؤثر تأثيراً مباشراً على خدمة تجارتها بالدرجة الأولى، ويتسبب في النزيف المستمر المتمثل في النوالين التي تدفع بالعملة الصعبة للملاك الأجانب.

وإذا نظرنا إلى هيكل الأسطول التجاري لجميع الدول العربية يتضح الآتي:

(أ) إجمالي عدد سفن الأسطول التجاري البحري العربي حمولة 1000 طن فأكثر

يتبين من الجدول 1 في المرفق الرابع، أن إجمالي عدد السفن التجارية (حمولة 1000 طن فأكثر) التي تخضع للملكية العربية، سواء التي ترفع أعلاماً وطنية عربية أو ترفع أعلاماً أجنبية ولكنها تخضع للملكية العربية، بلغ 700 سفينة بحمولة ساكنة إجمالية قدرها 22721 ألف طن، وبنسبة قدرها 3ر2 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية، وذلك في أول كانون الثاني/يناير 1997، بينما كانت نسبة كل من اليونان واليابان والولايات المتحدة الأمريكية والنرويج في نفس التاريخ 16ر1 في المائة و6ر7 في المائة و6ر6 في المائة و4ر8 في المائة على التوالي من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية. وهو ما يعني أن دولة واحدة مثل اليونان تساهم بحوالي ضعفي ما تساهم به الدول العربية مجتمعة في الحمولة الساكنة العالمية. وقد لوحظ ما يلي:

(1) أن نسبة السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية ولكنها تخضع للملكية العربية وتم تسجيلها في بلدان أجنبية بلغت 55 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة للسفن حمولة 1000 طن فأكثر، التي تخضع للملكية العربية. وهذا يعكس حقيقة مؤداها أن هناك اتجاهاً في الدول العربية إلى تسجيل السفن ذات الملكية العربية في

بعض دول التسجيل المفتوح، وذلك للاستفادة من الامتيازات والتسهيلات التي تخص الضرائب، ورسوم التسجيل، وتشغيل العمالة وما إلى ذلك<sup>(51)</sup>.

(2) أن متوسط عمر الأسطول العربي تحت السيطرة العربية بلغ 20ر3 سنة، في حين بلغ المتوسط العالمي 16ر4 سنة، بينما بلغ متوسط عمر سفن الأسطول الياباني 9 سنوات والنرويجي 16 سنة والولايات المتحدة الأمريكية والصين 18 سنة. وهو ما يعني ضرورة الاهتمام بتحديث الأسطول التجاري العربي، خاصة في ضوء التطورات التكنولوجية للأسطول التجاري العالمي.

(ب) هيكل الأسطول التجاري العربي (سفن حمولة 300 طن فأكثر، وترفع أعلاماً وطنية)

باستعراض البيانات المدرجة في الجدولين 2 و 3 بالمرفق الرابع يتبين ما يلي:

(1) في أول كانون الثاني/يناير 1997، بلغ عدد سفن الأسطول التجاري العربي ذات حمولة 300 طن فأكثر، التي ترفع الأعلام الوطنية حوالي 1088 سفينة، أي 2ر9 في المائة من إجمالي عدد سفن العالم ذات نفس الحمولة. أما الحمولة الساكنة فقد بلغت 13326 ألف طن، ونسبة قدرها 1ر8 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية. ويُستدل من ذلك على التدني الشديد لمساهمة الأسطول التجاري الذي يرفع العلم العربي مقارنة بالأسطول التجاري العالمي سواء من حيث العدد أو الحمولة الساكنة؛

(2) بلغت نسبة ناقلات النفط التي ترفع أعلاماً وطنية حوالي 47ر1 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول التجاري العربي الذي يرفع أعلاماً وطنية، وذلك في أول كانون الثاني/يناير 1997. ويوضح ذلك الأهمية المتعظمة لدور ناقلات النفط الخام في الأسطول التجاري العربي. ويلى ذلك - وبفارق نسبي كبير - سفن البضائع العامة والتي تبلغ 26ر6 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة. ويشكل هذان النوعان من السفن قرابة ثلاثة أرباع الأسطول التجاري الذي يرفع العلم العربي، وذلك في أول كانون الثاني/يناير 1997. أما ناقلات الصب فقد بلغت حمولتها حوالي 11ر4 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول التجاري العربي. ويعني ذلك أن هذه الأنواع الثلاثة من السفن تمثل ما يقارب من 85 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول التجاري الذي يرفع العلم العربي. أما باقي الحمولة الساكنة فتوزع ما بين ناقلات الغاز المسال (5ر6 في المائة) وسفن الحاويات (4ر3 في المائة) وناقلات الكيماويات (2 في المائة) وحاملات خام صب/نفط (2 في المائة).

(ج) مدى التوازن بين الطلب على النقل البحري والمعروض منه لخدمة التجارة الدولية العربية

تقدير هذا التوازن يتطلب التوضيح التالي للافتراضات والنتائج التي تم التوصل إليها:

(1) الافتراضات

أ- أن نشاط الأسطول التجاري الذي يرفع العلم العربي أو تحت الملكية العربية يقتصر فقط على التبادل التجاري العربي؛



ب- أن متوسط عدد الأطنان المنقولة لكل طن ساكن للأسطول هو المتوسط الدولي الذي وصل عام 1995 إلى 67ر9 أطنان، وتم افتراض ثباته عام 1996.

## (2) النتائج

وتأسيساً على الافتراضات، وباستخدام أسلوب التقدير<sup>(52)</sup>، تبين أن الأسطول التجاري العربي يمكنه أن ينقل ما بين 6ر2 في المائة، كحد أدنى، و 13ر9 في المائة كحد أقصى، من إجمالي التبادل التجاري العربي. وهو ما يعني أن ما بين 86ر1 في المائة و 93ر8 في المائة من التجارة الدولية العربية ينقل على سفن غير عربية. وعليه، يتبين أن هناك اختلافاً واضحاً بين واقع الطلب على النقل البحري العربي لخدمة التجارة الدولية العربية، والمعروض منه.

ولا شك أن المعطيات التي أشرنا إليها تتطلب من الدول العربية درجة عالية من الشفافية، والافتناع بأهمية تطوير وتعظيم دور الأساطيل الوطنية ومتطلباتها في المرحلة المقبلة، في إطار تطبيق اتفاق الغات، وهو ما سنتناوله فيما بعد.

## 2- البضائع

وهي العنصر الأساسي الثاني الذي بدون توافره لا يكون للسفينة أية قيمة، كما أوضحنا سابقاً.

لذا، فإن ملاك السفن ومشغليها يتنافسون على توفير البضائع التي تُحمل على سفنهم، وبما يحقق لهم الميزات التالية:

(أ) تحقيق رحلة اقتصادية تحقق عائداً مناسباً؛

(ب) امكانية استخدام هذا العائد في صيانة وتطوير وتحديث السفينة.

		(52)	
		1	10148
1995	6 2	67992	6 7
		1 095 412	1996
	( +	4	-
1991	294904	1996	(288838)
	1996	2 1	1995
	+	1000	
	)	22721	1997 /
6 7	1995	5	(
1996			1996
1996	(1 095 412)	( + )	152231
(	294904 +	163487 +	(637021)
.1996	13 9		

وبمقارنة قيمة الصادرات والواردات البيئية العربية للفترة 1988-1996 بإجمالي الصادرات والواردات مع العالم عن ذات الفترة نجد أن نسبة الصادرات والواردات البيئية العربية تمثل في المتوسط 63 في المائة و85 في المائة على التوالي من إجمالي صادراتها و وارداتها.

وهذا بالتالي سيكون له مردود على الأساطيل البحرية العربية، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن الجزء المنقول على سفن أجنبية يبين مدى قصور الأسطول العربي في القدرة على نقل التجارة العربية.

### 3- الموانئ

إن ما أوضحناه بشأن أهمية الأساطيل الوطنية، لا يمكن فصله عن الخدمات الملاحية اللازمة لخدمة تلك الأساطيل وما تحمله من بضائع، وفي مقدمتها الموانئ البحرية.

وحقيقة الأمر هي أن التطور التكنولوجي الهائل والسريع الذي يجتاح العالم في الآونة الأخيرة، وعلى الأخص خلال العشرين عاما الماضية، قد شمل أيضا السفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يلزم تهيئته للموانئ من تجهيزات تتناسب مع هذا التطور العالمي، وإلا أصبحت تلك الموانئ غير قادرة على جذب اهتمام كبار الناقلين البحريين للتعامل معها، مما يجعلها فريسة لاستغلال ملاك السفن القديمة الذين ينتهزون تلك الظروف لتحقيق أكبر المكاسب على حساب اقتصادات الدول التي لم تطور موانئها، مما يؤدي إلى استنزاف موارد تلك الدول ويؤثر سلباً على اقتصاداتها.

ومن هنا تبرز ضرورة الاهتمام بتطوير الموانئ والخدمات الملاحية بما يواكب التطور العالمي، حيث إنها تتعامل مع سوق عالمية تجوب فيها الأساطيل مختلف الموانئ العالمية، ولا يمكن التحكم فيها بقرارات سيادية داخلية تلزم الناقل البحري العالمي بالتعامل معها، في حين يمكنه التوقف عن التعامل معها، مفضلاً التعامل مع موانئ متطورة تحقق له مصالحه الاقتصادية.

هذا بالإضافة إلى التطور العالمي في مجال شحن البضائع العامة التي أصبحت تُشحن داخل حاويات وتُنقل على سفن متخصصة ذات حمولات كبيرة. وأصبح عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن يشكل أهم عناصر التكلفة، مما يتطلب استقبال هذه السفن على أرصفة مزودة بمعدات متخصصة تحقق معدلات شحن وتفريغ مرتفعة، وما يتطلبه ذلك من توفير ساحات ذات حيز مناسب لتخزين الحاويات فور التفريغ، وبالأسياب الحديثة المناسبة.

وفي إطار هذا التطور العالمي في مجال الموانئ ومحطات الحاويات، لا بد أن نشير إلى أن معظم دول الإسكوا قامت وتقوم بتطوير موانئها وتحديثها، وإنشاء موانئ ومحطات حاويات جديدة على أحدث النظم والأساليب، وكذا الحال في العديد من الدول العربية الأخرى.

ومواكبة للتطور في هذا المجال، أصبحت هناك موانئ محورية تتحقق من خلالها خدمات الروافد بما يؤدي إلى تجميع البضائع بالميناء الأم، ويخفض من تكلفة السفينة بدلاً من دخولها عدة موانئ خاصة، إذا كانت هذه الموانئ لا تسمح باستقبال سفن الحاويات من الجيلين الخامس والسادس.

## جيم- أهم المشاكل التي تواجه الدول العربية في المرحلة الحالية

تتطلب طبيعة المرحلة القادمة من الدول العربية أن تتعامل معها آخذة في الاعتبار الامكانيات المتاحة لديها، وما تستهدفه من تطلعات في مجال النقل البحري في المرحلة المقبلة.

وفي هذا الإطار نناقش موضوع التكتلات الاقتصادية الدولية وأثرها على الاقتصادات العربية، خاصة في ظل الانفتاح الكبير لهذه الاقتصادات، حيث تمثل التجارة الخارجية نحو 85 في المائة من الناتج القومي لمعظم الدول العربية.

من المفترض أن نظرية تحرير التجارة التي يسعى اتفاق الغات إلى تطبيقها، تتعارض مبدئياً مع التكتل، لأن التكتل يعني وضع حواجز أمام الغير، ويعني اقتطاع جزء هام من السوق الدولية، وحصره على الدول الأعضاء، لأن المبادلات بينها تخضع لاعتبارات التجارة الداخلية.

والدول العربية التي تؤمن بالمبادئ الاقتصادية التي نادى بها الدول الصناعية المتقدمة، وخصوصاً الدول الأوروبية بشأن تحرير التجارة، خبرت معنى الحواجز التي تضعها التكتلات. ولم تستطع المنتجات العربية المحدودة، من الحاصلات الزراعية والبتروكيماويات والغزل والنسيج، الوصول إلى أسواق الدول المتقدمة، بسبب تصاعد الموجات الحمائية والتمييزية.

ويطرح ذلك تساؤلاً حول دور التكتلات الاقتصادية للدول الصناعية المتقدمة في إطار اتفاق الغات الأخير، ومن البديهي أن هذه التكتلات تسعى إلى تعزيز القدرة التنافسية لكل طرف عند اقتسام منافع تدويل الاقتصاد والتجارة خارج نطاق التكتلات.

وموقع العالم العربي من ناحية الجغرافيا السياسية كنقطة التقاء بين قارات ثلاث، ومن ناحية الجغرافيا الاقتصادية بما يحتويه من مصادر طبيعية وثروات بشرية ومادية، يتطلب التعامل بشكل فعال ومؤثر مع المتغيرات العالمية التي أفرزت التكتلات الاقتصادية.

ومن واقع استعراض أحكام الاتفاقات وآثارها، نجد أنها تؤدي إلى نتيجة أساسية ألا وهي ربط التفوق التجاري بمعيار الكفاءة والقدرة، مع تجنب والغاء كافة العوامل الأخرى التي كانت تؤثر من قبل في تحديد نصيب كل بلد من التجارة الدولية، خاصة تلك المتعلقة بالسياسات والإجراءات.

لذا، نرى أنه يتعين على الدول العربية، في ظل المحددات المشار إليها، أن تكون تكتلاً إقليمياً في مجال الأساطيل الوطنية، يستهدف تجميع كيانات هذه الأساطيل مع التخطيط الجيد لمناطق العمل، بما يحقق لها السيطرة على أكبر حجم من تجارتها الخارجية.

أما في مجال الموانئ، نرى من الضرورة العمل على التنسيق بين الموانئ، وخاصة محطات الحاويات التي تتعامل في تجارة الترانزيت، من أجل تلافي المنافسة الضارة في مجال تحديد تعريفات الخدمة لكل منها، وخاصة لأن مجموعة الدول العربية يطل بعضها على البحر الأبيض المتوسط، وجميعها مشتركة الحدود ومتقاربة الموانئ، هذا بالإضافة إلى أنها تواجه منافسة من محطات الحاويات بدول حوض البحر الأبيض المتوسط الأخرى غير العربية.

وبخصوص الدول المطلة على البحر الأحمر والخليج العربي، نجد نفس المحددات التي أشرنا إليها سابقاً، وبالذات لأنها دول عربية يجب أن يحقق تنافسها المصالح الاقتصادية بما لا يخل بمبدأ تكافؤ الفرص بين الدول، خاصة وأن مجموعة دول الخليج يربطها تجمع سياسي واقتصادي متمثل في مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

#### دال- إمكانات تعظيم الإيجابيات وتقليل السلبيات

لا شك أن قطاع النقل البحري يمثل أهمية اقتصادية واستراتيجية لجميع الدول العربية لما يحققه هذا القطاع من عائد من العملات الأجنبية للدول، بالإضافة إلى الأهمية الاستراتيجية لهذا القطاع، التي يتحقق من خلالها تأمين نقل التجارة المتبادلة بين دول العالم طبقاً لما سبق توضيحه.

ويعتبر قطاع النقل البحري بطبيعته من الأنشطة المحررة التي تتوافر فيها المنافسة طبقاً لما يلي:

- في مجال تملك السفن واستئجارها، يستطيع أي فرد من أية دولة في العالم، أو أية منشأة تجارية شراء أية سفينة يرغب أو ترغب في شرائها، ورفع العلم الذي يناسبه أو يناسبها، سواء كان علم الدولة أو علم دولة التسجيل الحر (المفتوح). وهذا ينطبق أيضاً على استئجار السفن، حيث يستطيع أي منهما استئجار أية سفينة لمدة محددة، أو حجز فراغات عليها دون أن يحد أحد من حريته.

- أن الناقل البحري، سواء كان مالكاً أو مستأجراً، لا يتحكم في كميات البضائع التي تشحن على سفينته، فذلك يخضع لعقد النقل البحري سواء كان "فوب" (تسليم على ظهر السفينة) أو "سيف" (السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن) أو (C & f) (التكلفة والشحن). وبناء على العقد "فوب" تكون مسؤولية تدبير وسيلة النقل البحري على المستورد، وبناء على العقد "سيف" تكون مسؤولية ذلك على المصدّر. وفي جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة وقيمة النولون البحري والتوقيت المطلوب لشحن البضائع.

وتندرج في هذا الإطار عمليات حجز الفراغات على السفن، التي تعتبر محررة وتخضع لعقد النقل البحري بين الأطراف المصدرة والمستوردة.

- وفيما يتعلق بالخدمات التي تؤدي للسفينة أو البضاعة بالموانئ (شحن وتفريغ ووكالة ملاحية وتخزين وقطر وارشاد)، فإن المسطح المائي والأرضي للموانئ يخضع لإشراف الدولة التي بها الميناء، تحقيقاً لسيادتها على هذا المسطح بما يجعله خاضعاً لإشرافها الكامل، وبما يحقق تأمين المنافذ البحرية للدولة البحرية من تهريب الأسلحة والمخدرات وغير ذلك.

- في ضوء المحددات السابقة، نرى أن قطاع النقل البحري قطاع محرر بطبيعته، وليس على أنشطته قيود في مجال المنافسة أو في دخول هذه الأنشطة إلى دول أخرى.

وعلى الرغم من ذلك، أدرج النقل البحري ضمن القطاعات التي ينطبق عليها اتفاق الغات لتجارة الخدمات.

وحتى تتمكن الدول العربية من مواجهة تحديات المرحلة القادمة بما يحقق لها الصمود والبقاء في سوق الملاحة العالمية مع تلافى أية أضرار قد تنتج عند دخول الاتفاق حيز النفاذ، يلزم تعظيم الإيجابيات التي سوف نستعرضها على النحو التالي:

### 1- في مجال الأسطول الوطني

يتبين مما تقدّم وجود قصور سواء في مجال نوعيات السفن أو في الحمولات المتاحة، بالإضافة إلى ارتفاع متوسط عمر الأسطول وهذا يتطلب الآتي:

(أ) نظراً للتطورات العالمية التقنية الحديثة لمختلف نوعيات السفن، مما أدى إلى ارتفاع تكلفة اقتناء هذه النوعية من السفن أصبح من الضروري تدخل الدول لدعم ملاك السفن الوطنيين، وذلك من خلال الآتي:

(1) تسهيل التمويل المصرفي لشراء أو بناء السفن، وذلك بضمان رهن السفينة للمصرف، وهو ما ترفضه المصارف الوطنية حالياً في كثير من الدول؛

(2) العمل على دخول قطاع النقل البحري في شركات مشتركة من خلال استثمارات عربية، بالإضافة إلى الإعفاءات التي يمكن أن تمنحها الدولة للعاملين في هذا النشاط من الضرائب والرسوم، كما هو متبع في دول التسجيل الحر (المفتوح)؛

(3) العمل على إعداد الدراسات اللازمة عن تشغيل خطوط عربية/عربية بما يحقق إمكانية نقل التجارة البينية وبالحمولات المناسبة؛

(4) إعداد الدراسات اللازمة لتكاليف النقل البحري في التجارة البينية والخارجية للدول العربية، وكذا الدراسات اللازمة عن الأساطيل العربية ونشاطاتها، سواء على المستوى القطري أو الدولي، وهذا يقتضي توافر البيانات الإحصائية.

(ب) على الرغم من تأسيس الاتحاد العربي للناقلين البحريين فإن هذا الإتحاد لم يحقق كافة الأهداف التي قام من أجلها. لذا، يتطلب الأمر تكاتف الدول العربية ليكون لهذا الإتحاد القوة التي يمكن من خلالها تحقيق التكامل الاقتصادي في المجال الملاحي، وبما يؤدي إلى الاستغلال الأمثل لطاقت الأسطول الوطني العربي، بوضع خطة لشبكة متكاملة يمكن عن طريقها نقل أكبر حجم من التجارة العالمية المتبادلة مع الدول العربية بواسطة الأسطول الوطني العربي؛

(ج) يتطلب النقل متعدد الوسائط الذي يعتمد على أكثر من وسيلة للنقل، توفر شركات متخصصة في هذا المجال، وربطها بوكالات متخصصة ذات سمعة عالمية، بما يمكنها من المشاركة في هذه النوعية من النقل، سواء بسفن الأساطيل العربية أو بوسائل النقل الأخرى المتاحة بها؛

(د) العمل على دراسة وبحث مدى إمكانية تحقيق دمج الشركات الملاحية بكل قطر عربي وفيما بين الأقطار العربية، في شكل شركات عملاقة تتسم بقدرات تنافسية يمكن من خلالها قيام تحالفات ملاحية عربية تواجه التكتلات الأجنبية وتحقق في ذات الوقت إمكانية الاستغلال الأمثل للأسطول العربي؛

(●) الاستفادة من الطاقات المتاحة للترسانات العربية، مع إيجاد التنسيق المناسب فيما بينها ومنح مزايا للدول العربية، سواء عند البناء أو عند إجراء الإصلاحات أو العمرات لسفن الأساطيل العربية، وذلك من خلال منحها أسعاراً مخفضة.

## 2- في مجال البضائع

(أ) توفير مراكز احصائية يمكن من خلالها الحصول على بيانات حركة التجارة البينية والدولية المتبادلة مع الدول العربية؛

(ب) العمل على إنشاء اتحاد شاحنين على مستوى كل دولة، يتم من خلاله تجميع البضائع. وسوف يتيح هذا ما يلي:

- (1) إمكانية تعظيم حجم التجارة المنقولة على سفن كل دولة؛
- (2) امكانية عقد اتفاقيات مع الخطوط الملاحية لمناطق حركة التجارة، بأسعار نوالين مميزة؛

(ج) وفي مجال التطبيق يتطلب الأمر إبرام تعاقدات الاستيراد بنظام "فوب" (التسليم على ظهر السفينة)، وتعاقدات التصدير بنظام "سيف" (السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن)، أو بنظام (C & F) (التكلفة والشحن). وسيؤدي ذلك إلى السيطرة على حركة التجارة الوطنية، وسينعكس أثره المباشر وغير المباشر على ميزان مدفوعات الدول؛

(د) إنشاء اتحاد إقليمي عربي للشاحنين، يتم من خلاله التنسيق بين اتحادات الشاحنين في كل دولة بما يحقق الأهداف المشار إليها.

## 3- في مجال الموانئ البحرية

لتطوير وزيادة الاستفادة من الموانئ العربية عامة وموانئ دول الإسكوا خاصة، يلزم القيام بما يلي:

(أ) العمل على تطوير وتحديث الموانئ لتكون مواكبة للتطورات العالمية في مجال النقل البحري، مع مراعاة توفر المساحات الكافية لتوسعات المستقبل أو التطور التكنولوجي المتوقع في مجال بناء السفن، بحيث تكون جاذبة للناقل البحري؛

(ب) وضع تعريفية مخفضة تطبق على سفن الأساطيل العربية بالموانئ العربية، مما يؤدي إلى تكلفة نقل التجارة فيما بينها ويحقق تنميتها، وذلك من خلال اتفاقية عربية، حيث أن اتفاق تجارة الخدمات يسمح للدول النامية بإبرام اتفاقات مع دول أخرى نامية أو متقدمة لتحرير قطاعات الخدمات، ومنح الأطراف من الدول النامية معاملة أفضل في هذا المجال؛

(ج) أن تعتمد مجموعة الدول العربية، لتمييز موقعها الجغرافي، إلى إنشاء مناطق حرة لتجارة الترانزيت، مع الحرص على تلافي المنافسة الضارة بين الموانئ العربية في هذا النشاط؛

(د) دعم الاتحاد العربي للموانئ فنياً ومادياً لتحقيق الأهداف التي أنشئ من أجلها، بما في ذلك تطوير الموانئ وزيادة التعاون فيما بينها.

## ثالثاً- سياسات ومتطلبات المرحلة القادمة

### ألف- التطور العالمي في مجال النقل البحري

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم تطوراً من الناحية التكنولوجية. فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، تؤدي إلى بقاء السفينة مدداً طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع، حتى أن السفينة كانت تقضي في الموانئ حوالي 60 في المائة في المتوسط من وقت رحلتها، و40 في المائة في الإبحار. لذلك لم يكن ممكناً استخدام سفن أكبر وذات سرعات عالية للإستفادة من اقتصادات الحجم الكبير، مما أدى إلى ضعف إنتاجية الأسطول العالمي. كما أن الموانئ في الستينات من هذا القرن كانت تعاني من ظاهرة تكديس السفن بها، مع ازدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة، وطول زمن رحلة البضاعة من المصدر إلى المستورد، مما تسبب في زيادة تكاليف نقل البضائع. وكان لذلك أثر سلبي على نمو التجارة العالمية.

وخلال هذه الحقبة، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، ازدادت سياسات حماية ودعم الأساطيل الوطنية، وعلى الأخص أساطيل الدول النامية، والدول الاشتراكية بالذات. وقد نتج عن ذلك انعدام حرية الشاحنين في اختيار السفينة الناقلة لبضائعهم، وتردي كفاءة النقل وارتفاع تكاليفه. وكانت السياسة المتبعة هي أن تكون تجارة الدولة في خدمة أسطولها الوطني، ودون اعتبار لمستوى الخدمة المقدمة، بينما كان الواجب أن يكون النقل البحري في خدمة تجارة الدولة.

وخلال حقبة السبعينات والثمانينات، تعرض قطاع النقل البحري لثورة تكنولوجية ظهرت في اتجاهين: الأول استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة، والثاني استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع الصب. وبذلك أمكن عن طريق التكنولوجيا الحديثة اختصار وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات قليلة، وزيادة زمن إبحارها. وقد أدى ذلك إلى زيادة إنتاجية السفينة بحساب الطن الميلي، مما أدى إلى التوسع في استخدام مبدأ اقتصادات الحجم الكبير لبناء سفن بأحجام كبيرة. وأصبح كذلك من الممكن بناء سفن متخصصة ذات تكنولوجيا عالية ومرتفعة الثمن. وهذه التغيرات مهدت الطريق للتحول الكبير الذي ظهر جلياً خلال التسعينات في قطاع النقل البحري. وهذه التغيرات تسير على نفس النسق وبنفس الآليات التي يبشر بها النظام الاقتصادي العالمي الجديد. فقد كان من نتيجة عولمة الأسواق، من حيث الانتاج والاستهلاك، أن أخذت المنافسة تشدد ضراوة بين قطاعات المنتجات والخدمات، مما دفع الصناعات إلى السعي بدأب لخفض التكاليف، خاصة بعد أن أصبح من المتعذر على أي شركة أن تتحكم في الأسعار.

لذلك، كان من اللازم البحث عن مدخلات للعملية الإنتاجية تكون أقل تكلفة وأعلى كفاءة، خاصة وأن نظام العولمة تصاحبه حاجة إلى التخلص من العوائق الجمركية وغير الجمركية، وأن الاتصالات وخدمات النقل أصبحت أيسر وأكثر رخصاً وأعمق انضباطاً من حيث درجة الاعتماد عليها. وقد أدت ظاهرة العولمة إلى انتشار العملية الإنتاجية على مساحة جغرافية كبيرة على المستوى العالمي، بما يستلزم أن تدخل سلسلة العمليات اللوجستية ضمن العملية الإنتاجية. وفي قلب السلسلة اللوجستية والعملية الإنتاجية تقع صناعة النقل البحري وعمليات الموانئ. وبهدف تخفيض التكاليف ازداد الضغط على تكاليف كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وعلى زيادة كفاءتها.

هذا وتتصف صناعة النقل على السفن الخطية بالدينامية والتغير المستمر. وهناك عوامل رئيسية أثرت على تطور صناعة النقل بالحاويات في السنوات الأخيرة، وهي تتضمن العولمة، والاندماجات، وزيادة حجم عمولات السفن المعروضة، وتآكل فئات النولون وهذه العوامل تتمثل في الآتي:

1- أصبحت شركات السفن الخطية تتجه أكثر فأكثر نحو ظاهرة التركيز على استخدام سفن أقل عدداً وأكبر حجماً، الأمر الذي أدى إلى الحد من حرية الشاحنين في الاختيار، وبالتالي إلى ارتفاع فئات النولون. وفي ظل المنافسة الشديدة، يتركز جهد كل شركة في العمل المستمر من أجل تقليص التكاليف، التي بدورها تتوقف على المقدرة على توليد أحجام أكبر من البضائع، حيث يتمثل شعار الشركات الكبيرة في توفير البضاعة (Volume is all). ومع شدة انخفاض فئات النولون، أصبحت زيادة أحجام البضائع المنقولة تساعد على تغطية تكاليفها الثابتة عن طريق تخفيض تكاليف نقل الوحدة (الحاوية). ولكي تتمكن الشركات من امتصاص كميات أكبر من البضائع، فعليها توفير طاقات حمولة أكبر، ولذلك فليس من المستغرب أن يتصف العديد من الطرق التجارية بالحمولات الزائدة، وبالمنافسة الشرسة، وبفئات النولون المنخفضة.

2- أصبح النمو السريع لنظام "الموانئ المحورية وخدمات الروافد" ضرورياً من أجل توفير البضائع الكافية لملاء السفن الأم الهائلة الحجم، لاستخدام ميناء واحد في كل منطقة، لأن هذه السفن لا تستطيع دخول الموانئ الأصغر، وكذلك لأسباب تتعلق بتخفيض التكاليف الإجمالية للخدمة. كما أن نقل البضائع عبر شبكات نقل واسعة متعددة بهذا النظام، يؤدي إلى تقليل الآثار السلبية لحركة التجارة غير المتوازنة في كل من الاتجاهين، وذلك بجعل الرحلات قليلة البضاعة أقل طولاً. وواقعياً، فإن الموانئ المحورية المقامة على طول الطرق الرئيسية بين الشرق والغرب هي التي تعيد تشكيل صناعة النقل البحري على الطرق التجارية البحرية الرئيسية.

3- أصبحت الخدمات البندولية مفضلة أكثر من خدمات الدوران حول العالم أو الخدمات الطرفية (end-to-end services). ومن نتائج هذه الظاهرة نمو عدد السفن التي يتجاوز حجمها سعة قناة بنما (post-panamax).

4- أصبحت الصين وفيت نام من أكبر الدول المصدرة للبضائع المحواة، وفي المقابل تعتبر الولايات المتحدة أكبر مستورد للبضائع المحواة.

5- أصبح متعهدو النقل متعدد الوسائط يسيطرون على حصة كبيرة من الحركة الدولية لتدفق الحاويات. وستزداد أهميتهم كلما اتجه الشاحنون إلى التعاقد مع أطراف من الباطن للقيام بالأعباء اللوجستية نيابة عنهم. وكلما تمكن هؤلاء الآخرون من زيادة قوتهم زاد لجوء الشاحنين إليهم. وفي نفس الوقت سيزداد اعتماد الشركات الملاحية، سواء كانت كبيرة أو صغيرة، على شركات متعهدي البضائع والشركات الناقلة التي لا تملك سفناً، حتى تملأ سفنها بأقل تكلفة ممكنة، وذلك بتأجير خلايا السفن (slots) مقابل فئة نولون واحدة لكل أنواع البضائع (Freight all kinds) (FAK). وستستمر أهمية هذه النوعية من الشركات وتوسعها جغرافياً في كافة القارات.

6- التفاوض سنوياً على فئات النولون بين الشاحنين فرادى والشركات الملاحية أكثر شيوعاً يوماً بعد يوم. وفي المستقبل، سيصبح من المعتاد إعادة التفاوض على النولون كل فترة - ثلاث سنوات مثلاً - وذلك لتوفير المجهود والوقت.

7- ومن المنتظر أن تستمر ظاهرة استخدام السفن الأسرع، وبخاصة في الطرق الملاحية الطويلة، وذلك بهدف تخفيض عدد السفن المستخدمة، وإحراز قوة تنافسية، والسيطرة على خدمات التزامن المحكم (Just-in-Time).

8- يلاحظ أن فئات النولون انخفضت في كل من الطريقين الملاحيين عبر المحيط الهادئ وطريق أوروبا/آسيا/أوروبا، أما فئات النولون في الطريق الثالث عبر المحيط الأطلسي فظلت مستقرة. ويلاحظ أن



معدل نمو حمولات السفن المحوأة فاق معدلات نمو التجارة العالمية خلال الفترة 1996-1997، واستمر على هذا النحو خلال عام 1998، ومن المتوقع أن يحدث توازن خلال عام 1999/2000. وسوف تمهد هذه التطورات الطريق لحدوث ثورة جديدة في هذه الصناعة. فالتطورات في تكنولوجيا المعلومات وفي الاتصالات (التوسع السريع في تنظيم شبكات الإنترنت المختلفة)، سوف تؤثر على التجارة العالمية وعلى نقلها. ذلك أن اندماج سلسلة الإمداد (supply chain) يؤدي إلى حدوث تغييرات هيكلية كبرى في الصناعة، كما هو الحال في صناعة النقل بالسفن الخطية والشركات البترولية الكبرى وفي الشركات عالية التكنولوجيا (High-Tech Companies). ومن المؤكد أن صناعة النقل تتعرض لتغييرات هيكلية عظيمة، وأن من لا يتكيف مع هذه التغييرات سيضطر إلى الخروج من الصناعة كلية.

9- لعل أكثر الطرق فعالية لتخفيض التكاليف في صناعة الخطوط المنتظمة هي التركيز على اقتصادات الحجم الكبير، بما يدعم الاندماجات بين الشركات الملاحية. ومثال على ذلك، بلغت تكاليف الاندماج بين شركة "بي أند أو كونتينرز" (P & O Containers) وشركة "ندلويدز" (Nedlloyds) في كانون الثاني/يناير 1997، حوالي 100 مليون دولار، وحقق الاندماج بين الشركتين وفورات بلغت 200 مليون دولار في نهاية عام 1997.

10- لم تظهر بعد نتائج كاملة للجيل الحديث للتحالفات، ويجب إعطاؤها وقتاً كافياً حتى يتسنى الحكم على نتائجها. فنصيبها المشترك في السوق الملاحية على الطرق الرئيسية للتجارة يبلغ حالياً أقل قليلاً من 50 في المائة. وبالرغم من أن التجمعات الرئيسية للعشرة الأوائل بين الشركات الملاحية في العالم، تسيطر على نسبة تتراوح ما بين 75 و 95 في المائة من الحمولات المتوفرة في الطرق الملاحية الثلاثة العظمى فإنها تتضمن أكثر من 20 خطأ ملاحياً منفرداً تتنافس بشراسة فيما بينها على البضائع المتيسرة.

11- إن التذبذبات في حجم تدفقات البضائع بين فترات الذروة ورحلات عدم الذروة، وبين اتجاه الرحلات الأكثر إشغالاً والاتجاه الأقل إشغالاً في حجم تدفقات البضاعة، تبلغ حوالي 30 في المائة. وقد تصل الفجوة في بعض الحالات إلى 50 في المائة. وهذا هو السبب الحقيقي في انخفاض فئات النولون وانخفاض معدلات الربحية للشركات. وتضطر جميع الشركات العاملة في هذه الطرق للدخول في اتفاقات لاقتسام حصصها في البضائع، من أجل تخفيف آثار عدم التوازن بين تدفقات التجارة الخارجية وتدفقاتها الداخلية. إلا أن الإتحاد الأوروبي والمجلس الفيدرالي البحري الأمريكي قاما بتحريم برامج اقتسام الحصص والحمولات بين الشركات، على أساس مناهضة الحركات الاحتكارية.

12- أصبح التبادل الإلكتروني للبيانات بين الناقل وعماله أكثر شيوعاً في الوقت الراهن، وخاصة في الدول ذات الاقتصادات المتقدمة حيث يصبح من الممكن القيام بتبادل المعلومات إلكترونياً، بما في ذلك سندات الشحن والحسابات وتتبع البضائع والإجراءات الجمركية، وذلك بواسطة الإنترنت والفاكس، بما يخلق خدمات تبادل معلومات سلسلة الإمداد. وكذلك يتوقع انتشار التجارة الإلكترونية عن طريق الإنترنت وبواسطة وسطاء متخصصين.

### باء- التكامل بين وسائط النقل

تبدو أهمية النقل وعلاقته بنواحي النشاط الاقتصادي في الدولة واضحة، سواء في مجال الصناعة أو الزراعة أو التسويق. فالنقل له دور في هذه المجالات، إبتداء من مرحلة المادة الخام، ثم انتقالها إلى مرحلة التكرير والتنقية، ثم مرحلة التشكيل، ثم مرحلة التصنيع، حتى تصل إلى مرحلة وصول المنتجات إلى المستهلك النهائي مباشرة، أو عن طريق تجارة الجملة ثم تجارة التجزئة. ولما كان لتعدد عمليات النقل وتعدد عمليات تداول البضائع أثرها من حيث زيادة التكاليف وارتفاع معدلات الفاقد أو التالف، أصبح لزاماً على كل دولة أن

تعيد النظر في أنظمة النقل بها، وأن تعمل على ترشيد عملية نقل البضائع من الباب إلى الباب، مستعينة في ذلك بما يعرف بنظام النقل متعدد الوسائط أو نظام النقل المتكامل الذي نستعرضه في النقاط الثلاث التالية: ترشيد عمليات نقل التجارة؛ مفهوم النقل من الباب إلى الباب؛ أنظمة وخصائص النقل متعدد الوسائط وخصائص كل نظام.

### 1- ترشيد عمليات النقل

الهدف الرئيسي من نظام النقل من الباب إلى الباب هو العمل على ترشيد عمليات النقل بغرض تحقيق أعلى كفاءة لنقل التجارة بأقل تكاليف، سواء عن طريق اختيار أنسب الطرق لحركة سير التجارة، أو اختيار أنسب الوسائل لنقل هذه التجارة. وعلى ذلك، يمكن تعريف عملية ترشيد نقل التجارة بأنها تعني "استخدام أقل عدد ممكن من وسائل النقل البحري والبري والجوي لنقل أكبر كمية من البضائع فيما بين أقل عدد من الموانئ مع مراعاة تقليل زمن النقل وتكاليفه بما يتناسب مع نوعية ومتطلبات التجارة، وعلى الأخص بالنسبة لانتظام ونسبة تردد الخدمة".

وتتأثر عمليات الترشيد بالعوامل التالية:

- (أ) استخدام وسائل النقل المتخصصة؛
- (ب) استخدام المكننة؛
- (ج) توفير المنافسة؛
- (د) وجود تنظيم يعمل على الترشيد؛
- (•) نظام النقل من الباب إلى الباب.

(أ) إن مدى الاحتياج إلى تخصيص وسائل ومعدات النقل المتخصصة، مثل السفن والقطارات وسيارات النقل والصنادل .. الخ، له تأثير كبير على عملية الترشيد التي يجب أن تعمل على إدخال هذه الوسائل المتخصصة بما يتناسب مع ظروف التجارة، سواء في تطوير عمليات التسليم أو طرق التغليف، أو طريقة النقل ذاتها، أو تداول البضائع، أو المتطلبات المستندية، مع تلافي أو تقليل ازدواجية هذه العمليات بقدر الامكان؛

(ب) كما أن تكاليف نقل السلعة وكفاءة الخدمة تتأثر كثيراً بمقدار النجاح في مكننة النقل. وأنظمة التوحيد النمطي بأنواعها المتعددة تعمل على استخدام المكننة بكثافة متفاوتة من نوع لآخر. إلا أن هناك اتجاهين متضادين يضران بعملية الترشيد، وهما النقص في استخدام المكننة والأفراط في استخدامها، فكلاهما يؤدي إلى زيادة نسبة الفاقد، سواء في المعدات أو الزمن أو البضائع المنقولة. وبالتالي، يحتاج الأمر إلى توخي الحذر في استخدام المكننة، وإلى تدرج وحسن اختيار لدرجة المكننة المطلوبة ونوعيتها، وإلى ارتفاع في مستوى كفاءة وتدريب العاملين عليها والمديرين للعملية، وإلى زيادة مخصصات الصيانة؛

(ج) وتؤدي المنافسة بين الناقلين إلى استمرار عملية الترشيد، مع دوام الاتجاه إلى تخفيض هامش الربح بالنسبة للناقلين وبالنسبة للقائمين على العمليات الرئيسية أو العمليات المساعدة في نقل البضائع، بما يساعد على أن تؤدي عملية الترشيد إلى إنقاص التكاليف الكلية لنقل البضائع بالنسبة للشاحنين، وإلى تقليل تكاليف التشغيل بالنسبة لكل عملية على حدة. أما توفير المنافسة فيكون بالعمل على:

(1) تكوين جهاز للتفاوض من جانب الشاحنين لمواجهة الناقلين وباقي الجهات التي يعتمد عليها النقل؛

(2) العمل على تعدد طرق ونوعية وهيئات النقل ذاتها، وتلافي الاعتماد على تنظيم واحد أو وسيلة نقل واحدة لنقل تجارة الدولة، وذلك بما لا يؤثر على مبدأ الترشيد ذاته.

(د) وبالنسبة لوجود تنظيم يعمل على ترشيد نقل التجارة، نرى من الضروري أن تنشئ الدولة جهازاً لدراسة تكاليف النقل وتذبذبها، مع مقارنتها بمختلف نوالين (أسعار) نقل التجارة، بحرياً أو برياً، او عمليات الشحن والتفريغ والتخزين بالموانئ. كما يلزم مراجعة أنظمة الجمارك وتطويرها بما يتناسب مع أنظمة النقل من الباب إلى الباب، وتحويل الأهمية النسبية للموانئ من حيث كونها البوابة الجمركية الرئيسية للتعامل مع السلع المارة إلى مراكز تجميع البضائع داخل البلاد، كما يلزم إنشاء مراكز لتجميع البضائع تكون مجاورة للمراكز الصناعية والتجارية الرئيسية بالدولة، وتتصل مباشرة بطرق النقل البري والنهري والسكك الحديدية والموانئ الرئيسية بالدولة، بحرية كانت أو جوية، وثباشر بها أنشطة تجميع وتغليف وتوحيد البضائع نمطياً بواسطة مقاولين للنقل المتعدد الوسائط. كذلك يلزم تكوين مركز لترشيد نقل التجارة الخارجية على مستوى الدول العربية.

## 2- نظام النقل من الباب إلى الباب

### (أ) تعريفه

تقوم فكرة النقل من الباب إلى الباب على أساس دمج وسائل نقل البضائع من باب المنتج حتى باب المستورد النهائي للسلعة، في سلسلة واحدة متناسقة الحلقات، كل حلقة منها تمثل وسيلة من وسائل النقل المستخدمة في رحلة هذه السلعة. وذلك على خلاف نظام النقل التقليدي الذي تستقل فيه كل وسيلة نقل بإجراءاتها وبالقائمين بها وبأنظمتها وتكاليفها، مما نشأ عنه انفصال يكاد يكون كاملاً بين النقل البحري، والنقل البري بمختلف أنواعه، والنقل الجوي. وكل ذلك على حساب تكلفة وكفاءة رحلة السلعة. وقد تعددت في الآونة الأخيرة التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل، فسمي النقل المخترق، وسمي كذلك النقل المشترك، وأخيراً النقل متعدد الوسائط.

### (ب) أسبابه

يلاحظ أن النفقات النسبية لنقل التجارة العربية عن طريق البحر، وخاصة في السنوات الأخيرة، تقفزت ففزات عالية مستمرة سنة بعد أخرى. ويرجع ذلك إلى عوامل كثيرة منها انخفاض الطاقة الإنتاجية الإجمالية لوسائل النقل البحرية والبرية مجتمعة عند تقاسمها نقل البضائع، وارتفاع تكاليف عمليات تداول البضائع المتكررة عند نقلها من مصدر الإنتاج إلى الناقل البري إلى الميناء ثم إلى السفينة، والعكس صحيح عند التفريغ، وانخفاض معدلات تشغيل المعدات والتجهيزات الثابتة بالميناء ذات القيمة الباهظة، وظاهرة تكس الميناء التي تسبب تعطيلاً مكلفاً للبوادر وللبضائع، وما يعانیه الشاحنون من الزيادة المستمرة في نسبة التالف من البضائع أو الضائع منها، إضافة لما يتكبذونه من نفقات كثيرة بسبب كثرة المستندات التي لا لزوم لها، أو نفقات تغليف السلع تغليفاً يحفظها أثناء عمليات النقل، وأخيراً الإجراءات الجمركية الطويلة المعقدة. والملاحظ أن العوامل المادية والبشرية والزمنية إذا ما ترجمت إلى قيمة مالية لوصلت إلى مبالغ طائلة تتحملها التجارة، وتتحملها موازين المدفوعات، كما يتحملها المستهلك، وهذه العوامل تتضاعف عاماً بعد عام.

وهذه الأسباب قد تشتكي منها معظم موانئ العالم بصورة أو بأخرى، وهو ما دفع الدول البحرية المتقدمة إلى نبذ الوسائل التقليدية في النقل، والأخذ بنظريات جديدة هزت الأفكار القديمة التي كانت تسود هذه الصناعة هزة عنيفة، وكانت لها آثارها الملحوظة على التجارة العالمية، بل وسيطرت على معظم التجارة البحرية فيما بين

الدول المتقدمة، وأخذت تغزو موانئ الدول النامية. ولقد وجد أن الحل في كل ما تعانیه التجارة البحرية يكمن في الأخذ بطريقة النقل متعدد الوسائط من الباب إلى الباب. وهذه الطريقة تستلزم تغييراً كلياً رأسياً وأفقياً، في هيكل هذه الصناعة، وتستلزم الأخذ بنظامين معاً: نظام وحدات الحمولة النمطية في نقل البضائع، ونظام الروافد. فهي تركز على استخدام سفن أكبر وأسرع، تدخل أقل عدد ممكن من الموانئ في رحلتها، كما أنها تتطلب التركيز على الإدارة مع تكوين تكتلات من شركات ملاحية عملاقة بغرض المشاركة في تحمل الأعباء المالية الضخمة التي قد تنوء بعبئها شركة واحدة، والحد من المنافسة المدمرة فيما بينها، وتوزيع التجارة المحمولة، مع تنسيق الخطوط والخدمات الملاحية جغرافياً وزمنياً فيما بينها، وإمكان السيطرة على وسائل النقل البحري للبضائع النمطية، وكذلك لضمان تشغيل المعدات الثقيلة لأقصى درجة ممكنة.

### 3- التوحيد النمطي لحمولات البضائع

هو اصطلاح يُقصد به الطريقة التي يمكن بواسطتها ضم عدد من الطرود الصغيرة بعضها إلى بعض حتى يمكن تداولها كوحدة ذات أحجام موحدة بمساعدة المعدات الميكانيكية النمطية.

والغرض من التوحيد النمطي للبضائع هو تقليل وتبسيط عمليات التداول، بعدم تجزئة البضائع، إلى طرود عديدة تحتاج كل منها على حدة إلى عمليات تداول خاصة بها.

والبضائع عند توحيدها نمطياً يسهل تداولها ميكانيكياً بما يقلل من كمية العمالة المطلوبة، ويسرع بعمليات تداول البضائع، ويزيد من إنتاجية عملية التداول بما يحقق وفراً في نفقات النقل.

وطرق التوحيد النمطي الرئيسية المستخدمة في الوقت الحاضر هي: التستيف المسبق للبضائع، والطبالي والحاويات.

### 4- النقل المتكامل (المتعدد الوسائط)

#### (أ) تعريفه

يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نقل البضائع بين دولتين على الأقل، باستخدام ما لا يقل عن وسيلتي نقل مختلفتين، على أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص (أو المنشأة) الذي ينظم هذه الخدمة والذي يعتبر مسؤولاً عن تنفيذ هذا العقد. وهذا النوع من النقل يعتمد على تعدد أنماط النقل للسلعة في رحلتها، كالنقل بالسفن والشاحنات والقطارات والطائرات.

#### (ب) تكاليف النقل متعدد الوسائط وتسعير خدماته

يهدف نظام التوحيد النمطي إلى تخفيض تكاليف النقل من ناحيتين: تقليل تكاليف تداول البضائع، وتقليل زمن دوران وسيلة النقل. ويلاحظ أنه بالنسبة للسفن الخطية يتحدد سعر النقل على أساس قدرة حركة النقل على تحمل السعر، وليس على أساس التكلفة. أما بالنسبة لزمن دوران السفينة فإن تخفيض الزمن النسبي لوقت السفينة بالميناء، كنسبة مئوية من زمن الدوران الكلي، سيكون أكبر نسبياً في الخطوط القصيرة منه في الخطوط الطويلة. وبالنسبة لوسائل النقل الأخرى، مثل النقل البري بالشاحنات والسكك الحديدية والنقل النهري، فيلاحظ أن سعر النقل يحدد غالباً على أساس التكلفة.

ويلاحظ أن أنظمة تسعير وسائل النقل المختلفة تنعكس بدورها على السعر الذي يتقاضاه منظم النقل من الشاحنين. ولكن هذا المنظم سيكون في مركز أقوى من الشاحن عند تعامله مع مختلف الناقلين، وسيمكنه الحصول على أسعار أقل مما لو تعامل الشاحنون مع الناقلين، لأن بإمكانه تجميع أحجام أكبر من البضائع المطلوب نقلها.

وأي ترشيد لتكاليف النقل يجب أن يراعى فيه العمل على التحكم قدر الامكان في التكلفة المالية لعملية النقل الكلية من الباب إلى الباب، بما يؤدي إلى تشجيع البيع على أساس تسليم البضائع في مكان المشتري، بما ينتج عنه تعظيم مجال التكلفة التي تكون تحت سيطرة الشاحن مباشرة. وتبعاً لظروف النقل التقليدي، تعتبر موانئ الشحن والتفريغ هي نقطة انتهاء عمليات النقل المختلفة، مما يعطي أهمية لنظامي التعامل "فوب" و"سيف". أما بالنسبة لنظام النقل متعدد الوسائط، فقد أصبحت شروط نقل التجارة أكثر ملاءمة، مثال ذلك اشتراط التسليم في أماكن تجميع البضائع الإجمالية المنقولة لمسافات طويلة.

### جيم- متطلبات المرحلة القادمة وآثار تطبيق الاتفاق على قطاع النقل البحري العربي

أهم ما يتعين التعرض له في هذا المجال هو البنود الأساسية للاتفاق، فيما يتعلق بالنقل البحري:

#### 1- شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية وأثره على قطاع النقل البحري

يتعين على الدول العربية، قبل منح أية ميزات لدولة طرف أو غير طرف أن تقوم بدراسة الموقف والنتائج التي ستترتب على منح ميزات بقطاع النقل البحري، وكذلك بالنسبة لخدمات الأساطيل الوطنية والبضائع والموانئ والخدمات المتعلقة بها حتى أية سلبات قد تنجم عن منح ميزة تفضيلية في مجال أي نشاط لدولة من الدول، وتؤدي بالتالي إلى تطبيق الميزة على جميع الدول الأطراف.

إلا أن الاتفاق استثنى مما تقدم السماح للعضو باتخاذ إجراءات لا تتفق مع التطبيق المشار اليه، شريطة أن يكون هذا الإجراء مدرجاً في المرفق الخاص بالاستثناءات المتعلقة بهذه الدولة. وفي هذه الحالة لا تستفيد الدول الأخرى من هذه الميزة.

ان تطبيق شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية يثير قضية تخصيص الحمولات (Cargo Sharing) المشاركة في نقل البضائع من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف. وينبغي الإقرار بأن أعمال شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية في مجال النقل البحري، يستلزم تخلي أطراف الاتفاق عن نظام تخصيص الحمولات، الذي يتم في إطار اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، وإلا اضطرت إلى تقديم نفس المزايا إلى باقي أطراف اتفاق تجارة الخدمات. ولا شك أن هذا يؤدي إلى آثار خطيرة على سوق الملاحة، تتمثل فيما يلي:

تعتبر مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية التي وضعها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، خروجاً على مبدأ شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية. وبالتالي فإن التطبيق الكامل لهذا المبدأ سيؤدي إلى وأد هذه المدونة، وهذا بدوره سيؤدي إلى حرمان البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً من حصتها في نقل تجارتها الخارجية، مما سيؤدي إلى تحول الطلب عن أساطيل تلك البلدان نتيجة لإلغاء الحصص، وبالتالي زيادة الطلب على أساطيل الدول ذات الاقتصادات المتقدمة، وانتعاش صناعة النقل البحري فيها وتقلصها في البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً.

كما أن الدول ذات الاقتصادات المتقدمة ينتظر أن تتجه، في صناعة النقل البحري، إلى مزيد من التكتل والاندماج إلى أن تتحول السوق إلى سوق منافسة احتكارية، أو احتكار قلة تلعب فيه الشركات متعددة الجنسيات دور الفاعل الرئيسي، الأمر الذي قد يؤدي إلى تخصيص السوق بين المنتجين.

أما الدول النامية والأقل نمواً، فينتظر ان تتجه إلى فرض اجراءات حمائية متشددة دفاعاً عن صناعة النقل البحري فيها، مثل المساعدات الحكومية، أو التوصل إلى نظم جديدة للحصص، كالحصص الحكومية مثلاً.

وهكذا نجد ان تطبيق شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية في مجال النقل البحري يمكن أن يؤدي إلى مزيد من التقييد للتجارة الدولية في خدمات النقل البحري، بدلاً من تحريرها.

والحقيقة أن ملاك السفن بصفة عامة غير راغبين في ادراج خدمات النقل البحري في اطار الاتفاق العام للتجارة في الخدمات، لشعورهم بأنه يشجع نظاماً أكثر انغلاقاً في التجارة الدولية للخدمات البحرية. كما أنهم يرون أن هذه المخاوف تحد من الأثر الناجم عن تخفيض التعريفات الجمركية والقيود المفروضة على السلع في التجارة الدولية، ويرون أنها تمثل إحدى الوسائل لتبرير الإبقاء على نظم الحماية التي تنتهجها الدول المتقدمة، أو تلك التي تعتزم انتهاجها، وذلك في اطار من المساندة والشرعية الدولية. كما أنهم يرون أن التوسع في نظام الحصص سوف يفرض قيوداً على حريتهم في التشغيل.

وإزاء هذه الخلفية، نجد ان معظم جداول الالتزامات التي قدمتها الدول لتحرير قطاع النقل البحري يتضمن طلب الاستثناء من شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية. وبالنسبة للدول العربية، لم تتقدم سوى ثلاث دول بجداول التزامات لتحرير قطاع النقل البحري، وهي مصر وتونس والمغرب، وجميعها طلبت الاستثناء من هذا الشرط. ولما كان هذا الشرط يعتبر حجر الزاوية في الاتفاق العام للتعريفات الجمركية والتجارة، وركيزة الاتفاق العام لتجارة الخدمات، فإن نجاح معظم الدول في التحلل منه كلياً أو جزئياً، سوف يشجع على الاستمرار في نظام الحصص واشتراط الشحن على سفن وطنية (Cargo reservation). وقد نُستحدث قيود جديدة على خدمات النقل البحري، الأمر الذي قد يؤدي إلى الحد من فعالية إدراج النقل البحري في إطار الاتفاق العام لتجارة الخدمات بهدف تحرير هذا القطاع.

كما ان تطبيق شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية، سوف يحد من مساهمة البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً في أنشطة النقل البحري، وهذا يتعارض مع مبدأ مساهمة البلدان النامية الذي نص عليه الاتفاق.

## 2- النظم المحلية والشفافية

ألزم الاتفاق الدول الأعضاء بنشر جميع الإجراءات واللوائح والنظم والقوانين المتعلقة بالنشاط الذي يمثل، في هذا المجال، جميع أنشطة النقل البحري من أساطيل وموانئ وبضائع وما يتعلق بها من أنشطة، وذلك بما يحقق العلم لكافة الأعضاء بهذا الاتفاق. وأتاح الاتفاق لأي عضو إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأية إجراءات يتخذها أي عضو آخر ويعتبرها العضو مؤثرة في تنفيذ بنود الاتفاق.

ومن هنا فإن الأمر يحتم مراجعة القوانين والقرارات والضوابط المنظمة لأنشطة النقل البحري بالدول العربية، بما يحقق المواءمة مع تنفيذ بنود الاتفاق، وبما يحقق مصالحها الاقتصادية. كما يقتضي الأمر وجود مراكز اتصال تتيح لأي عضو الرجوع إليها لمعرفة المستجدات فيما يتعلق بالنقاط المشار إليها أعلاه.

وتعطي النظم المحلية للأطراف الحق في مطالبة ملاك السفن ومشغليها بمستويات معينة من التأهيل، تتوافق مع أهداف السياسة القومية، وقد يساء استخدام هذا المبدأ، واتخاذ ذريعة لحماية الأسطول الوطني أو فرض قيود على التجارة الدولية، حيث أنه لا يوجد تعريف واضح لأهداف السياسة القومية.

كما أن أنعدام الشفافية فيما يتعلق بالقوانين والنظم المحلية والأسعار والأجور يعتبر مؤثراً في تطبيق بنود الاتفاق.

## 3- المعاملة الوطنية

هذا المبدأ، كما ورد توضيحه في الفصل الأول، يتعلق بحدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لراعياء الدول الأخرى عند دخولهم السوق المحلية لممارسة النشاط الذي تم فتحه أمام الدول الأعضاء. وهو يمثل أحد المبادئ الهامة والخطيرة بالاتفاق، ويتطلب أن تقوم جميع الدول العربية، عند تقديمها التزاماً بفتح خدمة معينة، بإجراء دراسة متأنية للغاية، بغية التوصل إلى حدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لراعياء الدول الأخرى عند ممارسة النشاط، ودون إحداث أضرار للدولة مقدمة الالتزام.

ويتضمن تطبيق هذا المبدأ المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والأجانب، بحيث تزول المعاملة التفضيلية الممنوحة للوطنيين والتي تتمثل في الإجراءات الحمائية، كاشتراط النقل على سفن وطنية، والتمييز في الرسوم والضرائب الذي يفرض في مواجهة السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية.

ولكن القدرة التنافسية للبلدان النامية والبلدان الأقل نمواً محدودة في مجال النقل البحري. والتطبيق السليم لمبدأ المعاملة الوطنية سيفضي إلى إلغاء القيود التي تفرضها لصالح النقل البحري المحلي، أو إعطاء نفس المزايا لشركات الملاحة الأجنبية، وهذا من شأنه أن يفضي إلى انخفاض الطلب على أساطيلها الوطنية. كما أن التمييز في الرسوم والضرائب الذي تفرضه البلدان النامية والأقل نمواً في مواجهة السفن الأجنبية، قد يأخذ عدة أشكال منها تقاضي رسوم أو ضرائب بفئات مرتفعة من السفن الأجنبية، وإعفاء السفن الوطنية كلياً أو جزئياً، وقد يكمن التمييز في نوع العملة التي يتم بها السداد، أو حتى في سعر الصرف المستخدم. ويترتب على إلغاء هذا النوع من التمييز آثار متعددة. فالمساواة بين السفن الوطنية والسفن الأجنبية في المعاملة، سيؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل السفن الوطنية، وبالتالي التأثير سلباً على مركزها التنافسي. وفي حالة مساواة السفن الأجنبية بالسفن الوطنية من خلال تخفيض الرسوم وما إلى ذلك، فإن موارد الخزنة العامة سوف تتأثر بالسلب أيضاً، وسيؤدي ذلك، من جراء الأثر المضاعف والمعجل، إلى انخفاض الدخل القومي، مما يؤثر على برامج الاستثمار

في البنية الأساسية، ومنها الموانئ، وربما يؤدي إلى تدهورها في تلك البلدان. أما في حالة إلغاء هذا اللون من اللون التمييز فيتوقع أن يكون الأثر على الدول البحرية التقليدية إيجابياً.

#### 4- الوصول إلى الأسواق

فيما يتعلق بالنقل البحري، يكون الهدف من فرض قيود على النفاذ إلى الأسواق إعطاء ميزة تنافسية للناقل العربي المحلي. كما ان هذه القيود قد تفرض لاعتبارات أمنية. وأكثر هذه القيود شيوعاً هي ما يعرف بـ "حجز البضائع" أو "اشتراط النقل على سفن وطنية" (Cargo Reservation).

وعموماً، يتفرع من مبدأ النفاذ إلى الأسواق مبدآن: التواجد التجاري، ومبدأ حق توريد الخدمات.

أما التواجد التجاري فيتخذ عدة صور تتجسد في المسؤوليات الآتية: تسويق وبيع خدمات النقل البحري، وعقد صفقات لشراء واستخدام وسائل النقل والخدمات المرتبطة بها، ومستندات الشحن والجمارك وخدمات التوكيلات... الخ.

ويترتب على السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الأجنبية في البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً منافسة غير متكافئة مع الشركات المحلية ذات الامكانيات المحدودة، وسرعان ما تحسم نتيجة هذه المنافسة لصالح الأولى وتخرج الثانية من السوق، وبصفة خاصة في مجالات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية. بل إن الشركات الملاحية الأجنبية قد تستخدم وجودها التجاري في البلدان النامية لمنافسة الشركات الملاحية الوطنية على نقل التجارة الخارجية لتلك البلدان.

وتجدر الإشارة إلى أن شرطي المعاملة الوطنية والنفاذ إلى الأسواق سينترتب على تطبيقهما دون مراعاة لظروف البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً آثار غير محمودة على قطاع النقل البحري في تلك البلدان، الأمر الذي يتعارض مع مبدأ زيادة مشاركة البلدان النامية في نقل حصص التجارة الخارجية.

ويلاحظ أن معظم الأساطيل البحرية العربية غير قادرة على الدخول في منافسة مع أساطيل الدول المتقدمة، حيث أن أكثر من 80 في المائة من الأساطيل العربية تتجاوز أعمارها الخمسة عشر عاماً.

#### 5- تأمين ميزان المدفوعات

يمكن للدول التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات أو نقص في الاحتياطيات الأجنبية التحلل من التزاماتها في الاتفاق العام لتجارة الخدمات، وبالتالي، يمكن للعديد من الدول العربية التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات التذرع بهذا الموضوع لوقف التزاماتها حال سريان الاتفاق عليها.

#### 6- الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق

تتكون الإعانات المالية للنقل البحري وصناعة بناء السفن من أشكال عديدة، منها إعانات التشغيل وإعانات التحديث وإعانات الاستثمار وإعانات الإنشاء، والقروض الميسرة، والمنح والمزايا الضريبية والإعفاءات الجمركية، والإعانات التعويضية، والدعم لمقابلة التضخم والتأمين، ومنح الأبحاث، ومزايا لرفاهية البحارة. وهذه الإعانات لا تقتصر على البلدان النامية وحدها، بل تستخدمها البلدان المتقدمة أيضاً.



وقد منح الاتفاق البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً حق استخدام الإعانات في برامج التنمية، وبالتالي يمكن استخدام الإعانات في مجال تطوير النقل البحري. إلا أن الإمكانيات، من وجهة نظر الدول المتقدمة تترتب عليها آثار سلبية تتمثل في التسعير غير العادل.

ومن الواضح أن تطبيق مبادئ الاتفاق العام لتجارة الخدمات سيؤدي إلى منافسة غير متكافئة بين قطاع النقل البحري في الدول النامية ونظيره في الدول المتقدمة. ومن حسن حظ الدول النامية أن الولايات المتحدة الأمريكية لا تتمتع بميزة نسبية في هذا المجال، مما يجعلها ضمن الدول التي تعارض تحريره.

#### 7- الاستثناء من المزايا

نظراً للأهمية القصوى لهذا البند الذي لم يحظ، في العديد من المؤتمرات المحلية والدولية وفي الأبحاث التي أعدت في هذا المجال، بالتحليل والنقاش الوافيين لما ورد به من أحكام مؤثرة على قطاع النقل البحري، فسيتم عرض النص الكامل للمادة السابعة والعشرين التي تختص بالاستثناء من المزايا، كما وردت في الاتفاق، وإجراء بعض التحليلات عليها كما يلي:

يجوز لأي عضو ان يرفض منح مزايا هذا الاتفاق، وذلك في الحالات التالية:

(أ) لتوريد خدمة ما، اذا أثبت أن الخدمة تورد من أراضي بلد غير عضو أو من داخل أراض لا يطبق عليها العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

(ب) في حالة توريد خدمة من خدمات النقل البحري، إذا أثبت أن الخدمة تورد:

(1) من قبل سفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو أو قوانين عضو لا يطبق عليه العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

(2) من قبل شخص يدير و/أو يستخدم السفينة كلياً أو جزئياً ولكنه من بلد غير عضو أو من عضو لا يطبق عليه العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية؛

(ج) لمورد خدمات له صفة الشخص القانوني، إذا أثبت أنه ليس مورد خدمات من عضو آخر أو أنه مورد خدمات من عضو لا يطبق عليه العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية.

ومن هذا النص يتضح أنه يحق لأية دولة أن ترفض توريد أي خدمة من خدمات النقل البحري إذا ثبت أن الخدمة تورد من قبل سفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو، أو قوانين عضو لا يطبق عليه العضو الراض اتفاق منظمة التجارة العالمية. وبالتالي يمكن، بناءً على هذا النص، عند دخول سفينة إلى أحد موانئ دولة عضو أن ترفض هذه الدولة تقديم خدمات الشحن والتفريغ وتموينات السفن وعمليات القطر والارشاد ما دامت السفينة مسجلة وفق قوانين بلد غير عضو في منظمة التجارة العالمية، وكذلك إذا كان الشخص الذي يدير أو يستخدم السفينة، كلياً أو جزئياً حتى ولو كانت السفينة مسجلة في دولة منضمة للمنظمة، من بلد غير عضو بمنظمة التجارة العالمية، وبالتالي ينطبق عليه ما ورد أعلاه.

ومن هنا يتضح مدى الإجحاف الذي ينطوي عليه هذا النص. فسواء كان مستخدم السفينة غير عضو، أو كانت السفينة مملوكة له ومسجلة في دولة تتمتع بعضوية منظمة التجارة العالمية يجوز رفض منحه المزايا المقررة للدول المنضمة لمنظمة التجارة العالمية.

وسوف يترتب على تطبيق هذا النص آثار سلبية عديدة في مجال أنشطة النقل البحري، خاصة وأنه متعلق بالسفينة والخدمات التي تؤدي لها في الموانئ.

وهكذا تتضح ضرورة انضمام الدول العربية للاتفاق، حتى لا تتمكن بعض الدول من تطبيق هذا الاستثناء عليها. كما أن اتفاق الغات أصبح حقيقة واقعة ويجب النظر إليه لا كسيف مسلط على الدول النامية ومن بينها الدول العربية، بل باعتباره اتفاقاً من شأنه المساهمة في تنظيم حركة التجارة العالمية وإزالة الحواجز التي كانت تؤدي إلى إعاقتها، هذا بالإضافة إلى فرضية مؤداها زيادة حجم التجارة في ضوء تطبيق الاتفاق.

وبصورة عامة، فإن الاتفاق يضمن للدول الأعضاء عدم التقدم بأية التزامات في مجال الخدمات إذا كان ذلك يلحق ضرراً باقتصادها القومي. وفي حالة فتح أي التزام أمام الدول الأخرى فإنه يطبق وفقاً للشروط والضوابط التي تحددها، سواء في مجال الدخول لممارسة الخدمة أو مدى حدود تطبيق المعاملة الوطنية.

وبالإضافة إلى ما تقدم، استثنى الاتفاق التكتلات الإقليمية من تطبيق ما جاء به من أحكام وهو ما يقتضي تفعيل الاتفاقات القائمة بين مجموعة الدول العربية (الثنائية ومتعددة الأطراف)، بالإضافة إلى الإسراع بتنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على أسس قوية من التعاون الاقتصادي، للحفاظ على المصالح الموحدة والهوية العربية للمنطقة، خاصة وقد أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية، بتاريخ 17 شباط/فبراير 1997 قراراً بالموافقة على البرنامج التنفيذي لاتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري، بهدف الوصول إلى منطقة تجارة حرة عربية كبرى، لمواجهة التكتلات الاقتصادية، وتنمية الدول العربية وربطها بشبكة نقل متكاملة تساعد في تنمية التبادل التجاري فيما بينها.

## الفصل الرابع

### التوصيات

قامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، إدراكاً منها للدور الحيوي الذي يؤديه قطاع النقل في تسهيل التجارة الدولية ما بين دول المنطقة ومع الدول والمناطق الأخرى، وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو تحرير الخدمات، بما فيها النقل من خلال اتفاقات منظمة التجارة العالمية، بعقد اجتماع خبراء خلال الفترة من 9 إلى 11 حزيران/يونيو 1999 في بيت الأمم المتحدة ببيروت، حول إتفاق منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، شارك فيه ما يزيد على 80 خبيراً في مجال النقل البحري والجوي ومنظمة التجارة العالمية وذلك لمساعدة دول المنطقة في التعرف على هذه الاتفاقات والاستعداد وتنسيق المواقف للمفاوضات المقبلة لتحرير التجارة الدولية في السلع والخدمات. وسوف تتضمن توصيات هذه الدراسة مجموعة النتائج والتوصيات التي خلص إليها اجتماع الخبراء.

تناول الفصل الأول من الدراسة التعريف بمنظمة التجارة العالمية ونشاط اتفاق الغات وجولاته التفاوضية، وتحليلاً لملامح وأحكام الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، وكذلك أهم المبادئ التي تضمنها هذا الاتفاق - كشرط معاملة الدولة الأكثر رعاية، ومبدأ الشفافية، والتدرج في تحرير الخدمات، والمعاملة الخاصة للبلدان النامية - بالإضافة إلى الالتزامات العامة والالتزامات المحددة التي تشمل الوصول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية والالتزامات الإضافية واختمت بتقديم تقييم عام للاتفاق تضمن تحليلاً للأحكام التي تكفل معاملة تفضيلية للدول الأطراف في الغات وللدول الأقل نمواً.

ويستعرض الفصل الثاني تحليلاً لبنود مرفق خدمات النقل الجوي بالاتفاق، ويعرّف القارئ بالنقل الجوي الدولي المنتظم وغير المنتظم. كما يناول تحليلاً لمداورات ونتائج مؤتمرات شيكاغو للطيران المدني الدولي (1944)، والجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي لعام 1946 وعام 1947، والمؤتمر العالمي للنقل الجوي بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي، بالإضافة إلى عرض وتحليل محاولات تحرير خدمات النقل الجوي في العالم العربي، بدءاً بمحاولات لجنة المواصلات بجامعة الدول العربية التي بدأت عام 1946 في أعقاب الحرب العالمية الثانية، ومجلس الطيران المدني للدول العربية الذي ظهر إلى حيز الوجود في تشرين الأول/أكتوبر 1967، ومحاولات الهيئة العربية للطيران المدني منذ تموز/يوليو 1998 بالإضافة إلى قرارات مجلس وزراء النقل العرب بشأن إطلاق حريات النقل الجوي في العالم العربي.

واختص الفصل الثالث بقطاع النقل البحري، حيث استعرض الوضع الحالي لتطبيقات الاتفاق العام على النقل البحري، بما في ذلك نتائج المفاوضات بشأن خدمات وتعهدات النقل البحري. واستعرض الفصل التطورات التنظيمية والتجارية الحديثة، والأنشطة الرئيسية والأنشطة المساعدة لقطاع النقل البحري، بما في ذلك أنشطة وخدمات الموانئ البحرية. وقدم عرضاً مفصلاً للأنشطة الرئيسية والعناصر التي يتضمنها قطاع النقل البحري، والتي تتمثل في السفن التجارية والموانئ البحرية والبضائع وقضايا التكامل في قطاع النقل، بما في ذلك الإمكانيات المتاحة وأهم المشاكل التي تواجه الدول العربية ودول الإسكوا في أنشطة النقل البحري، وإمكانيات تعظيم الإيجابيات وتقليل السلبيات. وتناول الفصل تحليلاً لتعهدات النقل البحري وموقف الدول العربية تجاه العضوية في الاتفاق، والقطاعات الخدمية التي التزمت بها دول الإسكوا. وخلص الفصل إلى عرض متطلبات المرحلة القادمة والآثار المتوقعة من تطبيق بنود الاتفاق على قطاع النقل البحري العربي على وجه الخصوص، كشرط معاملة الدولة الأكثر رعاية والبند المتعلق بالنظم المحلية والشفافية، ومبدأ المعاملة الوطنية، والوصول إلى الأسواق، والإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق وبند الاستثناء من المزايا.

### أولاً- التوصيات المتعلقة بتنسيق المواقف في المفاوضات القادمة

1- استكمال الدراسات التحليلية والمتعمقة، بالتعاون بين الجهات ذات العلاقة (جامعة الدول العربية والمنظمات والاتحادات والهيئات العلمية المتخصصة التابعة لها، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، ومنظمات الأمم المتحدة، وغيرها) بهدف التوصل إلى مقترحات لجدول التزامات في مجال خدمات النقل لكل دولة عربية في الجولات القادمة، بحيث تتضمن الجوانب التالية:

(أ) الاسترشاد بخبرات وجدول التزامات الدول العربية التي انضمت فعلاً إلى المنظمة وكذلك الدول الأخرى؛

(ب) دراسة الآثار الإيجابية والسلبية المترتبة على تحرير القطاعات الفرعية والقطاع ككل، وذلك على المستويين الوطني والإقليمي؛

(ج) تحديد القطاعات الفرعية ذات الميزات النسبية لكل دولة من الدول العربية؛

(د) دراسة إمكانية النفاذ إلى الأسواق الأجنبية، وما تتيحه من فرص، وذلك في القطاعات التي تهم الدول العربية (العمالة والخدمات المساعدة ... الخ).

2- التوصل إلى اتفاق أو تفاهم بين الدول العربية لوضع استراتيجية عربية لجولة المفاوضات القادمة مع منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات بصفة عامة والنقل الجوي والبحري بصفة خاصة، بحيث تتضمن المبادئ التالية:

(أ) التريث في تحرير الخدمات لحين استكمال الدراسات التفصيلية المقترحة أعلاه، بحيث يتم تحديد الالتزامات لكل دولة حسب ظروفها، وفق نتائج الدراسات المتعلقة بكل دولة حين الانتهاء منها؛

(ب) اختيار القطاعات الفرعية ذات الميزة النسبية كي يتم تحريرها أولاً؛

(ج) التحرير التدريجي للخدمات بالتزامن مع زيادة القدرة التنافسية للقطاعات الفرعية المزمع تحريرها، وإزالة العقبات أمام تطويرها.

3- تنظيم ندوات وورش عمل للتوعية بمفهوم الاتفاق بأبعاده وبنوده المختلفة على المستويين القطري والإقليمي، وذلك بالتعاون والتنسيق بين الجهات المعنية (جامعة الدول العربية والمنظمات والاتحادات والهيئات العلمية المتخصصة التابعة لها، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، ومنظمات الأمم المتحدة، وغيرها).

4- مشاركة الدول العربية في الاجتماعات الرسمية والتمهيدية التي تتم في إطار منظمة التجارة العالمية أو خارجها مع وجود ممثلين مختصين في النقل الجوي والبحري والموانئ في وفود الدول، عند دراسة المواضيع التي تهم النقل الجوي والبحري في اتفاق تجارة الخدمات.

## ثانياً- النتائج والتوصيات في مجال النقل الجوي

نظراً لأن الغات تتبنى مبدأ المنافسة الحرة والتحرر في مجال نشاط الخدمات، فإنه يلزم اتباع وسائل علاجية في المجال الخدمي بالدول النامية، ومن بينها الدول العربية، لتطويره وتقويته بما يجعله في وضع تنافسي مناسب في مواجهة الدول الكبرى. والمقترحات التالية تعتمد أساساً على تحسين أوضاع النقل الجوي في كل دولة من الدول العربية على حدة، وتكاتف إمكانات هذه الدول وشركات الطيران التابعة لها، سواء على المستوى الإقليمي أو المستوى دون الإقليمي، وذلك على النحو التالي:

1- الاهتمام بوضع برنامج إصلاحي للنقل الجوي في كل دولة نامية، ومن بينها الدول العربية، سواء بالنسبة للسلطة المختصة بالطيران المدني بها أو شركات الطيران التابعة لها، لعلاج السلبات السائدة والخلل القائم في هذه الأجهزة وجعلها أقدر على المنافسة.

2- إعادة النظر في أسلوب تشغيل شركات الطيران بالدول النامية، ومن بينها الدول العربية، من أجل خفض التكاليف مع الحفاظ على مستوى عالٍ للخدمة وتقليل الهدر.

3- إنشاء جهاز للتنسيق، ووضع سياسة تطوير مشتركة بين سلطات طيران الدول النامية، بما فيها الدول العربية، الداخلة في تنظيم إقليمي أو تنظيم على المستوى دون الإقليمي. وكذلك الدخول في مشروعات لدمج شركات الطيران بهذه الدول على المستوى الإقليمي أو المستوى دون الإقليمي، لتجميع إمكاناتها وتحويلها إلى كيانات أكبر وأكثر قدرة على منافسة شركات الطيران العملاقة (mega carriers).

4- إنشاء بنوك لتمويل وشراء الطائرات واستئجارها لمساعدة الدول النامية، نظراً لارتفاع أسعار الطائرات الحديثة ومعداتها.

5- الارتفاع بمستوى تدريب العمالة الفنية بشركات الطيران ولدى سلطات الطيران بالدول النامية، بما فيها الدول العربية، وخلق كوادرن فنية جديدة للنهوض بمستوى الأداء والخدمة، مع حصر معاهد التدريب الفنية للطيران المدني بالعالم النامي والعربي ومحاولة الاستفادة منها على النحو الأمثل، والتوسع في إنشاء معاهد جديدة أو توسيع القائم منها، وتطوير مناهجها على ضوء الدراسات الفنية التي تقوم بها الدول المتقدمة.

6- قيام اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، بالتنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني واتحاد النقل الجوي العربي، بوضع نموذج لمشروع اتفاق بإنشاء شركة طيران متعددة الجنسيات (multinational airline)، ووضع ذلك النموذج تحت تصرف الدول الأعضاء بالإسكوا وشركات الطيران التابعة لها، لتجميع قواها على المستوى الإقليمي أو دون الإقليمي، بحيث تصبح أقدر على مواجهة المنافسة القوية من جانب شركات الطيران العملاقة.

7- نظراً لتوالي ظهور تكتلات إقليمية ودون إقليمية في مجال الطيران المدني تتمتع بسلطة التفاوض على حقوق النقل الجوي باسم الدول الأعضاء مجتمعة، الأمر الذي يهيئ لها وضع تنافسي أفضل والحصول على حقوق نقل جوي أكبر عند التفاوض مع الغير، يوصى بأن تقوم الإسكوا، بالتنسيق مع هيئة الطيران المدني العربي، بإعداد مشروع نموذج بإنشاء مفوضية للطيران المدني يوضع تحت تصرف مجموعات الدول المعنية، لخلق مثل هذه السلطة التفاوضية على المستوى الإقليمي أو المستوى دون الإقليمي في العالم العربي، والاستفادة بهذا النموذج في محاولة إنشاء مثل هذه المفوضية.

8- بما أنه من المتوقع قيام مجلس منظمة التجارة العالمية بمراجعة مرفق النقل الجوي في الاتفاق العام، لتقرير إمكانية تضمينه حريات النقل الجوي، فيمكن النظر في أن يشتمل المرفق المذكور على الحريتين الأولى والثانية الخاصتين بالعبور والهبوط لأسباب فنية، سواء بالنسبة للنقل الجوي المنتظم أو غير المنتظم، وذلك لانتفاء الصفة التجارية عن هاتين الحريتين.

9- كما يمكن أن يشتمل المرفق على نص بتحرير النقل الجوي المقتصر على البضائع (All cargo operations) مع ممارسة كافة حقوق النقل، تشجيعاً لحركة التصدير بين الدول الأعضاء، مما ينعكس أثره في تنشيط التجارة العالمية كهدف أساسي لمنظمة التجارة العالمية.

10- النظر في إمكانية أن يشمل المرفق نصاً بتحرير النقل الجوي السياحي (Charter)، على أن يكون إطلاق هذا النوع من التشغيل مقصوراً على المطارات الموجودة في مناطق الجذب السياحي، حفاظاً على مصالح شركات النقل الجوي المنتظم.

11- النظر أيضاً في إمكانية تبادل حقوق النقل الجوي المنتظم طبقاً للحريات الثالثة والرابعة والخامسة والسادسة، مع توافر اشتراطات معينة تحقق المصالح المشتركة لشركات الطيران المعنية، وذلك عن طريق عقد اتفاقيات تقاسم الرمز (code sharing) بينها، على الخطوط التي تمارس فيها هذه الحريات، أو بأي أسلوب آخر يوفر هذه المصلحة المشتركة.

### ثالثاً- التوصيات المتعلقة بالنقل البحري

قيام الدول العربية بالاتفاق والتفاهم حول تبني وتطوير سياسة بحرية عربية مشتركة على غرار ما هو قائم في العديد من الأقاليم الأخرى (الاتحاد الأوروبي والسوق المشتركة لدول شرق أفريقيا وجنوبها (كوميسا) وغيرها) مع الاسترشاد بقرارات مجلس وزراء النقل العرب في هذا المجال، وعلى أن تتضمن هذه السياسة ما يلي:

#### ألف- في مجال الأساطيل الوطنية

1- العمل على تحديث الأساطيل الوطنية بالدول العربية وزيادة حصصها في نقل التجارة العربية البينية. ونظراً لما يتطلبه ذلك من استثمارات باهظة بسبب ارتفاع تكلفة بناء سفن جديدة أو شبه جديدة، يتطلب الأمر إنشاء صندوق قومي عربي تساهم فيه جميع الدول العربية، ويتم من خلاله تمويل عمليات تطوير هذه الأساطيل.

2- توزيع الأساطيل الوطنية جغرافياً على مناطق التجارة المختلفة بما يتناسب مع متطلبات كل منطقة، لتلافي المنافسة الضارة بينها.

3- إقامة تكتل عربي لتجميع هذه الأساطيل للعمل كوحدة واحدة، وفي تجمع يحقق تكتلاً إقليمياً يمكن من خلاله الحد من المنافسة الشرسة من الخارج، على أن يؤخذ في الاعتبار ضرورة العمل على تنسيق الخطوط الملاحية بما يخدم حركة التجارة البينية والعالمية.

4- تعظيم دور الاتحاد العربي للناقلين البحريين ليؤدي دوراً فعالاً لتنمية الأساطيل العربية.

5- نظراً لارتفاع التكلفة الاستثمارية لتملك سفن حديثة، فيمكن استخدام بدائل مثل الاستئجار التمويلي (leasing) لتشغيل سفن حاويات حديثة، أو استئجار خلايا الحاويات من الشركات الكبرى العاملة في هذا المجال.

### باء- في مجال ربط البضائع

1- بهدف حماية وتطوير الأساطيل الوطنية العربية، يتعين أن تتم التعاقدات على نقل التجارة العالمية المتبادلة مع الدول العربية بنظام "فوب" للواردات و"سيف" أو "C&F" للصادرات، بما يمكن من السيطرة على النقل بالسفن الوطنية.

2- في حالة التعامل بنظام النقل متعدد الوسائط (من الباب إلى الباب)، يتم الارتباط من خلال متعهد وطني متخصص في أعمال النقل متعدد الوسائط، وبما يضمن أن تكون وسائط النقل البحري والبري والجوي عربية ما أمكن ذلك.

3- تنمية حركة التجارة البينية بين الدول العربية، وسوف تساعد منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى والسوق العربية المشتركة في تحقيق هذا الهدف.

4- العمل على إنشاء مراكز لتجميع البضائع بما يحقق ضمان حمولات كافية للسفن (مستودعات تخزين جمركية يمكن من خلالها تجميع الصناعات في صورتها النهائية وتغليفها وشحنها في الحاويات).

5- تأسيس اتحاد عربي للشاحنين.

### جيم- في مجال الموانئ

1- تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية لمواكبة التطورات التكنولوجية والاتجاهات العالمية في التجارة الدولية، وبما يؤهلها للمنافسة.

2- الاهتمام بتنمية وتطوير الموارد البشرية في مجال النقل البحري، وذلك من خلال التدريب والتعليم المستمر، وكذا إعداد الكوادر المدربة على التعامل مع المعطيات الحديثة في النقل البحري.

3- التحفظ من إدراج أية التزامات خاصة بالموانئ ضمن جداول الالتزامات، حيث أن المسطح الأرضي والمسطح المائي للموانئ العربية يخضعان لسيطرة الدولة خاصة من الناحية الأمنية.

4- أن تتم معظم أعمال الخدمات التي تمارس داخل الموانئ (مثل القطر والإرشاد وأعمال الوكالة الملاحية عن السفن الأجنبية، والشحن والتفريغ والتخزين وتموين السفن) من خلال القطاع الخاص الوطني المدرب عليها، علماً بأنها لا تتطلب رؤوس أموال كبيرة، وتعتبر من الخدمات ذات الإيرادات العالية، ومصدراً من مصادر النقد الأجنبي الذي سوف يتم تحويله للخارج في حالة فتح هذا المجال لدول أجنبية.

- 5- منح مزايا تفضيلية للسفن العربية بالموانئ العربية، بما يحقق تخفيض تكلفة نقل التجارة البينية وبالتالي يحقق تنميتها، وذلك من خلال اتفاقية للتكامل بين الموانئ العربية، مما يعتبر تكتلاً إقليمياً للموانئ.
- 6- يتعين على الدول العربية إقامة منظومة متكاملة بين وسائط النقل المختلفة تحقق الترابط ما بين الميناء ووسائط النقل المختلفة.

#### رابعاً- توصيات عامة

- 1- الإسراع بالاجراءات التنفيذية لقرار جامعة الدول العربية الخاص بإنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والمتضمن تحرير التجارة البينية، والتأكيد على أهمية إدراج قطاع الخدمات في الاتفاق، ودعوة المنظمات والهيئات المتخصصة المذكورة أعلاه إلى المساهمة بتقديم الدراسات المساعدة في هذا الإطار. وكذلك التأكيد على أهمية تنفيذ كافة القرارات الصادرة عن المنظمات والهيئات المتخصصة المتعلقة بهذا الموضوع.
- 2- دعوة الدول العربية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية إلى تقديم المشورة والمساندة والتأييد للدول العربية الأخرى الراغبة في الانضمام.
- 3- الدعوة إلى تشكيل لجنة لمتابعة الجولات القادمة للمفاوضات، بمشاركة الإسكوا والمنظمات المتخصصة الأخرى.



## المرفق الأول

### Annex I

#### Working Paper

### **THE GRADUAL DEVELOPMENT OF A REGIONAL ARRANGEMENT: THE EXAMPLE OF THE EUROPEAN UNION\***

#### A. PURPOSE

The European Union (EU) has developed an air transport policy over the course of a number of years. This policy introduced, step by step, not only a liberal system but also safeguards and harmonization measures with a view to permitting time for adaptation and achieving a level playing field. As a consequence, essential provisions included in the bilateral agreements between the member States were therefore automatically replaced. This development took into consideration the existence of the international framework established by the Chicago Convention, thus avoiding conflicts with worldwide accepted rules. The interrelationship between liberalism and safeguards might be of interest for other parts of the world. The development is described below.

#### B. INSTITUTIONAL SET-UP

The EU was established by the Treaty of Maastricht and is based on the European Community (EC) established by the Treaty of Rome. Its institutions (European Parliament, Council of Ministers, Commission, Court of Justice and Court of Auditors) guarantee that coherent decisions are taken, implemented and legally enforced in the member States.

The rules of the above-mentioned treaties, which include, inter alia, provisions on right of establishment, freedom to provide services, competition, state aids and approximation of legislation, make the EU quite a unique organization, in which integration goes well beyond regional cooperation. It is on the basis of these rules that an air transport policy was gradually built.

#### C. PAST LIBERALIZATION MEASURES

##### 1. *Interregional air services*

After detailed and extensive discussions, which started in 1980, an agreement was reached in 1983 on the creation of a limited policy initiative, in the form of a directive, on interregional air services.

The initiative was intended as an initial experiment; and the scope of the decisions, therefore, was rather cautious, covering only air services between regional airports. Account was taken of an ECAC study (Compas report), which underlined that a competitive environment would be seriously impaired unless provisions on market access, capacity and air fares became more flexible.

The directive opened market access between all regional airports for any EC air carrier designated by its home State, and capacity control was relaxed completely. With regard to air fares, the principle was adopted that they had to be viewed in the light of the air carrier's own costs and not against any kind of industry average. In fact, if an air carrier could demonstrate that a proposed air fare was reasonable, then it would have to be approved by the responsible authorities.

Safeguards and restrictions were also included. In particular, home States maintained their powers to designate air carriers and to control air fares. Furthermore, receiving States were not obliged to accept

---

\* Document presented by the European Union.

multiple designation by other member States and could refuse to authorize services by other EU carriers on routes where a reasonable indirect service already existed. Only aircraft of up to 70 seats could be used. In order to avoid safety risks, the obligation to accept a designated carrier did not exist for congested airports and any operational rule had to be respected.

In view of the above limitations, it is not surprising that, while new activity resulted from this policy, no disruptive market developments took place.

## *2. First package*

Agreement was reached in 1987 to extend the liberalization policy to services between regional and main airports, thus opening the possibility to member States to designate air carriers for third, fourth and consecutive fifth freedom services between these airports. Multiple designation was introduced depending on the level of traffic, and capacity controls were relaxed from the 50/50 principle. The provisions on the basis of which air fares had to be approved when a carrier could demonstrate that they were reasonable in the light of its own costs, were maintained. Further liberalization was introduced by way of two flexibility zones for promotional fares (basically PEX and APEX), within which approval was automatic. Binding arbitration and right of matching were also introduced. With regard to the rules against anti-competitive behaviour of the Rome Treaty, regulations of application were adopted in order to permit their effective enforcement.

The restrictions and safeguards were adapted to the situation. A number of airports were directly exempted. The fifth freedom possibilities were limited in scope. Capacity controls were maintained but only outside a well-defined band, which in the first year was 55/45 and then two years later became automatically 60/40. If the liberalization resulted in serious economic difficulties, then the move from 55/45 to 60/40 could be delayed.

## *3. Second package*

Agreement was reached in 1990 to take further measures of liberalization.

Market access now became open for all airports (except in two regions) for 3rd, 4th and 5th freedom services. Capacity limitations were relaxed to at most 60/40 and provisions were included allowing for a further automatic gradual relaxation of capacity limits.

The principle of cost-relatedness for air fares for individual carriers was maintained. The zones for automatic approval of promotional fares were expanded. A zone for double disapproval of the lowest fully flexible fare was introduced. The right to match fares was kept.

The restrictions on consecutive fifth freedom services, as well as traffic thresholds for multiple designation, were relaxed. The possibility for member States to establish a public service obligation was introduced for situations where market forces could not function adequately. The possibility to stabilize capacity in cases of serious economic difficulties was maintained and so were the rules concerning airport congestion and operating provisions. An obligation to disapprove excessive fares was introduced.

## *4. Air cargo*

A regulation of 1991 practically liberalized this market.

### D. PRESENT LIBERALIZATION MEASURES

The third package, which was approved in 1992 and entered into effect on 1 January 1993, has created a regulatory framework for a common air transport market based on the freedom to provide air services. This package has replaced all the above-mentioned measures. On the basis of the new provisions, an EU individual or company, irrespective of nationality, can create an air carrier anywhere within the EC and from there, with certain limitations until 1997, such an air carrier has the right to operate wherever opportunities might exist within the single market. The distinction between scheduled and non-scheduled air services has

practically been eliminated in a regulatory sense, in particular for the licensing of air carriers and access to the market.

This means that it is up to the air carriers themselves to decide in which mode they will operate. Air carriers are able to set prices freely and decide on the amount of capacity that they want to offer in the market. In other words, the third package has given EC air carriers commercial freedom.

Effective enforcement of competition rules continues to apply, so that useful types of cooperation are permitted but cartels and other agreements of that nature, as well as abuse of dominant positions, are forbidden. The EC in particular pays close attention to the possibility of predatory behaviour and should be able to stop serious cases of that nature. State aids are to be avoided except in a number of instances when they are considered to be in the common interest.

A number of safeguards and conditions were introduced or maintained. Operating licences cannot be granted unless the air carriers concerned demonstrate to the competent authorities that they are financially fit. These licences may also be revoked or suspended when the air carriers are unable to meet their actual and potential obligations. Insurance to cover liability in case of accidents is compulsory. Safety standards should be ensured. When the market mechanisms do not result in needed services, for example, to peripheral regions, possibilities exist to impose public service obligations. However, any exclusive concession which might result from this will have to be given on the basis of a competitive process, namely a tendering procedure, in which air carriers from the whole of the EU can participate. When over-capacity has created serious economic difficulties for scheduled carriers of a given member State, the capacity to and from that State can be stabilized for a limited period. Fare decreases can be stopped when they have resulted in widespread losses among all carriers for the services concerned.

#### E. ACCOMPANYING MEASURES

It was also found necessary to take a number of actions to level the playing field for the operators.

Some of them address the market structure itself. In particular, consumers should not be made to suffer if the market mechanisms fail. The first element to deal with this is a regulation establishing certain rights of passengers who are denied boarding on overbooked flights. Other measures are not limited to the air transport sector. Thus, the EU has adopted a directive about package tours which creates a whole host of consumer rights, typically in the tourism area. The Union has also moved in general to act against unfair contract terms, including those in aviation.

Normally, CRS rules are mentioned as part of consumer protection, but there are also quite a few concerns of air carriers within the context of CRSs. Air carriers need to be present in the CRSs and to have their products presented in a non-discriminatory way as compared to their competitors. It is also useful to have competition between the systems, so that fees are not unreasonable. Whether or not there is competition among air carriers, the consumers are interested in having the services presented which are closest to their desires be they with respect to schedules or price. The presentation must be as comprehensive as possible and truthful. For all these reasons, a code of conduct for CRSs was developed in 1989 and revised in 1993. The code ensures non-discrimination and equal rights of access to the services of the CRSs for air carriers and travel agents. For the consumers, the code prescribes a neutral and comprehensive display. The code is compatible with the ICAO guidelines.

Another measure aims at harmonizing the social and technical environment in which the air carriers operate. In particular, the EU has adopted directives on the mutual acceptance of cockpit personnel licences and, in view of making all operators bear the same burdens, on the gradual phasing-out of noisy aircraft. It also adopted a regulation with the objective of producing common rules for the certification of aircraft, maintenance organizations and air operators, as well as for the licensing of personnel involved in aviation safety and aircraft operations.

In order to prevent congestion at airports and in the airspace becoming a bottleneck blocking the practical effects of the liberalization process, the Union has finally dealt with the issue of physical access to

the infrastructure. Thus, a regulation on slot allocation was developed, which acknowledges existing “grandfather” rights and ensures that allocation is based on neutral, transparent and non-discriminatory rules. The Union also adopted a directive enabling the enforcement of common standards required to interconnect the different air traffic control systems, using the specifications of EUROCONTROL. Further actions are underway in the fields of implementing the CNS/ATM concept and rationalizing air traffic management in Europe.

In short, the EC has been creating commercial freedom, but it has also taken steps and may take more with regard to harmonization, as well as against unfair competitive advantages. Appropriate safety standards and consumer protection have been established. In other words, the Union has gone down the road of liberalization, not deregulation. All of this has been done for the entire internal market, i.e. both between and within member States. It is doubtful whether the liberalization efforts could have succeeded if the EU had not followed a step-by-step approach and had not introduced the above-mentioned safeguards and accompanying measures, in particular those ensuring fair competitive conditions.

#### F. A PART OF THE INTERNATIONAL SYSTEM

The European Union mechanisms have served in several cases to give a binding character to international recommendations, for example in respect to ICAO noise rules, the airworthiness recommendations of the JAA and others.

The principles of non-discrimination have also been observed; foreign air carriers, for example, have full rights under the rules concerning CRSs and slot allocation.

The European Union’s competence to negotiate and conclude agreements with third countries in the field of air transport was first exercised in an arrangement with Norway and Sweden. Provisions on civil aviation were also included in the agreement establishing the European Economic Area. All those arrangements are fully compatible with the Chicago Convention. Moreover, already existing traffic rights have been respected.

#### G. POINTS TO CONSIDER

Civil aviation is becoming more and more global. The Special Air Transport Conference, therefore, is going to look at elements which might be included in any future regulation of international air transport, such as market access, capacity and air fares in particular. The EU experience shows that a gradual development combining liberalization and safeguards, which takes into account market realities and the need to avoid disruption, is possible and can create fair opportunities for the air carriers. ICAO members may be interested in considering whether a similar approach could be followed in their future bilateral or multilateral arrangements.

The European Union, therefore, believes that the following subjects could be usefully considered in the ICAO discussion:

- (a) Technical and economic harmonization (e.g., CRS rules);
- (b) Relaxation of ownership restrictions;
- (c) Rules against anti-competitive behaviour;
- (d) Effective enforcement;
- (e) Respect for the principle of non-discrimination in any international regulation of the above issues.

المرفق الثاني

**آلية تنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية  
التي أقرتها الجمعية العامة الرابعة الطارئة للهيئة العربية للطيران المدني  
4-5 أيار/مايو 1999**

تنفيذاً لقرار مجلس وزراء النقل العرب (ق 197-د ع 14 المؤرخ 12 تشرين الثاني/نوفمبر 1998) الذي أقر برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية باعتباره المساهمة الممكنة للطيران المدني في إعلان منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والذي كلف الهيئة (الهيئة العربية للطيران المدني) ببحث الآلية القانونية لإلزام الأطراف، ولقرار الجمعية العامة الثالثة 3-ج ع/3 المؤرخ 3 تموز/يوليو 1998، الذي يقضي بتحديد آلية تنفيذ هذا البرنامج،

وبالإشارة إلى الأعمال التي صدرت على المستوى الدولي وخصوصاً منها الترتيبات المستقبلية لتنظيم النقل الجوي الدولي، والجهود التي بذلت في هذا المجال من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والتي تتوافق والتطلعات العربية، وتستجيب والترتيبات والتنظيمات المناسبة لتنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي في الدول العربية،

ومساهمة من قطاع الطيران المدني العربي في تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، واستجابة لحاجة سوق النقل الجوي العربي والناقلات العربية الى فتح الأجواء بين الدول العربية لمواجهة التحديات الحالية والمستقبلية في مجال النقل الجوي الدولي،

وسعيًا نحو إيجاد بدائل متعددة أمام المواطن والمستثمر العربي للانتقال السهل بين كافة أرجاء الوطن العربي ولتأمين النقل الميسر للبضائع،

وتشجيعاً للسياحة العربية البيئية بكافة أشكالها (الدينية والأثرية والترفيهية)،

وإدراكاً لأهمية تنفيذ البرنامج التالي الذي تم اعتماده لإطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية:

- من بداية 1999: إطلاق حريات النقل الجوي بالنسبة لنقل البضائع والنقل الجوي غير المنتظم؛
- من بداية 2001: إطلاق حريتي النقل الجوي الثالثة والرابعة بالنسبة للنقل المنتظم (بتوزيع السعة من 40 في المائة الى 60 في المائة بين كل طرفين)؛
- من بداية 2003: إطلاق حريتي النقل الجوي الثالثة والرابعة للنقل الجوي المنتظم؛
- من بداية 2005: إطلاق الحرية الجوية الخامسة بين الدول العربية؛

خلص الفريق إلى النتائج التالية:

## أولاً- تعاريف

- 1- يقصد بنقل البضائع ضمن الترتيبات المتفق عليها أدناه، الرحلات أو الطائرات المخصصة فقط لنقل البضائع سواء كانت منتظمة أو غير منتظمة، ولا تدخل ضمن ذلك المساحات المخصصة لنقل البضائع، المختلطة مع رحلات الركاب النظامية.
- 2- يقصد بالنقل الجوي غير المنتظم رحلات وخدمات النقل الجوي المقدمة وفق قواعد "الشارتر" المتعارف عليها دولياً.

## ثانياً- الترتيبات التنظيمية لتنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية

إن المظلة الرئيسية التي تحكم هذا البرنامج تنحصر أساساً في القواعد التالية، التي يُستهدف إدراجها ضمن الاتفاقيات الثنائية العربية:

1- يتم إبتداء من سنة 1999:

(أ) رفع كل القيود المفروضة، بما فيها الإتاوات على نقل البضائع والنقل غير المنتظم، على أن تقوم سلطات الطيران المدني بتحديد الإجراءات التنظيمية المناسبة دون أن يعيق ذلك تحرير النقل الجوي؛

(ب) منح كافة التسهيلات الإدارية والإجرائية المناسبة المتعلقة بالطيران المدني التي من شأنها تيسير حرية نقل البضائع والنقل غير المنتظم؛

(ج) عدم فرض رسوم طيران إضافية غير مبررة زيادة على ما هو مطبق حالياً بخصوص نقل البضائع والنقل غير المنتظم.

2- يتم من بداية سنة 2001 الانتقال من نظام تقاسم السعة بالمناصفة الى التقاسم بنسبة 40 الى 60 في المائة، تمهيداً للرفع الكامل للقيود المفروضة على السعة وفقاً للبرنامج المذكور.

3- يتم منح حريتي النقل الجوي الثالثة والرابعة بدون قيود لدخول أسواق النقل الجوي في الدول العربية، ليتمتع بها الناقل الجوي العربي، بغرض تقديم خدمات النقل الجوي بين الدول العربية وتطويرها في إطار المرحلة الثالثة من برنامج إطلاق حريات النقل الجوي في الدول العربية.

4- يتم، عند رفع القيود المفروضة على السعة، اتخاذ التدابير المناسبة التي تهدف الى تأمين حد أدنى من المشاركة للناقلات العربية عند حدوث انحدار مفاجئ في السعة (نتيجة العرض المفرط) لمصلحة طرف على حساب الآخر، بحيث لا تعتبر تدابير وقائية، وإنما إجراء تقديرياً لمواجهة الحالات الناتجة عن تدهور السعة. وفي هذا الصدد، يحق لكل طرف أن يجمد السعة كإجراء استثنائي لا يطبق إلا لمواجهة انخفاض سريع وكبير في حصة هذا الطرف في سوق بين دولتين، ولمدة محددة لا تزيد على سنة واحدة غير قابلة للتجديد.

5- ضرورة أن يسود مبدأ المنافسة الشريفة بين الناقلات العربية ومبدأ عدم التمييز عند التطبيق الفعلي للبرنامج، وذلك طبقاً لقواعد السلوك الخاصة بضمان المنافسة الشريفة التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي (المرفق الثاني (أ)) وكذا القواعد التي تضعها جامعة الدول العربية في إطار تنفيذ المنطقة الحرة العربية الكبرى.

- 6- عدم فرض قيود من جانب سلطات الطيران المدني على النقل الجوي، سواء فيما يتعلق بنوع وطبيعة الرحلات أو نقاط التشغيل.
- 7- تنفيذاً لمبدأ المنافسة، يتم ابتداء من سنة 2003 اعتماد مبدأ العرض والطلب بخصوص تعريفات النقل الجوي بين الدول العربية.
- 8- ضرورة تسوية النزاعات أو الخلافات التي تنشأ نتيجة ممارسات المنافسة غير الشريفة، إما عن طريق الآلية المتبعة وفق أحكام الاتفاقيات الثنائية المعمول بها بشأن تسوية النزاعات، أو باتباع الآلية المرفقة (المرفق الثاني (ب))، على أن يتم اختيار المحكمين من بين قائمة بأسماء الخبراء العرب المتخصصين في النقل الجوي والمؤهلين تأهيلاً مناسباً، يعتمدها المجلس التنفيذي. ويفضل في الحالتين الاستعانة بالمحكمين من قائمة الخبراء العرب المذكورة.
- 9- الإلغاء التدريجي للإعانات المالية التي تمنحها الدولة لشركات النقل الجوي (باستثناء تلك التي تمنح مقابل خدمات المصلحة العامة)، وذلك تنفيذاً لمبدأ تكافؤ الفرص وعدم التمييز، وتقادياً لما قد تفضي إليه من عرقلة لعنصر المنافسة أو اختلال في سوق النقل الجوي. ويسمح بصفة مؤقتة خلال تنفيذ برنامج إطلاق حريات النقل الجوي، بمنح بعض الإعانات الاستثنائية، وذلك لمساعدة الناقلات على التأقلم مع الهيكلة الجديدة للسوق.
- 10- تحقيقاً لغرض إطلاق حريات النقل الجوي، يتعين على سلطات الطيران المدني العربية تشجيع الناقلات العربية على اتباع الطرق الحديثة لدخول الأسواق، بما فيها التحالفات التسويقية واقتسام الرموز والتعاون في جميع المجالات وخاصة في تقديم الخدمات الأرضية.
- 11- تعزيزاً لحق دخول الأسواق للناقل الجوي العربي، يسمح بتعيين أكثر من ناقل جوي للطرف العربي الواحد.

### ثالثاً- الصيغة أو الآلية المناسبة لإلزام الأطراف

في سبيل تحقيق هذه المبادئ، يتم العمل بما يلي كآلية لتنفيذ هذا البرنامج:

- 1- تظل الآلية المطلوبة لتنفيذ هذا البرنامج خلال المرحلة الحالية، في إطار اتفاقيات النقل الجوي الثنائية المبرمة بين الدول العربية، إلى حين تبني الأسلوب المتعدد الأطراف أو الجماعي المناسب لتنظيم النقل الجوي بين الدول العربية، مع اتباع الآتي:
- (أ) يتم تبادل مذكرة دبلوماسية حسب النموذج المرفق (المرفق الثاني (ج)) كشكلية قانونية لتبادل الموافقة بين دولتين طرفين في الاتفاقيات الثنائية العربية للنقل الجوي، وذلك بغرض الشروع على المستوى الثنائي في تطبيق البرنامج وآلية تنفيذه؛
- (ب) تكلف الهيئة بإعداد مشروع للصيغة متعددة الأطراف المشار إليها أعلاه بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي، وتقدم إلى الجمعية العامة مذكرة توضح الشكل القانوني والمبادئ والأحكام الرئيسية التي سيتضمنها هذا المشروع. وتعرض الصيغة النهائية للمشروع على أنظار الجمعية العامة لسنة 2002.

2- تبلغ كل دولة الإدارة العامة للهيئة:

(أ) بتطبيقها لبرنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية وفق آلية التنفيذ التي تم الإتفاق عليها (أو بعدم تمكنها من التطبيق إن اقتضى الحال، مع ذكر الأسباب إن أمكن)، وبالإجراءات التي اتخذتها لذلك؛

(ب) بتعيين الأطراف الأخرى التي ستطبق معها البرنامج على المستوى الثنائي، ومدى تجاوب تلك الأطراف، وبالعراقيل أو العقبات التي اعترضت هذا التطبيق؛

(ج) تلتزم الإدارة العامة للهيئة بعدم الإفصاح عن أسماء الأطراف التي لا تلتزم بالبرنامج إن أبدت هذه الأطراف رغبتها في ذلك.

3- توافي الإدارة العامة للهيئة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (الجهة المكلفة بمتابعة تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى) بمدى تنفيذ البرنامج وفق المعطيات السالفة الذكر.

4- يعتبر المجلس التنفيذي للهيئة هو الجهة المكلفة بالاشراف على تطبيق هذه الآلية، ولتحقيق هذا الغرض يكلف المجلس بالصلاحيات التالية:

(أ) متابعة مدى التنفيذ والالتزام بهذه الآلية؛

(ب) إجراء مراجعة سنوية لمدى تطبيق هذه الترتيبات واتخاذ القرارات الملائمة لحسن التنفيذ؛

(ج) السهر على فض ما قد ينشأ عن تطبيق هذه الآلية من مشاكل، خصوصاً الفنية، والبت فيها؛

(د) اقتراح الترتيبات المناسبة لتجاوز العثرات أو العقبات التي قد تعترض التنفيذ.

5- يعتبر برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية وآلية تنفيذه الحد الأدنى الممكن تطبيقه بين أطراف الاتفاقيات الثنائية.



## المرفق الثاني (أ)

### قواعد السلوك الخاصة لضمان المنافسة الشريفة

بغية المحافظة على منافسة شريفة بين الناقلين الجويين، وضمان انفتاح سليم لسوق النقل الجوي العربي، يوافق كل طرف من الأطراف على الالتزام بقواعد السلوك المحددة أدناه، وعلى أن يتجنب الناقل الجوي ما يلي:

(أ) أسعار الإغراق، أي قيام ناقل جوي بخفض أسعاره خفضاً شديداً في الأسواق (ليس بالضرورة عن سوء نية) من شأنه أن يؤثر تأثيراً ضاراً على الناقل المنافس أو الناقلين المنافسين؛

(ب) الأسعار الطاردة، أي قيام ناقل جوي بخفض أسعاره خفضاً شديداً في الأسواق يحتمل اعتبار أنه قد صمم خصيصاً ووجه بقصد استبعاد ناقل دخل السوق مؤخراً، أو طرد ناقل ضعيف الى خارج السوق؛

(ج) فرض أسعار مفرطة الارتفاع، أي قيام ناقل جوي أو ناقلين جويين بتحديد أسعار مفرطة الارتفاع بشكل غير معقول في السوق بدون أي سبب إلا لعدم وجود منافسة في الأسعار، أو لسوء استعمال مركز القوة أو التواطؤ؛

(د) الإغراق بالسعة، أي عرض سعة تفوق بكثير الطلب المتوقع (ليس بالضرورة عن سوء نية) بما يؤدي الى آثار سلبية ضارة على الناقل المنافس أو الناقلين المنافسين؛

(•) السعة الطاردة، أي قيام الناقل الجوي بعرض سعة في الأسواق تعتبر مصممة خصيصاً وموجهة بقصد استبعاد ناقل دخل السوق مؤخراً أو طرد ناقل ضعيف إلى خارج السوق؛

(و) تخفيض السعة، أي قيام ناقل جوي أو ناقلين جويين بتزويد الأسواق عمداً بسعة غير كافية (سواء بصورة عامة أو من حيث اتجاه الرحلة أو نوع الحركة وما إلى ذلك)، مما يخالف الأهداف المتفق عليها.

وتعتبر التدابير التالية أنواعاً للممارسات التنافسية غير الشريفة بين الناقلين الجويين:

(1) فرض أسعار وأجور للسفر على الطرق الجوية على مستويات لا تكفي في مجموعها لتغطية تكاليف الخطوط المعنية؛

(2) إضافة سعة مفرطة أو الإكثار من عدد الرحلات؛

(3) مواصلة الممارسات المعنية بدلاً من اتباعها مؤقتاً؛

(4) الممارسات التي تسفر عن أثر اقتصادي خطير على الناقل الآخر، أو التي تلحق به ضرراً اقتصادياً جسيماً؛

(5) الممارسات التي تؤدي، بالنية الواضحة أو بالنتيجة المحتملة، الى عرقلة أي ناقل أو استبعاده أو إخراجه من السوق.

## المرفق الثاني (ب)

### تسوية المنازعات

1- نظراً لما تم الإتفاق عليه من التحرك وفق نظام يتسم برفع القيود، واتباع نظام المنافسة المفتوحة، فمن المستصوب إيجاد آلية يمكن توفيرها وتطبيقها بمرونة لتشكل خطوة بديلة لعملية المشاورات التقليدية، على أن يكون تشغيلها بسيطاً وسريعاً وغير مكلف، وألا تززع الثقة في عملية التحرر من القيود.

2- ففي حالة عدم اتفاق الطرفين، مثلاً، على ما إذا كانت الأسعار أو السعة المقترحة أو الفعلية تشكل أو لا تشكل ممارسة محظورة بموجب قواعد السلوك للمنافسة الشريفة المستمرة، فبإمكانهما اللجوء مباشرة إلى التشاور (الرسمي أو غير الرسمي). فإذا اتفقا على أن هذا العمل ينافي قواعد السلوك، فيمكن لأي منهما إنهاء هذا الإجراء فوراً. وإذا لم يتفقا، فيمكن لأي منهما أن يعمل على تنفيذ ما تقره آلية تسوية المنازعات وفق الاجراءات التالية:

(أ) تقوم الدول العربية في إطار علاقاتها الثنائية بتضمين ترتيباتها في آلية تسوية المنازعات، وذلك ليتسنى التوسط أو حل الخلاف الناشئ عن الممارسات التي يزعم أنها غير شريفة، أو عن إساءة استغلال المركز المهيمن؛

(ب) الاستعانة بوسيط، أو بفريق لتسوية الخلافات يختار أعضاؤه من قائمة بأسماء خبراء النقل الجوي المؤهلين تأهيلاً مناسباً بعد اعتمادها من الجمعية العامة للهيئة، على أن تتفق الأطراف مسبقاً على ما يلي:

(1) للطرف الشاكي الخيار في فرض التجميد المؤقت أو العودة المؤقتة للوضع السابق حسبما هو ملائم؛

(2) لكل طرف أن يختار حكماً واحداً من قائمة الخبراء المعتمدة، ويختار الحكم الثالث بواسطة الهيئة العربية للطيران المدني، وذلك في غضون 15 يوماً من تسلّم الطلب، وتصدر كل الأحكام أو القرارات في غضون 60 يوماً من تسلّم ذلك الطلب؛

(3) تعتبر الأحكام والقرارات التي يصدرها هذا الفريق ملزمة لكلا الطرفين؛

(4) يتم تقدير تكاليف هذه الآلية منذ البداية وتقسيمها بواسطة فريق التحكيم.

المرفق الثاني (ج)

**نموذج لمذكرة تفاهم حول التطبيق الثنائي لبرنامج إطلاق حريات النقل الجوي  
بين الدول العربية وآلية التنفيذ**

بالإشارة الى قرار الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني .....، وقرار مجلس وزراء النقل العرب رقم .....، القاضي بالموافقة على برنامج إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية باعتباره المساهمة الممكنة للطيران المدني في تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ودعوة الدول العربية الأعضاء لتنفيذه،

يسرنا أن نبلغكم، بموجب هذا الكتاب، موافقتنا على تطبيق البرنامج المرفق لإطلاق حريات النقل الجوي وآلية تنفيذه. وذلك في إطار الاتفاق الثنائي لتنظيم النقل الجوي المبرم بيننا بتاريخ .....

وبناء على ذلك يتم الاتفاق على ما يلي:

1- تعتبر هذه المذكرة ملحقاً للاتفاق الثنائي المبرم بيننا بتاريخ ..... وتعد جزءاً لا يتجزأ من صلب الاتفاق، يجب ما يخالف مقتضياته من نصوص.

2- تدخل مقتضيات هذه المذكرة حيز النفاذ بعد مضي ..... يوماً من تاريخ إبلاغنا رسمياً بموافقتكم.

وتفضلوا بقبول خالص التحية والتقدير،

المرفق الثالث

WORLD TRADE  
ORGANIZATION  
**Trade in Services**

**S/L/24**  
3 July 1996  
(96-2539)

---

**DECISION ON MARITIME TRANSPORT SERVICES**

Adopted by the Council for Trade in Services on 28 June 1996

*The Council for Trade in Services,*

*Having regard to the Annex on Negotiations on Maritime Transport Services,*

*Having regard to the Decision on Negotiations on Maritime Transport Services, adopted at Marrakesh on 15 April 1994,*

*Noting the Report of the Negotiating Group on Maritime Transport Services and the commitments scheduled by Members in this sector,*

*Desiring to further the liberalization of international trade in maritime transport services within the framework of the General Agreement on Trade in Services (GATS),*

*Decides as follows:*

1. To suspend the negotiations on Maritime Transport Services and to resume them with the commencement of comprehensive negotiations on services, in accordance with Article XIX of the GATS, and to conclude them no later than at the end of this first round of progressive liberalization. At an appropriate time decisions pursuant to paragraph 3 of Article XIX of the GATS will be taken on procedures for the conduct of such negotiations. It is agreed that negotiations will be resumed on the basis of existing or improved offers.
2. Members wishing to exercise their rights under paragraph 3 of the Annex on Negotiations on Maritime Transport Services may do so during a period of 30 days from the date of this Decision.
3. Any commitments resulting from these negotiations will be inscribed in Schedules of Specific Commitments annexed to the GATS.
4. Article II of the GATS and the Annex on Article II Exemptions, including the requirement to list in the Annex any measures inconsistent with most-favoured-nation treatment that a Member will maintain, shall enter into force for international shipping, auxiliary services and access to and use of port facilities at the same time as the conclusion of the negotiations referred to in paragraph 1. During the course of negotiations the effects of the continued suspension of Article II will be kept under review by the Council for Trade in Services.
5. Paragraph 4 of this Decision shall not apply to any specific commitment on maritime transport services which is inscribed in a member's schedule.
6. Notwithstanding Article XXI, a Member may improve, modify or withdraw all or part of its specific commitments in this sector, during a period of sixty days the end of which shall coincide with the conclusion of the negotiations referred to in paragraph 1. During the same period, Members shall finalize their positions relating to MFN exemptions in this sector.
7. Commencing immediately and continuing until the conclusion of the negotiations referred to in paragraph 1, it is understood that Members shall not apply any measures affecting trade in maritime transport services except in response to measures applied by other countries and with a view to maintaining or improving the freedom of provision of maritime transport services, nor in such a manner as would improve their negotiating position and leverage.

المرفق الرابع

الجدول

الجدول 1- الأسطول العربي وأهم الأساطيل الدولية حسب الملكية في أول كانون الثاني/يناير 1997  
السفن ذات الحمولات الإجمالية 1000 طن مسجل وأكثر

الدولة	وطني			أجنبي تحت الملكية الوطنية			إجمالي الأسطول تحت الملكية		
	العدد	الحمولة (ألف طن)	متوسط العمر (سنة)	العدد	الحمولة (ألف طن)	متوسط العمر (سنة)	العدد	الحمولة (ألف طن)	متوسط العمر (سنة)
الأردن	3	68	20.8	4	24	25.4	7	92	23.4
الإمارات العربية المتحدة	26	783	19.9	65	1207	21.4	91	1990	21
البحرين	1	13	26	5	49	20.4	6	62	21.3
تونس	13	117	20.9	0	0	0	13	117	20.9
الجزائر	76	1078	19.6	1	46	13.3	77	1124	19.6
جيبوتي	1	3	31	0	0	0	1	3	31
المملكة العربية السعودية	57	1050	23.3	56	9747	14.2	113	10797	18.8
السودان	4	50	17.1	2	24	17.2	6	74	17.1
الجمهورية العربية السورية	45	231	29.5	8	60	26.3	53	291	29
الصومال	1	3	8	0	0	0	1	3	8
العراق	27	772	20.7	0	0	0	27	772	20.7
عمان	2	6	12.1	0	0	0	2	6	12.1
قطر	8	514	13.6	0	0	0	8	514	13.6
الكويت	32	2831	14.2	7	619	18.3	39	3450	15
لبنان	22	81	30.7	34	655	26.2	56	736	28
ليبيا	24	1086	19.1	0	0	0	24	1086	19.1
مصر	109	1210	16.6	24	105	25.5	133	1315	18.2
المغرب	37	233	17.3	2	12	8.5	39	245	16.9
اليمن	3	19	19.1	1	25	31.7	4	44	22.2
إجمالي الدول العربية	491	10148	20.2	209	12573	20.7	700	22721	20.3
إجمالي العالم							28280	713303	16.4

المصدر: جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية، إدارة الإحصاء، النشرة الإحصائية للتجارة الخارجية العربية، 1996.

**الجدول 2- الأسطول التجاري والبحري العربي حسب أنواع السفن "بالعلم" في أول كانون الثاني/يناير 1992 و1997**  
**(السفن ذات الحمولات الإجمالية 300 طن مسجل فأكثر)**  
**(الحمولة الساكنة بآلاف الأطنان)**

الحمولة ساكنة	الاجمالي	سفن ركاب		سفن بضائع عامة								سفن الحاويات		حاملات خام صب/نقط		حاملات صب		ناقلات غاز مسال		ناقلات كيماويات		ناقلات بترول		أنواع السفن													
				منه:				الاجمالي																													
				درجة		متعددة الأسطح		ذات سطح واحد		الاجمالي																سفن الحاويات		حاملات صب		ناقلات غاز مسال		ناقلات كيماويات		ناقلات بترول		بيان	الدول
حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد
113	2	0	0	0	0	16	1	0	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	1	1992	الأردن											
68	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	3	0	0	0	0	0	0	0	1997												
1228	85	0	1	2	1	290	20	0	0	297	43	238	8	0	0	103	3	5	2	1	1	584	27	1992	الإمارات العربية المتحدة												
1234	108	1	2	0	0	192	18	21	22	249	63	143	5	0	0	62	3	4	1	2	2	773	32	1997													
254	16	0	0	0	0	120	7	0	0	134	10	56	2	0	0	0	0	61	1	0	0	3	3	1992	البحرين												
223	13	0	0	0	0	96	6	1	2	98	8	0	0	0	0	13	1	13	1	0	0	99	3	1997													
225	27	4	7	6	2	14	2	0	0	59	9	0	0	0	0	59	3	10	1	46	5	47	2	1992	تونس												
171	27	4	8	0	0	23	3	30	5	60	11	0	0	0	0	59	3	0	0	38	3	10	2	1997													
1077	78	15	6	35	11	163	19	0	0	296	40	0	0	0	0	288	9	411	9	3	1	64	13	1992	الجزائر												
1102	84	20	7	0	0	163	19	99	10	296	40	0	0	0	0	288	9	424	11	3	1	71	16	1997													
3	4	0	0	0	0	2	2	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1992	جزر القمر											
2	3	0	0	0	0	1	1	1	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1997												
1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1992	جيبوتي											
3	2	0	1	0	0	3	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1997												
1285	114	14	11	303	13	209	19	0	0	688	50	72	3	0	0	0	0	62	1	89	4	360	45	1992	المملكة العربية السعودية												
1408	94	11	11	0	0	221	14	1	2	606	37	117	5	0	0	0	0	62	1	85	3	527	37	1997													
62	7	0	0	26	2	34	3	0	0	61	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1992	السودان												
53	7	0	0	0	0	50	4	0	0	52	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1997													
184	74	0	0	7	2	80	31	0	0	158	73	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1992	الجمهورية العربية السورية											
634	202	0	0	0	0	205	74	327	104	554	197	0	0	0	0	80	5	0	0	0	0	0	0	0	1997												
12	5	0	0	3	1	4	1	0	0	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1992	الصومال											
9	5	0	0	0	0	4	3	0	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1997												
1474	38	0	0	0	0	102	12	0	0	111	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1363	25	1992	العراق												
775	30	0	0	0	0	80	10	19	5	109	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	666	14	1997													

الجدول 2 (تابع)

الإجمالي	سفن ركاب		سفن بضائع عامة									سفن الحاويات		حاملات		حاملات صب		ناقلات غاز مسال		ناقلات كيماويات		ناقلات البترول		أنواع السفن		
			منه:		الإجمالي		حاملات																			
			دحرجة		متعددة الأسطح		ذات سطح واحد		خام صب/نقطة																	
حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	بيان	الدول	
حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد			
8	3	6	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1992	عمان
9	6	6	2	0	0	2	1	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1997	
718	25	0	0	0	0	255	16	0	0	257	17	163	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	298	3	1992	قطر
895	23	0	0	0	0	204	12	0	0	206	14	92	3	270	2	0	0	0	0	0	0	0	327	4	1997	
2277	46	1	4	1	1	14	2	0	0	158	19	0	0	0	0	0	0	187	4	0	0	0	1931	19	1992	الكويت
3160	61	1	3	0	0	0	0	0	0	330	28	91	3	0	0	0	0	351	7	0	0	0	2387	20	1997	
418	140	0	1	9	4	172	58	0	0	335	131	0	0	0	0	74	4	0	0	7	2	2	2	2	1992	لبنان
408	108	0	0	0	0	144	46	91	28	275	99	0	0	0	0	126	5	0	0	4	1	3	3	3	1997	
1215	39	11	4	12	4	88	11	0	0	101	17	0	0	0	0	0	0	4	1	7	5	1092	12	1992	ليبيا	
1123	41	12	4	0	0	76	10	1	2	88	18	0	0	0	0	0	0	12	3	2	4	1009	12	1997		
1511	189	29	26	110	17	486	75	0	0	635	105	0	0	0	0	566	14	0	0	6	12	275	32	1992	مصر	
1756	212	32	64	0	0	439	62	38	9	513	84	0	0	0	0	822	18	3	1	3	6	383	39	1997		
493	68	9	8	22	5	36	13	0	0	111	39	10	3	0	0	163	4	0	0	182	11	18	3	1992	المغرب	
270	51	9	7	0	0	21	7	7	7	97	31	10	3	0	0	0	0	0	0	131	7	23	3	1997		
3	2	0	0	0	0	2	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1992	موريتانيا
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1997	
10	7	0	0	0	0	2	1	0	0	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1992	اليمن	
22	7	0	0	0	0	0	1	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1997		
12581	970	90	71	536	63	2059	294	0	0	3444	591	549	21	0	0	1279	38	740	19	341	41	6138	189	1992	إجمالي الدول العربية	
13304	1088	96	109	0	0	1924	292	636	202	3551	670	453	19	270	2	1518	47	869	25	268	27	6279	189	1997		
685012	34330	3875	2918	8135	1017	47288	6156	23983	6735	101741	17165	29595	1273	37284	358	203306	4685	12047	865	6682	1031	263482	6035	1992	إجمالي	
722522	37965	4877	3455	8667	1196	43033	5793	35493	8309	100029	17515	48205	1930	21371	244	244622	5747	15407	999	8380	1317	279631	6758	1997	العالم	
1.9	2.8	2.3	2.4	6.6	6.2	4.4	4.8	0	0	3.4	3.4	1.8	1.6	0	0	0.6	0.8	6.1	2.2	5.1	4	2.3	3.1	1992	نسبة الدول العربية	
1.8	2.9	2	3.2	0	0	4.5	5	1.8	2.4	3.5	3.8	0.9	1	1.3	0.8	0.6	0.8	5.6	2.5	3.2	2.1	2.2	2.8	1997		





الجدول 3 (تابع)

الدول	بيان	ناقلات بترول		ناقلات كيميائيات		ناقلات غاز مسال		حاملات صلب		حاملات سائلة		سفن الحاويات		سفن بضائع عامة		سفن ركاب		الإجمالي					
		عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة	عدد	حمولة ساكنة		عدد	حمولة ساكنة			
																					مئة:		
العراق	1992	65.8	92.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	46.7	85.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
عمان	1992	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
قطر	1992	12.0	41.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	17.4	36.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
الكويت	1992	41.3	84.8	0.0	0.0	8.7	8.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	32.8	75.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
لبنان	1992	1.4	0.5	1.7	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	2.8	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
ليبيا	1992	30.8	89.9	12.8	0.6	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	29.3	89.8	7.3	0.2	9.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
مصر	1992	16.9	18.2	6.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	18.4	21.8	2.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
المغرب	1992	4.4	3.7	16.2	36.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	5.9	8.5	13.7	48.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
موريتانيا	1992	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
اليمن	1992	14.3	30.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
	1997	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0				
إجمالي الدول العربية	1992	19.5	48.8	4.2	2.7	2.0	2.0	2.5	4.7	17.4	1.7	2.0	0.2	11.4	4.3	6.5	2.3	2.0	2.5	47.1	17.4	1997	
	1997	17.4	47.1	3.0	1.0	3.0	4.0	3.0	4.0	15.5	5.0	3.7	5.7	1.0	30.9	13.6	1.8	2.5	1.0	3.0	40.0	17.6	1992
إجمالي العالم	1997	17.8	38.7	3.5	1.2	2.6	2.1	2.6	3.7	13.8	4.6	6.7	5.1	6.7	0.6	33.9	15.1	2.6	1.2	3.5	38.7	17.8	1997

المصدر: جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية، إدارة الإحصاء، النشرة الإحصائية للتجارة الخارجية العربية، 1996.

**الجدول 4- البضائع المتداولة في موانئ الدول العربية لكل طن من أطنان الحمولة الساكنة (بالعلم) (\*)**

الدول	مفرغة (ألف طن) 1	محملة (ألف طن) 2	الإجمالي (ألف طن) (1)+(2) 3	الحمولة الساكنة للاسطول الوطني (ألف طن) 4	أطنان البضائع المتداولة لكل طن من أطنان الحمولة الساكنة (3)/(4) 5
الأردن	5077	6679	11756	33	356ر2
الإمارات العربية المتحدة	0	0	32088	1212	26ر5
البحرين	1484	717	2201	223	9ر9
تونس	11932	6909	18841	174	108ر3
الجزائر	16188	1428	17616	1085	16ر2
جزر القمر	0	0	0	2	0ر0
جيبوتي	0	0	0	3	0ر0
السعودية	26888	51829	78717	1340	58ر7
السودان	2927	1062	3989	62	64ر3
سوريا	4459	1898	6357	541	11ر8
الصومال	0	0	0	13	0ر0
العراق	0	0	0	1334	0ر0
عمان	1864	213	2077	10	207ر7
قطر	0	0	0	761	0ر0
الكويت	0	0	0	3235	0ر0
لبنان	7045	392	7437	329	22ر6
ليبيا	0	0	5892	1203	4ر9
مصر	27649	8723	36372	1818	20ر0
المغرب	29759	25255	55014	265	207ر6
موريتانيا	0	0	0	1	0ر0
اليمن	10315	166	10481	22	0ر0
الإجمالي			288838	13666	21ر1

المصدر: جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية، إدارة الإحصاء، النشرة الإحصائية للتجارة الخارجية العربية، 1996. (\* ) السفن ذات الحمولة الإجمالية 300 طن مسجل فأكثر في أول كانون الثاني/يناير 1996، ولا تشمل النفط الخام ومنتجاته.

**الجدول 5- البضائع المنقولة لكل طن من الحمولة الساكنة لمجموع الأسطول العالمي (\*) للسنوات 1988-1995**

السنوات	الحمولة الساكنة للأسطول العالمي (مليون طن) العالمي (مليون طن)	البضائع المنقولة (مليون طن)	متوسط عدد أطنان البضائع المنقولة لكل طن من الحمولة الساكنة
1988	615	3675	6ر0
1989	623	3860	6ر2
1990	643	3977	6ر2
1991	658	4110	6ر2
1992	663	4221	6ر4
1993	675	4339	6ر4
1994	682	4506	6ر6
1995	702	4687	6ر7

المصدر: UNCTAD, "Review of Maritime Transport", 1996. (\* ) السفن ذات الحمولة الإجمالية 300 طن مسجل وأكثر.

## المراجع

- 1- د. إبراهيم، نعمة الله نجيب: النظرية الاقتصادية: الاقتصاد التحليلي الوحدى، الاسكندرية مؤسسة شباب الجامعة 1984.
- 2- د. أبو اسماعيل، أحمد: صناعة النقل، القاهرة، دار النهضة العربية، 1975.
- 3- د. الهوارى، محمد: مبادئ تخطيط النقل، القاهرة، مكتبة النهضة، 1975.
- 4- د. فوزى، عبد المنعم: اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، الاسكندرية، دار المعارف بمصر، 1954.
- 5- عبد الغنى، حسام الدين: الإيجار التمويلي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1994.
- 6- مختار، محمود: الاتجاهات الحديثة للنقل في أوروبا، ملخص محاضرات النقل الدولي في جنوا (8-12 تشرين الأول/أكتوبر 1969) القاهرة، وزارة النقل.
- 7- مهنا، عبد العزيز: اقتصاديات النقل، الطبعة الثانية، القاهرة، مكتبة الاعتماد.
- 8- د. محمد سليمان، هدى: اقتصاديات النقل البحري، الاسكندرية، دار الجامعات المصرية، 1983.
- 9- د. منصور، حمادة فريد: مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب.
- 10- المجدوب أسامة: "الغات ومصر والبلدان العربية من هافانا إلى مراكش 1947-1994، الدار المصرية اللبنانية.
- 11- د. العمثلي، قائد عائض: خدمات الموانئ البحرية اليمنية: المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية، 1991.
- 12- انكوم وآخرون: النقل البحري على مشارف القرن الحادي والعشرين: 21 بحثاً، القاهرة، مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات، 26-28 تشرين الأول/أكتوبر 1996.
- 13- الأونكتاد: النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات، الأمم المتحدة، نيويورك، 1984.
- 14- \_\_\_\_\_: تطوير الموانئ، دليل المخططين في البلدان النامية، الطبعة الثانية، الأمم المتحدة، نيويورك، 1984.
- 15- \_\_\_\_\_: تخطيط استخدام الأراضي في مناطق الموانئ وتحقيق أقصى استفادة من الهياكل الأساسية للموانئ الحديثة، دراسات في إدارة الموانئ، الدراسة رقم 2، الأمم المتحدة، نيويورك، 1985.
- 16- تحديات العالم العربي في ظل المتغيرات الدولية، المؤتمر الدولي الثاني الذي نظمه مركز الدراسات العربي-الأوروبي، 25-27 كانون الثاني/يناير 1994، القاهرة.

- 17- د. هلال، محسن أحمد: اهتمامات الدول العربية في تجارة الخدمات في إطار منظمة التجارة العالمية، اجتماع التجارة والتنمية، القاهرة 8-11 حزيران/يونيو 1998.
- 18- منظمة التجارة العالمية: تقرير عن خدمات النقل البحري، مجلس التجارة في الخدمات، 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1998.
- 19- د. محمود، أحمد عبد المنصف: مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، ورقة بحثية مقدمة في الندوة الدولية الخامسة عشرة للموانئ تحت عنوان تطور صناعة الموانئ والنقل في القرن الحادي والعشرين، الاسكندرية، 14-16 شباط/فبراير 1999.
- 20- Bin Cheng: *The International Air Transport*, Stevens & Sons, London, 1962.
- 21- الدكتور شحاتة، إبراهيم: القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، مكتبة دار النهضة، القاهرة، 1966.
- 22- H. A. Wassenbergh: *Aspects of Air Law*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1970.
- 23- الدكتور الحسيني، خيرى: التطورات الجديدة في قانون الطيران المدني العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1976.
- 24- Proceedings of International Civil Aviation Conference, Chicago Nov. 1 – Dec. 7, 1944.
- 25- Report of the Chicago Conference on International Civil Aviation Nov. 1 – Dec. 7, 1944.
- 26- Dr. El-Hussainy, Khairy: *Bilateral Air Transport Agreements and their Economic Content, with Special Reference to Africa 1983, Annals of Air and Space Law*, McGill University, Montreal, Canada.
- 27- GATT: *The Texts of the Tokyo Round Agreements Geneva, August, 1986*
- 28- \_\_\_\_\_: *Activities 1986: An Annual Review of the Work of the GATT*, Geneva, June 1987.
- 29- Frank Stone: *The GATT and the International Trade System*, Second edition, Renouf Publishing Co., Ottawa, Ontario, Canada, 1993.
- 30- GATT: Secretariat: *Multilateral Trade Negotiations, the Uruguay Round, Group of Negotiations on Services*, MTN. GNS/W/50, April 1989, July 1989, August 1989, December 1989.
- 31- \_\_\_\_\_. The same reference above for April 1990, May 1990, June 1990, August 1990, September 1990.
- 32- \_\_\_\_\_. *Draft Multilateral Framework for Trade in Services*, Doc. 2167 Draft 14.9 90.

- \_\_\_\_\_ : Multilateral Trade Negotiations, The Uruguay Round, MTN. GNS/W/114, June 1991, February 1992. -33
- \_\_\_\_\_. News Letter *Focus* October 1986 and January/February 1987. -34
- \_\_\_\_\_ : جامعة الأزهر، مركز صالح عبد الله كامل للاقتصاد الإسلامي، مؤتمر أثر اتفاق الغات على اقتصادات الدول الإسلامية، القاهرة 21-23 أيار/مايو 1996. -35
- Rigas Doganis: *Flying Off Course, the Economics of International Airlines*, Routledge, London and New York, 1993. -36
- \_\_\_\_\_ : الوكيل أحمد ومحمد علي ابراهيم: الآثار الاقتصادية لجولة أوروغواي على قطاع النقل البحري العربي، ورقة عمل مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بيروت، 9-11 حزيران/يونيو 1999. -37  
E/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/6/Add.1 و E/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/6
- \_\_\_\_\_ : تقارير دورات مجلس الطيران المدني للدول العربية. -38