

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/GRID/2006/IG.1/3(Part I)/Add.4
6 February 2006
ORIGINAL: ARABIC



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

لجنة النقل
الدورة السابعة
بيروت، ١٧-١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

تقرير

متابعة وتنفيذ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري
في المشرق العربي

موجز

يعرض هذا التقرير موضوع مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي التي تعتبر الأولى من نوعها في المنطقة العربية، ويتناول الموضوعات التالية:

- (أ) إجراءات توقيع مذكرة التفاهم؛
- (ب) الدول التي وقعت أو صادقت على مذكرة التفاهم؛
- (ج) مقترحات تنفيذ مذكرة التفاهم.

المحتويات

<u>الفصل</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الصفحة</u>
أولاً-	إعداد مذكرة التفاهم والموقف الراهن للاتضمام إليها	٣
ثانياً-	مقترحات تنفيذ مذكرة التفاهم	٤
ألف-	الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية	٥
باء-	الموانئ والمرافئ البحرية	٦
جيم-	النقل الساحلي بين موانئ المنطقة	٦
دال-	السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية	٧
هاء-	الحماية والتعويض البحري والتأمين البحري وتصنيف السفن	٧
واو-	النقل الدولي المتعدد الوسائط	٧
زاي-	العمالة البحرية والتعليم والتدريب	٧
ثالثاً-	شبكة الموانئ والمرافئ البحرية والمسارات الملاحية في المشرق العربي	٨
المرفق-	خريطة شبكة الموانئ والمرافئ البحرية والمسارات الملاحية في المشرق العربي	١٠

أولاً - إعداد مذكرة التفاهم والموقف الراهن للانضمام إليها

١ - أعدت الإسكوا مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري وقامت بعرضها ومناقشتها وإدخال التعديلات عليها في اجتماعين للخبراء خلال الفترة ٢٠٠٢ و ٢٠٠٤، وكذلك على ثلاث دورات للجنة النقل وهي الرابعة والخامسة والسادسة، حيث تم إجراء تعديلات عليها من الدول الأعضاء ومن أعضاء لجنة النقل كما هو مبين في مسودات مذكرة التفاهم من ١ إلى ٥ الصادرة خلال فترة إعداد المذكرة. وتجدر الإشارة إلى أن لجنة النقل اتخذت في دورتها السادسة التوصيات التالية:

(أ) الموافقة على تسمية مذكرة تفاهم بدلا من اتفاق؛

(ب) اعتماد مذكرة التفاهم بصيغتها النهائية الصادرة في الوثيقة E/ESCWA/23/6 وعرضها على الإسكوا في دورتها الثالثة والعشرين لاعتمادها؛

(ج) عرض مذكرة التفاهم في الدورة الثالثة والعشرين للإسكوا، لتوقع عليها الدول الأعضاء؛

(د) دعوة الإسكوا إلى عرض مذكرة التفاهم على مجلس وزراء النقل العرب لتقرها وتوقعها الدول العربية غير الأعضاء في الإسكوا في إطار جامعة الدول العربية.

٢ - وحققت الإسكوا إنجازا مميزا في مجال النقل البحري حيث تم إقرار مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي^(*)، التي تعتبر الأولى من نوعها في المنطقة العربية وكذلك على مستوى اللجان الاقتصادية الأخرى، واعتمدها من الدول الأعضاء في التاسع من أيار/مايو ٢٠٠٥ خلال الدورة الوزارية الثالثة والعشرين للإسكوا المنعقدة في الفترة من ٩ إلى ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥ في العاصمة السورية، دمشق، والتوقيع عليها بالأحرف الأولى بحضور المستشار القانوني للأمم المتحدة من قبل الدول الأعضاء التالية: المملكة الأردنية الهاشمية، والجمهورية العربية السورية، وفلسطين، ودولة قطر، والجمهورية اللبنانية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية. وقامت سلطنة عمان بالتوقيع الذي يحتاج إلى تصديق على المذكرة بتاريخ ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، لدى الأمين العام للأمم المتحدة في نيويورك.

٣ - وقامت الإسكوا بمخاطبة الدول الأعضاء التي وقعت بالأحرف الأولى وتلك التي لم توقع بالأحرف الأولى وحثتها على استكمال الإجراءات القانونية للتوقيع النهائي والتصديق على المذكرة لدى الأمين العام للأمم المتحدة في نيويورك وذلك بتاريخ ٤ آب/أغسطس ٢٠٠٥.

٤ - وتم إخطار الإسكوا بموافقة مجلس الوزراء في الجمهورية اليمنية على الانضمام إلى مذكرة التفاهم بموجب القرار ١٩٦ لعام ٢٠٠٥، وقيام الجمهورية العربية السورية بالتصديق على المذكرة بموجب المرسوم التشريعي رقم ٤ بتاريخ ١٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦، كما أحالت كل من الجمهورية اللبنانية، والمملكة العربية السعودية، ودولة قطر، وجمهورية العراق، ومملكة البحرين، مذكرة التفاهم إلى الجهات الرسمية لديها لاتخاذ الإجراءات القانونية والدستورية للتصديق عليها.

(*) تم إصدار النص النهائي للمذكرة التي اعتمدت بموجب القرار ٢٥٦ (د-٢٣) المؤرخ ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥، باللغتين العربية والإنكليزية في الوثيقة E/ESCWA/GRID/2005/11 الصادرة في ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥.

٥- وقامت كل من فلسطين بالتوقيع النهائي الذي لا يحتاج إلى تصديق بتاريخ ٩ أيار/مايو ٢٠٠٥، والمملكة الأردنية الهاشمية بإيداع صك التصديق على المذكرة بتاريخ ٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥، والجمهورية اللبنانية بإيداع صك التصديق على المذكرة بتاريخ ٢٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥ لدى الأمين العام للأمم المتحدة. وبذلك يصبح عدد الدول الأطراف في المذكرة ثلاث دول، علما بأن المذكرة تدخل حيز التنفيذ بعد ٩٠ يوما من تاريخ قيام خمسة أعضاء في الإسكوا إما بالتوقيع النهائي عليها، أو بإيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

٦- وبناء على التنسيق القائم بين الإسكوا وجامعة الدول العربية، من خلال مساهمة الإسكوا في حضور اجتماعات اتحاد الموانئ البحرية العربية واللجنة الفنية للنقل البحري وعرض موضوع المذكرة على ممثلي الدول العربية فيها، وبناء على توصية لجنة النقل في دورتها السادسة فيما يتعلق بمذكرة التفاهم، قامت الإسكوا واتحاد الموانئ البحرية العربية بعرض المذكرة على مجلس وزراء النقل العرب في دورته الثامنة عشرة المنعقدة في دمشق يومي ٢٢ و٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، حيث أوصى المجلس بالتالي:

"أحيط علما بمذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي التي أعدتها الإسكوا، وتوسيع العمل بها في إطار جامعة الدول العربية لتشمل كافة الدول العربية، ودعوة الدول التي لم توقع عليها لدراستها بقصد النظر في الانضمام إليها".

٧- ولا بد في هذا المجال من الإشادة بجهود الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ممثلة باتحاد الموانئ البحرية العربية واللجنة الفنية للنقل البحري في دعم التنسيق القائم بين الإسكوا والجامعة في كافة مجالات النقل ومذكرة التفاهم على وجه الخصوص وقيامها بتوزيع المذكرة على الدول العربية غير الأعضاء في الإسكوا لدراستها والانضمام إليها.

٨- وتأمل الأمانة التنفيذية للإسكوا في أن تصدر لجنة النقل في دورتها السابعة توصية تحث فيها الدول الأعضاء التي لم تقم بعد بالتوقيع النهائي أو إيداع صك التصديق أو الموافقة أو الانضمام، على القيام بذلك في أقرب فرصة ممكنة حتى تدخل المذكرة حيز التنفيذ، وكذلك الدول الأعضاء في المذكرة على تنفيذ وتطبيق بنود المذكرة عند دخولها حيز التنفيذ على المستويين الوطني والإقليمي.

ثانيا - مقترحات تنفيذ مذكرة التفاهم

٩- تتضمن مبادئ وأهداف مذكرة التفاهم قيام الدول الأطراف بمواءمة سياساتها وتنسيقها في مجالات النقل البحري والموانئ البحرية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي وتعزيز التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف وإعداد الدراسات التي تشجع على ذلك. وتحقيقا لتلك المبادئ والأهداف فإنه يتطلب عند دخول إحدى دول الإسكوا كطرف في المذكرة القيام بتضمين أهداف وبنود المذكرة في تشريعاتها الوطنية ليصار إلى تنفيذها من كافة الأطراف في القطاعين العام والخاص، وكذلك مراعاة تلك البنود عند إبرام الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف فيما يتعلق بالتبادل التجاري عن طريق البحر، والاتفاقات الأخرى بشأن خدمات الموانئ والمرافق البحرية وخدمات النقل الساحلي بين الدول الأطراف وتبادل العمالة البحرية، بالإضافة إلى مراعاة أطر التعاون والتنسيق مع الدول المجاورة والأخرى الأطراف في المذكرة بشأن تطبيق قوانين ومعايير السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية والنقل المتعدد الوسائط في المنطقة.

١٠- ونظرا إلى قيام القطاع الخاص والمشارك في المنطقة بالسيطرة على الجزء الأكبر من الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية (شركات الملاحة البحرية والخدمات البحرية)، فإن مذكرة التفاهم تمثل السند القانوني والمرجع لتلك الشركات للتعاون مع مثيلاتها في الدول الأخرى الأطراف في المذكرة، فيما يتعلق بعمليات الدمج وتبادل الفراغات والعمليات والخدمات المشتركة والتنسيق في مجال التأمين على البضائع والسفن مع نوادي الحماية والتعويض البحري وغيره من الموضوعات المتعلقة بالملاحة والخدمات البحرية الواردة في المذكرة.

١١- وفيما يتعلق بشركات الملاحة الوطنية فإنه يتطلب عند دخول إحدى دول الإسكوا كطرف في المذكرة قيام الدولة ممثلة بوزارة النقل والمواصلات بإبلاغ شركات الملاحة الوطنية لديها بالمجالات التي تتضمنها المذكرة حول سبل دعم أنشطة قطاع النقل البحري وتطوير وتحديث الأساطيل وإمكانيات التعاون والتنسيق مع شركات الملاحة الوطنية في الدول الأخرى الأطراف في المذكرة، وكذلك الحال بالنسبة إلى الشركات الوطنية للتأمين البحري ومشغلي النقل الدولي المتعدد الوسائط.

١٢- وتمثل القطاعات التالية في مجال النقل البحري والموانئ الواردة في مذكرة التفاهم أولوية تتطلب الدعم والتعاون لتطويرها وتحديثها وإنفاذ مشاريع مشتركة بين الدول الأطراف في المذكرة. كما أن الهدف من إبرازها في هذا السياق هو البحث والتداول في السبل الكفيلة بتوفير الدعم والتطوير والتطبيق على أرض الواقع في منطقة الإسكوا والمنطقة العربية عموما.

ألف- الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية

١٣- بينما يفتقر عدد من دول المنطقة إلى وجود أسطول بحري وطني لديها فإن الأساطيل التي تمتلكها الدول الأعضاء قد أصبحت غير ملائمة لنقل التجارة الخارجية عن طريق البحر. ولتعزيز التعاون في مجال أساطيل الملاحة الوطنية فإن المذكرة تحث على تحديث الأساطيل وعقد تحالفات بين الشركات الوطنية في المنطقة تشمل المشاركة في الخدمات الملاحية (Joint Shipping Services) لتحقيق الاستخدام الأفضل للفراغات المتاحة في السفن وعمليات حجز البضائع وتبادل العمالة بين دول المنطقة. وفيما يتعلق بإنشاء شركات ملاحية مشتركة لربط الدول العربية فقد توصلت الدراسة التي تم إعدادها بواسطة اتحاد الموانئ البحرية العربية التي شملت المغرب وتونس ومصر إلى عدم جدوى تسيير خطوط ملاحية منتظمة حاليا بين الدول العربية للأسباب التالية:

(أ) تواجد خطوط ملاحية عملاقة تعمل في إطار تحالفات تغطي المناطق من المغرب حتى شمال المحيط الهندي عبر البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي؛

(ب) عدم وجود حجم كاف من التجارة البينية بين الدول العربية بحيث يبرر إنشاء مزيد من الخطوط الملاحية العربية في الوقت الحاضر خصوصا التي تشحن داخل حاويات؛

(ج) ارتباط قرار إنشاء شركة ملاحية عربية برؤوس أموال مشتركة، ومعرضة للخسارة في بدايات تشغيلها، بالإرادة السياسية للدول المعنية بنقل تجارتها بالبحر مع التعرض لمنافسة قاتلة من الخطوط الملاحية الكبرى المتحالفة؛

(د) التكلفة الاستثمارية الباهظة لاقتناء سفن حاويات ذات سعة استيعابية كبيرة مع عدم توافر الخبرات العربية لإدارة مثل هذه السفن في إطار سوق تنافسي بالغ الشراسة؛

(هـ) قدرة الخطوط العالمية على تغطية تكاليفها من خلال النوالين عن مسافات طويلة حيث يمكنها تقديم نوالين منافسة وتعددية في عدد الرحلات في منطقة المتوسط والأحمر والهندي.

١٤- ووجدت الدراسة التي أعدت بواسطة المغرب ومصر أنه في حال توافر النية السياسية لدعم إقامة خدمات نقل بحري من غرب إلى شرق المتوسط، لا بد من توفير حد أدنى من كميات البضائع المطلوب نقلها وتطبيق أسعار نوالين تفاضلية للشحن ومنح تخفيضات على رسوم العبور لقناة السويس وتكاليف الموانئ والحصول على الوقود بأسعار أرخص، وهي شروط يصعب تحقيقها في الوقت الحاضر بسبب الظروف العالمية السائدة في الصناعة وحدة المنافسة من الخطوط المتحالفة. إلا أن ذلك لا يمنع من عقد تحالفات بين الشركات الوطنية لدى الدول الأطراف لتحقيق الاستخدام الأفضل للفراغات المتاحة في السفن وعمليات حجز البضائع والتسويق المشترك وتبادل العمالة البحرية وغير ذلك.

باء- الموانئ والمرافئ البحرية

١٥- نظرا إلى اعتماد دول المنطقة على البحر في نقل تجارتها الخارجية بنسبة تفوق ٩٠ في المائة، ولكون الموانئ والمرافئ تمثل نقطة هامة في سلسلة النقل المتكامل في المنطقة، فإن المذكرة تحت على تطوير وتحديث الموانئ والمرافئ ورفع كفاءتها وتبسيط الإجراءات فيها وتنويع أنشطتها واستخدام نظم التبادل الإلكتروني للبيانات والتعاون مع الدول الأخرى الأعضاء في الإسكوا في عدد من مجالات التشغيل والتدريب. وتقوم الإسكوا بتقديم مساعدات فنية لبعض دول المنطقة في مجال تطوير وتحديث الموانئ وإعداد الاستراتيجيات اللازمة لذلك، بما فيها الجمهورية اليمنية، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية العراق. وستعقد الإسكوا اجتماع خبراء في أواخر عام ٢٠٠٦ حول الاستثمار في الموانئ وتطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بهدف تطوير وتحديث موانئ المنطقة.

جيم- النقل الساحلي بين موانئ المنطقة

١٦- اشتهرت منطقة الإسكوا قديما بأساطيلها من المراكب الخشبية والسفن الصغيرة التي تربط موانئ ومرافئ المنطقة في البحر المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج مع المناطق المجاورة الأخرى لنقل البضائع المختلفة ما بين دول المنطقة المطلة على هذه البحار والخلجان. وبسبب التطورات الحديثة في مجال النقل البحري العالمي وسيطرة الشركات العالمية العملاقة على النقل البحري في المنطقة، كغيرها من المناطق، وبسبب عدم الاهتمام الوطني بهذه النوعية من مراكبها وسفنها، فقد تضاعف هذا النوع من النقل إلى الحد الأدنى. لذلك تسعى الإسكوا من خلال مذكرة التفاهم إلى حث الدول الأطراف على دعم وتسهيل النقل الساحلي بين موانئ المنطقة بهدف زيادة حجم التبادل التجاري البيئي عبر تشجيع حركة النقل الساحلي وتقديم التسهيلات الممكنة والدعم لشركات النقل الساحلي وتوفير المتطلبات والمرافئ المناسبة لاستقبال تلك النوعية من السفن والمراكب.

١٧- ويتطلب ذلك إعداد دراسة عن الوضع الحالي للنقل الساحلي في دول المشرق العربي تتناول موضوعات تتمثل في اقتصاديات النقل الساحلي ومتطلباته ودور الموانئ في تفعيله وإدارته وتخطيط هذا النوع من النقل وأنواع وأحجام السفن العاملة والمعاینات والتفتيش البحري على السفن الساحلية والكوادر

البشرية والشهادات الفنية اللازمة لتشغيل السفن الساحلية والتنظيمات الإدارية والقانونية ونظم خدمات مرور السفن للنقل الساحلي، ووضع معايير قياسية للسفن وتشغيلها وتدفق الإجراءات الإدارية والفنية على خطوط التشغيل. ويمكن للجنة النقل في دورتها السابعة التوصية بإعداد هذه الدراسة ضمن برنامج عمل الإسكوا لفترة السنتين ٢٠٠٨-٢٠٠٩.

دال - السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية

١٨- نظرا إلى الارتباط الجغرافي لدول المنطقة المطلية جميعها على بحار وخلجان، فإن مذكرة التفاهم تدعو الدول الأطراف إلى التعاون في مكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية وسلامة الملاحة البحرية في المياه الإقليمية لدول المنطقة، وتوفير متطلبات أمن السفن والموانئ والمرافئ مما يتطلب تعاون دول المنطقة بشأنها خاصة في مجال الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بها وتبادل المعلومات وإجراء التمارين المشتركة لمكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية. وستقوم الإسكوا بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) بمساعدة بعض دول المنطقة في إعداد ورشات عمل ودورات تدريبية حول موضوعات السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية. والمطلوب من الدول تحديد متطلباتها من معونة تقنية في هذا المجال.

هاء - الحماية والتعويض البحري والتأمين البحري وتصنيف السفن

١٩- تضمنت المذكرة عددا من المجالات للتعاون بين الدول الأطراف بشأن الحماية والتعويض البحري والتأمين البحري وتصنيف السفن خاصة وأن هذه المواضيع تتسبب في تكاليف هائلة ومباشرة على سفن الشركات الوطنية تدفع في معظمها للشركات الأجنبية. كما يوفر التعاون المشترك فرصا كبيرة لشركات ودول المنطقة من خلال إقامة نواد للحماية والتعويض والتأمين البحري أو الانضمام والمشاركة ودعم القائم منها كما هو الأمر في العديد من المناطق الأخرى. وفيما يتعلق بموضوع تصنيف السفن (Ship classification) الوارد في المذكرة، فإن الإسكوا تقوم بالتعاون مع جامعة الدول العربية من خلال اللجنة الفنية للنقل البحري بوضع آلية لتفعيل إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن في إطار جامعة الدول العربية، الأمر الذي يقلل من تكاليف تشغيل الأساطيل الوطنية في المنطقة.

واو - النقل الدولي المتعدد الوسائط

٢٠- أشارت مذكرة التفاهم إلى دعوة الدول الأطراف للتعاون في تطبيق النقل الدولي المتعدد الوسائط وفقا للإجراءات والصكوك المعترف بها دوليا بشأن عمليات هذا النمط من النقل وتوفير متطلباته من تشريعات ومشغلين بهدف تسهيل مرور البضائع والسلع عبر موانئ وأراضي المنطقة. وهناك جهود دولية لإعادة صياغة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط يتطلب متابعتها والمساهمة فيها بواسطة المتخصصين في الدول الأعضاء. وستقوم الإسكوا بمواكبة الدول الأعضاء في التطورات التي تستجد في هذا الموضوع.

زاي - العمالة البحرية والتعليم والتدريب

٢١- تعتمد شركات الملاحة البحرية الكبرى في المنطقة على تطبيق سفنها بواسطة العمالة الأجنبية غير العربية، مما يؤثر سلبا على تشغيل العمالة الوطنية ومحاربة البطالة على المستوى الوطني. وتدعو مذكرة التفاهم الدول الأطراف إلى الاستفادة من العمالة البحرية من مواطني دول المنطقة وتشغيلهم على الأساطيل

الوطنية، وإنشاء ودعم مراكز ومؤسسات التعليم والتدريب وتبادل المعلومات في قطاع النقل البحري في المنطقة.

٢٢- وتوصي الإسكوا بوضع خطة لدعم وتفعيل المساعدات في المجالات الفنية والإدارية والبحثية بين معاهد ومراكز التدريب الموجودة في المنطقة، كالأردن والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية ولبنان والجمهورية العربية السورية وعمان واليمن ومصر وقطر والبحرين، بمساندة المنظمات المتخصصة في الأمم المتحدة والبنك الدولي، وتبادل البرامج والمناهج التدريبية والأساتذة المتخصصين بين هذه المؤسسات، وتفعيل العلاقات التعليمية والتدريبية بين هذه المعاهد والمؤسسات. ويمكن للجنة خبراء النقل القيام بدور نشط في هذا المجال لتفعيل مجالات التدريب والتعليم البحري.

ثالثاً - شبكة الموانئ والمرافئ البحرية والمسارات الملاحية في المشرق العربي

٢٣- عند دخول مذكرة التفاهم حيز التنفيذ ستقوم الإسكوا بإعداد دراسات ومشاريع تساعد على تعزيز تطبيق المذكرة على أرض الواقع، ومنها مشروع شبكة للموانئ والمرافئ البحرية والمسارات الملاحية في المشرق العربي، تتضمن البيانات الملاحية للمسارات والقنوات بما في ذلك ما يسمى بطرق الملاحة وقوانينها وعلاماتها البحرية، حسب النظم الدولية المطبقة في المناطق الأخرى كمنطقة الاتحاد الأوروبي. وتجدر الإشارة إلى أن مذكرة التفاهم تضمنت خريطة لشبكة الموانئ والمرافئ البحرية والمسارات البحرية في المشرق العربي (مرفق) للاسترشاد بها وذلك على النحو التالي:

المسار AM 10 البحر المتوسط: الساحل السوري من اللاذقية وطرطوس وبانياس مروراً بالساحل اللبناني طرابلس وبيروت وصيدا وصور والساحل الفلسطيني غزة والساحل المصري العريش وبور سعيد ودمياط حتى الإسكندرية.

المسار AM 20 خليج السويس: الساحل المصري من السويس والعين السخنة وحتى مدخل البحر الأحمر.

المسار AM 30 خليج العقبة: الساحل الأردني من العقبة وحتى الساحل المصري نويبع إلى شرم الشيخ.

المسار AM 40 البحر الأحمر: الساحل السعودي من ضباء وينبع وجدة والساحل اليمني الصليف والحديدة.

المسار AM 50 خليج عدن وبحر العرب: الساحل اليمني من عدن والمكلا والساحل العماني من صلالة والدقم وحتى مدخل الخليج.

المسار AM 60 خليج عمان: الساحل العماني من سلطان قابوس وصحار وشناص وساحل دولة الإمارات الفجيرة وخورفكان حتى مدخل الخليج.

المسار AM 70 الخليج العربي: الساحل العماني من مدخل الخليج في خصب وساحل الإمارات مرورا بميناء خالد وموانئ دبي وزايد وموانئ قطر في الدوحة ومسيعيد وساحل البحرين في سلمان وساحل المملكة العربية السعودية في الملك عبد العزيز بالدمام والجبيل وساحل الكويت في الشعبية والشويخ وساحل العراق في أم قصر.

المسار AM 80 شط العرب: الساحل العراقي من الفاو إلى ميناء البصرة (المعقل).

المسار AM 01 نهر النيل: من دمياط ورشيد وحتى السودان.

المسار AM 02 نهر دجلة: من البصرة مرورا بالقرنة إلى سد الكوت.

المسار AM 03 نهر الفرات: من البصرة مرورا بالقرنة وحتى الناصرية والسماوة.

