



European Union



Union pour la Méditerranée  
Union for the Mediterranean  
الإتحاد من أجل المتوسط



المملكة الأردنية  
الهاشمية

# خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (الجزء 2014-2020) تقرير التقييم

تمت المصادقة عليه في المؤتمر الوزاري الثاني للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل في 9 فبراير 2023

تقيم هذه الوثيقة إنجازات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 لمختلف القطاعات (البحرية، البرية، الجوية، اللوجستية) وشبكة البنية التحتية.

تمت مراجعة تقرير التقييم هذا والتحقق من صحته من قبل دول الجوار الجنوبي بعد المشاورات في 2019 و2020 و2021. وقد تم إعداده من قبل فريق من الخبراء كجزء من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي بدعم من أمانة الاتحاد من أجل المتوسط والرئاسة المشتركة.

تم تسليط الضوء على بعض النتائج باعتبارها "الإنجازات الرئيسية والنجاحات الإقليمية" لإظهار القيمة المضافة للتعاون الإقليمي بالإضافة إلى التعاون الثنائي، ولا سيما لتعزيز التكامل الإقليمي، وتعزيز ومواءمة معايير النقل، والالتزام بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وضمان التقارب مع الاتفاقيات الأوروبية واللوائح، وإنشاء شبكة إقليمية متعددة الوسائل وتقديم جبهة موحدة في الاجتماعات والمنتديات الدولية لدعم التحديات العالمية المشتركة.

بالنسبة لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027، يجب أن يكون تقرير التقييم هذا، بما في ذلك مقترحات التوجيه ذات الأولوية الواردة في الجزء الرابع، بمثابة أساس لتحديد الإجراءات الملموسة المعززة للنقل النظيف والمستدام والمتصل، مع مراعاة الواقع والدروس المستفادة من جائحة كوفيد 19 العالمية.

|     |  |
|-----|--|
| 3   | قائمة الاختصارات   |
| 6   | أولاً - السياق   |
| 8   | ثانياً - ملخص  |
| 10  | ثالثاً - تقرير ملخص لأهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية   |
| 18  | رابعا - توصيات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027                                     |
| 21  | خامساً - تقرير تقييمي مفصل   |
| 21  | 1. النقل البحري  |
| 44  | 2. عمليات النقل البري (الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري)  |
| 72  | 3. عمليات النقل الجوي  |
| 88  | 4. إجراءات "شبكة النقل الأورومتوسطية المتكاملة المتعددة الوسائل"   |
| 99  | سادسا - مؤشرات الأداء  |
| 113 | سابعا - المرفقات   |
|     | المرفق 1: البيان الوزاري (مؤتمر الوزراء المسؤولين عن النقل في الاتحاد من أجل المتوسط - بروكسل، 14 نوفمبر 2013)   |
| 113 |  |
| 115 | المرفق 2: المبادئ التوجيهية ذات الأولوية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (2014-2020)        |
|     | المرفق 3: مذكرة تفسيرية حول عملية المصادقة على خرائط / خطط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط - نوفمبر 2019 |
| 117 |  |
| 120 | المرفق 4: مشاريع النقل الأورومتوسطية ومشاريع المساعدة الفنية الأخرى (دعم الاتحاد الأوروبي للقطاع)                |
| 122 | المرفق 5: قائمة الوثائق المستخدمة كمرجع لتقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط               |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1958 | اتفاق 20 مارس 1958 بشأن اعتماد لوائح الأمم المتحدة التقنية المنسقة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها على المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس لوائح الأمم المتحدة هذه |
| اتفاقيات فيينا لعام 1968        | اتفاقية فيينا بتاريخ 1968/11/8 بشأن حركة المرور على الطرق،<br>اتفاقية فيينا بتاريخ 1968/11/8 بشأن إشارات المرور  |
| اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997 | اتفاق 13 نوفمبر 1997 بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات التفتيش الفني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات التفتيش هذه  |
| ADR                             | الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عبر الطرق البرية   |
| AETR                            | الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي  |
| معاهدة AFS                      | المعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن   |
| AMU                             | اتحاد المغرب العربي  |
| ATP                             | اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف وعلى المعدات الخاصة التي ستستخدم لهذا النقل   |
| اتفاقية BWM                     | الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (Ballast Water Management)   |
| CETMO                           | مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط  |
| CIM                             | القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (الملحق ب معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية)  |
| CIT                             | اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية   |
| UIC                             | الاتحاد الدولي للسكك الحديدية  |
| معاهدة CLC                      | المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي   |
| CleanSeaNet                     | خدمة الكشف عن الأقمار الصناعية الأوروبية للهيدروكربونات والسفن   |
| معاهدة COTIF                    | معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية  |
| DG DEVCO ( سابقاً DG INTPA )    | المديرية العامة للشركات الدولية  |
| DG MOVE                         | المديرية العامة للتنقل والنقل  |
| DG NEAR                         | المديرية العامة لمفاوضات الجوار والتوسع  |
| EASA                            | وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي   |
| EASP                            | مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي   |
| EBRD                            | البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير  |
| ECOSOC                          | المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة   |
| EDI                             | تبادل البيانات الرقمية   |
| EGNOS                           | خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض   |
| EIB                             | بنك الاستثمار الأوروبي   |
| EMSA                            | وكالة السلامة البحرية الأوروبية  |
| ERA                             | وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية  |
| ESCWA                           | لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا  |

|  |                    |
|--|--------------------|
| متندى النقل الأورومتوسطي   | ETF                |
| الاتحاد الأوروبي   | EU                 |
| مشروع النقل بالسكك الحديدية يوروميد، بدعم من وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية                 | EUMEDRail          |
| مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري)  | EuroMed RRU        |
| مشروع دعم النقل الأورومتوسطي   | EuroMed TSP        |
| اتفاقية تسهيل الحركة البحرية الدولية   | FAL                |
| وكالة التنمية الفرنسية   | FDA                |
| آلية الشراكة والاستثمار الأورومتوسطية  | FEMIP              |
| الوكالة الألمانية للتعاون الدولي   | GIZ                |
| النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية  | GNSS               |
| مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط (5 + 5)  | GTMO               |
| الاتفاقية الدولية بشأن تنسيق المراقبة الحدودية للسلع   | اتفاقية التنسيق    |
| منظمة الطيران المدني الدولي  | ICAO               |
| تكنولوجيا المعلومات والاتصالات   | ICT                |
| المؤسسات المالية الدولية   | IFIs               |
| منظمة العمل الدولية  | ILO                |
| مدونة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر   | IMDG               |
| المنظمة البحرية الدولية  | IMO                |
| نظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية  | IMSAS              |
| الصندوق الدولي لتعويض التلوث النفطي  | IOPC               |
| الاتحاد الدولي للنقل البري   | IRU                |
| الاتحاد الدولي للنقل البري   | IRU                |
| المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية   | ISPS               |
| لجنة النقل الداخلي   | ITC                |
| متندى النقل الدولي   | ITF-OECD           |
| أنظمة النقل الذكية   | ITS                |
| خبير رئيسي   | KE                 |
| المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن  | MARPOL             |
| الجزائر، مصر، إسرائيل، الأردن، لبنان، ليبيا <sup>1</sup> ، المغرب، فلسطين، سوريا <sup>2</sup> تونس | دول الجوار الجنوبي |
| معاهدة العمل البحري  | MLC                |
| آلية تسهيل الاستثمار في الجوار   | NIF                |
| خبير غير أساسي   | NKE                |
| المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية  | OTIF               |
| اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية                                       | RID                |
| المعاهدة الدولية للبحث والإنقاذ البحري   | SAR                |
| المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر   | SOLAS              |

<sup>1</sup> ليبيا لديها صفة مراقب في الاتحاد من أجل المتوسط  
<sup>2</sup> تم تعليق التعاون مع سوريا منذ عام 2011. تم تعليق عضوية سوريا في الاتحاد من أجل المتوسط منذ عام 2011

|  |                            |
|--|----------------------------|
| المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة                         | معاهدة STCW                |
| المساعدة التقنية   | TA                         |
| شبكة النقل العابرة لأوروبا   | TEN-T                      |
| الاتفاقية الجمركية لعام 1975 بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء اتفاقية النقل البري الدولي | اتفاقية النقل البري الدولي |
| شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط  | TMN-T                      |
| الاتحاد من أجل المتوسط   | UfM                        |
| مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية   | UNCTAD                     |
| لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا  | UNECE                      |
| البنك العالمي  | WB                         |
| منظمة الجمارك العالمية   | WCO                        |
| منظمة الصحة العالمية   | WHO                        |

إن الهدف من التعاون الأورومتوسطي، على النحو المعلن في بيان برشلونة الصادر في نوفمبر 1995 والذي تم تأكيده عن طريق إنشاء الاتحاد من أجل المتوسط عقب قمة باريس في يوليو 2008، هو إقامة شراكة شاملة ومندمجة وضمن السلام والاستقرار والازدهار في منطقة البحر الأبيض المتوسط من خلال الحوار السياسي المعزز والمنظم والتعاون الاقتصادي والمالي وتعزيز القيم الاجتماعية والثقافية والإنسانية.

يلعب قطاع النقل دورًا رئيسيًا في تحقيق هذه الشراكة والتكامل. ولهذه الغاية، تم إقامة حوار منظم ومكثف من خلال منتدى النقل الأورومتوسطي ومجموعات العمل التابعة له لتخطيط وتنفيذ نظام نقل فعال ومتكامل يعمل على تطوير التعاون في المنطقة. أعد المنتدى وثيقة أولية، تسمى الكتاب الأزرق، الذي يصف استراتيجية المنتدى لتطوير نظام نقل متكامل (نوفمبر 2005). بالإضافة إلى ذلك، شاركت دول البحر الأبيض المتوسط في المجموعة رفيعة المستوى حول تمديد الطرق الرئيسية العابرة لأوروبا إلى المناطق المجاورة (نوفمبر 2005). عقد مؤتمر رفيع المستوى في لشبونة عام 2007 حول توسيع طرق النقل الرئيسية العابرة لأوروبا إلى البحر الأبيض المتوسط.

أقر المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي الأول حول النقل، الذي عقد في مراكش في 2005، هذا العمل وطلب من المنتدى وضع خطة عمل للنقل الإقليمي (RTAP) تحدد الأولويات قصيرة ومتوسطة المدى لتنفيذ توصيات الكتاب الأزرق وتقرير المجموعة الرفيعة المستوى.

تألفت خطة عمل النقل الإقليمي 2007-2013 لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، التي أعدها منتدى النقل الأورومتوسطي، من 34 إجراءً وتم تنظيمها حول ركيزتين: التقارب التنظيمي وتخطيط وتنفيذ شبكة لبنية تحتية متكاملة.

بعد إطلاق الاتحاد من أجل المتوسط في عام 2008، ومتابعةً للشراكة الأورو-متوسطية، عُقد أول مؤتمر للاتحاد من أجل المتوسط، والثاني في إطار عملية برشلونة، في بروكسل في 14 نوفمبر 2013. وجدد المؤتمر التأكيد على الحاجة إلى نظام نقل يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة والفعالية على أساس موازنة معايير النقل وعلى شبكة نقل إقليمية متعددة الوسائل ومتكاملة. كجزء من استراتيجية النقل هذه، كان من الممكن مراقبة التقدم المحرز في التعاون الأورومتوسطي في قطاع النقل، لا سيما فيما يتعلق بتقييم تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013، واعتماد المبادئ التوجيهية ذات الأولوية في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 والموافقة على تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وصلتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T).

كان الإعلان الوزاري لهذا المؤتمر (الملحق 1)، وتقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 والمبادئ التوجيهية ذات الأولوية التي أقرها المؤتمر (الملحق 2) هي الأساس لإعداد خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020.

تم تنفيذ عمليتي متابعة بعد المؤتمر الوزاري لعام 2013. كان الإجراء الأول هو تنظيم مؤتمر رفيع المستوى حول تمويل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية، الذي عقد في إيطاليا (Civitavecchia، 2014) بهدف الجمع بين البلدان الشريكة الأوروبية المتوسطية، والمؤسسات المالية الأوروبية والدولية الرئيسية، وكذلك المانحين والشركات الخاصة، بهدف حشد التمويل المنسق لتنفيذ شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) للربط بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T). أما الإجراء الثاني فيتعلق بتبني منتدى النقل الأورو-متوسطي لخطة عمل النقل الإقليمية (RTAP 2014-2020).

الهدف من خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 هو توجيه دول الجوار الجنوبي في إصلاحاتها التنظيمية على المستوى الوطني. وبالتالي، تم تعزيز التنسيق والتكامل بين مساعدات الاتحاد الأوروبي الثنائية والإقليمية من خلال الأدوات المعبأة (البرامج الإقليمية الأورومتوسطية، TAIEX، Twinning، الخ). تتضمن خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 23 إجراءً بناءً على المبادئ التوجيهية ذات الأولوية المعتمدة في مجالات النقل البحري والبري (الطريق والسكك الحديدية والحضري)، والنقل الجوي وشبكة النقل المتكاملة المتعددة الوسائل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

تمت مراقبة تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط في البداية من قبل المنتدى الأورومتوسطي للنقل ومجموعات العمل الثلاث التابعة له، ثم من خلال المنصة الإقليمية الحالية للاتحاد من أجل المتوسط حول اتصال النقل. تم اعتماد هذه المنصة في أعقاب الاجتماع المخصص لكبار مسؤولي الاتحاد من أجل المتوسط بشأن النقل، الذي انعقد في برشلونة في 30 يناير 2018، والذي تألف من أربع مجموعات عمل: النقل البري والنقل البحري والطيران المدني واللوجستيات.

لتنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، استفادت دول الجوار الجنوبي من دعم المشاريع الأورومتوسطية التي تديرها وكالات النقل الأوروبية (وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي ووكالة السلامة البحرية الأوروبية ووكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية) في مجالات الطيران والنقل البحري والسكك الحديدية. دعم مشروع يورو ميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) ومشروع دعم النقل الأورومتوسطي النقل البري. قدم مشروع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الأورومتوسطي الدعم في توسيع إشارة

النظام الأوروبي التكميلي للملاحة الثابتة بالنسبة للأرض (EGNOS) لتغطية المجال الجوي لبلدان الجوار الجنوبي. قائمة مشاريع التعاون الأورومتوسطي لوسائل النقل المختلفة التي اكتملت خلال فترة خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط والمشاريع الجارية موضحة في الملحق 4.



## ثانياً - ملخص

في إطار الشراكة الأوروبية المتوسطية وهدفها لجعل المنطقة سلمية ومستقرة ومزدهرة، تسعى خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 إلى أهداف خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 ، والتي تتمثل في تزويد المنطقة بنظام نقل فعال ومتكامل. وتسهيل حركة الأفراد والتجارة في منطقة البحر الأبيض المتوسط. أظهر تقييم تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 تقدماً ونتائج ملموسة. تتعلق هذه النتائج بشكل خاص باختتام المناقشات التقنية حول خريطة الشبكة العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية (TMN-T). كما أنها تتعلق بالإصلاحات التي أجريت في مختلف القطاعات، والالتزام بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية الرئيسية، والتقدم المحرز في مواءمة التشريعات الوطنية مع الأحكام الدولية والأوروبية. تم إيلاء اهتمام خاص لمجالات الأمن والسلامة وحماية البيئة.

إن التقدم الملموس في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط هو نتيجة الالتزام بالأولويات المشتركة واستضافة الحوارات الفنية بين الشركاء، على الرغم من المواقف الوطنية والإقليمية التي يمكن أن تكون معقدة وتأثير جائحة كوفيد 19 في عام 2020. إن هيكل الحوار الذي تم إنشاؤه في إطار عملية برشلونة والذي اتبعه الاتحاد من أجل المتوسط، ودعم الوكالات الأوروبية (وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي، وكالة السلامة البحرية الأوروبية، وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية)، بالإضافة إلى مشاريع التعاون الأوروبية والمتوسطية وأدوات الاتحاد الأوروبي الأخرى، كانت ضرورية لتحقيق نتائج ملموسة.

تشتمل خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 على 23 إجراءً وخمسة فصول: المبادئ العامة، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، الشبكة والخدمات اللوجستية.

في قطاع النقل البحري، كان الالتزام بالاتفاقيات الدولية وبنودها أولوية لجميع دول الجوار الجنوبي. فيما يتعلق بكفاءة الموانئ، أحرزت بعض البلدان تقدماً كما يتضح من التغيير في المؤشرات الدولية، مثل مؤشر الربط البحري لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية<sup>3</sup> ومؤشر ممارسة الأعمال للبنك الدولي.

بدعم من مشاريع SAFEMED، أنشأت دول الجوار الجنوبي أنظمة مراقبة ومعدات أمنية حديثة من خلال تطوير ودمج أنظمة التعرف التلقائي (AIS) وخدمات مراقبة حركة السفن<sup>4</sup> /VTMIS. تم توفير الأدوات والخدمات في مجال السلامة والأمن، مثل الوصول إلى مركز المعرفة البحري (MaKCs) لجميع المستفيدين، والوصول إلى RuleChek، وهي أداة داعمة لسلطات مراقبة الميناء، أصبح الآن أيضاً مستودعاً للتشريع البحري (الاتحاد الأوروبي، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية) لجميع موظفي المستفيدين ومشاركة معلومات T-AIS. الوصول إلى CleanSeaNet<sup>5</sup> ومعلومات SAT-AIS<sup>6</sup> أتاح تقديم الخدمات والأدوات لأربع دول (الأردن وليبيا والمغرب وتونس) لاكتشاف وإزالة الغازات البرية. كما تم توفير معدات التنظيف.

بالنسبة للطرق السريعة في البحر، ارتفع إجمالي عدد الخطوط البحرية العاملة بموجب هذا المفهوم من 8 خطوط في عام 2013 إلى 13 خط في عام 2020، أي 5 خطوط جديدة.

في مجال النقل البري، بذلت جهود للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية وتنفيذها. تم إدخال تغييرات كبيرة أو يجري إدخالها في اللوائح الوطنية. ساعدت مشاريع التعاون الأوروبية والمتوسطية، وخاصة برنامج مشروع دعم النقل الأوروبي المتوسطي، البلدان في مجالات الانضمام إلى الاتفاقيات ونشر أنظمة النقل الذكية (ITS) والسلامة على الطرق. فيما يتعلق بنشر أنظمة النقل الذكية، تم تطوير "خطة إستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" يوروميد مع "هيكل أنظمة النقل الذكية الأولية". بالإضافة إلى تمديد الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي<sup>7</sup> إلى خمسة بلدان (في 5 يوليو 2016 للجزائر والأردن والمغرب وتونس وفي 8 يناير 2020 للبنان) هي واحدة من النتائج المستدامة الرئيسية. الجهود جارية لتوسيع الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي إلى بلد سادس (مصر). في مجال السلامة على الطرق، أحرزت معظم البلدان تقدماً في إنشاء هيكل للسلامة على الطرق، وتحديد أهداف السلامة على الطرق، وإجراء تغييرات على اللوائح. بالإضافة إلى ذلك، كشف تقييم جمع البيانات ومعالجتها عن اختلافات بين إحصاءات الوفيات على الطرق الوطنية وإحصاءات منظمة الصحة العالمية. تم اعتماد خطة للمضي قدماً. تم الانتهاء من وثيقة بشأن فهم وتسوية الاختلافات بين البيانات الوطنية وتقديرات منظمة الصحة العالمية وإتاحتها للبلدان.

<sup>3</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

<sup>4</sup> VTS / خدمة مرور السفن /VTMIS: نظام معلومات ومراقبة حركة السفن

<sup>5</sup> CleanSeaNet: خدمة الكشف عن الأقمار الصناعية الأوروبية للهيدروكربونات والسفن.

<sup>6</sup> SAT-AIS: نظام التعرف الآلي عبر القمر الصناعي الأوروبي.

<sup>7</sup> AETR: الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي.

قام بلدان (المغرب وتونس) بتطوير سياسات وطنية للتنقل الحضري. كما ركزت الإنجازات على خطط التنقل الحضري المستدام وإنشاء هيئات تنظيم النقل. في الواقع، قامت 26 مدينة بتطوير أو البدء في تطوير خطط للتنقل الحضري المستدام أو خطط للنقل، منها 14 مدينة خلال الفترة 2014-2020.

في مجال سلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي، تم إجراء إصلاحات وقد تلقت معظم البلدان الدعم للإصلاح التنظيمي والمواءمة التدريجية مع التشريعات الأوروبية والدولية. أعطى مشروع EUMedRail الأولوية لأنظمة إدارة السلامة وحققت بعض البلدان تقدمًا في إنشاء هيئات سلامة وطنية وهيئات مستقلة للتحقيق في حوادث السكك الحديدية.

فيما يتعلق بالنقل الجوي، دخلت ثلاث اتفاقيات طيران أوروبية (إسرائيل والأردن والمغرب) حيز التنفيذ وتم الانتهاء من اتفاق رابع (تونس). تحرز جميع البلدان تقدمًا في الإصلاح التشريعي والتقارب التنظيمي، مما سيفتح السوق، من خلال التحرير وإزالة الحواجز أمام المنافسة، وتعزيز تطوير منطقة الطيران الأوروبية المتوسطة (EMCAA). تم إيلاء اهتمام خاص للسلامة في مختلف المشاريع (الطيران الأورومتوسطي 1 و2، وخليّة سلامة الطيران المتوسطي<sup>8</sup> ومشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي<sup>9</sup>) بهدف تسريع تنفيذ أنظمة إدارة السلامة، ومواءمة معايير السلامة مع معايير الاتحاد الأوروبي، والامتثال للمعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وتنفيذ خارطة طريق تنكيف مع EACEM.

في مجال أمن الطيران، أحرزت البلدان تقدمًا في تنفيذ الإجراءات الأمنية المعززة، لا سيما في مجال فحص الركاب والأمتعة. بالإضافة إلى ذلك، بدأت البلدان في النظر في البيئة من خلال التقارب التنظيمي مع لوائح الاتحاد الأوروبي.

وقد أقامت مبادرة AEFMP (الجزائر وإسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال) تعاونًا بين هذه البلدان من أجل إزالة أو إلغاء الحدود الوطنية وتنظيم المجال الجوي على المستوى الإقليمي. أدى برنامج AEFMP إلى بناء القدرات وكذلك تحسين الفعالية من حيث التكلفة والسلامة والأداء البيئي. بالإضافة إلى ذلك، شاركت دولتان من دول الجوار الجنوبي (مصر وتونس) في Blue Med FAB كشركاء منتسبين، وشاركت دولتان (الأردن ولبنان) بصفة مراقب. علاوة على ذلك، فإن البرنامجين، EuroMed GNSS<sup>10</sup> الأول والثاني قد أتاحا الإدخال والاستغلال التدريجي للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية في المنطقة. النتائج التي تحققت مهمة، مثل إجراءات النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الثمانية والتقييمات الأمنية ذات الصلة المطبقة في أربعة بلدان (الجزائر وإسرائيل ولبنان وتونس). وقد أحرزت الدول عن اهتمامها بالتقدم إلى الخطوات التالية.

بالنسبة لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية، تم إنشاء مسودة خريطة إرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، جنبًا إلى جنب مع قاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، وذلك بفضل التزام البلدان وحوارها وجهودها المستمرة. وأكد هذا الالتزام المشترك على ربط شبكات النقل في هذه البلدان. بالإضافة إلى ذلك، عُقد مؤتمر في ديسمبر 2014 في إيطاليا (تشيفيتافيكيا) ضم جميع الشركاء الماليين المحتملين. كانت الخطوة الأولى هي تحديد الإجراءات الملموسة لتمويل المشروع. بالإضافة إلى ذلك، أنشأت الأمانة العامة للاتحاد من أجل المتوسط لجنة مشروع النقل (UfM-IFIs) لرصد التقدم المحرز في تنفيذ مشاريع البنية التحتية الإقليمية الرئيسية للنقل، والتي تقع في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وتحمل شعار الاتحاد من أجل المتوسط. أدوات الاتحاد الأوروبي (EU) وبنك الاستثمار الأوروبي (EIB) المتاحة خلال الفترة 2014-2020 هي البرنامج الاستشاري للنقل (SNAP-T) الذي تم إنشاؤه في يناير 2014 لمدة ثلاث سنوات، وهو آلية تسهيل توصيل أوروبا (CEF)، وآلية تسهيل / منصة الاستثمار في سياسة الجوار (NIF / P) وخطة الاستثمار الخارجي (EIP).

فيما يتعلق بتطوير الخدمات اللوجستية، يختلف إنشاء المنصات اللوجستية من دولة إلى أخرى. قام مشروع LOGISMED TA<sup>11</sup>، أحد مكونات مبادرة LOGISMED<sup>12</sup>، بتدريب أكثر من 800 شخص على الوظائف اللوجستية. كما ساعد في تطوير الجمعيات، وتعزيز المعايير اللوجستية الأوروبية، ووضع الأسس لمستوى أعلى من المصادقة من قبل رابطة اللوجستيات الأوروبية. علاوة على ذلك، أصبح "دليل تصميم وتنفيذ المنصات اللوجستية"، الذي أعده مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط، مرجعًا يمكن استخدامه في المستقبل.

8 MASC: خلية سلامة الطيران المتوسطي.

9 EASP: مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي.

10 GNSS: نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية.

11 أنشطة LOGISMED التدريبية، وهو برنامج تدريبي ممول من الاتحاد الأوروبي ينفذه بنك الاستثمار الأوروبي.

12 LOGISMED: مبادرة بنك الاستثمار الأوروبي لتطوير قطاع الخدمات اللوجستية في البلدان المتوسطية الشريكة.

## ثالثاً - تقرير ملخص لأهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية

يعزز برنامج خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 التعاون الإقليمي في قطاع النقل لتحقيق شبكة نقل متعددة الوسائل ومتكاملة تعزز النمو والتكامل. أدى تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، التي تلي خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2013-2007، إلى تقدم تقني ونجاحات إقليمية لمعظم الإجراءات. ينبع هذا التقدم من النتائج المشجعة للمناقشات التقنية حول خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية. كما تم إحراز تقدم في الإصلاحات في مختلف وسائل النقل، والالتزام بالاتفاقيات والمعاهدات الرئيسية في مجالات الطرق والسكك الحديدية والنقل البحري والجوي، ومواءمة التشريعات الوطنية مع الأحكام الدولية واللوائح الأوروبية. تم تنفيذ إجراءات ملموسة في مجالات الأمن والسلامة وحماية البيئة. تشمل الإنجازات المهمة في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط صياغة الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، والوصول إلى خدمة CleanSeaNet، وإطلاق 5 خطوط بحرية جديدة وفقاً لمفهوم الطرق السريعة للبحر، ووضع خطة إستراتيجية لـ "أنظمة النقل الذكية" و"بنية أنظمة النقل الذكية الأولية" للمنطقة الأورومتوسطية، وفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي لدول البحر الأبيض المتوسط في الجوار الجنوبي ومشروع LOGISMED TA.

أدى التزام الخبرة الوطنية بالأولويات المشتركة والحوار الفني بين جميع الشركاء إلى هذا التقدم في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. الحوار الذي تم إنشاؤه في إطار عملية برشلونة ومتابعته من قبل الاتحاد من أجل المتوسط من ناحية، ودعم مشاريع التعاون الأورومتوسطية لجميع وسائل النقل واللوجستيات بدعم من الوكالات الأوروبية (وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي، وكالة السلامة البحرية الأوروبية، وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية) وغيرها من أدوات الاتحاد الأوروبي قد ساهمت بشكل كبير في تحقيق نتائج ملموسة.

### الإنجازات والنجاحات الإقليمية الرئيسية في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020

إن الإرادة المشتركة وتنفيذ الأنشطة المتوافقة مع احتياجات البلدان، ودعم مشاريع التعاون والمتابعة من خلال منصة الحوار، قد مكنت من إحراز تقدم في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وتعزيز الديناميكيات الإقليمية.

### تتعلق إجراءات النقل البحري (الإجراءات من 1 إلى 7) بتحسين كفاءة الموانئ والطرق البحرية والأمن والسلامة وحماية البيئة والتدريب وحقوق الركاب.

اتخذت معظم دول الجوار الجنوبي إجراءات لتحسين كفاءة الموانئ. وشملت هذه الإجراءات تحديث وتكييف البنية التحتية، وتبسيط الإجراءات، وتعزيز مشاركة القطاع الخاص من خلال الامتيازات وإنشاء أنظمة الموانئ المجتمعية (PCS)<sup>13</sup>. وقد ساهمت هذه الإجراءات والتدابير في تحسين أداء الموانئ. بالنسبة لبعض البلدان، تم تأكيد التحسن في كفاءة الموانئ من خلال التحسن في ترتيبها في بعض مؤشرات الاتصال الدولي، مثل مؤشر ربط الشحن البحري التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومؤشر سهولة ممارسة الأعمال التجارية التابع للبنك الدولي. كان هذا هو الحال على وجه الخصوص بعد إنشاء النافذة الواحدة وتبسيط الإجراءات، ولا سيما الإجراءات الجمركية وتبادل البيانات الإلكترونية (EDI).

في مجال الأمن والسلامة وحماية البيئة، أعادت معظم البلدان تنظيم الإدارة البحرية فيما يتعلق بالتزاماتها بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بما في ذلك المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر<sup>14</sup> والمعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن<sup>15</sup> والمعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي<sup>16</sup>. وبُدلت جهود لتطوير أنظمة المراقبة الإقليمية والوطنية ومعدات السلامة الحديثة، وكذلك أنظمة الاتصال والتنسيق الإقليمية. كما بُدلت جهود لدمج أنظمة AIS ومراقبة حركة السفن/VTMIS من أجل التنفيذ الناجح للطرق السريعة في البحر. تم توفير الخدمات والأدوات في مجالات الأمن والسلامة بالإضافة إلى مشاركة معلومات T-AIS. لقد حرصت دول الجوار الجنوبي

<sup>13</sup> PCS: نظام مجتمع الموانئ.

<sup>14</sup> معاهدة SOLAS: الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.

<sup>15</sup> معاهدة MARPOL: المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن.

<sup>16</sup> معاهدة CLC: المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي.

على التنفيذ الأفضل لمتطلبات الاتفاقيات الدولية وهي تلتزم تدريجياً بالمعايير الأوروبية. من خلال SAFEMED، تم تنفيذ أنشطة تدريبية هادفة، ولا سيما التدريب على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية<sup>17</sup>، وسلامة مرافق الموانئ، ومراقبة المراجعين، إلخ.

من حيث التدريب، معظم البلدان لديها مؤسسات لتدريب ومنح الشهادات للبحارة وقد صادقت الغالبية منها على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة<sup>18</sup>. لقد تلقوا العديد من الأنشطة التدريبية مثل المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM Code)، وتنفيذ اتفاقية العمل البحري (MLC) والمساعدة المتعلقة بالمعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة.

بخصوص التشريع الوطني بشأن حقوق الركاب في النقل البحري، لم يكن هناك تقدم ملموس، باستثناء حالة الدول الثلاث التي صادقت على اتفاقية أثينا<sup>19</sup>، ودولتان أخريان تعملان حالياً على أحكام حقوق الركاب.

ساهمت أنشطة مبادرات التعاون الإقليمي المختلفة، مثل مشاريع SAFEMED و MEDAMOS و EuroMed، في التنفيذ المتسق والفعال الموحد للاتفاقيات الدولية في مجالات الأمن والسلامة البحرية، ومنع ومكافحة التلوث، وبناء القدرة. بالإضافة إلى ذلك، تم توفير الخدمات والأدوات في مجال الأمن والسلامة، مثل الوصول إلى RuleCheck ومركز المعرفة البحرية لجميع المستفيدين، فضلاً عن مشاركة معلومات T-AIS بين ثلاث دول (الأردن والمغرب وتونس) والتي، على أساس متبادل، يمكنها الآن أيضاً مشاركة معلومات T-AIS الخاصة بها مع EU MS المشاركة في MARES، خادم SSN الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. بالإضافة إلى ذلك، أربعة بلدان (الأردن وليبيا والمغرب وتونس) لديها إمكانية الوصول إلى معلومات CleanSeaNet ومعلومات SAT AIS لاكتشاف الانسكابات النفطية في المياه الخاضعة لولايتها القضائية ومعاينة مركبها. كما مكن هذا المشروع من بناء القدرات الأمنية من خلال التدريب على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية وأمن مرافق الميناء.

استمرار الجهود على الطرق السريعة للبحر أسفر عن تشغيل خمسة خطوط بحرية جديدة وفق هذا المفهوم ليصل إجمالي عدد الخطوط المعنية إلى 13 خطاً. وقد ساهم تشغيل هذه الخطوط في تطوير البنية التحتية البحرية، ووصلاتها مع المناطق النائية، والتطور نحو الممارسات الإلكترونية وتبادل البيانات الإلكترونية، ودمج طرق النقل البحري في سلاسل التوريد. تحسنت إدارة المرور والسلامة البحرية والخدمات اللوجستية بشكل كبير بعد اعتماد مفهوم الطرق السريعة للبحر. يوصى بتنفيذ خطوط أخرى وفقاً لهذا المفهوم.

فيما يتعلق بالصعوبات والمشاكل التي تمت مواجهتها وعلى الرغم من التقدم المحرز في تحسين كفاءة الموانئ، لم يكن هناك سوى تطور متواضع في تكييف البنية التحتية للموانئ بسبب القيود المالية والصعوبات في منح الامتيازات وإقامة مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وتتعلق الصعوبات الأخرى بتنفيذ بعض الإصلاحات، ولا سيما الفصل بين الوظائف التنظيمية والتشغيلية وتحرير الخدمات. تتقدم أتمتة الإجراءات وتبسيطها من خلال تطوير التبادل الإلكتروني للبيانات وإنشاء النوافذ الواحدة وأنظمة الموانئ المجتمعية ببطء في بعض البلدان.

في مجال السلامة والأمن وحماية البيئة، وعلى الرغم من التقدم المحرز في الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتنفيذها بالنسبة لمعظم الدول، فقد تم تحديد بعض الصعوبات. يتعلق الأمر على وجه الخصوص بتبادل المعلومات بين بلدان الجنوب التي لا تزال محدودة، وعدم تعميم تغطية نظام مراقبة حركة السفن على جميع السواحل الوطنية والمياه الإقليمية وعدم استخدام الأدوات التي توفرها اللوائح و CleanSeaNet. كما أن هناك القليل من التطور التكنولوجي في الإدارة البيئية وإدارة غير كافية للنفايات في بعض البلدان.

فيما يتعلق بالتدريب، فإن الفجوة بين العرض والطلب للبحارة تجعل من الصعب تشغيلهم، خاصة وأن معظم البلدان ليس لديها أساطيل وطنية أو لديها عدد محدود للغاية من السفن.

## النقل البحري

### أهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية

**1- كفاءة الموانئ:** تم التأكد من التحسينات في كفاءة الموانئ في بعض البلدان من خلال التقدم الكبير في بعض المؤشرات الدولية، مثل مؤشر ربط الشحن البحري التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومؤشر سهولة ممارسة الأعمال التجارية التابع للبنك الدولي.

<sup>17</sup> مدونة ISPS: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية.

<sup>18</sup> معاهدة STCW: المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة.

<sup>19</sup> اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً / 1974.

**2- السلامة البحرية:** تم توفير الخدمات والأدوات في مجال السلامة والأمن، مثل الوصول إلى مركز المعرفة البحري (MaKCs) لجميع المستفيدين، والوصول إلى RuleChek وكذلك مشاركة معلومات T-AIS وتوفير المعلومات حول SAT-AIS لأربعة دول (الأردن وليبيا والمغرب وتونس).

**3- الأمن البحري:** عملت دول الجوار الجنوبي على تحسين تنفيذ متطلبات الأمن البحري للمعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر كما ضمنت الامتثال التدريجي لمعايير الاتحاد الأوروبي. أعطيت الأولوية للتدريب على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية وكذلك لأمن مرافق الميناء.

**4- البيئة البحرية:** تم توفير معدات التنظيف. تستفيد أربع دول (الأردن وليبيا والمغرب وتونس) من معلومات "CleanSeaNet" و "SAT-AIS" ويمكن الوصول إليها من أجل الكشف المبكر عن الانسكابات النفطية في المياه الخاضعة لولايتها القضائية ولتسهيل تحديد الملوثات المحتملة.

**5- تدريب وتأهيل البحارة:** تم تنفيذ إجراءات التدريب على إدارة السلامة الدولية، وتنفيذ اتفاقية العمل البحري (MLC)، وكذلك على البحث والإنقاذ لصالح بلدان الجوار الجنوبي.

**6- طرق البحر السريعة:** تم تشغيل خمسة خطوط بحرية جديدة وفقاً لمفهوم الطرق السريعة للبحر، مما ساهم في تحسين الخدمات، لا سيما من حيث تكيف عرض النقل مع الطلب، والتوتر والانتظام، وتعدد الوسائل، والسلامة والأمن.

## تغطي إجراءات النقل البري (الإجراءات من 8 إلى 13) تطوير أنظمة نقل فعالة، وتعزيز النقل عبر الحدود، وسلامة الطرق، والنقل الحضري، والسلامة وقابلية التشغيل البيني في قطاع السكك الحديدية وحقوق الركاب.

بههدف توفير أنظمة نقل بري تتسم بالكفاءة والترويج لنقل البضائع الدولي، أجرت بلدان الجوار الجنوبي إصلاحات تنظيمية وتقارب وواصلت جهودها للانضمام إلى اتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة الرئيسية للنقل البري وتنفيذها. أعطيت الأولوية لتقديم التدريب ومنح الشهادات للسائقين المحترفين، وإدخال قواعد القيادة وفترات الراحة وفقاً للاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي<sup>20</sup>، وإدخال قواعد الوصول إلى مهنة مشغل النقل، وإدخال أو تكيف القواعد التي تحكم نقل البضائع الخطرة والسلع القابلة للتلف<sup>21</sup> (اتفاقيات النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف وللنقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف<sup>22</sup>)، وتنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة لعام 1958<sup>23</sup> و 1997<sup>24</sup>.

فيما يخص نشر أنظمة النقل الذكية، طورت البلدان "خطة أنظمة النقل الذكية الإستراتيجية" الأورومتوسطية و"بنية أنظمة النقل الذكية الأولية" تحدد الرؤية والاحتياجات والمتطلبات والمعايير وأساليب وأنظمة جمع البيانات.

بالإضافة إلى ذلك، تم مساعدة معظم البلدان في تعزيز الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها بشكل فعال من خلال تسهيل المشاركة في عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. تركزت الجهود على أهم 13 اتفاقية للأمم المتحدة. على وجه الخصوص، تجدر الإشارة إلى أن فتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي في 5 يوليو 2016 لأربعة بلدان (الجزائر والأردن والمغرب وتونس) وفي 8 يناير 2020 لدولة خامسة (لبنان) هي إحدى النتائج الدائمة الرئيسية. وبالمثل، فإن الجهود المبذولة لفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي لبلد سادس جارية ومن المتوقع أن تكتمل قريباً. يجب أن يتبع فتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي على الفور عمليات الانضمام إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي.

كان الدعم الذي قدمه مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) ومشروع النقل الأورومتوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي ETSP مفيداً جداً في دفع الإصلاحات والملكية والتنفيذ الفعال لاتفاقيات الأمم المتحدة هذه، وتطوير استراتيجية نشر أنظمة النقل

20: AETR الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي.

21: ADR الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة.

22: ATP اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة التي ستستخدم في هذا النقل.

23: اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1958: اتفاق بشأن اعتماد مواصفات فنية موحدة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات.

24: اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997: اتفاق 13 نوفمبر 1997 بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات الفحص هذه.

الذكية، وفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي وتسهيل المشاركة في عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

**فيما يتعلق بالسلامة على الطرق**، أنشأت معظم دول الجوار الجنوبي أو بدأت في إنشاء هيكل للسلامة على الطرق وأدخلت أو عدلت اللوائح الخاصة بقواعد مرور معينة استعداداً لانضمامها إلى اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة. تعمل دول الجوار الجنوبي حالياً على إنشاء وتبادل أنظمة جمع بيانات موثوقة ومنسقة وقابلة للمقارنة بشأن السلامة على الطرق على المستوى الإقليمي. كجزء من هذا النشاط، وبدعم من مشروع النقل الأورومتوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي ETSP، تم إجراء تقييم لأنظمة جمع البيانات ومعالجتها مما أدى إلى خارطة طريق بما في ذلك الإجراءات الملموسة التي يتعين تنفيذها. تم الانتهاء من كتيب ETSP-WHO حول فهم وتقليل الاختلافات بين بيانات الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق التي أبلغت عنها البلدان وتقديرات منظمة الصحة العالمية، كنتيجة للتعاون الوثيق بين مشروع النقل الأورومتوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي (ETSP) ومنظمة الصحة العالمية، تلاه منشور حول التعاريف المنسقة لبيانات حوادث الطرق في المنطقة الأورومتوسطية. كما سمح مشروع النقل الأورومتوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي (ETSP) بعقد اجتماعات منتظمة للخبراء من دول الجوار الجنوبي مع المبعوث الخاص للأمين العام للأمم المتحدة للسلامة على الطرق وإقامة تعاون مع المنظمات والمبادرات الإقليمية والدولية ذات الصلة.

**فيما يتعلق بالنقل الحضري**، بُذلت جهود لتطوير سياسات النقل الحضري الوطنية. ساعدت العديد من مشاريع التعاون والمساعدة الفنية، ETSP و EuroMed RRU، و"نعبنة مدينتك"، ومنظمات متعددة الأطراف أخرى، مثل البنك الدولي، في تطوير التشريعات اللازمة لإنشاء هيئات النقل التنظيمية وتطوير سياسات النقل الحضري الوطنية. كما تركزت الجهود على خطط التنقل الحضري المستدام في بعض المدن. وأكدت كل هذه المشاريع على الحاجة إلى سياسة عامة قائمة على التخطيط المتكامل. إن ضمان الحوكمة وتمويل تعزيز النقل العام وكذلك تطوير المهارات هي النقاط المحورية التي يجب أن تُبنى عليها السياسات. على وجه الخصوص، سلطت أنشطة تنفيذ النقل الحضري الضوء على أهمية الحكامة المحلية، التي ثبتت أنها ضرورية لتحسين التنقل في المدن. من حيث الإنجازات، طورت دولتان سياستهما الوطنية للتنقل الحضري (المغرب وتونس) ووضعت 14 مدينة (أو شرعت في تطوير) خطط التنقل الحضري المستدام أو خطط النقل الرئيسية. ارتفع العدد الإجمالي للمدن التي لديها أو تطلب خطة تنقل حضري إلى 26 مدينة.

**فيما يتعلق بالسلامة وقابلية التشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية**، مكن برنامج التنقل السككي والطريقي والحضري الإقليمي بين عامي 2014 و2016 ومشروع EuMedRail، بدعم من الوكالة الأوروبية للسكك الحديدية (ERA)، بلدان الجوار الجنوبي من الإصلاح التنظيمي والمواءمة تدريجياً مع تشريعات النقل بالسكك الحديدية الأوروبية والدولية. ركزت هذه الأنشطة في المقام الأول على مواءمة تشريعات الدول مع التشريعات الأوروبية بشأن السلامة وقابلية التشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية. على وجه الخصوص، ركز مشروع EuMedRail على إنشاء أنظمة إدارة السلامة، وإنشاء سلطات سلامة السكك الحديدية وإنشاء هيئات مستقلة للتحقيق في الحوادث.

فيما يتعلق بإدخال التشريع الوطني بشأن حقوق الركاب في النقل البري، لم يكن هناك تقدم في تنفيذ هذا الإجراء. اقتصرَت الأنشطة على المساعدة الفنية لبعض البلدان في عام 2013، وعلى إدارة جودة نقل الركاب بالسكك الحديدية وفقاً للمعيار الأوروبي EN 13816.

**الصعوبات الرئيسية** هو النقص الكمي والنوعي في الموارد البشرية داخل الإدارات الوزارية المسؤولة عن النقل، مما يعيق التقدم في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. بُذلت جهود من حيث التوعية والتدريب فيما يتعلق باتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية، لكن عدد حالات الانضمام الجديدة لا يزال محدوداً.

فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، فإن التنفيذ الفعال للهياكل الرائدة يتقدم ببطء فيما يتعلق بقضايا الموارد المالية والبشرية. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي تسريع تكيف أنظمة المرور على الطرق، ولا سيما تدريب السائقين المحترفين في بعض البلدان.

تتمثل الصعوبات الرئيسية التي تواجه النقل الحضري في التمويل ونقص الموارد البشرية، لا سيما على المستوى المحلي، مما يطرح صعوبات على مستوى الإدارة من أجل التنفيذ الفعال لسياسات التنقل الحضري الوطنية وخطط التنقل الحضري المستدام في المدن الكبيرة.

فيما يتعلق بسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي، يجب تلبية احتياجات المساعدة الفنية والتدريب الهامة لاعتماد معايير السلامة الدولية وقابلية التشغيل البيئي. على الرغم من جهود وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية واستعداد الدول للمشاركة في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020، لا يزال من الضروري إنشاء أنظمة إدارة السلامة وهيئة أمنية وهيئة تحقيق مستقلة.

علاوة على ذلك، لم يتم إحراز أي تقدم ملموس في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط فيما يتعلق بحقوق الركاب ويجب تأجيل هذا الإجراء حتى خطة العمل التالية.

## النقل البري



## أهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية

- 1- أنظمة نقل بري فعالة:** لقد طورت دول الجوار الجنوبي "خطة إستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" أورو متوسطية و"بنية أنظمة النقل الذكية الأولية" تحدد الرؤية والاحتياجات والمتطلبات والمعايير وتطورات السياسات وأنظمة جمع البيانات.
- 2- النقل البري الدولي للضائع:** أدت الجهود المبذولة للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية والمواءمة مع اللوائح الأوروبية إلى انضمام أربع دول جديدة (مصر إلى اتفاقية النقل البري الدولي، وفلسطين إلى اتفاقية النقل البري الدولي، واتفاقية فيينا لحركة المرور على الطرق، وتونس إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997) بالإضافة إلى انضمام تونس إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997. فتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي لخمسة دول (الجزائر والأردن والمغرب وتونس ولبنان).
- 3- السلامة على الطريق:** للتغويض عن التناقضات بين الإحصائيات الوطنية حول الوفيات على الطرق في دول المنطقة وتلك الخاصة بمنظمة الصحة العالمية، تم الانتهاء من خارطة طريق، في إطار مشروع النقل الأورو متوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي (ETSP)، والتي تحدد التدابير الملموسة التي يتعين على جميع الأطراف المعنية اعتمادها.
- 4- النقل الحضري:** قام بلدان (المغرب وتونس) بتطوير سياسات وطنية للتنقل الحضري. خلال الفترة 2014-2020، قامت 14 مدينة بتطوير أو إطلاق خطط تنقل حضري مستدامة أو خطط رئيسية للنقل. علاوة على ذلك، تم تركيز الجهود على إنشاء سلطات الحوكمة للتنقل الحضري.
- 5- السلامة والتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية:** أعطت معظم البلدان، بدعم من وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية، الأولوية لتنفيذ وتحسين أنظمة إدارة السلامة لمشغلي السكك الحديدية. بالإضافة إلى ذلك، قامت بأنشطة لدعم إنشاء سلطات السلامة الوطنية (NSAs) والهيئات الوطنية المستقلة المسؤولة عن التحقيق في الحوادث والوقائع (NIBS).

## تتعلق إجراءات النقل الجوي (الإجراءات 14 و 15 و 16 و 17 و 18) بفتح السوق، والسلامة والأمن، وإدارة الحركة الجوية، وحقوق الركاب، وتنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية.

شرعت معظم البلدان الشريكة في إجراء إصلاحات تشريعية من أجل التقارب التنظيمي، مما سيسمح بفتح الأسواق من خلال التحرير وإزالة الحواجز أمام المنافسة. وقد دخلت بالفعل ثلاث اتفاقيات طيران أورو متوسطية (إسرائيل والأردن والمغرب) حيز التنفيذ وتم الانتهاء من اتفاق رابع (تونس).

**فيما يتعلق بسلامة الطيران،** تختلف اللوائح المعمول بها في دول الجوار الجنوبي بشكل عام عن المعايير واللوائح الأوروبية. يتطور التنسيق التنظيمي بوتيرة بطيئة وتحتاج أنظمة إدارة السلامة في البلدان الشريكة إلى التكيف والتعزيز. من أجل الاستمرار في الامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs<sup>25</sup>)، مشروع الطيران الأورو متوسطي الأول تبعه مشروع الطيران الأورو متوسطي الثاني الذي نفذ خارطة طريق متفق عليها لإنشاء EACEM. تم تمديد مشروع سلامة الطيران الأورو متوسطي (EASP) حتى 31 ديسمبر 2017. ويهدف إلى تنسيق المعايير الأمنية بين الاتحاد الأوروبي والدول الشريكة. فيما يتعلق ببرنامج المشغلين من بلدان ثالثة، هناك دولتان فقط (منذ فبراير 2016) تشكلان حاليًا جزءًا من برنامج التفقيش الأوروبي "تفقيش المدرجات".

**في شأن أمن الطيران المدني،** بدأت البلدان في تنفيذ إجراءات أمنية معززة، لا سيما لخدمات مراقبة الركاب والأمتعة. ومع ذلك، فإن المعايير الأمنية ليست مشتركة في جميع البلدان بسبب خصوصيات البلدان ولا سيما السياق الجيوسياسي. لم تتم الموافقة على مفهوم النقطة الأمنية الواحدة داخل EACEM في الشكل متعدد الأطراف المقترح من قبل بعض البلدان. بدلا من ذلك، وافقوا عليها في شكل ثنائي.

**فيما يتعلق بحماية البيئة،** فإن الوعي في دول الجوار الجنوبي يتقدم بشكل أبطأ مما هو عليه في المنطقة الأوروبية، مع نقص واسع النطاق في المعدات لقياس انبعاثات الغازات والضوضاء. بالإضافة إلى ذلك، سيستمر الوعي البيئي في الزيادة من خلال التقارب التنظيمي مع الاتحاد الأوروبي. على سبيل المثال، سيكون لبرامج الأنظمة العالمية للملاحة عبر الأقمار الصناعية الأورو متوسطية تأثير مفيد، مما يجعل منطقة البحر الأبيض المتوسط أكثر أمانًا، ويعزز تنمية أكثر استدامة.

**فيما يتعلق بإدارة الحركة الجوية،** تم إحراز تقدم كبير. أظهرت دول الجوار الجنوبي التزامها واهتمامها بنشر نظام خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض<sup>26</sup>، وبدأت أيضًا في المشاركة في العديد من مبادرات تحسين المجال الجوي، بناءً على الحدود الإقليمية بدلاً من الحدود الوطنية، مثل AEFMP. أقامت مبادرة AEFMP (الجزائر وإسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال) تعاونًا بين هذه البلدان من أجل إزالة أو إلغاء الحدود الوطنية وتنظيم المجال الجوي من منظور إقليمي. أدى برنامج AEFMP إلى بناء القدرات وكذلك تحسين الفعالية

<sup>25</sup> SARPs: المعايير والممارسات الموصى بها.

<sup>26</sup> EGNOS: خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض.

من حيث التكلفة والسلامة والأداء البيئي. علاوة على ذلك، شاركت دولتان متوسطيتان شريكتان (مصر وتونس) في Blue Med FAB كشركاء منتسبين، وشاركت دولتان أخريان (الأردن ولبنان) بصفة مراقب.

بالإضافة إلى ذلك، أنشأت معظم البلدان آليات لمراقبة السلامة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية. وقد تم تصميم هذه الآليات على أساس المعايير والممارسات الموصى بها من طرف منظمة الطيران المدني الدولي. لكن المستويات الحالية من الموارد والخبرات داخل السلطات الوطنية المختصة غير كافية في كثير من الحالات ولا تضمن التنفيذ الفعال لعمليات مراقبة السلامة.

أحرزت ثلاث دول (الجزائر والمغرب وتونس) تقدماً في تنظيم حقوق الركاب، من خلال توفير الأساس القانوني اللازم لحقوق الركاب بينما لا يزال العمل جارياً في بلدان أخرى.

**تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية** أكد إمكانية إدخال النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية في المنطقة وإدخاله على مراحل. النتائج التي تحققت مهمة، مثل إجراءات النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الثمانية والتقييمات الأمنية ذات الصلة المنشورة في أربعة بلدان (الجزائر وإسرائيل ولبنان وتونس). من وجهة نظر تنظيمية، فإن دول الجوار الجنوبي مستعدة لاستخدام خدمات الطيران الخاصة بخدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض. وبالتالي فهي قادرة على الانتقال إلى المرحلة المؤسسية التالية (الاتفاقيات الدولية مع المفوضية الأوروبية).

**فيما يتعلق بالصعوبات والمشاكل المصادفة** فإن انفتاح وتحرير سوق النقل الجوي مع إدخال القطاع الخاص يتقدم ببطء. إن الانتقال من اتفاقيات الأجواء الثنائية إلى اتفاقيات الأجواء المفتوحة ليس بالسرعة نفسها بالنسبة لبعض البلدان. يتقدم تقارب التشريعات الوطنية مع تشريعات الاتحاد الأوروبي ببطء ويظل محدوداً.

فيما يتعلق بتنفيذ جميع الأنشطة المتعلقة بخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، لا سيما إدارة الحركة الجوية والأمن والسلامة والبيئة، هناك نقص كبير في الموارد البشرية والمالية وعدم وجود سلطة طيران مدني مستقلة في بعض البلدان.

حققت ثلاث دول فقط تقدماً في حقوق الركاب التنظيمية، لكن لم يتم اعتماد هذه اللائحة القانونية بعد. هناك أيضاً نقص في التدابير الخاصة بالأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة.

فيما يتعلق بتنفيذ الطيران بالنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية، تجدر الإشارة إلى أوجه عدم اليقين بشأن تغطية إشارة خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض في بعض البلدان بعد تركيب محطات RIMS الجديدة و عملية اتخاذ القرار للانتقال إلى الخطوات التالية للمشروع بطيئة.

## النقل الجوي

### أهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية

**1- الطيران المدني - فتح سوق النقل الجوي:** كجزء من الترويج لمنطقة طيران أرومتوسطية مشتركة (EMCAA)، دخلت بالفعل ثلاث اتفاقيات طيران أوروبية متوسطية حيز التنفيذ (إسرائيل والأردن والمغرب) بينما تم الانتهاء من اتفاقية رابعة (تونس).

**2- نقل جوي آمن:** دعمت مشاريع التعاون والمساعدة الفنية المختلفة جهود البلدان لتنفيذ أنظمة إدارة السلامة، والامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs) وتنفيذ خارطة طريق تم تبنيها لإنشاء EMCAA. بالإضافة إلى ذلك، أحرزت البلدان تقدماً في تنفيذ الإجراءات الأمنية المعززة، لا سيما في مجال فحص / مراقبة الركاب والأمتعة.

**3- إدارة الحركة الجوية:** كجزء من مبادرات إدارة الحركة الجوية دون الإقليمية، أقامت AEFMP (الجزائر وإسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال) تعاوناً بين هذه البلدان الخمسة، والذي يتكون من تنظيم المجال الجوي من منظور نقطة إقليمية. فيما يتعلق بانضمام دول الجوار الجنوبي إلى مبادرات كتل المجال الجوي الوظيفية، شاركت مصر وتونس كشريكين مرتبطين مع FAB Blue Med والأردن ولبنان بصفة مراقب.

**4- أحكام خاصة بحقوق الركاب في النقل الجوي:** أحرزت ثلاث دول (الجزائر والمغرب وتونس) تقدماً في وضع اللوائح المتعلقة بأنظمة حقوق الركاب.

**5- تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية:** وأكد البرنامجان 1 و 2 الخاصان بالأنظمة العالمية للملاحة عبر الأقمار الصناعية إمكانية إدخال الأنظمة العالمية للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية في بلدان المنطقة. هذه الدول مستعدة للانتقال إلى المرحلة المؤسسية من خلال إبرام اتفاقيات مع المفوضية الأوروبية. النتائج التي تم الحصول عليها ملموسة، ولا سيما مع إجراءات النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الثمانية وتقييمات السلامة ذات الصلة المنشورة في أربعة بلدان (الجزائر وإسرائيل ولبنان وتونس).



## الإجراءات المتعلقة بشبكة النقل الأورومتوسطية المتكاملة المتعددة الوسائل (الإجراءات من 19 إلى 23) تتعلق بإنشاء خريطة إرشادية متفق عليها بشكل متبادل، والتمويل، والأدوات الفنية، وتطوير الخدمات اللوجستية وتوسيع الشبكة.

كان العمل الفني على تطوير خريطة إقليمية للشبكة عابرة للبحر الأبيض المتوسط جاريًا بالفعل خلال خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 من قبل منتدى النقل الأورومتوسطي. في عام 2013، قدمت منهجية TEN-T إطارًا تقنيًا وإقليميًا لتطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T). تم الانتهاء من العمل الفني في عام 2016 عندما أنشأ منتدى النقل الأورومتوسطي مسودة خريطة إقليمية إرشادية، مصحوبة بقاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية الموثوقة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط باستخدام البيانات الواردة من وزارات النقل لشركاء جنوب البحر الأبيض المتوسط. من ناحية، تم تنفيذ هذا العمل على أساس الإحصاءات التي قدمها ممثلو البلدان المتوسطية الشريكة، ومن ناحية أخرى، استند إلى نهج شبكة النقل العابرة لأوروبا ولائحة المبادئ التوجيهية (الاتحاد الأوروبي) رقم 2013/1315 وأداة TEN-TEC.

نظرًا لأهمية خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في تخطيط وتنفيذ الأقسام ذات الأولوية لهذه الشبكة، كخطوة أولى وبغية تحقيق شبكة نقل متكاملة في المنطقة في نهاية المطاف، من الضروري تعزيز المصادقة على الخريطة وعرض النتائج في المؤتمر الوزاري المقبل.

الصعوبات الرئيسية لعملية المصادقة على الخريطة تظل ذات طبيعة سياسية. تم تقديم هذه الصعوبات في عدة مناسبات إلى اجتماعات كبار المسؤولين في الاتحاد من أجل المتوسط (SOM)، بدءًا من اجتماع كبار المسؤولين في أكتوبر 2016 إلى اجتماع كبار المسؤولين في ديسمبر 2019.

فيما يتعلق بحشد الأموال والبحث عن شركاء وممولين ماليين، أنشأت أمانة الاتحاد من أجل المتوسط شبكة من أصحاب المصلحة (المؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة) المنخرطة في استثمارات البنية التحتية للنقل في المنطقة، وعقد الاجتماع الأول في برشلونة في يونيو 2019. بالإضافة إلى ذلك، وبالإشارة إلى الإعلان الوزاري لمؤتمر وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2013، تم عقد مؤتمر في ديسمبر 2014 في إيطاليا (Civitavecchia) بمشاركة المؤسسات المالية الدولية. كانت الخطوة الأولى في عملية الحوار التي أدت إلى تحديد الإجراءات الملموسة في مجال تمويل مشاريع النقل.

تتوفر العديد من الأدوات الأخرى وتقدمها المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي. الأول هو برنامج الاستشارات SNAP-T، الذي تم إطلاقه في يناير 2014 ولمدة ثلاث سنوات، والذي قدم المشورة الفنية لـ 20 مشروعًا في 7 دول، بشكل رئيسي من خلال خدمات استشارية خارجية. من المتوقع أن تؤدي هذه المشاريع إلى استثمار رأسمالي يصل إلى 8.1 مليار يورو. الآليات الأخرى المتاحة والمستخدمه هي آلية تسهيل توصيل أوروبا (CEF)، الصندوق الداخلي للاتحاد الأوروبي لدعم استكمال شبكة النقل العابرة لأوروبا. في ظل ظروف معينة، قد تسفيد المشاريع المتعلقة بالروابط مع شبكة النقل العابرة لأوروبا (مثل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط) من دعم CEF وآلية تسهيل منصة الاستثمار في الجوار (NIF / NIP)، وهي آلية لجمع أموال إضافية لتمويل مشاريع البنية التحتية التي تتطلب رأس مال كبير في البلدان الشريكة للاتحاد الأوروبي التي تغطيها سياسة الجوار الأوروبية (ENP) وخطة الاستثمار الخارجية (EIP) وهي مبادرة جديدة للاتحاد الأوروبي تم إطلاقها في عام 2017. ويهدف إلى جذب المزيد من الاستثمار في البلدان القريبة من الاتحاد الأوروبي (دول جوار الاتحاد الأوروبي) وفي إفريقيا. تشمل خطة الطاقة المتجددة على مكون الاتصال، لكن معظم المقترحات تتعلق بقطاع الطاقة.

بشكل عام، الأدوات المالية للاتحاد الأوروبي موجودة وقد ركزت على أولوية تمويل المشاريع في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط. ومع ذلك، لم تُستخدم هذه الأدوات إلا قليلاً مع تقديم عدد قليل من المشاريع ذات الصلة ولا تزال المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط معلقًا.

تطوير الخدمات اللوجستية جزء من الأنشطة المضطلع بها، ولا سيما من خلال مبادرة "LOGISMED" لبنك الاستثمار الأوروبي ودراسة "الشبكة الأورومتوسطية للمنصات اللوجستية". يتقدم إنشاء منصات لوجستية جديدة ببطء في معظم البلدان. فيما يتعلق بأنشطة التدريب، أنتج مشروع LOGISMED TA معظم النتائج المتوقعة التي يمكن أن تستند إليها أنشطة التدريب والشبكات المستقبلية. بالإضافة إلى ذلك، فقد عزز تطوير الجمعيات والترويج للمعايير اللوجستية الأوروبية. تم إطلاق أسس مستوى أعلى من شهادة ELA، من خلال ELA. بالإضافة إلى ذلك، أصبح "دليل تصميم وتنفيذ المنصات اللوجستية"، الذي أعده مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط، مرجعًا يمكن استخدامه في المستقبل.

الإجراء 23 بشأن تمديد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط إلى إفريقيا (كحلقة وصل مع أوروبا) وشبه الجزيرة العربية، وكذلك إلى آسيا، لم يتقدم بسبب عدم المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط حتى الآن.

## شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط واللوجستيات أهم الإنجازات والنجاحات الإقليمية

**1- شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط:** أ تم الحصول على مسودة خريطة إقليمية إرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، مصحوبة بقاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية الموثوقة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، من البيانات الواردة من وزارات النقل في البلدان المتوسطية الشريكة في الجوار الجنوبي. يعد هذا نجاحًا تقنيًا مثاليًا لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 في رؤية الاتصال الإقليمي بين الجنوب والجنوب والشمال والجنوب من خلال ربط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بشبكة النقل العابرة لأوروبا.

**2 - تمويل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط:** تم تنظيم مؤتمر التمويل في ديسمبر 2014 في إيطاليا (Civitavecchia)، بمشاركة شركاء ماليين محتملين، وكانت الخطوة الأولى في عملية الحوار لتحديد الإجراءات الملموسة لتمويل مشاريع النقل. بالإضافة إلى ذلك، تم تشكيل لجنة مشاريع النقل التابعة "للاتحاد من أجل المتوسط - المؤسسات المالية الدولية" لرصد التقدم المحرز في تنفيذ مشاريع البنية التحتية الإقليمية الرئيسية للنقل. تتوفر العديد من الأدوات الأخرى وتقدمها المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي. ويشمل ذلك البرنامج الاستثماري SNAP-T، الذي تم إطلاقه في يناير 2014 والذي استمر ثلاث سنوات، حيث قدم المشورة الفنية لـ 20 مشروعًا في 7 دول. من المتوقع أن تؤدي هذه المشاريع إلى استثمار رأسمالي يصل إلى 8.1 مليار يورو.

**3- تطوير الخدمات اللوجستية:** درب مشروع LOGISMED TA أكثر من 800 شخص في الوظائف اللوجستية، وطور الجمعيات وعزز المعايير اللوجستية الأوروبية. تم إطلاق المتطلبات الأساسية للحصول على مستوى أعلى من شهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية من خلال الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية. بالإضافة إلى ذلك، أصبح "دليل تصميم وتنفيذ المنصات اللوجستية"، الذي طوره مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط، مرجعًا يمكن استخدامه في المستقبل.

# رابعاً - توصيات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027

يوصى بالإرشادات التالية لدول الجوار الجنوبي كأساس لوضع إجراءات ملموسة لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027 لدعم إصلاحاتها التنظيمية والبنية التحتية.

## أولاً - الإرشادات الإستراتيجية:

- 1- تعزيز البعد الإقليمي والدولي لاستراتيجيات وسياسات النقل الوطنية على وجه الخصوص من خلال التقارب التنظيمي، ومشاريع النقل الإقليمية التابعة للاتحاد من أجل المتوسط الموجودة في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والمشاركة في المنتديات الدولية ذات الصلة.  
متابعة كفاءة أنظمة النقل والتنقل من خلال الاستراتيجيات والسياسات الوطنية، ولا سيما من خلال تعزيز الحوكمة الوطنية والإقليمية بأطر تنظيمية تسهل النقل لمسافات طويلة وتعزز اللامركزية والاستقلال المالي. وهذا يسمح للسلطات المحلية بإنشاء أطر تمويل قطاعية مستدامة.
- 2- تضمين أهداف خفض الانبعاثات في استراتيجيات النقل الوطنية المتكاملة لقطاع النقل بأكمله والنظر في المشاريع التجريبية للاتحاد من أجل المتوسط على المستوى الإقليمي بهدف الانتقال التدريجي نحو تنقل أكثر استدامة.
- 3- أخذ في الاعتبار أنظمة الاتصال والتنقل على جميع مستويات التخطيط في إطار سياسات النقل والتنقل واستراتيجيات وسائل النقل المختلفة. يجب أن تأخذ مرونة النقل المستقبلية في الاعتبار تغير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من حالة COVID-19 وتأثيرها.
- 4- تشجيع استخدام المركبات الأقل تلوئاً وأنواع الوقود البديلة والنقل الكهربائي. يجب أن يكون تعزيز التنقل الكهربائي، خاصة في المناطق الحضرية، مع البنية التحتية للشحن جزءاً من هذا النهج. يجب أيضاً تطوير معايير الضوضاء وتلوث الهواء وإعدادها لاستخدام أشكال التنقل الجديدة والناشئة، ولا سيما لإدخال المركبات الآلية للتنقل في المناطق الحضرية.
- 5- ضمان المراقبة الفعالة لعمل أنظمة النقل على المستويات الوطنية والمتوسطة والعالمية. ولهذه الغاية، يجب على دول الجوار الجنوبي تعزيز أو إنشاء قاعدة بيانات ونظام لجمع البيانات لمراقبة تشغيل نظام النقل وتحليل تطوره. استكشاف كيفية التنسيق والمشاركة على المستوى الإقليمي في جمع البيانات وإنتاجها من أجل تعزيز التفكير في المنطقة وأولوياتها.
- 6- تعزيز الصحة والسلامة لجميع وسائل النقل من خلال التعلم من تأثيرات جائحة COVID 19. يجب أن يؤخذ تأثير هذا الوباء في الاعتبار عند تنظيم وسائل النقل المختلفة والنظر في الاستثمار المستقبلي في البنية التحتية والأماكن المرتبطة بالنقل لضمان صحة الناس وسلامتهم.

## ثانياً - شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والخدمات اللوجستية

- 7- مواصلة الحوار بهدف الانتهاء من عملية المصادقة على الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بموافقة بلدان الجوار الجنوبي وإدراج خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط الإرشادية في اللائحة القانونية الأوروبية رقم 2013/1315. إن الاستمرار في تطوير الطرق السريعة للبحر سيعزز الخدمات المتكاملة متعددة الوسائل وبشكل تقدمي ملموساً في الترابط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.
- 8- تعزيز شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط كأساس للبرمجة المشتركة لتعبئة الأدوات المالية لجميع الشركاء بطريقة منسقة. تطوير مجموعة من المشاريع الموجودة على شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط من أجل التوصل والتشغيل البيئي والتكامل الإقليمي. ضمن لجنة مشروع النقل التابعة للاتحاد من أجل المتوسط -المؤسسات المالية الدولية، مواصلة تقييم التقدم المحرز في تنفيذ مشاريع البنية التحتية الإقليمية الرئيسية للنقل، والتي تقع على شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والتي تحمل علامة الاتحاد من أجل المتوسط.
- 9- متابعة أنشطة التطوير اللوجستي من خلال تنفيذ المنصات اللوجستية ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، للمساعدة في تحسين الأداء اللوجستي والتنسيق على المستوى الإقليمي وبناء القدرات. يجب إيلاء اهتمام خاص للخدمات اللوجستية الخضراء.

**10-** تعزيز النقل المتعدد الوسائل وتشجيع الانتقال إلى وسائل نقل أكثر استدامة. يجب إعطاء الأولوية للنقل بالسكك الحديدية، باعتباره العمود الفقري لنقل الركاب والبضائع. لتحسين الاتصال، ينبغي دعم تطوير ممرات النقل متعدد الوسائل كجزء من شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية واتصالها بشبكة النقل العابرة لأوروبا على المستوى الوطني. في هذا السياق، يجب اعتبار تحسين نقل البضائع من خلال حلول المركبات الأقل تلويثًا، وإنشاء منصات لوجستية ذكية ومتعددة الوسائل لمواكبة تطوير النقل الفعال المتعدد الوسائل، واستخدام التقنيات الرقمية كأولوية.

**11-** إعطاء الأولوية للربط البيئي لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط مع بقية إفريقيا وبقية آسيا، باعتبارها امتدادًا لربط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بشبكة النقل العابرة لأوروبا، مما يضمن الارتباط بأوروبا، مما يسهل حركة الأشخاص والسلع ويزيد التجارة والنمو بشكل عام.

## ثالثًا - النقل البحري

**12-** تعزيز الأنشطة لتحسين كفاءة الموانئ من خلال التركيز على تكيف البنية التحتية والمعدات مع الاحتياجات. تسهيل وتبسيط وأتمتة الإجراءات ونظام PCS، بالاعتماد على خبرة الاتحاد الأوروبي في هذه المجالات، ولا سيما في الإصلاحات على مستوى سلطة الموانئ.

**13-** مواصلة الجهود للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتنفيذ أحكامها، لا سيما تلك المتعلقة بأمن وسلامة وحماية البيئة البحرية. ينبغي إيلاء اهتمام خاص للأمن السيبراني البحري.

**14-** تعزيز أنظمة المراقبة الإقليمية والوطنية وتركيب معدات أمنية حديثة، وتطوير أنظمة الاتصال والتنسيق الإقليمية وضمان التشغيل البيئي والتغطية الكاملة لأنظمة مراقبة حركة السفن/VTMIS وربطها في نهاية المطاف بالأنظمة الأوروبية. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي مواصلة الجهود المبذولة لجعل CleanSeaNet سائدة في بلدان الجوار الجنوبي والاستخدام الحضري لـ THETIS-MED لسيطرة الدولة على الميناء في جميع البلدان.

**15-** مواصلة الجهود للانضمام إلى اتفاقية ماربول وتنفيذها، في ملحقها السادس، ولا سيما فيما يتعلق بإمكانية إنشاء منطقة للتحكم في الانبعاثات في البحر الأبيض المتوسط وتعزيز الانتقال إلى طاقة أنظف في الموانئ، مثل الغاز الطبيعي المسال والطاقة الشمسية، والطاقة المتجددة، وتسهيل النقل البحري الأكثر صداقة للبيئة بالغاز الطبيعي المسال وإنشاء البنية التحتية لإمداد الكهرواء من الشاطئ.

**16-** إعادة التأكيد على الحاجة إلى زيادة تطوير الروابط البحرية، بما يتماشى مع مفهوم الطرق السريعة للبحر، من أجل تعزيز الخدمات متعددة الوسائل المتكاملة وإحراز تقدم ملموس في الترابط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

## رابعًا - النقل البري (الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل الحضري)

**17-** مواصلة الجهود للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية وكذلك تعزيز الإصلاح التنظيمي والتقارب لتسهيل النقل عبر الحدود والنقل الدولي على أساس هذه الاتفاقيات وأفضل الممارسات الأوروبية.

**18-** استكمال إنشاء الهياكل الرائدة للسلامة على الطرق وتطوير أو مراجعة الاستراتيجيات الوطنية. يوصى بمواءمة هذه الاستراتيجيات مع إعلان ستوكهولم الصادر عن المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق (2020) بحلول عام 2030 وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق الذي أعلن الفترة 2021-2030 بمثابة العقد الثاني للعمل للسلامة على الطرق. تنفيذ خارطة الطريق لأنظمة البيانات المعتمدة بموجب إجراء خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020-2014.

**19-** الاستمرار في تنفيذ سياسات التنقل الحضري الوطنية وخطط التنقل الحضري المستدام لأهم المدن كجزء من نهج شامل ومتكامل. يجب أن تستند السياسة العامة إلى الحوكمة وبناء القدرات والتمويل وتعزيز النقل العام والتنقل النشط والسهل. استخدام أنظمة النقل الجماعي الكهربائية السريعة، وكهربية مركبات النقل الجماعي الأخرى، واستخدام مصادر الطاقة المتجددة، والحد من السفر الآلي من خلال تشجيع الرحلات القصيرة والمزيد من التطوير المكثف من خلال تدابير للسيطرة على الزحف العمراني. ضمن هذا الإطار، ينبغي مواصلة الجهود من حيث نشر أنظمة النقل الذكية لتطوير النقل المتعدد الوسائل وتكامل الخدمات، لا سيما من خلال تنفيذ حلول التنقل المبتكرة (التنقل كخدمة - MaaS) للتنقل الحضري الذكي والمستدام.

**20-** متابعة الإصلاحات الهيكلية في قطاع السكك الحديدية وتحسين السلامة. يجب أن تكون الأولويات حول تعزيز الوظيفة التنظيمية، أي الفصل بين وظائف إدارة وتشغيل البنية التحتية، تعدد الوسائل، الوصول إلى خدمات النقل بالسكك الحديدية وكذلك متابعة الأنشطة المتعلقة بتحسين سلامة السكك الحديدية من خلال إنشاء سلطة مستقلة مسؤولة عن سلامة السكك الحديدية، وإنشاء نظام لإدارة السلامة وإنشاء هيئة مستقلة مسؤولة عن التحقيقات. يجب إيلاء اهتمام خاص لسلامة معابر السكك والطرق.

**21-** تواصل الجهود من حيث قابلية التشغيل البيئي وتعزيز النقل عبر الحدود من خلال تحديد المستوى الأمثل للتنسيق التقني لتطوير خدمات النقل بالسكك الحديدية داخل ممر RTM-T واتصاله المستقبلي بـ RTE-T. وستتعلق الأولويات بإعادة تأهيل الشبكات، وتجديد المعدات وصيانتها، والكهرباء، والتشوير، وعلى وجه الخصوص الانتقال إلى نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية.

## خامساً - النقل الجوي

**22-** تسريع الإصلاحات في التشريعات الوطنية، ولا سيما من خلال فتح السوق للمنافسة وضمان التقارب التنظيمي مع تشريعات الاتحاد الأوروبي من أجل تسهيل إبرام الاتفاقيات الثنائية مع الاتحاد الأوروبي.

**23-** إعطاء الأولوية لمزيد من التنسيق بين تشريعات الأمن والسلامة الوطنية مع لوائح الاتحاد الأوروبي واتخاذ خطوات لحماية البيئة.

**24-** مواصلة الأنشطة المضطلع بها في مجال إدارة الحركة الجوية، ولا سيما تعزيز آليات مراقبة السلامة، والتقديم المستمر والتشغيل التدريجي للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية والجهود الجارية لإدراج بلدان الجوار الجنوبي في إطار التعاون بين كتل المجال الجوي الوظيفية.

## سادساً - إرشادات مشتركة لجميع وسائل النقل

**25-** متابعة الخطط والبرامج الوطنية لنشر أنظمة النقل الذكية لتعزيز خدمات النقل وتكاملها وإدارة المرور والسلامة وتحسين كفاءة الطاقة... إلخ والاستفادة من إنجازات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020.

**26-** إعطاء الأولوية لإدخال لوائح حقوق الركاب وتدابير محددة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة في جميع وسائل النقل.

**27-** وضع استراتيجيات وطنية موحدة للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية تركز على جميع وسائل النقل والأنشطة ذات الصلة.

**28-** تعزيز تمكين المرأة في قطاع النقل، والتأكد من وصول المرأة إلى مهن النقل وأنها يمكن أن تشارك بفعالية في تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات والسياسات وكذلك في إدارة وتشغيل الشبكات.

**29-** تعزيز المشاركة داخل هيكل الاتحاد من أجل المتوسط للحوار المخصص للنقل وكذلك التعاون مع برامج المساعدة، والتي تشمل أنشطة التدريب وبناء القدرات. ضمان التنسيق بين الأنشطة المنفذة بموجب الأدوات المختلفة للتعاون الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والدولي.

**30-** متابعة الجهود للمصادقة على الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وكذلك التقارب مع اتفاقيات وأنظمة الاتحاد الأوروبي، لجميع وسائل النقل والتأكد من تنفيذها. تعزيز التعاون الأورومتوسطي في المحافل الدولية ذات الصلة.

## خامساً - تقرير تقييمي مفصل

### 1. النقل البحري

#### الإجراء 1: كفاءة وشفافية الموانئ

- يجب متابعة كل من الإصلاحات التنظيمية وتبسيط الإجراءات بهدف تحسين كفاءة الموانئ وشفافية استخدام الأموال العامة.
- يجب متابعة الإصلاحات الوطنية لتعزيز التخطيط الاستراتيجي الوطني والإقليمي (الشبكة) للبنى التحتية للموانئ وتوصيل الموانئ بمناطقها النائية لتعزيز الوصول غير التمييزي إلى الأسواق والمنافسة العادلة واليقين القانوني والتننبؤ باتخاذ تدابير مناسبة للحد من الآثار البيئية من مشاريع تطوير الموانئ.
  - يجب أن تنتبأ هذه الإصلاحات بالفصل بين الوظائف التجارية والمهام التنظيمية للموانئ، بما في ذلك، عند الضرورة، إنشاء هيئات مستقلة داخل الإدارات البحرية بما في ذلك تقييم توافق التمويل العام (مساعدات الدولة) وسياسة فرض الرسوم مع المنافسة العادلة.
  - يجب تحسين تبسيط الإجراءات من خلال:
    - ط) الاستمرار في تطبيق مفهوم النافذة الوطنية الوحيدة لتوحيد جميع الإجراءات المتعلقة بالميناء التي تهتم بالتوافق و / أو قابلية التشغيل البيئي للأنظمة والامتثال للمعايير الدولية / أو الاتحاد الأوروبي؛
    - 2) الاستمرار في تبسيط الصوابط الجمركية وغيرها من المعايير الحدودية وإجراءات الإبلاغ، ولا سيما في موانئ شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، مع الأخذ في الاعتبار توصيات معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية 27 لتوحيد معايير إجراءات الإبلاغ الأساسية للسفن عند الوصول و / أو مغادرة الموانئ؛
    - 3) إبرام اتفاقيات على مستوى الخدمة في محطات الحاويات بهدف تقليل أوقات الانتظار وتحسين الكفاءة العامة لخدمات الموانئ.
    - 4) تعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية وإنشاء أخرى جديدة كلما لزم الأمر، وكذلك تعزيز نظام الاتصال بين أصحاب المصلحة (الموانئ، خطوط الشحن، صناعات التصدير والاستيراد والجمارك) عن طريق، على سبيل المثال، نوافذ لوجستية واحدة؛
    - 5) إنشاء وتوحيد تطبيقات التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) بالترتيب لتعزيز الروابط بين منصات التبادل الإلكتروني للبيانات في الموانئ المعنية في منطقة البحر الأبيض المتوسط . يجب أيضاً التفكير في إمكانية الانتقال نحو حلول تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتكاملة (ICT) وتبادل البيانات الإلكترونية (EDI) التي سيتم تنفيذها عبر وسائل النقل (أي عمليات النقل النموذجية) بالإضافة إلى التصميم الوظيفي والتقني لتطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات في النقل عبر الممرات المائية الداخلية (IWT)، المتكامل مع أنظمة التبادل الإلكتروني للبيانات / تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الميناء البحري.
    - 6) توضيح وتسهيل شروط الوصول إلى سوق خدمات الموانئ، ولا سيما القطر، الإرشاد والرسوم وإدارة النفايات والتزويد بالوقود.
  - كما يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على الاستفادة من أنشطة النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الأورومتوسطية الحالية والمستقبلية لتقييم تأثير خدمات الملاحة عبر الأقمار الصناعية التي تقدمها خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض على الخدمات اللوجستية المتعددة الوسائل وكفاءة الجمارك؛
  - يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على التعاون من خلال التدريب المشترك وإجراءات التوأمة التي تغطي ما سبق؛

- يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على إنشاء مجموعات بحرية وطنية (إطار لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بين أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص) بهدف تعزيز أداء الميناء، وكذلك لاستكشاف الخيارات لتعزيز التواصل بين المجموعات البحرية مع عضو الاتحاد الأوروبي وفيما بينها؛
- يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على التنفيذ الفعال لتوصيات منظمة العمل الدولية / منظمة الصحة العالمية المتعلقة بمتطلبات السلامة والصحة وفقاً "للمبادئ التوجيهية الخاصة بأنظمة إدارة السلامة والصحة المهنية" لحماية سلامة وصحة ورفاهية الأشخاص المنخرطين في العمل والتوظيف في موانئهم؛
- يجب التفكير في التعاون في أنشطة البحث والابتكار (R&I) من أجل تحقيق حلول مبتكرة لتعزيز كفاءة الميناء.

## النتائج

أعطت الدول الأولوية للقطاع البحري، ولا سيما منطقة الميناء، وأظهرت التزامًا بتحسين كفاءة الموانئ وتطبيق أفضل الممارسات، لا سيما تلك المتعلقة بالمعايير الأوروبية. تم إجراء العديد من الدراسات والأنشطة للنهوض بنظام الموانئ المجتمعية (PCS)، وتوسيع وتكثيف البنية التحتية والموانئ الجافة والخدمات اللوجستية والمناطق الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، تم إصلاح سلطات الموانئ من خلال إدخال المشغلين الخاصين في الأنشطة التجارية في بعض البلدان.

تم تنفيذ الشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPPs)، مع منح امتيازات للمشغلين الدوليين، مثل موانئ طنجة المتوسط، بجاية، الجزائر، الدار البيضاء، إلخ. بشكل عام، تم تعزيز وجود القطاع الخاص كما هو الحال في الجزائر وتونس وليبيا. يعتبر تحسين البنية التحتية وتبسيط الإجراءات في قطاع النقل ضروريين لزيادة التدفقات التجارية بشكل فعال.

على الرغم من بعض العقبات في الموانئ، مثل الإجراءات المرهقة، فقد أحرزت البلدان تقدمًا كبيرًا في بعض المؤشرات الدولية. تحسن تصنيف موانئ معينة في الدول الشريكة حسب <sup>28</sup> LCSI UNCTAD مؤشر اتصال الشحن العادي فيما يتعلق بتوصيل سفن الحاويات. بالإضافة إلى ذلك، يشير مؤشر تسهيل ممارسة الأعمال الخاص بالبنك الدولي، ولا سيما التصنيف على مستوى القسم الفرعي للتجارة العابرة للحدود، إلى حدوث تحسن بفضل إصلاح وترشيد الإجراءات الجمركية، واستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) والتطبيق الفردي. نظام النوافذ، وكذلك تقليل المستندات الورقية والنماذج للنقل البحري من قبل الدول الشريكة.

جميع دول الجوار الجنوبي باستثناء المغرب هي أطراف في اتفاقية المنظمة البحرية الدولية (IMO) بشأن تسهيل الحركة البحرية الدولية (FAL)، والتي تحدد الإجراءات الأساسية التي تستخدمها السفن عند الوصول و / أو المغادرة.

اللوجيستيات البحرية المتكاملة هو مجال الاهتمام الثاني للبلدان الشريكة والذي يركز على الروابط بين الموانئ التجارية والموانئ الجافة والمحطات البرية. بشكل عام، يحتاج قطاع الخدمات اللوجستية إلى مزيد من التطوير والتحرير من حيث البنية التحتية للتخزين، ومنصات الخدمات اللوجستية ومشغلي الخدمات اللوجستية. الشركات التي لديها القدرة على العمل في 3PL<sup>29</sup> نادرة، لكن جميع البلدان مستعدة لتحديث قطاعها اللوجستية. يتم تعزيز تطوير وتكامل الموانئ الإقليمية من خلال برامج ومشاريع التعاون مثل <sup>30</sup> MEDAMOS، <sup>31</sup> Optimed، MED-PORT، LOGISMED، إلخ. تتم مناقشة التطوير اللوجستي بالتفصيل على مستوى الإجراءات.

22.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

الجزائر يعتبر تحسين أداء الموانئ والتخطيط ضروريًا لتعزيز الاتصال الإقليمي والداخلي والوصول إلى الأسواق. على مدى السنوات العشرين الماضية، استثمرت الجزائر في الربط بين المناطق النائية في جميع موانئها من خلال السكك الحديدية والنقل البري.

تم تنفيذ أحكام معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية من خلال أحكام تتعلق بخدمات القطار والإرشاد والرسوم والمناولة. بالإضافة إلى ذلك، أعطت الدولة الأولوية للقطاع البحري من خلال إطلاق مشاريع كبرى في قطاع الموانئ، بما في ذلك بناء وصيانة البنية التحتية للموانئ الحالية، مثل محطة الحاويات في وهران. كما نفذت عمليات تجريف في موانئ أخرى باستثناء ميناء الجزائر. وقعت الجزائر اتفاقية امتياز مع شركة موانئ دبي العالمية، والتي استثمرت في تطوير محطة حاويات الجزائر العاصمة وزيادة طاقتها (حاليًا 800000 حاوية (كل وحدة تعادل 20 قدمًا) سنويًا). وهناك اتفاقات امتياز أخرى قيد النظر أيضًا. تم توقيع عقد لتجهيز المحطة بأربع رافعات جسرية جديدة وتوسيع منطقة الميناء من 12 إلى 18 هكتارًا، بالإضافة إلى تقديم برامج تدريبية حول إدارة الموانئ لصالح الموظفين

<sup>28</sup> LSCI - مؤشر ربط شحن الخطوط الملاحية المنتظمة.

<sup>29</sup> 3PL لوجستيات الطرف الثالث.

<sup>30</sup> MEDAMOS مشروع الطرق السريعة للبحر.

<sup>31</sup> Optimed مشروع ممول من الاتحاد الأوروبي لتعزيز التجارة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط.



المحليين. تتميز الموانئ التجارية في الجزائر بعمق منخفض (11 مترًا)، مما استلزم إنشاء ميناء تجاري عميق. بدأ العمل في بداية عام 2017. كجزء من إدارة موانئ دبي العالمية، تم تحسين قدرة ميناء جن جن (17 مترًا من العمق) من خلال توسعة رئيسية وإنشاء محطة حاويات بسعة 2 مليون حاوية سنويًا. ومن المتوقع أن يتم استخدام حوالي 49% من هذه السعة في إعادة الشحن. حفزت الدولة تنظيم التدفقات المادية للسلع وتدفقات المعلومات عبر سلسلة التوريد من خلال إنشاء نافذة واحدة في الوقت الفعلي (مبادرة تديرها مجموعة (SERPORT)، بهدف تقليل وتقصير إجراءات الموانئ والسماح للشاحنين بالتعامل مع أصحاب المصلحة الآخرين (مثل وكلاء الجمارك والبحرية).

بمساعدة البنك الدولي، عملت الجزائر على الإطار التنظيمي لاستخدام النافذة الموحدة.

فيما يتعلق بفصل الوظائف التنظيمية لسلطة الميناء عن الوظائف التجارية، تم اعتماد إطار عام 1999 ولكن لم يتم تنفيذه بعد. يحتاج إلى تحديث ثم التنفيذ. من المهم ملاحظة أن التجارة عبر الحدود جعلت الواردات أسهل بفضل عمليات التفتيش المشتركة بين هيئات الرقابة.

انخفض وقت انتظار السفن للرسو من عشرة أيام إلى يوم واحد، بفضل كفاءة شبكة الموانئ الجافة التي خفضت الضغط على السعة في الموانئ البحرية، وإعادة تنظيم خطط الموانئ عن طريق إزالة المستودعات من المنصات والاستثمار في معدات المناولة الجديدة، مثل مركبات الشحن، إلخ. يتطلب قطاع الخدمات اللوجستية في الجزائر للتحسين والتطوير من خلال إنشاء منصة لوجستية كبيرة بمرافق ومعدات لتخزين وتغليف جميع أنواع البضائع. من خلال وزارة الأشغال العامة والنقل، تشارك الدولة في جميع أنشطة بناء القدرات وكذلك تبادل الخبرات والتجارب وأفضل الممارسات، من أجل تعزيز البحث والابتكار.

نفذت الجزائر أحكام معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية للمنظمة البحرية الدولية في الموانئ ودمجت وثائق معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية في الإجراءات الإلكترونية (إشعار وصول السفن، بيان الاستيراد المسبق، الدفع الإلكتروني، إلخ) من خلال منصة "APCS": نظام مجتمع الموانئ الجزائرية، الذي تم إنشاؤه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-147 المؤرخ 17 أبريل 2021، الذي أنشأ منصة الموانئ المجتمعية لتبادل البيانات الرقمية.

**مصر:** تدرك السلطات أهمية القطاع البحري والخدمات اللوجستية في الاقتصاد الوطني. الإجراءات والإصلاحات المؤسسية جارية لتعزيز الربط وكفاءة الموانئ.

**إسرائيل:** تقوم جمعية تطوير الموانئ الإسرائيلية والترات بتطوير وإدارة وتشغيل الموانئ البحرية التجارية. سيتم تشغيل محطتين جديدتين، يمكن أن تستضيفا سفن بحجم EEA بسعة تبلغ حوالي 18000 حاوية معادلة، في عام 2021. بالإضافة إلى ذلك، من أجل الحد من وقت الانتظار وتحسين مستويات الخدمة بعد رسو السفن، يتم النظر في طرق لتحسين الكفاءة في المحطات الحالية ويجري التخطيط لمزيد من التطوير للمرافق الحالية من أجل استيعاب السفن الأكبر حجمًا. قامت إسرائيل الآن بتطوير وصيانة نظام معلومات المجتمع البحري الوطني، وهو نافذة واحدة تجمع جميع أصحاب المصلحة والنتائج في الميناء الذي يعمل بطريقة أكثر كفاءة وتنظيمًا. وقد أدى تطوير نظام تبادل البيانات الإلكتروني وإطار النافذة الواحدة إلى تيسير معالجة المستندات المطلوبة من قبل مختلف السلطات وتقليص الوقت اللازم للتجارة. سهلت الدولة التجارة عبر الحدود من خلال تغيير الطريقة التي تحسب بها رسوم الموانئ.

**الأردن:** تتم معظم التجارة الخارجية للأردن عبر ميناء العقبة وامتدادات وتحديثات هذا الميناء. وهو الميناء الرئيسي في الأردن والدول المجاورة له. على مدى العقد الماضي، تم تحويل الميناء إلى أحد موانئ الحاويات الرئيسية في المنطقة، بكفاءة في مناولة الحاويات يضاها أفضل المعايير الدولية. لكن تطوير منطقة التجارة الحرة المرتبطة بها لم يحقق النتائج المتوقعة بعد. ليس لدى الأردن منفذ مباشر إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط، مما يجبر المصدرين بقبول رحلات استكشافية أطول قليلاً وتأخيرات أطول وتكاليف أعلى باستخدام ميناء العقبة. قام الأردن بتسهيل عمليات التصدير والاستيراد من خلال تبسيط إجراءات التخليص الجمركي، وتعزيز استخدام نظام النافذة الواحدة وتحسين البنية التحتية على مستوى الجمارك والموانئ. قلل موقع تخزين الحاويات الجديد من الوقت الذي تبقى فيه الحاويات في ميناء العقبة. لا يزال خط السكك الحديدية المؤدي إلى عمان في مرحلة التخطيط، ولا يزال النقل البري هو الشكل الوحيد للتوزيع. تم إجراء دراسات جدوى لإنشاء موانئ جافة في عمان (المدھونة) ومعان مرتبطة بميناء العقبة كجزء من النقل المتعدد الوسائل. تم تنظيم دورات تدريبية وتبادل حول إدارة الموانئ مع معهد أنتويرب للتدريب، ومؤسسة أنتويرب للتدريب والاستشارات في الموانئ، والمنظمة البحرية الدولية، وميناء لوهافر / فرنسا.

تبنت لبنان تشريعات لإنشاء منطقة اقتصادية خاصة في طرابلس كمشروع راند. تم إعداد كتاب أبيض للإصلاح المؤسسي لسلطات الموانئ. تم إعداد مجموعة من الشروط المرجعية (TOR) لبدء دراسة مفصلة حول إنشاء منصات لوجستية وموانئ جافة، والتي تعتبر امتداداً برئياً للموانئ الرئيسية. تم إعداد اختصاصات أخرى لإنشاء نظام موانئ مجتمعي. تم تنفيذ أعمال التوسيع والتجريف وإعادة التأهيل لمرفأ بيروت ومحطة الحاويات وإنشاء كاسر أمواج لتحسين كفاءة المرفأ. كما تم توقيع عقد مشروع إنشاء منطقة اقتصادية في ميناء طرابلس.



**المغرب:** شهد قطاع الموانئ في المغرب زخماً كبيراً منذ إصلاح الموانئ. واصل المغرب العمل من أجل فصل الوظائف التجارية عن المهام التنظيمية للموانئ، بالإضافة إلى تطبيق إستراتيجيته الوطنية للموانئ اعتباراً من عام 2012 (SPN2030) التي تهدف إلى إنشاء موانئ فعالة، كمحفزات للقدرة التنافسية للاقتصاد الوطني، ومحركات التنمية الجهوية للإقليم والجهات الفاعلة الرئيسية في وضع المغرب كمنصة لوجستية لحوض البحر الأبيض المتوسط.

تهدف استراتيجية الموانئ الوطنية لعام 2030 بشكل أساسي إلى وضع موانئ المغرب كمنصة رئيسية في سلاسل اللوجستيات لحوض البحر الأبيض المتوسط وغرب إفريقيا، مما يمكنها من اغتنام الفرص التي يوفرها النقل البحري الدولي في هذه المناطق. من المهم أيضاً الإشارة إلى أنه بفضل الإصلاحات المختلفة التي تم إجراؤها في هذا المجال، جنباً إلى جنب مع تطوير مشاريع الموانئ، فإن المملكة تضع نفسها كمركز لوجستي استراتيجي بين غرب وشمال أوروبا وآسيا وإفريقيا ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

من بين المشاريع الرائدة التي رفعت المغرب إلى موقع بحري استراتيجي، ميناء طنجة المتوسط، الذي سمح له بالانتقال من المركز 81 في 2007 إلى المركز 21 في 2019 عالمياً من حيث الربط البحري، والثاني في إفريقيا والرابع في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (186 ميناء و 77 دولة عبر 5 قارات، بما في ذلك 38 ميناء و 22 دولة في القارة الأفريقية).

أطلقت هيئة الموانئ الوطنية المغربية نظام الموانئ المجتمعية، PortNet، في عام 2012 للجمع بين جميع أصحاب المصلحة. وهي مسؤولة عن إقامة نظام واحد لتسهيل جميع الإجراءات المينائية والتجارية. قامت الدولة بإدخال وتحسين المعالجة الإلكترونية لوثائق الصادرات والواردات وطبقت نظام التخليص الجمركي غير المادي. تحسن التبادل عبر الحدود بفضل تطوير النظام الموحد وتقليل عدد المستندات المطلوبة. وكانت النتائج ملموسة من خلال مؤشرات الأداء المختلفة والاستطلاعات والتقارير، بما في ذلك مؤشر "ممارسة الأعمال" الصادر عن البنك الدولي، وهو مؤشر التجارة عبر الحدود لعام 2020، حيث احتل المغرب المرتبة 53 مقارنة بـ 102 في عام 2016، من إجمالي 190 دولة. علاوة على ذلك، من المؤكد أن أداء قطاع الموانئ المغربي سيستمر في التطور مع تحقيق المشاريع الطموحة التي تقع ضمن المحاور الرئيسية الثلاثة للشبكة الوطنية للتنمية 2030، مثل، على سبيل المثال، تشغيل ميناء أسفي الجديد، وبناء منائين جديدين: ميناء الناظور غرب المتوسط، وميناء الداخلة الأطلسي.

بالإضافة إلى ذلك، أنشأت هيئة الموانئ مرصداً يتعلق بالقدرة التنافسية للموانئ المغربية، وتتمثل رؤيته في تقديم نفسها كمسهل ومحفز للقدرة التنافسية للموانئ المغربية ومصدراً للتحسين المستدام في أداؤها.

**فلسطين** ليس لديها موانئ تجارية ولا أنشطة نقل بحري. تعطي فلسطين الأولوية لتطوير البنية التحتية وتنظيم قطاع الموانئ، على النحو المبين في دراسات الجدوى المختلفة وخطط العمل وتقارير النقل، بما في ذلك الخطة الرئيسية (إعادة تأهيل ميناء الصيد ومقترحات لميناء بحري). البلد بحاجة ماسة إلى تجديد وإصلاح وتشغيل خطوط نقل الركاب والشحن والتخزين والجمارك وتطوير شركات الخدمات البحرية المرتبطة بالصناعة.

**تونس** أدخلت إصلاحات مختلفة تعمل على تحسين أداء وكفاءة خدمات الموانئ. ويشمل ذلك فصل سلطة الموانئ عن العمليات وإعادة تركيز دورها كسلطة إشرافية وتنظيمية، وتبسيط الإجراءات، لا سيما من خلال إنشاء منصة إلكترونية "شبكة التجارة التونسية (TTN)" للإجراءات المتعلقة بوصول السفن والإشعارات الإلكترونية لوصول البضائع وإفراغها والرسو والتصدير وكذلك خدمات الاستلام والمدفوعات الإلكترونية.

نفذت تونس أحكام معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية للمنظمة البحرية الدولية في الموانئ ودمجت وثائق معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية في الإجراءات الإلكترونية (إشعار وصول السفينة، بيان الاستيراد المسبق، الدفع الإلكتروني، إلخ).

تستخدم تونس التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) وإجراءات عبور الموانئ المكتملة للبضائع ووحدات التحميل دون استخدام المستندات الورقية (مثل إشعار الوصول والشحن)، مع إمكانية الاتصال بمنصات مماثلة في مرسيليا وجنوة وبرشلونة وليفونو. استثمرت الدولة في البنية التحتية لميناء رادس، مع إنشاء نظام إلكتروني لإدارة وحدات التحميل (Terminal Operating System Smart-Gate) ودمج هذا النظام مع معدات المناولة، بما في ذلك الرافعات القنطرية على الإطارات، ومع منصة TTN. يهدف هذا النظام إلى تحسين مؤشرات الأداء وتقليل الوقت تقضيه السفن والبضائع في الميناء وتحسين الشفافية بين المشغلين والسلطات. هناك مراقبة منتظمة لمؤشرات أداء الموانئ، والتي يتم نشرها على الموقع الإلكتروني لوزارة النقل واللوجستيات.

يجري الانتهاء من برنامج لتوسيع وإعادة تنظيم ميناء رادس كجزء من مشروع تعاون مع جهات مؤسسية أجنبية. يتكون هذا البرنامج من بناء منصتين جدينتين (8 و 9)، وفصل التندفات من خلال إنشاء محطتين (المحطة 1 لنشاط نصف المقطورات والمحطة 2 للحاويات)، ومضاعفة السعة التخزينية وتقليل الوقت اللازم للاحتفاظ بالحاويات في الميناء. سيعهد بتشغيل المحطة 2 إلى هيئة جديدة سيتم إنشاؤها بالشراكة بين الشركة التونسية للشحن والترصيف (la société tunisienne d'aconage et de manutention)

ومستثمر استراتيجي. تتمثل الأهداف الرئيسية لهذا المشروع في تلبية احتياجات الاقتصاد الوطني من استيراد وتصدير البضائع إلى معايير أداء مقبولة مع احترام قواعد السلامة والأمن المطلوبة.

بالإضافة إلى ذلك، أنشأت الدولة مؤسسة عامة غير إدارية لإنجاز مشروع ميناء عميق بالنفيضة وتحديث الدراسات الاقتصادية للمشروع. كما دعت إلى تقديم العروض الذي أدى إلى اختيار قائمة مختصرة من 6 شركات بناء دولية تشارك في بناء المرحلة الأولى من المشروع وفقاً لـ EPCF<sup>32</sup>. تم إرسال ملف البناء إلى الشركات المصنعة المختارة في القائمة المختصرة ومن المتوقع أن تصل عروضها الفنية والنهائية إلى الشركة في مارس 2021. تقوم شركة ميناء النفيضة بإعداد ملف عطاء لاختيار بنك لإعداد الملف الذي اختاره المشغل بالإضافة إلى ملف امتياز التشغيل. تتكون المرحلة الأولى من المشروع من محطة حاويات بمنصة طولها 1200 متر ومحطة للبضائع السائبة.

علاوة على ذلك، أجرت الدولة دراسة للخطة الوطنية الرئيسية للنقل لعام 2040. يركز عنصر النقل البحري والموانئ على تطوير البنية التحتية للموانئ وتكييفها مع احتياجات الاقتصاد.

من أجل تعزيز الإدارة والسلطة البحرية، استفادت تونس من مشروع توأمة مع الاتحاد الأوروبي وأدخلت إجراءات لإنشاء مجموعة بحرية. تأخذ هذه المجموعة البحرية شكل جمعية تجمع جميع أصحاب المصلحة في الأنشطة البحرية (النقل البحري، أنشطة الموانئ، حطام السفن، الترفيه، الرحلات البحرية، بناء السفن، الطاقة، التخطيط المكاني البحري، إلخ.) ويوفر منتدى للحوار والتشاور بهدف تنسيق المشاريع وتحديد الأولويات وتحديد المشاريع الاستثمارية المبتكرة لتعزيز الاقتصاد الأزرق في تونس. وقد بدأت هذه المجموعة بالفعل أنشطتها الوطنية والدولية وتم توقيع اتفاقيتي تعاون مع مجموعات فرنسية وإيطالية مماثلة. فيما يتعلق بتنفيذ معايير منظمة العمل الدولية للسلامة والصحة المهنية في قطاع الشحن والموانئ، أعلنت الدولة يوم 21 مارس "يوماً وطنياً للصحة والسلامة في العمل في الموانئ البحرية". يتم حالياً التصديق على ميثاق الصحة والسلامة وبرنامج التدريب من قبل جميع الجهات المؤسسية والمهنية لتنفيذه في أوائل عام 2021.

## كفاءة الموانئ: تأكد التقدم في الكفاءة بالنسبة لبعض البلدان من خلال التحسن الملحوظ في بعض المؤشرات الدولية

اتخذت معظم البلدان خطوات لتبسيط الإجراءات وترشيدها بالإضافة إلى ضمان استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات والنظام الفردي الفريد. كما تم اتخاذ إجراءات للنهوض بنظام الموانئ المجتمعية. بالنسبة لبعض البلدان، تم تأكيد التحسينات في كفاءة الموانئ من خلال التقدم الكبير في بعض المؤشرات الدولية، مثل مؤشر ربط الشحن (LSIC) التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومؤشر ممارسة الأعمال التابع للبنك الدولي.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- لا يزال تطوير المحطات في بعض البلدان محدوداً للغاية، على الرغم من التقدم المحرز في كفاءة الموانئ. أسباب هذا التطور المتواضع هي:
- الصعوبات التي تواجهها بعض هيئات الموانئ في إقامة الامتيازات وتنفيذ مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مصحوبة بصعوبات في فصل المهام التنظيمية عن المهام التشغيلية. لقد كان هذا عقبة أمام جذب المستثمرين والمشغلين الدوليين. وتجدر الإشارة إلى أن التجربة أظهرت أن تشغيل المحطات من قبل المشغلين الدوليين يتسم بالكفاءة.
- تضارب الاختصاصات بين الجمارك وسلطات الموانئ في بعض الدول. هذه السلطات لها نفس المستوى من السلطة داخل الميناء، مما يعقد عملية صنع القرار.
- الصعوبات التي تواجهها بعض البلدان في إصلاح الموانئ وتحرير الخدمات بسبب الافتقار إلى الإرادة السياسية. ومع ذلك، فقد أحرزت دول أخرى مثل المغرب تقدماً جيداً في هذا المجال.
- لا تزال هناك حاجة للاستثمار. في الواقع، يعتبر النقل البحري للبضائع السائبة هو المسيطر مقارنة بنقل الحاويات البحري في موانئ جنوب البحر الأبيض المتوسط. باستثناء ميناء طنجة المتوسط ومصراثة (ميناء عميقان)، فإن الموانئ متصلة بالموانئ الأوروبية عن طريق خطوط التغذية وبالتالي تتطلب الاستثمار. تحتاج الموانئ العميقة مثل جن جن في الجزائر إلى التجريف. تحتاج البلدان أيضاً إلى معالجة النقص في مساحة الحاويات ومناطق التخزين، فضلاً عن استبدال معدات المناولة القديمة.

32 EPCF: الهندسة والمشتريات والبناء والتمويل.

- يبقى وقت المكوث مرتفعاً مقارنة بالمعايير الدولية مما يؤثر سلباً على كفاءة الموانئ. هذا يرجع إلى:
  - قصور في مؤهلات وخبرات العاملين (مشغلي الموانئ، مسئولو الجمارك).
  - مشاكل المناولة، نقص سعة التخزين، أوقات تسليم الشاحنة، إلخ.
  - الأطر القانونية والتنظيمية والإجراءات والوثائق المستخدمة في الموانئ دون المستوى الأمثل.
  - كما أن الافتقار إلى العمليات الآلية على المستوى الوطني، وضعف التنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة والجهات الحكومية، وإجراءات التفتيش دون المستوى الأمثل، والإجراءات التجارية المرهقة وإجراءات التخليص الجمركي، تؤدي أيضاً إلى عدم كفاءة الميناء.
- يمكن تقصير مدة المكوث من خلال تحسين ممارسات إدارة الموانئ، وتبسيط الإجراءات الجمركية، وإدخال تكنولوجيا تبادل البيانات الإلكترونية واستخدامها بكفاءة، ومراجعة أنظمة شحن التخزين، وتبسيط إجراءات الدفع والعمليات المصرفية. شرعت بعض البلدان بالفعل في إصلاحات لتقليل مدة المكوث، تتراوح من إصلاحات نظام الرسوم الجمركية إلى تطوير النوافذ الواحدة.
- كان هناك تأخير في الاتجاه نحو ممارسات تبادل البيانات الإلكترونية (EDI) وأنظمة الموانئ المجتمعية (PCS) جنباً إلى جنب مع الافتقار إلى التنسيق الإقليمي لأنظمة الموانئ المجتمعية CPSS. في الواقع، في بعض الموانئ، يتم العمل بتبادل البيانات الرقمية وأنظمة الميناء المجتمعي ولكنها غير مستغلة بسبب نقص توحيد المعايير. لا يزال بإمكان بعض المشغلين المؤقتين أو الصغار استخدام وسائل ورقية أكثر تقليدية أو أقل تكلفة لدفع الرسوم، ومن هنا تأتي الحاجة إلى تعزيز الإجراءات اللاورقية وتحديث أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية بهدف تعزيز نظام الإدارة المتكامل والنظام الفردي. ليس لديهم إطار تنظيمي لإنشائها. تطوير منصات نظام الميناء المجتمعي غير متكافي. هذا هو الحال بشكل خاص فيما يتعلق بالتنسيق الإقليمي وتبادل المعلومات، بسبب حقيقة أن الموانئ قد طورت خدمات ووظائف إلكترونية مختلفة غير قابلة للتشغيل البيئي والرسائل الإلكترونية بين الموانئ ليست موحدة. على وجه الخصوص، تم تبسيط العمليات الجمركية، وتم تنفيذ إصلاحات في نظام مجتمع الميناء وتبادل البيانات الرقمية، كما تم إدخال تقنيات أخرى في الموانئ الرئيسية. تحتاج الموانئ الأخرى إلى إصلاح مماثل من أجل تسهيل تدفق حركة المرور وتبسيط سلاسل التوريد.
- بشكل عام، لم يتم تنفيذ توصيات منظمة الجمارك العالمية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD). دول الجوار الجنوبي هم أعضاء في هاتين المنظمتين ولكنهم لا يتبنون بشكل منهجي التوصيات التي قدمتها هاتان المنظمتان لتبسيط الإجراءات الجمركية. تماشياً مع هذه التوصيات، يجب على البلدان تشجيع عمليات الإصلاح الجمركي الخاصة بها من خلال الانخراط في أفضل الممارسات، مثل الأنظمة المفردة، وتبادل البيانات الإلكترونية وأنظمة مجتمع الميناء، والبنوك الآلية، وما إلى ذلك.
- لم تعتمد عدة دول حتى الآن مؤشرات الأداء الرئيسية. ويعتبر اعتماد هذه المؤشرات للموانئ نجاحاً كبيراً في بعض الدول مثل تونس والمغرب. يوصى بأن تحذو الدول الأخرى حذوها لتحسين كفاءة الموانئ والتقييم المحلي والشفافية. نظراً لأن مؤشرات الأداء الرئيسية للموانئ تركز بشكل أساسي على الجوانب التشغيلية، فمن المفيد تقديم مؤشرات الأداء الرئيسية المتعلقة بجودة الخدمة أو العمليات الإدارية. لا يزال من الأفضل أن تتفق جميع البلدان على مؤشرات أداء رئيسية متجانسة تطبقها موانئها. وبدلاً من ذلك، يمكن أن تستفيد البلدان من مؤشرات أداء الموانئ الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من خلال التدريب على برنامج إدارة الموانئ، مما يساعد البلدان النامية على ضمان إدارة فعالة وتنافسية للموانئ، مما يسمح لمشغلي الموانئ من القطاعين العام والخاص في جميع أنحاء العالم بتبادل المعرفة والخبرة وكذلك أبحاث إدارة الموانئ ومؤشرات أداء الموانئ (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، 2016).
- هناك نقص في تحديث المعلومات من قبل البلدان المستفيدة. لم تقدم هذه البلدان معلومات مفصلة عن تأثير مشاريع المساعدة الفنية الإقليمية وغيرها من المبادرات ذات الصلة، ولا عن التقدم المحرز فيما يتعلق بخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث أن المعلومات المقدمة كانت تستند إلى البيانات الأولية وليس على النتائج.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الحفاظ على هذا الإجراء للفترة 2021-2027. يجب التركيز على تكييف البنية التحتية والمعدات مع الاحتياجات، وتبسيط وأتمتة الإجراءات والإصلاحات على مستوى سلطة الميناء. يجب أن تتضمن الاستراتيجية الوطنية هذه الأولوية على المستويين الوطني والإقليمي. تكييف البنية التحتية والمعدات مع الاحتياجات يجب أن يتماشى مع تحديث البنية التحتية القائمة، وعند الضرورة، بناء موانئ أو محطات أخرى، ومناطق تخزين ووصلات داخلية، وخاصة وصلات السكك الحديدية. يجب إيلاء اهتمام خاص لتقليل مدة المكوث وإنشاء مؤشرات الأداء في جميع الموانئ.

- مواصلة العمل لتبسيط الإجراءات وأتمتها، مع التركيز على اتصال الأنظمة الفردية بالأنظمة اللوجستية وأنظمة التبادل الإلكتروني للميناء وأنظمة مجتمع الميناء من خلال الاستفادة من تجربة الاتحاد الأوروبي في هذه المجالات.
- تنسيق الأنشطة مع البرامج الأخرى، مثل مشروع موناليزا التابع للاتحاد الأوروبي من أجل اتخاذ القرار التعاوني وإدارة المرور البحري (STM)، وكذلك مع أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD).
- ستعمل البلدان على تعزيز خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض و GALILEO لتطوير الملاحة البحرية من جميع جوانبها.
- تعزيز التعاون وتبادل المعلومات حول الحركة البحرية في المنطقة. إنشاء منظمة ميناء البحر الأبيض المتوسط بالتوازي مع منظمة موانئ البلطيق، والتي يمكن أن تسهل جهود التدريب وتوحيد المعايير.
- النظر في التصديق على الاتفاقيات المتعلقة بالتجارة البحرية وتنفيذها كأولوية.
- مساعدة البلدان، ولا سيما سلطات الموانئ، في بناء الامتيازات وإعداد مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- وضع في الاعتبار آليات التمويل المبتكرة، مع إعطاء الأولوية للمشاريع التي تعمل على تحسين أداء سلسلة اللوجستيات وتحييد التكاليف الإضافية.
- تعزيز تدابير السلامة والصحة على مستوى الموانئ والنقل البحري من خلال التعلم من تأثير جائحة COVID 19. تسريع رقمنة الإجراءات، ولا سيما واجهة ميناء القوارب.

## الإجراء 2: السلامة البحرية

الشركاء المتوسطيون مدعوون لتحسين قدراتهم لتلقي وتبادل وتحليل معلومات مراقبة حركة المرور. يجب أن تأخذ هذه الجهود الفردية والإقليمية في الاعتبار أيضًا التطورات التقنية الحالية والمستقبلية مثل استخدام Sat-AIS<sup>33</sup>.

يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين أيضًا على تنفيذ و / أو تحسين أنظمة VTMS على طول سواحلهم من أجل المراقبة المناسبة، ومراجعة وتسجيل جميع الأنشطة البحرية، مع تسهيل تحركات السفن وتجنب الاصطدامات والحوادث في نفس الوقت. يجب أيضًا إرسال المعلومات إلى مركز البحث والإنقاذ للمشاركة في الوقت المناسب عند الضرورة.

ينبغي تشجيع الانضمام إلى جميع المنظمات البحرية الدولية ذات الصلة، ولا سيما المنظمة البحرية الدولية، والتنفيذ الفعال لجميع الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة. يجب تعزيز تمثيل الشركاء المتوسطيين في عدد من المحافل الدولية، مثل المنظمة البحرية الدولية، من أجل التحدث بصوت واحد حول القضايا ذات الاهتمام المشترك. ولهذه الغاية، ينبغي إجراء مناقشات تمهيدية، إن أمكن، داخل مجموعة العمل البحرية الأوروبية ومتوسطة.

يجب على الشركاء المتوسطيين متابعة التعاون التقني المتعلق بنقل البضائع الخطرة من أجل ضمان التنفيذ الفعال للاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة، بما في ذلك من خلال التدريب.

### النتائج

عملت دول الجوار الجنوبي على تطوير أنظمة المراقبة الإقليمية والوطنية، ومعدات السلامة الحديثة، وأنظمة الاتصال والتنسيق الإقليمية، بالإضافة إلى تطوير ودمج أنظمة AIS و VTS/VTMS<sup>34</sup> لتنفيذ الطرق البحرية السريعة في البحر الأبيض المتوسط بنجاح. أشارت معظم الدول إلى أنها نظمت إدارتها البحرية وامتثلت للالتزامات بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وتشارك بنشاط في مختلف اجتماعات المنظمة البحرية الدولية والندوات وأورش العمل في مجال السلامة البحرية.

تم تنفيذ العديد من مبادرات التعاون الإقليمي في مجالات مختلفة، مثل مشروع SAFEMED (الأول والثاني والثالث والرابع) ومشروع MEDAMOS (الأول والثاني). في إطار مشروع SAFEMED III، تم تنفيذ الإجراءات بين عامي 2013 و 2017 لضمان الاتساق والفعالية والتوحيد في تنفيذ الاتفاقيات الدولية في مجالات الأمن البحري والسلامة ومنع التلوث والاستجابة في البلدان. ركزت الأنشطة

<sup>33</sup> SAT-AIS: نظام التعرف الآلي عبر القمر الصناعي الأوروبي.

<sup>34</sup> VTS: خدمة مرور السفن / VTMS: نظام معلومات ومراقبة حركة السفن.

على تنفيذ دولة العُلم، ومراقبة الدولة للميناء، وأنظمة معلومات ورصد حركة السفن، وحماية البيئة البحرية، والعامل البشري، وأمن السفن والميناء والتدريب. تم تدريب 455 شخصًا كجزء من هذه الأحداث.

بالإضافة إلى ذلك، تم توفير الخدمات والأدوات في مجال السلامة والأمن، مثل الوصول إلى مستودع التشريعات البحرية (الاتحاد الأوروبي، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية) ومذكورة مراقبة دولة الميناء ذات الصلة في المنطقة (RuleCheck)، مركز المعرفة البحرية (أداة تعلم إلكتروني تتكون من وحدات حول الأدوات ذات الصلة والتشريعات والإجراءات الدولية لنظام مجتمع الميناء) لجميع المستفيدين بالإضافة إلى تبادل معلومات T-AIS بين الأردن والمغرب وتونس. تم تنفيذ أنشطة مماثلة، بما في ذلك الندوات وحلقات العمل والتدريب، من بين أمور أخرى، للبلدان المستفيدة في إطار SAFEMED IV. ساعد هذا المشروع في تعزيز القدرات والمهارات التقنية للمشاركين وتعزيز التبادل المثمر للمعرفة بين مسؤولي الإدارة البحرية في البحر الأبيض المتوسط.

لذلك، تم تنفيذ عدد من الإجراءات أو برمجتها بحلول عام 2020 فيما يتعلق بـ (1) تنفيذ دولة العُلم لبرامج التدريب من أجل ضمان التطوير المهني المستمر لمستطلعي دولة العُلم، وتدريب مفتشي الحوادث، والتدريب والمساعدة الفنية للمستفيدين لإعداد وتنفيذ ومراقبة خطة مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMSAS Audit). وهذا يشمل إجراء عمليات تدقيق تحضيرية، وإعداد الدعم لخطة العمل التصحيحية بعد تدقيق نظام إدارة المعلومات الإدارية<sup>35</sup> من أجل لبنان وإعداد إجراءات المراقبة للمنظمات المعترف بها للجزائر (2) مراقبة دولة الميناء فيما يتعلق بإعداد برامج التدريب المناسبة للتطوير المهني المستمر لموظفي مراقبة دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (MED MOU<sup>36</sup>)، وتطوير THETIS Med (نظام معلومات MEDMOU الجديد لمراقبة الميناء الذي هو قيد التشغيل منذ فبراير 2020) وأنشطة التدريب الثنائية والإقليمية على THETIS-Med، (3) نظام مراقبة حركة السفن (VTS) وأنظمة المعلومات (VTMIS) في البحر الأبيض المتوسط، من خلال المشاركة في اجتماعات مجموعة خبراء MARES والتعاون بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ودول أخرى في المنطقة (سيتم تعزيز ذلك بهدف تقديم تبادل معلومات AIS بين هذه البلدان)، وتوفير محطات AIS للمستفيدين، وتوفير SAT-AIS لتحسين تحديد الملوثات المحتملة، وتدريب مشغلي نظام مراقبة حركة السفن لسلطات المراقبة والمدربين، و (4) بعثات استكشافية إلى الجزائر وإسرائيل والمغرب وتونس. وتجدر الإشارة إلى أن مشاركة تركيا في مشاريع SAFEMED ستعزز التعاون الإقليمي.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

الجزائر شارك في مشاريع EUROMED، والتي ساهمت بشكل كبير في تعزيز السلامة البحرية وصقل معارف ومهارات الموظفين المشاركين في جميع الإجراءات. من خلال SAFEMED IV، تم إجراء تدقيق تحضيرية في الجزائر في عام 2018، والذي كان مفيداً للغاية في إعداد الإدارة البحرية لنظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية. تم طلب المساعدة الفنية بشأن خطة العمل التصحيحية بعد IMSAS وستتم تنفيذها في عام 2021. تم تنفيذ إجراءات أخرى أو التخطيط لتنفيذها من خلال SAFEMED IV، مثل إنشاء إجراءات المراقبة والتدقيق للمنظمات المعترف بها أو تحليل الثغرات من أجل تحديد مستوى نقل وتنفيذ أدوات المنظمة البحرية الدولية. عملت الجزائر أيضاً على إنشاء نظام VTMIS يغطي كامل الساحل والموانئ التجارية للجزائر. يشتمل هذا النظام على مكون إدارة حركة النقل البحري VTS وأمن الموانئ ونظام الموانئ المجتمعية. على وجه الخصوص، تم سن لائحة بشأن نظام إدارة النقل البحري للبضائع الخطرة وعبورها عبر الموانئ في مايو 2019. السلطة البحرية هي المسؤولة عن تنفيذ هذا النظام الجديد. أخيراً، وضعت وزارة الأشغال العامة والنقل، بالتشاور مع الإدارات الأخرى، استراتيجية للمشاركة الفعالة في مختلف المنتديات الدولية، بما في ذلك منتديات المنظمة البحرية الدولية. إسرائيل لم تصادق بعد على اتفاقية البحث والإنقاذ<sup>37</sup>. ومع ذلك، فهي طرف في المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر<sup>38</sup>. ستكون إسرائيل أحد المستفيدين الذين سيحصلون على تدريب مخصص على ISM وتقنيات التدقيق.

الأردن هي واحدة من الدول التي استفادت من SAFEMED IV في مجال السلامة البحرية. تم دعم الدولة في إعداد الاتفاقيات مع المنظمات المعترف بها، بما يتماشى مع مبدأ مدونة المنظمة البحرية الدولية للمنظمات المعترف بها. لم يتم بعد إنشاء نظام إنذار مبكر عبر الإنترنت للمراقبة البحرية في الموانئ الجديدة لأسباب مالية وتقنية. وتحرص الدولة على احترام الاتفاقيات الدولية التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية وتعديلاتها. كما يحرص الأردن على تنفيذ تشريعاته الوطنية من خلال "مراقبة الدولة للميناء" (PSC)، والملخص المستمر ومحطة إذاعة العقبة الساحلية، بالتعاون الكامل مع البحرية الملكية الأردنية. أكملت اللجنة البحرية الأردنية عمليات التدقيق الإلزامية (IMSAS) التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية في عام 2016 لضمان التزام الأردن كإدارة بحرية فيما يتعلق بالمتطلبات والاتفاقيات والقواعد البحرية الدولية. علاوة على ذلك، شاركت اللجنة البحرية الأردنية في اجتماعات MARES

<sup>35</sup> IMSAS audit: نظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية.

<sup>36</sup> MED MoU: مذكرة تفاهم متوسطة بشأن مراقبة الدولة للميناء (PSC).

<sup>37</sup> معاهدة SAR: المعاهدة الدولية للبحث والإنقاذ البحري.

<sup>38</sup> معاهدة SOLAS: الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.

(2015 و 2016 و 2017 و 2018 و 2019 و 2020)، والتي سمحت للبلاد بالوصول إلى خادم AIS الإقليمي للبحر الأبيض المتوسط (MARES) من أجل المراقبة المنتظمة لتحركات السفن عبر محطات قاعدة AIS التي تغطي تتبع السفن في منطقة العقبة وإيطاليا والمغرب.

لبنان صادقت على معظم الاتفاقيات البحرية الدولية. في إطار مشروع SAFEMED IV، تلقي البلد دعمًا لإعداد ومتابعة برنامج نظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية للتحقق من امتثال البلد للمدونة الثالثة للمنظمة البحرية الدولية. كما يستفيد لبنان من البرامج التدريبية لمفتشي دولة العلم والميناء والتي تم تطويرها للمستفيدين من برنامج SAFEMED لرفع معايير مراقبة السفن في المنطقة. وقد تم تشكيل فرق مؤهلة تأهيلاً عالياً تحت رقابة دولة الميناء ورقابة دولة العلم لضمان امتثال السفن، من خلال التفتيش المستمر، للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة والبيئة. يسعى لبنان جاهداً إلى تطبيق نظام معلومات إدارة المعلومات (VTMIS) وقد تم إعداد ملفات المناقصات، لكن هناك حاجة إلى التمويل لإطلاق هذه الدعوة لتقديم العطاءات.

ليبيا هي طرف في الاتفاقيات البحرية الرئيسية، بما في ذلك اتفاقية البحث والإنقاذ. على الرغم من عدم الاستقرار السياسي في البلاد، تسعى ليبيا جاهدة لتطوير السلامة والأمن البحريين من خلال الاستفادة من مشروع SAFEMED IV. على سبيل المثال، شاركت في الدورة التدريبية لنظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في عام 2018 وفي تدريب مفتشي دولة العلم في عام 2019. بالإضافة إلى ذلك، يجري حالياً تطوير استراتيجية بحرية تتماشى مع المدونة الثالثة.

المغرب هو جزء من معظم الاتفاقيات البحرية، بما في ذلك اتفاقية البحث والإنقاذ. اجتاز بنجاح التدقيق الاختياري للدولة العضو في المنظمة البحرية الدولية (تدقيق VIMSAS). للحفاظ على السلامة البحرية لهذه السواحل، يملك المغرب: (1) أنظمة النقل الذكية للميناء وللخط الساحلي في مضيق جبل طارق، والذي يضمن المراقبة وسلامة الملاحة وفقاً لإرشادات المنظمة البحرية الدولية<sup>39</sup> والرابطة الدولية للمساعدات البحرية لسلطات الملاحة والمنارات (IALA-AISM) المعتمدة في هذا الصدد، (2) محطة AIS على طول الساحل المغربي في طور التجديد و (3) مركز البحث والإنقاذ في بوزنيقة، (4) كما يعمل نظام مراقبة السفن عن بعد ومراقبة قوارب الصيد في المياه المغربية (5) إنشاء خدمة هيدروغرافية وطنية تضمن استقلاليتها في إنتاج ونشر المخططات الملاحية الورقية والإلكترونية، وهي أيضاً مسؤولة عن إدارة المعلومات البحرية، (6) تعزيز خدمة الإشارات والمساعدات البحرية لخدمة الملاحة وفقاً للمعايير الدولية للمنظمة البحرية الدولية و IALA. المغرب بصدد تحديث خطط التنبيه بالموانئ ومراقبة حالة التشغيل وتوافر منشآت الإشارات البحرية. تم تنفيذ إجراءات بناء القدرات بالشراكة مع أكاديمية AISM العالمية والمعهد المغربي للدراسات البحرية، المعتمدين منذ يناير 2019 وفقاً للمعايير الدولية لاعتماد المساعدات لمديري الملاحة ومشغلي نظام مراقبة حركة السفن ورؤسائهم والمدربين. على هذا النحو، تم الانتهاء من نسختين تدريبيتين. في نهاية التدريب، تم إصدار 38 مساعدة لشهادات مديري الملاحة لممثلي الإدارات والمؤسسات الوطنية المسؤولة عن أنشطة الإشارات البحرية، بما في ذلك 19% من المديرين المعتمدين من البلدان الصديقة في أفريقيا الفرنكوفونية.

من خلال SAFEMED IV، استفاد المغرب من برامج تدريبية لمفتشي الموانئ ومفتشي الدولة لرفع معايير تفتيش السفن في المنطقة. كما تتلقى الدولة المساعدة في التحضير للتدقيق الإلزامي للمنظمة البحرية الدولية (IMSAS).

**فلسطين:** يمكن لمركز المعرفة البحري الفلسطيني أن يلعب دوراً رئيسياً في الأمن والسلامة والبيئة البحرية.

تونس حسنت تغطية AIS في الموانئ التجارية: هناك محطتان قيد التشغيل و4 في طور التثبيت في إطار SAFEMED IV. تسمح هذه المحطات بمشاركة معلومات حركة المرور البحرية مع خادم لتبادل البيانات الإقليمي AIS لمنطقة البحر الأبيض المتوسط "MARES". وقعت الدولة على شروط استخدام النظام الأوروبي لرصد تهديدات التلوث والإبلاغ عنها،<sup>40</sup> CleanSeaNet بفضل هذا التبرع، ستسمح هذه المحطات، في المستقبل القريب، بزيادة تغطية AIS الوطنية من 23% (حالياً) إلى 70% وتبادل بيانات AIS مع دول البحر الأبيض المتوسط الأخرى التي وقعت اتفاقية حول هذا الموضوع عبر الخادم الإقليمي المتوسطي MARES.

في إطار مشروع SAFEMED IV، أثار 35 نشاطاً متعلقاً بتنفيذ دولة العلم ومراقبة دولة الميناء ومعلومات حركة السفن وأنظمة المراقبة والتحقق في الحوادث والتحضير لمراجعة أداء الإدارات البحرية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على 102 مستفيد حتى عام 2020. وقعت تونس اتفاقية مستوى الخدمة SLA مع وكالة السلامة البحرية الأوروبية وخفر السواحل الإيطالي لمعالجة وتبادل بيانات AIS. بالإضافة إلى ذلك، حددت تونس مناطق البحث والإنقاذ وأبلغتها إلى المنظمة البحرية الدولية ووضعت خطة وطنية للتعاون مع المراكز في البلدان المجاورة. حددت تونس منطقة تغطيتها لعمليات البحث والإنقاذ وهي بصدد إعداد الملف لإبلاغه للمنظمة البحرية الدولية.

<sup>39</sup> LRIT - تحديد وتتبع بعيد المدى.

<sup>40</sup> CleanSeaNet: خدمة الكشف عن الأقمار الصناعية الأوروبية للهيدروكربونات والسفن.



علاوة على ذلك، شكلت تونس، بموجب المرسوم رقم 144-2019، لجنة وزارية وأمانة عامة للشؤون البحرية، تهدف إلى تحسين حوكمة القطاع البحري وتنسيق التدخلات والاستجابات للمخاطر البحرية بين مختلف القطاعات. كما نفذت تونس دراسة لإنشاء نظام مراقبة للبضائع الخطرة في الموانئ التونسية كجزء من مشروع التوأمة. اجتازت البلاد المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في عام 2013. ونتيجة لهذا التدقيق، تم تقديم خطة عمل تصحيحية إلى المنظمة البحرية الدولية من أجل تحقيق الامتثال الكامل لأحكام اتفاقيات السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية.

### السلامة البحرية: التقدم في تعزيز أنظمة المراقبة

عملت دول الجوار الجنوبي على تطوير أنظمة المراقبة ومعدات الأمن الحديثة وكذلك تطوير ودمج أنظمة AIS و VTS / VTMIS. ضمن مشروع SAFEMED الاتساق والفعالية والتوحيد في تنفيذ الاتفاقيات الدولية بشأن السلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية. تم توفير الخدمات والأدوات في مجال السلامة والأمن، مثل الوصول إلى مستودع التشريعات البحرية (RuleCheck) ومركز المعرفة البحرية (MaKCs) لجميع المستفيدين، بالإضافة إلى مشاركة معلومات T-AIS وتوفيرها. معلومات عن SAT-AIS لأربع دول (الأردن وليبيا والمغرب وتونس).

#### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- التعاون والتمويل غير كافيين لتطوير أنشطة معينة لبرنامج SAFEMED، على الرغم من أن هذا البرنامج يبدو أنه نجح في نقل المعرفة العملية والمهارات وأفضل الممارسات إلى الخبراء من البلدان المستفيدة.
- تبادل المعلومات بين بلدان جنوب البحر الأبيض المتوسط محدود، على الرغم من وجود التزام سياسي، ومن الصعب مشاركة معلومات AIS بين دول المغرب العربي بسبب اختلاف ملكية البيانات، على سبيل المثال القوات المسلحة والإدارات العامة.
- هناك نقص في تغطية VTS لجميع السواحل الوطنية والمياه الإقليمية ويبدو أن الدول قد ركبت بشكل أساسي VTS في موانئها الرئيسية.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة هذا العمل مع التركيز على زيادة تطوير أنظمة المراقبة الإقليمية والوطنية ومعدات الأمن الحديثة، فضلا عن أنظمة الاتصالات والتنسيق الإقليمية وتنفيذ الاتفاقيات القائمة ذات الصلة.
- الاستمرار في تطوير وتقديم المساعدة الفنية لضمان قابلية التشغيل البيئي والتغطية الكاملة لأنظمة VTS / VTMIS على المستوى الوطني والمياه الساحلية وربطها في النهاية بالأنظمة الأوروبية. إعطاء الأولوية للجهود الإقليمية لتسهيل تبادل معلومات خدمة حركة المرور بين دول الجوار الجنوبي باستخدام خادم AIS الإقليمي للبحر الأبيض المتوسط، إلخ. المصادقة على إجراءات البحث والإنقاذ في البلدان وتسهيل التعاون بين السلطات الوطنية ذات الصلة والتعاون في مجال الإنقاذ.
- تحسين المتطلبات الفنية والمعايير والضوابط لمذكرة التفاهم المتوسطية (MED MOU)، وتعزيز قدرات الأعضاء وتحسين التنسيق والمواءمة بين أعضاء مذكرة التفاهم بالتعاون مع مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة الدولة للميناء (أي تقريب الإجراءات، ولا سيما إجراءات الحظر مثل مذكرة تفاهم باريس، التي تصنف دولاً معينة ضمن القائمة الرمادية، مما يعني أن سفنها تخضع للتفتيش بشكل متكرر).
- مواصلة دعم الإدارات البحرية مع التركيز على التزامات دول العلم والدول الساحلية، بما في ذلك إنشاء برامج تدريبية لتطوير الموظفين المهنيين ودعم تنفيذ إجراءات الامتثال الوطنية للإطار القانوني البحري الدولي.
- الاستمرار في المشاريع، مثل SAFEMED، والتي كانت مفيدة لتنفيذ جزء من الإجراء أعلاه.

## الإجراء 3: الأمن البحري

يجب على الشركاء المتوسطيين التنفيذ الفعال لمتطلبات الأمن البحري الإلزامية لاتفاقية حماية الأرواح في البحر وفقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية<sup>41</sup>، مع الأخذ في الاعتبار أيضاً المبادئ التوجيهية الدولية (لا سيما تلك الموضوعة في إطار المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بمنع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر). يجب تحقيق ذلك من خلال:

- إطار تنظيمي وطني يهدف إلى تحديد الأدوار والمسؤوليات على مستوى كل من دولة العلم ودولة الميناء؛
- تطوير مستوى أعلى من الوعي بالقيمة الاستراتيجية للأمن في القطاع البحري؛
- معرفة موظفي الإدارات بمجال الأمن البحري فيما يتعلق بقدرتهم على أداء المهام الموكلة إليهم؛
- إنشاء أنظمة رقابة وإشراف متماسكة ومتسقة مزودة بموظفين أكفاء ومدربين تدريباً جيداً؛
- تطبيق أفضل الممارسات المعتمدة دولياً بين السلطات الوطنية والمشغلين فيما يتعلق بمنع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر على متن السفن التجارية؛
- مع الأخذ في الاعتبار التشريعات والمبادئ التوجيهية الأوروبية ذات الصلة المتعلقة بهذا المجال، والتي يتم تطبيقها بانتظام، لا سيما من خلال وكالة السلامة البحرية الأوروبية (EMSA).

### النتائج

التحديات الحالية تجعل الأمن البحري إحدى أولويات دول الجوار الجنوبي. عملت هذه الدول على تحسين تنفيذ متطلبات الأمن البحري للمعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر للسفن والموانئ. كما أنها ضمننت الامتثال التدريجي لمعايير الاتحاد الأوروبي، مع التركيز على الركيزتين الرئيسيتين، وهما رفع مستوى الوعي ومستويات المعرفة.

من خلال SAFEMED III، أولت وكالة السلامة البحرية الأوروبية اهتماماً خاصاً للأمن البحري من خلال تنظيم دورات تدريبية حول المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية وأيضاً حول أمن مرافق الميناء، وندوة حول مراقبة وتدقيق المنظمات الأمنية المعترف بها، وأوراش عمل حول المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية والقدرات المؤسسية وتمارين تدريبية.

بالإضافة إلى ذلك، من خلال SAFEMED IV تم تنفيذ أو برمجة عدد من الإجراءات المتعلقة بالأمن البحري لصالح دول الجوار الجنوبي وتتعلق بالتدريب على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية للسفن والموانئ. بالإضافة إلى ذلك، تم تنفيذ الدعم لمنتدى وظائف خفر السواحل المتوسطي في عام 2019 (انعقد الاجتماع العام الأخير لمنتدى وظائف خفر السواحل المتوسطي في عام 2019 في الدار البيضاء).

تم تأجيل أوراش العمل حول القدرات المؤسسية والأمن السبيرياني حتى عام 2021.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر** طبقت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS Code) منذ دخولها حيز التنفيذ. البلاد لديها خطة للأمن القومي، ولجنة وطنية ولجان بحرية وأمنية برتغالية في الميدان. يوجد مركز عمليتي لمراقبة الأمن البحري وأمن الموانئ وبرنامج تدريبي لضباط الأمن والمفتشين والمراجعين. البلد على استعداد لمشاركة أفضل الممارسات مع الإدارات الأخرى في دول المنطقة.

**مصر** عملت على التنفيذ الكامل للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية في أراضيها. يتم تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية بالكامل في الموانئ المصرية، وتتوافق الموانئ التجارية والمتخصصة المصرية مع متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية، وقد قامت اللجنة الوطنية العليا لجمهورية مصر العربية بإجراء مراجعة داخلية دورية وتقييم للخطط الأمنية لمنشآت الموانئ.

**الأردن:** نفذ ميناء العقبة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية، وصادق على مدونة جيبوتي لقواعد السلوك<sup>42</sup> لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ووقع على تعديلات جدة 2017 لتوسيع مدونة جيبوتي لقواعد السلوك لتشمل الأنشطة البحرية غير المشروعة (تهريب المخدرات والأسلحة والإرهاب البحري والاتجار بالبشر).

<sup>41</sup> مدونة ISPS: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية.

<sup>42</sup> مدونة جيبوتي لقواعد السلوك: مدونة قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن.



تمت الموافقة على الخطط الأمنية لجميع أرصفة الميناء الجديد من قبل اللجنة الأمنية بعد استيفاء جميع الشروط والمتطلبات الأمنية.

لبنان: تم تشكيل لجنة وطنية لتنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية وضمان المراقبة المستمرة. تتكون اللجنة الوطنية من جميع الجهات المعنية. وتضم اللجنة، بالإضافة إلى المدير العام للنقل البري والبحري (رئيس اللجنة)، ممثلين عن الجيش والقوات البحرية والمخابرات والأمن الداخلي والأمن العام والجمارك ووزارة الاتصالات وسلطات الموانئ. جميع الموانئ ومرافق الموانئ، وكذلك جميع السفن التي ترفع العلم اللبناني، تتوافق مع المتطلبات الأمنية من خلال خططها الأمنية. تم تدريب ضباط أمن مرافق الموانئ، وجميع البحارة على القيام بواجباتهم بشكل صحيح. لبنان دولة عضو في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة والأمن والبيئة والبضائع الخطرة، من بين أمور أخرى، اتفاقية<sup>43</sup> SOLAS، MARPOL،<sup>44</sup> IMDG و المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية.

المغرب: لقد أعطى المغرب، وهو طرف في المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر، التأثير الكامل لكل من الجزء الإلزامي من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS) والتوصيات التي تشكل الجزء ب من هذه المدونة منذ دخولها حيز التنفيذ في عام 2004. قام المغرب بتوسيع نطاق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية لتشمل جميع الموانئ وفقاً للمبادئ التوجيهية العملية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية بشأن أمن الموانئ. وبالتالي، بالنسبة للمغرب، تعتبر السلامة مطلباً لجميع الجهات الفاعلة: السلطات البحرية وسلطات الموانئ، ومشغلي مرافق الموانئ، وشركات الشحن، والسفن، إلخ.

كدولة مينائية توافق وزارة التجهيز والنقل واللوجستيات والمياه على التقييمات وخطط السلامة لمرافق الميناء. يتم إصدار إعلانات الامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية للموانئ ومرافق الموانئ وتجديدها بشكل منهجي بعد الانتهاء من زيارات التحقق من الامتثال لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. جميع الموانئ ومرافق الموانئ المغربية المفتوحة للتجارة الدولية معتمدة ويتم تشغيلها حالياً بالمستوى الأول من الأمان.

داخل الحكومة، تم تعيين مديرية البحرية التجارية (DMM) التابعة لوزارة المعدات والنقل واللوجستيات والمياه كسلطة بحرية ونقطة محورية تجاه المنظمة البحرية الدولية. هذه الإدارة، جنباً إلى جنب مع الموانئ والملك العام البحري (DPDPM)، مسؤولة على التوالي عن الأنشطة والمهام المتعلقة بسلامة السفن والمسائل المتعلقة بسلامة الموانئ ومرافق الموانئ.

يعتزم المغرب تعزيز الإطار التنظيمي فيما يتعلق بالأمن المينائي والبحري من خلال إصدار مرسوم بشأن أمن السفن والموانئ مما يجعل من الممكن: (1) إنشاء نظام لإعادة تأهيل المنظمات الأمنية، (2) إنشاء اللجان الأمنية المحلية في الموانئ لإبداء رأيها في تقييم الأمن ووضع خطة أمنية لميناء أو مرفق مينائي. وتتكون هذه اللجان من ممثلين عن الإدارات المحلية، وهي الشرطة والدرك الملكي والجمارك والبحرية الملكية والصحة والسلطة المحلية.

تونس: الموانئ التونسية تلتزم بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (خطط أمنية وتدقيقات دورية وإعلانات المطابقة). أتاحت الدراسة الخاصة بتأمين الوصول البحري والبري إلى الموانئ تحليل الوضع الحالي وتحديد الاحتياجات من حيث المعدات والمؤهلات. على سبيل المثال، أنشأت الدولة لجنة وطنية لتقييم الأمن البحري والموانئ (تدقيق وتقييم ومساعدة لتطوير الخطط الأمنية) التي توافق على إصدار وثائق الامتثال لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. شاركت تونس في تنفيذ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2240 المؤرخ في 9 أكتوبر 2015 بشأن تحديد هوية السفن المشتبه في استخدامها في تهريب المهاجرين. أجرت الدولة تدقيقاً على الخبرات الأمنية الدولية (خفر السواحل الأمريكي، وزارة النقل بالمملكة المتحدة). بالإضافة إلى ذلك، شارك 14 مسؤولاً في 7 أنشطة لسلامة السفن والمرافق نظمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية في إطار SAFEMED IV. وكجزء من نفس الإطار، شارك 5 مسؤولين في 3 أنشطة أمنية للسفن ومرافق الموانئ نظمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية.

## الأمن البحري: هو تحدٍ وأولوية للبلدان الشريكة والتنفيذ الواسع للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية

عملت دول الجوار الجنوبي على تحسين تنفيذ متطلبات الأمن البحري للمعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر كما ضمنت الامتثال التدريجي لمعايير الاتحاد الأوروبي، مع التركيز على رفع مستوى الوعي ومستويات المعرفة. أعطيت الأولوية للتدريب على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية وكذلك لأمن مرافق الميناء.

المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

<sup>43</sup> معاهدة MARPOL: المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن.  
<sup>44</sup> IMDG: مدونة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر.

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- إن تبادل المعلومات حول الأمن البحري وحركة البضائع والركاب في موانئ البلدان المستفيدة محدود للغاية. لا تزال دول الجوار الجنوبي بحاجة إلى التعاون في مجال الأمن البحري، مثل تبادل المعلومات الاستخباراتية حول الإرهاب والقرصنة.
- تعاون خفر السواحل محدود.
- نقص التمويل لم يسمح بتنفيذ بعض الأنشطة. تمكنت SAFEMED 3 و 4 من نقل المعرفة العملية والمهارات وأفضل الممارسات إلى خبراء البلدان المستفيدة.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- ضمان تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية SOLAS / وتشريعات وتوجيهات الأمن البحري الأوروبية ذات الصلة، والتي يتم نشرها بانتظام من قبل وكالة السلامة البحرية الأوروبية (EMSA). دعم بناء قدرات الموظفين المشاركين في تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية.
- دعم بناء القدرات الأمنية البحرية في ليبيا. سيكون لتطورها الداخلي وتأثيرها على الأمن البحري تداعيات كبيرة على البحر الأبيض المتوسط ككل.
- المواءمة بين مسؤوليات وأدوار دول الموانئ ودول العلم، والعمل على المبادئ التوجيهية الإقليمية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح التي تتبع من إطار المنظمة البحرية الدولية.
- تعزيز التخطيط المشترك للطوارئ وإدارة المخاطر ومنع النزاعات والاستجابة للأزمات وإدارة الأزمات بين دول الجوار الجنوبي ومع دول الاتحاد الأوروبي.
- تنظيم أنشطة توعية حول الأمن السبيري البحري وتقديم المساعدة الفنية في مجال تدقيق أمن الموانئ.
- إيجاد الوسائل لتحقيق المعايير التشغيلية المشتركة والخبرة بين هيئات خفر السواحل لتبادل المعلومات والتخطيط وإجراء عمليات مشتركة فعالة في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.

#### الإجراء 4: البيئة البحرية

يجب على الشركاء المتوسطيين التنفيذ الفعال للمعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن، مع إيلاء اهتمام خاص لإنشاء مرافق استقبال في الموانئ، ووضع خطط لإدارة نفايات الموانئ والاستجابة للطوارئ.

في حالات محددة، الشركاء المتوسطيون مدعوون إلى التنفيذ الكامل للأدوات المتعلقة بالبيئة مثل اتفاقية ماربول - الملحق السادس، بما في ذلك عن طريق تطوير منشآت إعادة التزويد بالوقود قابلة للتشغيل البيئي للغاز الطبيعي المسال (LNG) ونهج تنظيمي لاستخدام أجهزة غسل الغاز.

يُصح الشركاء المتوسطيون باستخدام خدمات التأهب التشغيلي والكشف والاستجابة لوكالة السلامة البحرية الأوروبية، عند الاقتضاء، فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن السفن والتلوث البحري الناجم عن منشآت النفط والغاز. في هذا الصدد، فإن الشركاء المتوسطيين مدعوون للنظر في اتفاقية CleanSeaNet مع وكالة السلامة البحرية الأوروبية.

في رؤيتهم الإستراتيجية للتطوير المستقبلي لموانئهم، يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على تضمين التدابير اللازمة نحو التحول التدريجي إلى الموانئ الخضراء وفقاً للمعايير والتعريف المعمول به. ينبغي النظر في التعاون والبحث والتطوير في هذا المجال.

يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين أولاً على المصادقة على معاهدة BWM<sup>45</sup> من أجل إنفاذها وتنفيذها بشكل فعال. يجب إيلاء اعتبار خاص للوحدات البحرية المتنقلة وسفن التزويد البحرية. من الأهمية بمكان أن يكون لديك ضباط لمراقبة الميناء مدربين تدريباً جيداً في هذا المجال.

#### النتائج

<sup>45</sup> معاهدة BWM: الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (Ballast Water Management)

بذلت دول الجوار الجنوبي جهودًا متواصلة لتبني الخدمات التي تعمل على تحسين البيئة البحرية. من خلال SAFEMED III، أدى الوصول إلى CleanSeaNet إلى توفير الخدمات والأدوات لستة مستفيدين (الجزائر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وتونس). بموجب SAFEMED IV تم تنفيذ أو التخطيط لعدد من الإجراءات المتعلقة بالبيئة البحرية حتى عام 2020. تشمل هذه الإجراءات التدريب على اتفاقية إدارة مياه الصابورة BWM (بما في ذلك أخذ العينات)، وتمارين الاستجابة للتلوث مع سفينة وكالة السلامة البحرية الأوروبية، والتدريب على المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، والتدريب على واجهة المستخدم الرسومية للأنظمة الإيكولوجية SafeSeaNet، وتوفير صور CleanSeaNet للبلدان المستفيدة، أي ما يقرب من 2300 صورة من CleanSeaNet و722 انسكاب نفطي محتمل تم اكتشافه حتى عام 2019. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم 21 اجتماعًا تقنيًا، وتمريبًا واحدًا للاستجابة للانسكاب النفطي في عام 2019، ومساعدة فنية لعمليات التدقيق التحضيرية لنظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، وتم توفيرها للبلدان. وكجزء من نفس البرنامج، أجريت دراسات حول مرافق الاستقبال في الموانئ في الجزائر ولبنان وتونس. تم توفير التدريب على اتفاقية ماربول الملحق السادس في الجزائر وإسرائيل. بالإضافة إلى ذلك، شاركت بلدان SAFEMED IV المستفيدة في ورشة عمل حول تنظيم الكبريت "الوعي بالمتطلبات المستقبلية بنسبة 0.5% من الكبريت والتنفيذ المتسق اعتبارًا من عام 2020" لدول البحر المتوسط.

بالإضافة إلى ذلك، تستفيد الأردن والمغرب وتونس من معلومات "CleanSeaNet" و "SAT-AIS" ولديها معلومات للكشف المبكر عن الانسكابات النفطية في المياه الخاضعة لولايتها ولتسهيل تحديد الملوثات المحتملة. هذه البلدان هي أطراف في عدد من اتفاقيات البيئة البحرية، مثل المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي<sup>46</sup> التي تم التصديق عليها من قبل جميع الدول باستثناء ليبيا.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر** لم تصادق على الملحق السادس لاتفاقية ماربول 4 والمعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن. ينفذ البلد أنشطة تدريبية بيئية مع تونس والمغرب. وتجر الإشارة إلى أن الجزائر تدرك الحاجة إلى تزويد جميع الموانئ بمرافق استقبال وخطط الاستجابة الطارئة لإدارة النفايات. لذلك، وبالتعاون مع المركز الإقليمي للاستجابة للطوارئ ضد التلوث البحري العرضي ووكالة السلامة البحرية الأوروبية، تم تنفيذ مهمة تقييم إدارة النفايات في ميناء تجاري ومرسى في يونيو 2019 للمساعدة في إعداد مرافق إدارة النفايات في الموانئ. وتهدف البعثة الثانية إلى دراسة وتقييم احتياجات الاستقبال في الموانئ الجزائرية مما سيؤدي إلى تحديث مرافق الاستقبال في الميناء. تخطط الجزائر لإنشاء بنية تحتية للتزود بوقود الغاز الطبيعي المسال في بعض الموانئ الجزائرية، مع مراعاة خبرتها في هذا المجال، وتم إجراء دراسة لتقييم المخاطر مع وكالة السلامة البحرية الأوروبية في مينائين جزائريين. علاوة على ذلك، فيما يتعلق بمنع وكشف ومكافحة التلوث النفطي، ستناقش الدولة إمكانية الاستفادة من مزايا نظام CleanSeaNet مع وكالة السلامة البحرية الأوروبية.

**مصر** ترغب في الحصول على مساعدة فنية بشأن الانسكابات النفطية، ومن خلال SAFEMED IV، سيتم تنظيم تدريب على إجراءات مراقبة التلوث المشتبه بانسكاب النفط في عام 2020. كما قادت مصر سلسلة من الجهود المتعلقة بالبيئة البحرية. أولاً، تعمل السفن المستخدمة في نقل البضائع من وإلى مصر باستخدام وقود منخفض الكربون بنسبة 0.5% منذ 1 يناير 2020 وفقاً لأحدث اللوائح الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية. يعد ميناء الإسكندرية أيضاً من أوائل الموانئ في إفريقيا وشرق البحر المتوسط لتزويد السفن بوقود منخفض الكبريت. ثانياً، يتعين على السفن التي لا تستخدم وقوداً منخفض الكبريت استخدام أجهزة غسل الغاز لتنظيف عوادم السفن والانبعاثات. ثالثاً، الموانئ المصرية (ميناء دمياط، وقرية ميناء الإسكندرية أيضاً) مجهزة بنظام OPS لتقليل انبعاثات السفن أثناء عمليات التحميل والتفريغ في الموانئ المصرية. رابعاً، طورت جميع موانئ البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر خططاً لإدارة النفايات الصلبة وفقاً للمعايير والإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (Marpol V). خامساً، تم توفير أجهزة مكافحة التلوث النفطي و1000 متر من الحواجز العائمة المخصصة لمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية وتشغيلها منذ يونيو 2020. سادساً، هيئة ميناء دمياط هي الأولى في الشرق الأوسط التي تدير بشكل فعال نظام OPS، وهي إحدى الاستراتيجيات التي أوصت بها مبادرة المناخ العالمية للموانئ للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري في الموانئ. يحل نظام OPS محل المحركات المساعدة للسفن في الرصيف: عند الرسو، يتم توصيل السفن بشبكة الكهرباء المحلية لتمكين الأنشطة مثل التحميل والتفريغ والتدفئة والإضاءة وغيرها من الأنشطة على متن السفينة.

الأردن هي من بين الدول التي صادقت على معظم اتفاقيات البيئة البحرية، مثل CLC و BWM و MARPOL. قامت اللجنة البحرية الأردنية بدمج أحكام جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية في التشريعات الوطنية. يتم الآن إجراء قياسات لجودة مياه البحر من خلال سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة. البلد بالفعل جزء من نظام CleanSeaNet. من خلال SAFEMED IV، تلقى الأردن تدريباً

<sup>46</sup> معاهدة CLC: المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي.

مخصصًا على التشريعات البيئية في عام 2020 ومن المتوقع أن يتلقى المساعدة الفنية من أجل مراجعة وتحديث خطة طوارئ الانسكاب النفطي وبرنامج التدريب بشأن حماية البيئة البحرية للأغراض التنظيمية. نظرا لظروف فيروس كورونا، لم يتم الانتهاء من الدراسات اللازمة، حيث تم الاتفاق على استكمالها في الشهر الثاني من عام 2021. يجري استعراض خطط الطوارئ وتحديثها وإدراجها. سيتم إجراء التدريبات اللازمة.

لبنان سوف تنفذ أحكام الملحق السادس لاتفاقية ماريبول للسفن التي ترفع العلم اللبناني، وبالتالي، إصدار إعلان الامتثال للسفن التي تفي بمتطلبات الملحق السادس. التصديق على الملحق السادس في انتظار المصادقة البرلمانية، والتي ستضمن التنفيذ الصارم للملحق السادس على مستوى الميناء. بالإضافة إلى ذلك، ووفقاً لـ SAFEMED IV، سيتم تقديم المساعدة في مجال MODU في عام 2021 وتم إجراء دراسة حول مرافق الاستقبال في الميناء في عام 2019.

ليبيا وقعت على شروط استخدام CleaSeaNet وتتلقى صور الأقمار الصناعية جنباً إلى جنب مع معلومات SAT AIS من أجل اكتشاف وتحديد ملوثات السفن اعتباراً من سبتمبر 2019.

المغرب تولي أهمية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. صادق المغرب على معظم اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية، ولا سيما اتفاقيات BWM و MARPOL والمعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن<sup>47</sup>.

أدخلت الدولة الأحكام المتعلقة بالبيئة البحرية في مشروع قانون، يتم اعتماده حالياً، بشأن تصريف الملوثات من السفن إلى البيئة البحرية والجو. تحتوي الموانئ على العديد من مرافق الموانئ الثابتة والمتنقلة التي تتوافق مع متطلبات اتفاقية MARPOL، المرفقات الأولى والرابع والخامس، علاوة على ذلك، سيتم إجراء دراسة في عام 2021 مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية على مرافق استقبال المرفأ بما يتوافق مع متطلبات اتفاقية MARPOL، الملحق الرابع.

يتم نشر أحكام حماية البيئة بشكل جيد على مستوى لوائح تشغيل الميناء. وبالتالي، فإن سلطات الموانئ هي المسؤولة عن إدارة النفايات داخل الموانئ، لا سيما تلك الناتجة عن العمليات البرية وتلك الخاصة بالمسطحات المائية، من خلال العقود الموقعة مع مقدمي الخدمات من القطاع الخاص. أيضاً، وفقاً لأحكام اتفاقية ماريبول الدولية، يوجد بالمغرب ثمانية مرافق استقبال في الميناء لجمع ومعالجة والتخلص من نفايات السفن الموزعة على الموانئ التجارية الرئيسية، وهي: محطة ماريبول في طنجة ميدبورت، الدار البيضاء، المحمدية، أكادير والجرف الأصفر. يتم تحديث المعلومات المتعلقة بهذه المرافق ونشرها بشكل منهجي على منصة IMO GISIS. على هذا النحو، لا يوجد لدى المغرب أي تقرير عن عدم كفاية مرافق الاستقبال في الموانئ.

في إطار إعداد وتدريب الموظفين المسؤولين عن منع ومكافحة التلوث البحري العرضي، ينظم المغرب تمريناً لمكافحة التلوث البحري العرضي (SIMULEX) كل عامين. ونفذ التمرين الأخير عام 2018 في منطقة أكادير. المغرب هو أحد البلدان العشر الرائدة المشاركة في مشروع "تحويل قطاع النقل البحري الدولي للحد من انبعاثات الكربون من خلال تحسين كفاءة الطاقة"<sup>48</sup> (GLOMEEP). ويهدف إلى تحسين المعرفة والفهم للتدابير التقنية والتشغيلية لكفاءة طاقة السفن وإنشاء شراكات وطنية وإقليمية وعالمية لبناء القدرات لتحسين كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري.

تونس نفذت أحكام اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بمنع التلوث والحفاظ على البيئة البحرية، ولا سيما CLC و MARPOL و IOPCF و<sup>49</sup> المعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن وتضمن تنفيذ أحكام تلك الاتفاقيات على السفن التي تبحر تحت العلم التونسي وعلى طرق التجارة. شاركت تونس في العديد من المحافل الدولية (لجنة حماية البيئة البحرية (IMO: MEPC)، (IOPC Funds) وكانت عضواً في اللجنة التنفيذية (2012-2014) لمشروع السياسة البحرية المتكاملة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. بالإضافة إلى ذلك، وقعت الدولة على شروط استخدام خدمة (AESM-SAFEMED III CleanSeaNet يوليو 2014) لتحديد مواقع تصريف السفن في البحر واستلام صور الأقمار الصناعية ووقعت عقداً لتلقي معدات إزالة التلوث. بالإضافة إلى ذلك، حصلت تونس، من خلال SAFEMED، على مجموعة من المعدات التشغيلية ضد التلوث البحري (مصفاة، و500 متر من السد العائم ومولد). يجري تطوير خطط الاستجابة للطوارئ للموانئ البحرية التجارية.

تم وضع مشروع تجريبي لتخطيط وتطوير منطقة بحرية ساحلية لتنسيق وتطوير الأنشطة في هذه المنطقة (صيد الأسماك وركوب القوارب والسياحة الساحلية والصناعة البحرية). وقد تم تسليم نتائج هذا المشروع التجريبي إلى السلطات التونسية ذات الصلة للتنفيذ في المناطق البحرية الأخرى.

نفذت تونس، بمساعدة وكالة السلامة البحرية الأوروبية، دراسة جدوى فنية لإنشاء مرافق استقبال للنفايات السائلة والصلبة في الموانئ.

<sup>47</sup> معاهدة AFS: المعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن.

<sup>48</sup> GLOMEEP - الشراكات العالمية لكفاءة الطاقة البحرية.

<sup>49</sup> IOPCF: الصندوق الدولي لتعويض التلوث النفطي.

بالإضافة إلى ذلك، تعمل تونس على خطة عمل تدعم مفهوم الميناء البيئي، ومرفق التزود بوقود الغاز الطبيعي المسال، ومرافق الاستقبال، ووضع خطة إدارة بيئية. وبالمثل، تم إعداد السفن التجارية التي تبحر تحت العلم التونسي لتنفيذ أحكام الملحق السادس لاتفاقية ماربول بشأن استخدام الوقود منخفض الكبريت. كجزء من مشروع جمعية الموانئ المتوسطية، وقعت تونس خطاب نوايا مع ميناء مرسيليا لتزويد سفن الركاب والسفن السياحية عبر شبكة الكهرباء البرية (OPS<sup>50</sup>) عند رسوها في ميناء حلق الوادي، لتقليل الانبعاثات من عوادم السفن. هناك دراسة الجدوى للمشروع جارية. سيتم تنفيذ النتائج على أساس الجدوى الاقتصادية والبيئية ووفرة التمويل.

تدرس تونس التصديق على اتفاقيات إدارة مياه الصابورة (BWM) وإزالة الحطام البحري.

في مجال منع التلوث البحري ومكافحته، سمح SAFEMED 3 و4 لـ 56 مسؤولاً بمتابعة جلستين للتعرف على استخدام المعدات في ميناء بنزرت (تونس). مكّن SAFEMED IV 23 مسؤولاً من المشاركة في دورة تدريبية عُقدت في تونس العاصمة في الفترة من 12 إلى 13 فبراير 2019 حول إعداد خطط الطوارئ في الموانئ. كما أدى المشروع إلى إجراء دراسة حول التعامل مع النفايات ومخلفات البضائع في مرفق ميناء رادس في غياب مرافق الاستقبال في الميناء.

### استخدام CleanSeaNet: نجاح إقليمي ومثال ملموس للتعاون لحماية البيئة البحرية

قدم CleanSeaNet خدمات وأدوات لستة دول (الجزائر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وتونس) ضمن SAFEMED III. تتيح هذه الخدمة إمكانية التعرف على التصريفات من السفن وتحديد مواقعها في البحر واستقبال صور الأقمار الصناعية. كما تم توفير معدات التنظيف. بالإضافة إلى ذلك، في سياق SAFEMED IV، تستفيد أربع دول (الأردن وليبيا والمغرب وتونس) من معلومات "CleanSeaNet" و "SAT-AIS" ويمكن الوصول إليها من أجل الكشف المبكر عن الانسكابات النفطية في المياه الخاضعة لولايتها القضائية ولتسهيل تحديد الملوثات المحتملة. أعربت دول أخرى عن اهتمامها بالحصول على الخدمة.

#### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- على الرغم من الجهود المبذولة، فإن التطورات التكنولوجية ضعيفة، مع إدارة بيئية غير فعالة وإدارة غير كافية لنفايات الموانئ.
- الأدوات التي يوفرها الإنفاذ و CSN غير مستخدمة جيداً، على الرغم من أن مشروع SAFEMED IV الجاري يبلغ البلدان المستفيدة بالحاجة إلى تنفيذ الاتفاقيات الدولية وتشريعات الإدارة البيئية بالإضافة إلى مساهمة مشروع CleanSeaNet، الذي ركز على تسهيل إنفاذ أفضل للتشريعات البيئية في دول البحر الأبيض المتوسط.
- بعض البلدان لم تبدأ أو لم تستكمل إجراءات التصديق على اتفاقيات معينة. لم يتم التصديق على اتفاقية ماربول - الملحق السادس في بعض البلدان، أو أنها في طور المصادقة عليها في دول مثل الجزائر ومصر وإسرائيل ولبنان وليبيا. وبالمثل، فإن الجزائر وإسرائيل وليبيا وتونس لم تصدق بعد على اتفاقية إدارة مياه الصابورة. بالإضافة إلى ذلك، لم تصدق الجزائر وإسرائيل وليبيا بعد على المعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن.
- هناك نقص في مرافق الاستقبال في الموانئ الثانوية.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الإسراع في التصديق على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بحماية البيئة البحرية في الدول التي لم تفعل ذلك بعد. التصديق على اتفاقية ماربول على وجه الخصوص - الملحق السادس والتنفيذ الصارم للملحق السادس في الموانئ. بعد التصديق، يجب النظر في دمج أحكام الاتفاقية في التشريعات الوطنية. هذا ضروري للاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها والمعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن.
- القيام بالاستثمارات والمساعدة الفنية لحماية البيئة في البحر والموانئ، وإنشاء مرافق للتعامل مع نفايات السفن وفقاً لاتفاقية ماربول.
- تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتسهيل نقل التكنولوجيا بين البلدان.

50 OPS: إمداد الطاقة على الشاطئ.

- فحص إمكانية تحديد البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كمناطق للتحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت و / أو أكاسيد النيتروجين (ECA) بموجب الملحق السادس لاتفاقية ماربول وتحسين كفاءة الطاقة الحالية.
- إيلاء اهتمام خاص لتعزيز الانتقال إلى طاقة أنظف في الموانئ، مثل الغاز الطبيعي المسال والطاقة الشمسية والطاقة المتجددة، وتسهيل النقل البحري الأكثر صداقة للبيئة من خلال البنية التحتية للغاز الطبيعي المسال وإمدادات الكهرباء على الشاطئ. ستساعد هذه الإجراءات أيضًا على احترام حدود المعاناة العالمية وزيادة الحوافز على استخدام أنواع الوقود البديلة في النقل البحري من خلال دعم تطوير البنية التحتية اللازمة.
- تعزيز بيئة البحر الأبيض المتوسط من خلال تنفيذ الحلول المبتكرة واستكشاف الحلول على مستوى الدولة والمستوى الإقليمي. على سبيل المثال، التفكير في وضع خطط للحوافز لمزيد من النقل البحري الصديق للبيئة، وفرض ضرائب على الملوثين، ووضع وتنفيذ خطة إدارة بيئية للموانئ من خلال الانضمام إلى برنامج 51 ESPO Eco Port، والحصول على شهادة ISO 14001 لإدارة البيئة وشهادة ISO 50001 لإدارة الطاقة.
- من خلال المنظمة البحرية الدولية، التفكير في مساعدة الاتحاد الأوروبي لدول الجوار الجنوبي لإنشاء شبكة تعاون تكنولوجية بحرية عالمية (MLC52).
- توسيع خدمة CleanSeaNet من خلال تكثيف الخدمة وتوسيع فرص التدريب، بحيث تصبح هذه الخدمة جزءًا من الإجراءات التشغيلية القياسي للبلدان المستفيدة.
- النظر في توفير خدمات جديدة، مثل أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS53)، من أجل تحسين مراقبة الانسكابات النفطية المحتملة بشكل أكبر وتعزيز الدعم للسلامة البحرية والبحث والإنقاذ.
- الاستمرار في توفير أنشطة الاستجابة للتلوث النفطي، فضلاً عن التدريبات الدولية مع سفن استرداد النفط ومعدات الاستجابة للانسكابات المتخصصة، وبقدر الإمكان، فحص إمكانيات تلقي المنح لشراء معدات مكافحة التلوث النفطي وتوفير التدريب.

## الإجراء 5: تدريب واعتماد وترقية البحارة:

- يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على متابعة إنشاء معاهد التدريب البحري كأحد العوامل الرئيسية لتطوير القطاع البحري وتعزيز فرص العمل. علاوة على ذلك، يمكن أن يكون إنشاء شبكات بين معاهد التدريب البحري مفيداً من حيث تعزيز المهارات وقابلية التوظيف ودعم القدرة التنافسية للصناعة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط.
- الشركاء المتوسطيون مدعوون لإعطاء الأولوية للانضمام إلى اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية التي دخلت حيز التنفيذ في عام 2013 على المستوى الدولي، وتنفيذ متطلباتها بشكل فعال.
- بناء على طلب من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي للاعتراف بشهادات البحارة الصادرة عن شريك متوسطي، فإن المفوضية الأوروبية مدعوة لإيجاد توقيت مناسب لإجراء التفتيش اللازم لدول البحر الأبيض المتوسط التي لم يتم الاعتراف بها على مستوى الاتحاد الأوروبي. حتى يتم إجراء هذا التفتيش، يتم حث الشريك المتوسطي المعني على الاستعداد للتفتيش من خلال التحقق من امتثاله لمتطلبات المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة<sup>54</sup>. بالإضافة إلى ذلك، فإن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي مدعوة لتقديم فرص للبحارة من الشركاء المتوسطيين للتدريب والعمل على متن السفن التي ترفع العلم الأوروبي.
- يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على تعزيز الوعي والمعرفة بشكل أكبر لجذب الوافدين الجدد، وخاصة بين الشباب، بشأن الفرص التي توفرها الحياة المهنية في البحر. يجب تحقيق ذلك من خلال:
- تحسين جودة الحياة في البحر، ومنح البحارة امتيازات مماثلة لتلك المتوفرة على الشاطئ؛
  - توفير السكن الملائم للمتدربين، وتشجيع جميع المسؤولين على المشاركة الفعالة في التدريب على متن السفن.
  - إبراز دور المرأة في مهنة الملاحة البحرية وتعزيز مشاركتها بشكل أكبر في التدريب البحري.

## النتائج

51 ESPO Eco Port: منظمة الموانئ البحرية الأوروبية - علامة للموانئ الأوروبية التي تلتزم طوعاً بالممارسات الجيدة في التنمية المستدامة.

52 GMN: شبكة مراكز التعاون التكنولوجي البحري العالمي.

53 RPAS: خدمات الطائرات الموجهة عن بعد.

54 معاهدة STCW: المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة.



في سياق الأهمية التي توليها دول الجوار الجنوبي بالنسبة لشهادة وسلامة البحارة، تلقت البلدان الشريكة تدريباً في إدارة السلامة الدولية من خلال SAFEMED III، في مركز التدريب الإقليمي في مرسيليا. يأتي المتدربون من مصر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وفلسطين وتونس وتركيا. وبالمثل، في إطار SAFEMED IV، استفادت البلدان من عدد من الإجراءات المتعلقة بالعمل البشري وتلقت تدريباً على تنفيذ اتفاقية العمل البحري (MLC) وتدريب المفتشين على (MLC 2019-2020)، والتدريب على البحث والإنقاذ، والمرشحين في الجامعة البحرية العالمية (جامعة مالمو). أعيد توزيع المساعدة بشأن المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة لعام 2021.

تمتلك معظم الدول مؤسسات بحرية لتدريب البحارة ومنح شهاداتهم، وقد صادق معظمهم على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة ويبدو أنهم جميعاً مدرجون في القائمة البيضاء للمنظمة البحرية الدولية (IMO) للحصول على شهادة المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر** تدرك أهمية العامل البشري وتراقب باستمرار الامتثال للمعايير الدولية ونظام التدريب والتأهيل للبحارة، من خلال تزويد مؤسسات التدريب البحري بالموارد البشرية والمادية ووضع برامج لإدارة الجودة. قدمت وزارة الأشغال العامة والنقل تقارير ومعلومات حول اعتماد المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة إلى أمانة المنظمة البحرية الدولية ووكالة السلامة البحرية الأوروبية في عام 2018. لذلك، فإن المفوضية مستعدة لاستضافة أي تدقيق في هذا المجال.

**مصر** تقوم بتنفيذ المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة.

**الأردن** لديها مؤسستين بحريتين: الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية (عمان) ومركز العقبة للتعليم والتدريب البحري، وكلاهما مخول بتدريب البحارة واعتمادهم. يعترف الاتحاد الأوروبي بالشهادات الصادرة عن الأردن.

الأردن من بين الدول التي استطاعت الحفاظ على المعايير الدولية ومعايير الاتحاد الأوروبي في التدريب والتعليم البحري، كما أنها من بين الدول المدرجة على القائمة البيضاء في المنظمة البحرية الدولية.

**لبنان** طرف في المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة. تولي الدولة اهتماماً كبيراً لتدريب البحارة وتحديث معارفهم. تم إنشاء معهد العلوم والتكنولوجيا البحرية (MARSATI) لتحسين التعليم والتدريب والشهادات، مع جذب مدخلات جديدة إلى القطاع البحري.

**المغرب** هو طرف في المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة وصادقت على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة في عام 2012. تم تدقيق نظام التدريب والاعتماد للبحارة في عامي 2006 و2017، مما دفع المفوضية الأوروبية للاعتراف به. يجري إعداد اتفاقية تعاون بين المعهد العالي للدراسات البحرية (ICEM) والمدرسة البحرية الوطنية (ENSM) في مرسيليا، والتي ستقدم برامج جامعية، وأبحاثاً، وتبادلاً وتدريباً.

**تونس** صادقت ونفذت اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185 بشأن وثائق هوية البحارة<sup>55</sup> وصادقت على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة بموجب القانون رقم 17-2019 المؤرخ 26 فبراير 2019. في تونس، كان نظام التدريب والشهادات للبحارة موضوع عمليتين للتدقيق من قبل وكالة السلامة البحرية الأوروبية (أبريل 2007 ونوفمبر 2014)، مما أدى إلى الاعتراف به من قبل المنظمة البحرية الدولية والمفوضية الأوروبية. صادقت تونس على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 وتطبق أحكامها على السفن التي ترفع العلم التونسي. بالإضافة إلى ذلك، تم تشكيل لجنة ثلاثية لمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية على مستوى الإدارة والسفن. تم تنظيم ورشة عمل إقليمية في يوليو 2019 بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية حول تنفيذ أحكام اتفاقية العمل البحري لعام 2006. شارك البلد في أورش العمل المتعلقة بالمعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة و MLC 2006، والتي نظمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية في إطار SAFEMED III وأنشطة منظمة العمل الدولية. قدمت الدولة اقتراحاً بشأن تتبع وتدريب البحارة. تسعى الدولة إلى تعزيز فترة نشاط البحارة على متن سفن الاتحاد الأوروبي.

استفادت تونس من مشروع توأمة لتعزيز الإدارة والسلطة البحرية (2015-2017)، شارك خلاله 300 مسؤول في 30 ندوة وورشة عمل حول الأمن البحري والسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وإدارة الموانئ وتقديم امتيازات الموانئ.

<sup>55</sup> اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185 بشأن وثائق هوية البحارة (مراجعة)، 2003، بصيغتها المعدلة (رقم 185).

خلال مشروع SAFEMED 3 (2013-2016) و SAFEMED 4 (2017-2021) ، شارك 210 مسؤول تونسي في 79 نشاطاً متعلقاً بالأمن البحري والسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.

## تدريب واعتماد البحارة: الأولوية لتنفيذ المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة ومعاهدة العمل البحري

معظم البلدان لديها مؤسسات تدريب ومنح الشهادات للبحارة وقد صادقت الغالبية منها على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة. أعطيت الأولوية لتنفيذ المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة ومعاهدة العمل البحري.

على وجه الخصوص، تلقت البلدان تدريبات في إدارة السلامة الدولية، وتنفيذ الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه، والبحث والإنقاذ، وكان هناك أيضاً تدريب داخلي لمراجعي مراكز التدريب البحري.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- معظم البلدان ليس لديها أساطيل أو لها عدد محدود جداً من السفن، وهو ما يمثل مشكلة لتدريب البحارة على متن السفن.
- الشهادات الصادرة وفقاً للمعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة في بعض البلدان الشريكة لم يتم الاعتراف بها بعد من قبل المفوضية الأوروبية.
- لم تصادق بعض البلدان بعد على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة ومعاهدة العمل البحري، ومن هنا تأتي الحاجة إلى تشجيعها على الشروع في إجراءات التصديق ومواصلة التدريب في هذا الصدد.
- تتزايد الفجوة بين العرض والطلب للبحارة، مما يجعل من الصعب تعيين موظفين (وكلاء، بحارة، مهندسون، فنيون، إلخ).

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مساعدة البلدان في التصديق على المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة للمنظمة البحرية الدولية واتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية من خلال التدريب وزيادة الوعي وتبادل أفضل الممارسات والدعم الفني للتصديق والتنفيذ والنقل.
- تعزيز وصول المرأة إلى المهن البحرية وتعزيز مشاركتها الواسعة في التدريب البحري وفي تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.
- مواصلة الجهود والتنسيق مع دول الاتحاد الأوروبي أو المؤسسات الأخرى لتدريب البحارة على متن السفن، وتوفير فرص تدريب للبحارة غير المهرة.
- تعزيز التعاون وتبادل الخبرات بين المعاهد البحرية للشركاء المتوسطيين بهدف خلق فرص تدريب للبحارة، مثل: (1) تنسيق المبادرات الإقليمية لأنظمة التعليم الجامعي الوطنية الموحدة (2) الإطار الإقليمي للاعتراف بالشهادات، (3) تحديد المؤهلات للقطاع البحري و (4) تطوير شبكة جامعية إقليمية.
- زيادة وعي وجاذبية القطاع البحري من خلال حملات وطنية وإقليمية لموازنة العرض والطلب.

## الإجراء 6: الطرق السريعة للبحر (MoS)

سيستمر تطوير الطرق السريعة للبحر في لعب دور رئيسي في ربط المنطقة الأوروبية ومتوسطية وكذلك المناطق النائية. يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على تطوير خدمات متكاملة متعددة الوسائل ومعدات وعمليات قابلة للتشغيل المتبادل عبر المنطقة تتناول على وجه الخصوص (1) البيئة؛ و(2) دمج النقل البحري في سلسلة اللوجستيات، و(3) السلامة البحرية وإدارة المرور والعنصر البشري والتدريب.



يمكن أن تساعد الطرق السريعة في البحر في تطوير الاتصالات بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية. بموجب أحكام إرشادات شبكة النقل العابرة لأوروبا الجديدة، قد تكون مشاريع الطرق البحرية السريعة ذات الاهتمام المشترك ومؤهلة للحصول على الدعم المالي من الاتحاد الأوروبي. يتم بالفعل تطوير مثل هذه المشاريع ويتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على مواصلة تطويرها.

حزمة أعمال النقل متضمنة في P.R.I.M.A. (الشراكة في البحث والابتكار في منطقة البحر الأبيض المتوسط) يمكن أن تكون إطارًا للتعاون في مجال البحث والتطوير في هذا القطاع.

## النتائج

يعتبر تطوير الطرق السريعة في البحر والنقل البحري والشحن البحري القصير من الاهتمامات ذات الأولوية للمنطقة الأورومتوسطية. تم تنفيذ مبادرات مختلفة (1 MEDAMOS و 2 Optimed). قامت البرامج والمشاريع بتحديث البنية التحتية البحرية، ووصل المناطق النائية والتطور التكنولوجي، بالإضافة إلى تحسين طرق النقل البحري ضمن سلاسل التوريد، وتطوير روابط بحرية جديدة بين بلدان البحر الأبيض المتوسط. وبالمثل، تحسنت إدارة المرور والسلامة البحرية والخدمات اللوجستية بشكل كبير بعد اعتماد الطرق السريعة للبحر.

في هذا السياق العام للتحسين، يعتمد تنفيذ بعض مشاريع وزارة المالية على تحسين تمويل المشاريع وظروف التنفيذ بسبب الصعوبات في تحديد خطوط الشحن المهمة والاستفادة من الخدمات المقدمة.

على المستوى الوطني، كانت النتائج كما يلي<sup>56</sup>:

**الجزائر:** الخطوط البحرية التي تم إنشاؤها بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هي بجاية إلى مرسيليا وبرشلونة، وهران إلى أليكانتي، عبر حركة الحاويات في آسيا. وزارة الأشغال العامة والنقل على استعداد لمواصلة الإجراءات لإنشاء طرق سريعة على البحر بين بعض الموانئ الجزائرية والأوروبية. على وجه الخصوص، تعمل الجزائر على الخدمات اللوجستية والمعلومات والتدريب على الجانب المؤسسي، بما في ذلك التبسيط عبر نظام الميناء الاجتماعي. مبادرة برشلونة ESCOLA<sup>57</sup> - تم إنشاء النقل المتعدد الوسائط، الذي يجمع الجهات الفاعلة المحتملة لتنفيذ الطرق السريعة في البحر وتعزيز الوسائط المتعددة.

**إسرائيل:** الخطوط البحرية التي تم إنشاؤها بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هي من حيفا إلى مرسيليا ومن حيفا إلى تريبيستي. طورت إسرائيل معايير نظام الميناء المجتمعي وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتبادل المعلومات وواجهة المستخدم والتوقيع الإلكتروني للوثائق، مما يحول المستندات إلى رسائل إلكترونية ويوفر رابطًا للالتزامات التوجيهية 65/2010. تم إجراء عرض مباشر للجمارك الفرنسية والإسرائيلية (النظام الرئيسي للمشروع التجريبي) بالإضافة إلى وزارتي الزراعة والنقل. تقوم إسرائيل بتنفيذ الإجراء مع أنظمة الميناء المجتمعي الأوروبية الأخرى، مثل الاعتراف بالوثائق الرقمية من قبل سلطات الاتحاد الأوروبي ونهج الممر المتعدد الوسائط (السكك الحديدية والشاحنات). لا تزال هناك بعض القضايا المتعلقة بصادرات المنتجات الزراعية إلى الاتحاد الأوروبي، مثل نقص المستندات أو عدم تناسقها.

**الأردن:** تم إنشاء الخطوط البحرية بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر من العقبة إلى جنوة، (خط ميسينا للحاويات) من العقبة إلى نويبع (مصر). على الرغم من آثاره الإيجابية، لم يتم تفعيل خط العقبة - الإسكندرية - جرجيس - مرسيليا - طنجة المتوسط. ركزت دراسات جدوى الطرق السريعة للبحر على تدفقات حركة المرور من بلد المنشأ، والانقسام النموذجي لحركة الحاويات والإمكانات التجارية للاتحاد الأوروبي في ميناء الوجهة، ولا سيما ميناء جنوة. اقترح الأردن منصة لوجستية متعددة الوسائط وبذل جهودًا لتقليل وقت مكوث الحاويات، بالاشتراك مع جمعية أنظمة مجتمع الموانئ الأوروبية لتطوير نظام مجتمع الموانئ. بما يتماشى مع توجيه الاتحاد الأوروبي لدمج نظام البيانات الجمركية الآلي (ASYCUDA) في ميناء العقبة. يدرس الأردن ربط نظام الميناء المجتمعي في العقبة بنظام الميناء المجتمعي الخاصة بدول الاتحاد الأوروبي (الصندوق الأسود).

**لبنان:** الخط البحري الذي تم إنشاؤه بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هو مسار الإبحار KSG من بيروت (لبنان) إلى كاستيلون (إسبانيا) ومرسيليا (فرنسا). كجزء من MEDAMOS II، تم إجراء دراسة مفاهيمية للموقع المحتمل للموانئ الجافة (المراكز اللوجستية الرئيسية) لتسهيل حركة المرور والتجارة في ميناء بيروت، بما في ذلك التجارة مع الاتحاد الأوروبي، والمنصات اللوجستية المحتملة على حدود بيروت. بالإضافة إلى ذلك، تم التطرق إلى نظام الإدارة البيئية في الموانئ اللبنانية. أجرت الدولة دراسة مفاهيمية أخرى حول نظام مجتمع الميناء المتكامل وتنفيذه. يتطلب تنفيذ هذين المشروعين المهمين تخصيص الميزانية اللازمة. لدى لبنان نظام مجتمع الميناء متكامل يربط ميناء بيروت بنقاط العبور الحدودية وأصحاب المصلحة الرئيسيين ومطار بيروت. ومع ذلك، فإن الوقت المستغرق لتخليص البضائع لا يزال طويلاً للغاية.

<sup>56</sup> منذ تقديم التقرير النهائي لـ (MEDAMOS II 2013).

<sup>57</sup> ESCOLA برشلونة: مركز التدريب الأوروبي ونقطة مرجعية للنقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية.

**المغرب:** الخطوط البحرية التي تم إنشاؤها بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هي أكادير إلى فوندر(فرنسا)، متصلة بخدمة غرب البحر الأبيض المتوسط المنتظمة، ومن طنجة المتوسط والدار البيضاء إلى فالنسيا وبرشلونة. اقترح المغرب تدابير للنقل البحري للحاويات المبردة والإدارة الفعالة لواردات الحبوب. في ميناء أكادير، تم إجراء تحسينات من حيث البنية التحتية، والنقل البري، واستراتيجية الأعمال، ونقل البضائع السائبة، والمسار البري للحركة البحرية، وخطة رئيسية. وقع الاتحاد الأوروبي والمغرب في عام 2018 اتفاقية دولية بشأن مشاركة المغرب في الشراكة من أجل البحث والابتكار في منطقة البحر الأبيض المتوسط. على مستوى الموانئ، أنشأ مجتمع ميناء أكادير جمعية تسمى الاتحاد البحري لأكادير ومنطقتها. تتمثل القيود الرئيسية التي تواجه تطوير الطرق السريعة للبحر في البلاد في إدارة الحدود، وإنشاء أحواض جديدة، وروابط في سلسلة الأراضي وقضايا النقل المتعدد الوسائل.

**فلسطين:** الخط البحري الذي تم إنشاؤه بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هو ميناء غزة للصيد إلى بورسعيد أو العريش (مصر). عانت خطط تطوير ميناء غزة البحري من التأخير لأكثر من 12 عامًا. أجرت فلسطين دراسة تشخيصية تنظيمية ومؤسسية ودراسة لتحسين الكفاءة اللوجستية (الإطار التنظيمي والمؤسسي للقطاع البحري، وقدرة تصميم الموانئ، واللوجستيات وهيكل الحوكمة). يتطلب القانون الفلسطيني المتعلقة بسلطات الموانئ تطوراً كاملاً. تعمل فلسطين على تطوير الميناء كجزء من شبكة النقل الوطنية والدولية الشاملة، بما في ذلك توسعات المناطق النائية عن طريق الموانئ الجافة والطرق والسكك الحديدية.

**تونس:** الخطوط البحرية التي تم إنشاؤها بموجب مفهوم الطرق السريعة للبحر هي من رادس إلى مرسيليا ومن رادس إلى جنوة. والمناقشات جارية بين السلطات البحرية وسلطات الموانئ من جهة، والمشغلين التونسيين والأوروبيين من جهة أخرى، بهدف إعادة إطلاق الطرق السريعة في البحر على طرق مجدولة جديدة (رادس إلى ليفورنو، رادس إلى برشلونة). الهدف هو إنشاء ممارسات جيدة تعمل على تحسين أداء خدمات النقل البحري على كلا الطرفين، لا سيما فيما يتعلق بجمع المشغلين حول أهداف مشتركة وإنشاء منتدى للحوار، مع تحسين الالتزام بالمواعيد وانتظام خدمات النقل (وقت المغادرة - الإغلاق الثابت). وافقت تونس على المشاركة في تنفيذ مشروع طريق سريع للبحر، بين تركيا وجنوب إيطاليا وتونس، أطلق تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط، من خلال مشغلين من القطاع الخاص.

تم بالفعل إنشاء فضاء للحوار. هذا هو التجمع البحري الذي تم إنشاؤه في 22 نوفمبر 2018.

## طرق البحر السريعة: ترسيخ النجاح الإقليمي في رؤية استراتيجية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط

يعتبر تطوير الطرق السريعة في البحر من الاهتمامات ذات الأولوية للمنطقة الأورومتوسطية. لقد كانت الروابط، ولا سيما من خلال MEDAMOS الأول والثاني، ناجحة وقامت بترقية البنية التحتية البحرية ووصلاتها بين الجنوب والشمال والجنوب والمناطق النائية. كما حسنت التطور التكنولوجي، وطرق النقل البحري في سياق سلاسل التوريد، وتطوير روابط بحرية جديدة بين بلدان البحر الأبيض المتوسط. تحسنت إدارة المرور والسلامة البحرية والخدمات اللوجستية بشكل كبير بعد اعتماد مفهوم الطرق السريعة للبحر. يجب تعزيز هذا النجاح من خلال خطوط الشحن الأخرى.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- تواجه بعض البلدان تحديات مالية وقانونية وتنظيمية تمنع التحسينات الضرورية في اتصال الموانئ وصعوبات في التواصل مع الموانئ الأخرى، ويرجع ذلك أساساً إلى حواجز اللغة.
- لم يتم بعد إجراء دراسات الجدوى على الطرق السريعة للبحر أو استكمالها.
- لم يؤد مفهوم الطرق السريعة في البحر إلى ظهور نهج شامل لسلسلة التوريد ولا توجد مؤشرات متاحة لتقييم فعالية الأنشطة المنفذة. هناك أيضاً مشاكل في العلاقات بين الجهات الفاعلة الإقليمية وأصحاب المصلحة الآخرين في الطرق السريعة للبحر. علاوة على ذلك، على الرغم من أن العديد من الطرق السريعة في البحر قد تم تطويرها بنجاح، إلا أن بعض هذه الروابط، مثل طريق أكادير السريع للبحر، لم يتم تطويرها بشكل كافٍ لتكون جاهزة للعمل.
- في سياق تكامل النقل البحري والداخلي، هناك أوجه قصور في الاتصال بين الموانئ البحرية بين الأقاليم وتربط الموانئ مع المناطق النائية.
- هناك صعوبات تتعلق بالتفاهات أو التصورات المختلفة للطرق السريعة للبحر من قبل جهات فاعلة مختلفة، مثل الوزارة ومجتمع الميناء. ينبغي ترجمة الروابط المادية وتقنيات المراقبة وتقنيات التحكم القائمة إلى إجراءات ملموسة لإدماج شبكات النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، حيث أن عدداً من البلدان قد أحرز تقدماً في هذا الصدد.

- غالبًا ما لا يتم تنسيق خطط النقل المتعدد الوسائل التي تم تطويرها في معظم البلدان مع البلدان المجاورة أو مع دول أخرى في جنوب أو شمال البحر الأبيض المتوسط، مما يؤدي إلى تباينات واضطرابات في تشغيل الطرق السريعة للبحر، حيث أن المعدات والبنية التحتية وما إلى ذلك غير متجانسة.

## اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- تشجيع المزيد من تطوير الروابط، بما يتماشى مع مفهوم الطرق السريعة للبحر، وتطوير خطط واستراتيجيات العمل، بما يضمن تحقيق نتائج ملموسة، كما تم تحقيقه في إطار MEDAMOS. إن الاستمرار في تطوير الطرق السريعة للبحر سيعزز الخدمات المتكاملة المتعددة الوسائل ويشكل تقدمًا ملموسًا في الترابط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.
- التنسيق مع المشاريع والمبادرات الأخرى ومعالجة العقبات التي تعترض كفاءة الطرق السريعة للبحر، بما في ذلك قلة الوعي بين أصحاب المصلحة ومشاكل التمويل وعدم كفاية التعاون بين أصحاب المصلحة. يتم تشجيع دول الجوار الجنوبي على تعزيز المنافسة الخاصة والعامّة، وكذلك شركات النقل المحلية والأجنبية، وزيادة الابتكار وخفض تكاليف الخدمة.
- تعزيز نهج متكامل يركز على الإدارة البيئية للموانئ (الحلول البحرية الخضراء)، ودمج النقل البحري في سلسلة اللوجستيات، والسلامة، والعامل البشري وإدارة المرور من وإلى بلدان البحر الأبيض المتوسط الأخرى.
- متابعة نتائج العمل على نظام مجتمع الميناء، حيث أنه من الضروري مراعاة الظروف الإقليمية، والعمل عن كثب مع موانئ الاتحاد الأوروبي، والتعاون مع رابطة نظام الموانئ الأوروبية من أجل تطوير نظام مجتمع الميناء والجمع بين أصحاب المصلحة في النقل المتعدد الوسائل.
- تعزيز التعاون بين بلدان الجنوب وتنفيذ الإجراءات والتوصيات ومواصلة الجهود في مجال حماية البيئة.
- التركيز على تحسين نقل البضائع والسلاسل اللوجستية، وربط ضفتي البحر الأبيض المتوسط من أجل خلق تآزر مع نظام النقل المتوسطي الحالي.

## الإجراء 7: حقوق الركاب في النقل البحري

يجب أن تعترف التشريعات الوطنية بحقوق الركاب في مجال النقل البحري، فيما يتعلق بالمعلومات والمساعدة والتعويض في حالة تأخير أو إلغاء الخدمات، والتدابير الخاصة بالركاب ذوي الحركة المحدودة والركاب المعاقين.

### النتائج

بشكل عام، لم يتم إحراز أي تقدم ملموس في تنفيذ هذا الإجراء، ويبدو أن هذا الإجراء ليس من أولويات دول الجوار الجنوبي. صادقت مصر والأردن وليبيا على اتفاقية أثينا<sup>58</sup>، بينما يعمل لبنان وتونس على أحكام خاصة بحقوق الركاب.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر:** بالإضافة إلى الحقوق المدرجة في عقد النقل (التذكرة)، فإن حقوق الركاب الأخرى مضمونة، مثل عدم التمييز، ومساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة، والحق في الحصول على معلومات السفر، والمساعدة في حالة التأخير أو الإلغاء وتغيير مسار الرحلة والسداد في حالة التأخير أو الإلغاء.

**الأردن** هي إحدى الدول الموقعة على اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام 1974. منذ عام 2003، كان لدى البلاد لوائح بشأن توفير خدمات الشحن البحري ونقل الركاب.

**لبنان** يريد بشدة أن يلعب القطاع البحري دورًا رئيسيًا في نقل الركاب وتقديم خدمة عالية الجودة للمسافرين في قطاع السياحة. تم تحديد ميناء للركاب والسياحة كأحد المشاريع ذات الأولوية في لبنان. بعد الانتهاء من التصميم النظري، تم تخصيص الميزانية لإعداد التصميم الفني التفصيلي وملف العطاء. بالتوازي مع المشروع ذي الأولوية، شرع لبنان في مراجعة تشريعات حقوق الركاب، والتي سيتم تعديلها لضمان امتثالها للمعايير الدولية. تمت المصادقة على قانون حقوق المسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة والركاب المعاقين.

<sup>58</sup> اتفاقية أثينا: اتفاقية دولية متعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً / 1974.

المغرب لديه أربعة موانئ للركاب متصلة بجنوب أوروبا عبر 11 خطاً ملاحياً والتي تعرض حركة مرور تتجاوز 5 ملايين مسافر. ولضمان حقوق الركاب، أدخل المغرب حقوق الركاب في مشروع قانون، يتم اعتماده حالياً، من حيث المساعدة والتعويض والمعلومات. يرغب المغرب في الاستفادة من المساعدة التقنية في هذا المجال.

تونس لديها قواعد عامة (القانون التجاري، قانون الالتزامات والعقود) والعلاقات التعاقدية للأحكام المتعلقة بحقوق الركاب، لا سيما فيما يتعلق بتوفير المعلومات والمساعدة، للركاب المعاقين والتعويض أو السداد في حالة التأخير من قبل الناقل (تأخير أو إلغاء الخدمة). وقد تضمن تطوير المحطات البحرية وسفن الركاب أحكاماً خاصة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة أو ذوي الاحتياجات الخاصة.

#### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

وتشمل الصعوبات التي تمت مواجهتها نقص التدريب والحاجة إلى بناء القدرات في إطار هذا العمل. لم تقدم البلدان تعليقات مفصلة على هذا الإجراء، حيث يبدو أن هذا الإجراء يحظى بأولوية منخفضة.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الاستمرار في هذا الإجراء مع التركيز على التدريب على حقوق الركاب والمساعدة الفنية في تطوير اللوائح ذات الصلة.
- استحداث قواعد بشأن الاحتياجات والمتطلبات الخاصة بنقل الأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة.
- التركيز على حقوق الركاب الأخرى، مثل الحق في شروط تعاقدية غير تمييزية، والحق في الرعاية والمساعدة، والحق في المطالبة بتعويض جزئي عن سعر التذكرة في حالة التأخير، والحق في تقديم شكاوى إلى شركات النقل وهيئات الإنفاذ الوطنية، إلخ.

## 2. عمليات النقل البري (الطرق، والسكك الحديدية، والنقل الحضري)

### الإجراء 8: أنظمة نقل بري فعالة:

سيركز الإصلاح التنظيمي والتقارب الذي يعزز النقل عبر الحدود والنقل الدولي في المنطقة على المتطلبات التشغيلية والمهنية بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين. يجب تحديد النهج التنظيمي العام في الإستراتيجيات الوطنية، بهدف تحسين النقل البري بأكمله، ولا سيما من خلال:

- ضمان تطبيق قواعد ومعايير النقل المنسقة على أساس أفضل الممارسات الدولية؛
- النظر في تطبيق أنظمة النقل الذكية المنسقة والقابلة للتشغيل المتبادل (ITS) لأنها مفيدة لتحقيق أهداف سياسة النقل، من حيث تقليل الازدحام وانبعثات الغازات الدفيئة، وتحسين كفاءة الشبكة والنظام وسلامة الطرق. يجب تطوير أنظمة النقل الذكية من خلال "خطة أنظمة النقل الذكية الإستراتيجية" التي تحدد الرؤية والتطبيقات والتطورات السياسية والفوائد والنهج اللازم لنشر التقنيات القائمة على أنظمة النقل الذكية.
- تعزيز بناء القدرات للسلطات المسؤولة عن النقل البري، لا سيما فيما يتعلق بجمع البيانات والنماذج والأنظمة التي يمكن أن تعزز عمليات وإدارة أنظمة النقل بشكل عام؛
- متابعة الجهود المبذولة لتحسين كفاءة قطاع النقل على الطرق والركاب والنقل، ومعالجة الكفاءة المهنية للسائقين والمشغلين والحالة الفنية لأسطول المركبات والسلامة على الطرق؛
- معالجة التنظيم والسلامة وقابلية التشغيل البيني في قطاع السكك الحديدية على وجه الخصوص من خلال:
  - (1) تطبيق المعايير الأوروبية والممارسات الجيدة في إدارة الجودة لركاب مواصلات السكك الحديدية؛
  - (2) وضع استراتيجيات لاجتذاب البضائع إلى النقل بالسكك الحديدية من وسائل النقل الأخرى.
- يجب التفكير في التعاون في أنشطة البحث والتطوير من أجل تحقيق حلول مبتكرة لتعزيز كفاءة النظام.

### النتائج

اتخذت بلدان الجوار الجنوبي إجراءات بشأن الإصلاح التنظيمي والتقارب في التحضير للانضمام والتنفيذ الفعال لاتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة للنقل البري الرئيسية (المشار إليها فيما يلي باسم "اتفاقيات الأمم المتحدة"). يجري تطوير أو مراجعة الاستراتيجيات الوطنية، المستوحاة من اتفاقيات الأمم المتحدة هذه، كما تم تطوير قواعد ومعايير النقل المنسقة على أساس أفضل الممارسات الدولية. يجري بذل جهود متضافرة لنشر أنظمة النقل الذكية المنسقة والقابلة للتشغيل المتبادل. بالإضافة إلى ذلك، فإن احترافية السائقين والمشغلين وكذلك تحسين الحالة الفنية لأسطول المركبات والسلامة على الطرق تؤخذ في الاعتبار بدقة. كان الدعم المقدم من خلال مشروع وحدة الاستجابة السريعة (RRU) الأوروبية (2012-2016) ومشروع دعم النقل الأورومتوسطي (2017-2022) مفيداً في دفع تنفيذ الأنشطة المذكورة أعلاه.

تشمل النتائج الرئيسية تعزيز التدريب الإلزامي والاعتماد للسائقين المحترفين لفئات معينة من مركبات الطرق، مستوحى من التوجيه EC / 59/2003، وتحسين أداء السلامة، من خلال الامتثال للقواعد الخاصة بوقت القيادة وفترات الراحة المنصوص عليها في الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي<sup>59</sup>، وإدخال القواعد الخاصة بالوصول إلى مهنة النقل وفقاً للائحة EC / 2009/1071، وإدخال قواعد بشأن نقل البضائع الخطرة (ADR<sup>60</sup>) والمواد الغذائية القابلة للتلف بموجب الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي<sup>61</sup> وبناء القدرات للتدريب في المنطقة وتحسين الوضع الفني للمركبات تطبيقاً لاتفاقيات الأمم المتحدة لعام 1958<sup>62</sup> و 1997<sup>63</sup> وأفضل ممارسات الاتحاد الأوروبي، ولا سيما التوجيه EU / 45/2014 بشأن عمليات الفحص الفني الدورية والتوجيه EU / 47/2014 بشأن الفحص الفني على جانب الطريق للمركبات التجارية.

59: AETR الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي.

60: ADR الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة.

61: ATP اتفاقية النقل الدولي للبضائع القابلة للتلف.

اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1958: اتفاق بشأن اعتماد لوائح الأمم المتحدة التقنية المنسقة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها على المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس لوائح الأمم المتحدة هذه  
63 اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997: اتفاق بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات الفحص هذه.

فيما يتعلق بنشر أنظمة النقل الذكية القابلة للتشغيل البيئي في المنطقة، طورت دول الجوار الجنوبي، بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي، "خطة إستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" أورومتوسطية و"بنية أنظمة النقل الذكية الأولية" تصف الرؤية والاحتياجات والمتطلبات والمعايير وتطوير السياسات وأنظمة جمع البيانات.

تعتبر التطبيقات ذات الأولوية، والفوائد المتوقعة والنهج الموصى به، والضرورية للتصميم الفعال لأنظمة النقل الذكية القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونشرها في المنطقة الأورومتوسطية، جزءاً من الاستراتيجية. حددت بعض البلدان نقاط الاتصال الوطنية لأنظمة النقل الذكية وفرق أنظمة النقل الذكية على المستوى الوطني، والتي ستبدل جهوداً لتطوير استراتيجيات وطنية وبنية تقنية أولية لنشر أنظمة النقل الذكية بناءً على نتائج الأنشطة التي تم الاضطلاع بها في إطار مشروع دعم النقل الأورومتوسطي.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر:** قامت بتطوير تشريعات جديدة، مستوحاة من التوجيه 59/2003، تتطلب من السائقين المحترفين لفئات معينة من المركبات الخضوع لتدريب وشهادة أولية ومستمرة. تم تدريب أكثر من 350 ألف سائق واعتمادهم في 366 مركزاً في الدولة على مدى السنوات الأربع الماضية. ومن المتوقع أن يصل هذا الرقم إلى مليون سائق في السنوات القادمة. على الرغم من أنها ليست طرفاً متعاقدًا في إحدى اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن لوائح المركبات، إلا أن الدولة تضمن الحفاظ على أسطول المركبات في حالة فنية جيدة من خلال عمليات التفتيش الفني على نطاق واسع في جميع أنحاء البلاد.

**مصر:** قامت بمراجعة لوائح النقل البري، وحددت الثغرات الموجودة والتغييرات الضرورية، وطورت خارطة طريق للتنفيذ التدريجي للإصلاح التنظيمي في القطاع، بدعم من مشروع يورو ميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري). يشمل هذا الإصلاح التحميل الزائد، والوصول إلى المهنة، وتدريب السائقين المحترفين، وفترات القيادة والراحة، وسجل شركات النقل وإحصاءات النقل، ونقل البضائع الخطرة والبضائع القابلة للتلف. تعمل الهيئة المصرية للتوحيد القياسي والجودة على التطبيق الإلزامي لعدد من لوائح اعتماد نوع المركبات التابعة للأمم المتحدة لتحسين مستوى المعايير الفنية للمركبات المستخدمة. تلعب هيئة تنظيم النقل البري، التي وافق عليها البرلمان (4 فبراير 2019)، دوراً رائداً في تنفيذ هذه الإصلاحات.

**إسرائيل:** هي واحدة من دول المنطقة الأورومتوسطية التي حققت تقدماً كبيراً في تطوير تطبيقات أنظمة النقل الذكية. يتم نشر العديد من مشاريع أنظمة النقل الذكية في إسرائيل على أساس تقنيات الهاتف المحمول الذكية من قبل الشركات الخاصة. في قرارها الصادر في 22 يناير 2017، حددت الحكومة الإسرائيلية الإجراءات ذات الأولوية لتطوير أنظمة النقل الذكية وقررت تشكيل لجنة توجيهية للمضي قدماً في الخطة الوطنية للتنقل الذكي 2021-2017. بالإضافة إلى ذلك، ضمنت إسرائيل مستوى عالٍ من الحالة الفنية لأسطول مركباتها في الامتثال الكامل لاتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة ولوائح الاتحاد الأوروبي ذات الصلة، بما في ذلك نظام فعال لمراكز الفحص الفني الدوري للمركبات. تلتزم الدولة أيضاً بإدراج التزام التدريب الأولي والمستمر والشهادة للسائقين المحترفين لفئات معينة من المركبات في تشريعاتها الوطنية بناءً على التوجيه 59/2003.

**الأردن:** على الرغم من أنها ليست طرفاً متعاقدًا في معظم اتفاقيات الأمم المتحدة، فقد أدرجت الأحكام الرئيسية لأنظمة النقل الذكية واتفاقيات الأمم المتحدة لعامي 1958 و1997 في تشريعاتها الوطنية. يعمل الأردن على تدريب السائقين المحترفين لفئات معينة من المركبات، وقد نجح في بناء القدرات على شهادة ADR حيث حصل عشرة مدربين أردنيين على شهادة ADR من أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري. بالإضافة إلى ذلك، طورت الدولة العديد من تطبيقات أنظمة النقل الذكية، بما في ذلك إدارة الأسطول، ومراقبة وتتبع الشاحنات التي تمر عبر أراضيها، فضلاً عن إدارة حركة المرور على الطرق والسلامة على الطرق.

**لبنان:** حددت أولوياتها لإصلاح النقل البري من خلال استهداف تطبيق قواعد ومعايير النقل المنسقة بناءً على اتفاقيات الأمم المتحدة وأفضل الممارسات الدولية. تم نشر بعض تطبيقات أنظمة النقل الذكية في الدولة من قبل شركات خاصة في سياق إدارة الأسطول. تلتزم الدولة بنشر أنظمة النقل الذكية وتستعد للانضمام إلى بعض اتفاقيات الأمم المتحدة.

**المغرب:** لديه نظام جيد لتدريب السائقين المحترفين، والذي يعتمد على التوجيه 59/2003 ويضمن عدم تمكن أي سائق محترف من العمل في مجالات الركاب العامة أو نقل البضائع دون الحصول على تدريب مؤهل أولي معتمد ويتم تجديده كل خمس سنوات بعد تقديم التدريب المستمر. تم حتى الآن تدريب ما يقرب من 390 ألف سائق واعتمادهم من قبل مراكز خاصة معتمدة حسب الأصول. في المغرب، يتم تطبيق فترات القيادة والراحة للسائقين المحترفين وفقاً للاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي. على الرغم من أنه ليس طرفاً متعاقدًا، إلا أن المغرب يطبق اتفاقيات الأمم المتحدة لعامي 1958 و1997 من خلال ضمان الحالة الفنية الجيدة لأسطول مركباته. وعملية الانضمام إلى هاتين الاتفاقيتين مستمرة.

عدد مراكز الفحص الفني الدوري متوفرة في جميع أنحاء البلاد هو 432 مركز مشغول. اعتمد المغرب أنظمة النقل الذكية من خلال تطوير تقنيات الألياف الضوئية وإدارة حركة المرور والكاميرات وأنظمة المعلومات على الطرق السريعة

وأكشاك الدفع والهواتف الذكية. ويشمل نظام المراقبة الآلية للمخالفات المرورية نشر 150 كاميرا ثابتة للسرعة، بينما يجري نشر 552 كاميرا أخرى.

**فلسطين:** في عام 2017، اعتمدت خطة استراتيجية جديدة للقطاع الوطني للنقل (2017-2022) لبناء نظام نقل آمن وفعال يلبي احتياجات المواطنين ويضمن العلاقات الدولية ويساهم في استدامة الاقتصاد. خلصت مراجعة حديثة لهذه الخطة من قبل مشروع دعم النقل الأورومتوسطي إلى أن الخطة موجهة بشكل جيد وأن جهود فلسطين يجب أن تركز على تنفيذها من خلال الإصلاحات التنظيمية بما يتماشى مع المعايير الدولية وأفضل الممارسات ومن خلال تعزيز التعاون الإقليمي. في عام 2018، طورت فلسطين إطارًا استراتيجيًا لدمج أنظمة النقل الذكية في أنظمة نقلها، والذي تمت الموافقة عليه في فبراير 2019 وأنشأت فريقًا وطنيًا دائمًا لتنفيذه. كما طورت فلسطين نظامًا فعالًا لتشغيل مراكز الفحص الفني الدوري للمركبات.

**تونس:** تعمل على دمج التدريب الإجمالي ومنح الشهادات للسائقين المحترفين في تشريعاتها الوطنية بناءً على التوجيه EC / 59/2003. لديها نظام فعال لاختبارات الصلاحية الدورية للمركبات وقد أصبحت مؤخرًا طرفًا متعاقدًا في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997. كما أن لديها موافقة جيدة على المركبات ونظام اختبار صلاحية الطريق الذي يضمن الحالة الفنية للمركبات التي تسيير على الطرق. قدمت تونس تدريب على شهادة ADR مع عشرة مدربين تونسيين معتمدين من قبل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري. أصبح مركز التدريب في برج السدرية أول مركز تدريب إقليمي معتمدًا من قبل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري.

### تطوير "خطة إستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" أورومتوسطية: نجاح إقليمي بهدف استدامة أنظمة النقل

بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي، طورت دول الجوار الجنوبي "خطة إستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" أورومتوسطية و"بنية أنظمة النقل الذكية الأولية" تحدد الرؤية والاحتياجات والمتطلبات والمعايير وتطورات السياسات وأنظمة جمع البيانات.

#### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- على الرغم من أن هذا الإجراء يركز على نقل البضائع على الطرق، والذي يمثل الحصة الأكبر من نقل البضائع البرية، إلا أن نقل البضائع عبر الحدود لا يزال محدودًا.
- لا يتم تحديث الاستراتيجيات الوطنية للنقل البري لمعظم بلدان الجوار الجنوبي مع نقص كبير في الموارد البشرية في وزارات النقل في معظم البلدان الشريكة لتعزيز الاستراتيجيات.
- تطبيقات أنظمة النقل الذكية في بعض البلدان مجزأة ولا تتبع استراتيجية واحدة. لم يقم بعض الشركاء بعد بتعيين نقاط اتصال وطنية لأنظمة النقل الذكية وفتح نقل ذكية للمشاركة في أعمال مراقبة أنظمة النقل الذكية.
- فيما يتعلق بجمع البيانات والنمذجة والتخطيط وتنفيذ أنظمة النقل، تم إحراز تقدم ضئيل في أنشطة بناء القدرات لسلطات النقل الداخلي. إن تدريب موظفي الخدمة المدنية من معظم البلدان غير كافٍ، مما يعيق تطوير التشريعات الوطنية اللازمة على أساس اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية وتشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة.
- لا تتماشى الأولويات الوطنية دائمًا مع أهداف التعاون الأورومتوسطي وخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. هذا هو الحال بشكل خاص في البلدان التي لا تشارك في النقل البري العابر للحدود، مما يؤدي إلى عدم الالتزام بجهود التقارب التنظيمي.
- يؤدي تطبيق رسوم العبور البري من قبل بعض البلدان إلى زيادة تكاليف نقل البضائع عبر الحدود ودوليًا في المنطقة.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- متابعة جهود الإصلاح التنظيمي وتقارب الجهود وضمان تسهيل نقل البضائع عبر الحدود ودوليًا في المنطقة بناءً على الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها الفعال وأفضل الممارسات الأوروبية. تشمل هذه الجهود، على سبيل المثال لا الحصر، تدريب السائقين المحترفين بناءً على التوجيه EC / 59/2003، وفترات القيادة والراحة وفقًا للاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي، وإضفاء الطابع المهني على المشغلين فيما يتعلق بالوصول إلى مهنة مشغل النقل البري وفقًا للائحة EC / 2009/1071 وتحسين الحالة الفنية للمركبات المتداولة في المنطقة، بما يتماشى مع اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997، التوجيه EU / 45/2014 بشأن الفحص الفني الدوري والتوجيه EU / 47/2014 بشأن اختبار صلاحية الطريق.



- مراجعة استراتيجيات النقل الوطنية الحالية، بهدف إنشاء نهج شامل متماسك، ودمج نهج وأهداف التعاون الأوروبي المتوسطي والتعاون الدولي وتزويد سلطات النقل الداخلي بالموارد البشرية اللازمة للعب دورها الكامل.
- إعادة النظر في فرض رسوم العبور على مشغلي النقل البري من أجل تسهيل نقل البضائع عبر الحدود والنقل الدولي في المنطقة.
- مواصلة الجهود لنشر أنظمة النقل الذكية المنسقة والقابلة للتشغيل المتبادل، والبناء على إنجازات هذا الإجراء من خلال مشروع دعم النقل الأوروبي المتوسطي، أي الخطة الاستراتيجية الأوروبية لمتوسطة لأنظمة النقل الذكية و"الهيكلة الأولى لأنظمة النقل الذكية" لضمان النقل الأمثل والمتكامل والسلس، وزيادة السلامة على الطرق، والحد من الأثر البيئي والتأكد من تنفيذ الإستراتيجية والبنية.
- نظرًا لأهمية رقمنة النقل من أجل قطاع نقل أكثر أمانًا واندماجًا وتنافسية ونظافة، ومن أجل خدمة المواطنين والفاعلين الاقتصاديين بشكل أفضل مع إمكانية الحد من الآثار البيئية السلبية للنقل وإنتاج تنقل مستدام، فإن بلدان الجوار الجنوبي يجب تشجيعها على الاستكشاف الكامل لاستخدام التقنيات الرقمية التي تتفاعل مع أنظمة النقل الذكية.
- تعزيز الصحة والسلامة لجميع وسائل النقل الوطني والدولي من خلال التعلم من تأثير جائحة كوفيد 19.

## الإجراء 9: النقل البري الدولي للبضائع

ينبغي تشجيع الانضمام إلى اتفاقات واتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية للنقل البري وتنفيذها بشكل فعال، لا سيما فيما يتعلق بالنقل البري وسلامة المرور على الطرق، وتسهيل عبور الحدود، ونقل البضائع الخطرة والمواد الغذائية القابلة للتلف، وأنظمة المركبات المذكورة أعلاه. من خلال الانضمام إلى هذه الأدوات القانونية وتنفيذها بفعالية، يمكن للشركاء المتوسطيين الاستفادة من الأطر المنسقة على نطاق واسع.

هذه الأدوات القانونية هي: الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بعمل أطقم المركبات العاملة في النقل البري الدولي (AETR)، والاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة (ADR)، واتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف (ATP)، والاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء بطاقات اتفاقية النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي)، والاتفاقية الدولية لتنسيق ضوابط مراقبة السلع على الحدود (اتفاقية التنسيق)، والاتفاقية المتعلقة بالموصفات الفنية الموحدة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء لعام 1958 (اتفاقية 1958) والاتفاقية الخاصة باعتماد شروط موحدة لعمليات الفحص الفني الدورية للمركبات ذات العجلات.

في قطاع السكك الحديدية، يشمل الانضمام إلى اتفاقيات السكك الحديدية الدولية (ولا سيما معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية).

المشاركة في أعمال منظمات النقل الدولية الرئيسية (الطرق والسكك الحديدية)، مثل UNECE (اللجنة الاقتصادية لأوروبا)، وUIC (الاتحاد الدولي للسكك الحديدية)، وOTIF (المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية) وCIT (لجنة النقل بالسكك الحديدية الدولي)، يجب متابعتها وتشجيعها بين جميع الدول الشريكة. يجب تعزيز تمثيل الشركاء المتوسطيين في مثل هذه المنظمات الدولية من أجل التحدث بصوت واحد حول القضايا ذات الاهتمام المشترك. وتحقيقًا لهذه الغاية، ينبغي إجراء مناقشات تمهيدية داخل مجموعة عمل النقل البري التابعة للمنندى.

ستعمل مجموعة عمل النقل البري التابعة للمنندى الأوروبي المتوسطي على تعزيز الحوار وتبادل أفضل الممارسات بهدف دعم الشركاء المتوسطيين لتحديد التدابير اللازمة للتنفيذ الفعال لهذه الاتفاقيات.

### النتائج

تعمل دول الجوار الجنوبي على الانضمام والتنفيذ الفعال لاتفاقيات الأمم المتحدة للاستفادة من إطار منسق على نطاق واسع وأفضل الممارسات الدولية.

عزز مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) ومشروع دعم النقل الأوروبي المتوسطي، من بين مشاريع أخرى، الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة هذه وتنفيذها بشكل فعال، كما شجعت وسهلت المشاركة في عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. ركزت الجهود على أهم ثلاثة عشر اتفاقية للأمم المتحدة، بما في ذلك جميع تلك التي غطتها خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 9، والتي تم تحديدها بشكل مشترك من قبل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل البري ومشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) وتم نشرها بثلاث لغات (الإنجليزية والفرنسية والعربية) في فبراير 2015 كوثيقة لفهم أفضل الأهمية والأحكام والمزايا الرئيسية للانضمام والتنفيذ.

تشمل النتائج الرئيسية زيادة الوعي بأهمية اتفاقيات الأمم المتحدة وتشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة، وتعريفهم بعمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا من خلال أحداث محددة، ومؤتمرات عن بعد، ومشاركة المسؤولين في اجتماعات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا،

وفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي لدول المنطقة، وصياغة ونشر خرائط الطريق للانضمام إلى بعض اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها، ودراسات، وأعمال تحليلية، ودراسات الأثر الاقتصادي على بعض اتفاقيات الأمم المتحدة.

لم تحقق دول الجوار الجنوبي في الماضي مثل هذا المستوى الشامل من المعرفة حول الأهمية الحيوية لاتفاقيات الأمم المتحدة هذه لتحسين كفاءة أنظمة النقل. أدخلت غالبية الدول الشريكة تغييرات على التشريعات الوطنية بناءً على اتفاقيات الأمم المتحدة وأفضل الممارسات الأوروبية، والتي تعمل بالتوازي مع الإجراءات الجارية للانضمام إلى هذه الاتفاقيات وتنفيذها.

فيما يتعلق بأنشطة المساعدة في إطار مشروع يوروميد، في نهاية يونيو 2020، نظم مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) ومشروع دعم النقل الأورومتوسطي 98 نشاطاً وطنياً وإقليمياً (ورش عمل للتوعية، ودورات تدريبية، ورحلات دراسية و ATS) حول اتفاقيات الأمم المتحدة وتشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة. حضر أكثر من 2600 خبير من دول الجوار الجنوبي. من بين هذه الأنشطة، ركزت على زيادة الوعي والتدريب على هذه الاتفاقيات وعلى تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة، بمشاركة أكثر من 1700 خبير. في نهاية يونيو 2020، و30 مسؤول رفيع المستوى من دولة متوسطة شريكة و160 خبيراً في أعمال اجتماعات حكومية دولية معنية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بشأن النقل البري في جنيف، والتي تم تشجيعها وتسهيلها من قبل مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) ومشروع دعم النقل الأورومتوسطي.

وتجدر الإشارة إلى أنه في الجلسة 106 من WP.15 في 13 مايو 2019، وافق مؤتمر الأطراف في الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة على التخلي عن كلمة "الأوروبية" في عنوان الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة، مما يسهل انضمام الدول غير الأوروبية. وقد لعب المغرب وتونس، بصفتها طرفين متعاقدين في الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة، دوراً نشطاً في دعم هذا التطور وفي تبني مثل هذا القرار.

في نفس إطار المساعدة لمواءمة التشريعات الوطنية، نظم مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) رحلات دراسية إقليمية في جنيف (سويسرا)، هاوت سافوي (فرنسا) ومنطقة بادوفا فينيزيا (إيطاليا)، والتي تضمنت تطوير ونشر خرائط طريق للانضمام إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي واتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف (الإنجليزية والفرنسية) والأمم المتحدة لعامي 1958 و 1997 (الإنجليزية والفرنسية والعربية) وتنفيذها بالتعاون مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

تم تطوير أو مراجعة الاستراتيجيات الوطنية لتعزيز الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها بشكل فعال مع الدراسات والعمل التحليلي والإجراءات التجريبية لتحديث ومواءمة لوائح المركبات، وتنفيذ تكنولوجيات الرقمية وتعزيز استخدام نظام اتفاقية النقل البري الدولي.

يعد افتتاح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي في 5 يوليو 2016 للجزائر والأردن والمغرب وتونس وفي 8 يناير 2020 في لبنان، بعد العمل المنسق من قبل دول الجوار الجنوبي بدعم من تركيا ومشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري)، أحد أهم النتائج الدائمة للمدخلات. وبالمثل، فإن الجهود المبذولة لفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي لمصر جارية ومن المتوقع أن تكتمل قريباً.

في مجال النقل بالسكك الحديدية، المغرب والجزائر وتونس هم أعضاء بالفعل في المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية. تم تعليق انضمام لبنان حالياً بينما يحتفظ الأردن بعلاقات مميزة مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية. لقد أعربت إسرائيل ومصر عن انضمامهما لعضوية المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية وترغبان في العمل في المستقبل كمرکز إقليمي. تزود معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF)، مع ملاحقتها السبعة، الدول الأعضاء بقانون دولي موحد للسكك الحديدية يوسع قابلية التشغيل البيئي القانوني، ويحسن قابلية التشغيل البيئي التقني ويساهم في تطوير النقل المتعدد الوسائل. الجزائر والمغرب وتونس هم أعضاء في هذه الاتفاقية. ومع ذلك، ومن أجل الترويج لاتفاقيات المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، نظمت وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية في عامي 2018 و2019 سلسلة من الاجتماعات مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، بما في ذلك المشاركة في مجموعات العمل على مستوى المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية. كما جعلت هذه المشاركات من الممكن إبلاغ دول الجوار الجنوبي حول تطورات المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

الجزائر طورت تشريعات جديدة بشأن القيادة وأوقات الراحة للسائقين المحترفين، والتي تنص على استخدام تكنولوجيات ومن المتوقع أن تنضم إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي. على الرغم من أنها ليست طرفاً متعاقداً في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997، فقد أنشأت الجزائر شبكة من مراكز الفحص التقني التي تعمل بشكل جيد وموسعة مع أحكام لتنفيذ اختبار

صلاحية الطريق مستوحاة من الاتفاقية المذكورة أعلاه. كما قامت الجزائر بإدراج جزء كبير من اتفاقية تسوية المنازعات في التشريعات الوطنية. الجزائر طرف متعاقد في اتفاقية النقل البري الدولي منذ عام 1998 لكنها لم تطبقها أبدًا. إن موضوع تفعيل هذه الاتفاقية مطروح حاليًا على جدول أعمال الجزائر.

**مصر** انضمت إلى اتفاقية النقل البري الدولي في ديسمبر 2020. تعتبر كل من الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة واتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف، وكذلك الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997، جزءًا من اتفاقيات الأمم المتحدة التي تنوي الانضمام إليها. طلبت مصر رسميًا فتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي.

**إسرائيل** هي واحدة من الدول القليلة في المنطقة الأورومتوسطية التي لم تنضم حتى الآن إلى العديد من اتفاقيات الأمم المتحدة، ولكنها تنفذ بعضًا منها. هذا هو الحال بالنسبة لاتفاقيات الأمم المتحدة لعام 1958 و1997 والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة. بالإضافة إلى ذلك، تلتزم إسرائيل بدمج قواعد وإجراءات الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي في لوائح النقل الداخلي الخاصة بها ومن المتوقع أن تنضم إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي قريبًا. إسرائيل عضو كامل العضوية في منتدى النقل الدولي منذ 28 مايو 2015.

**الأردن** تشارك في التحضير للانضمام والتنفيذ الكامل للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة وفقًا لخارطة طريق، تم إعدادها في إطار مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري)، وتنتظر في الانضمام إلى اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي، واتفاقيات فيينا لعام 1968 واتفاقيات الأمم المتحدة 1958 و1997 التي يتوافق معها التشريع إلى حد كبير.

**لبنان** حددت كأولوية الانضمام إلى الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة واتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي وعلت على تحقيق هذا الهدف. تم قبول طلبها الرسمي لفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي وأدى الإجراء الرسمي، الذي بدأه الأمين العام للأمم المتحدة، إلى الافتتاح الرسمي للاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي في لبنان في 8 يناير 2020. كما يتم إيلاء اهتمام خاص لتحسين تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي، والتي ثبت أن لها تأثيرًا إيجابيًا، بينما يتم فحص فوائد الانضمام إلى اتفاقية تنسيق عمليات مراقبة السلع على الحدود.

**المغرب**، الذي يعد أحد الدول التي لديها سجل جيد في الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة، مثل اتفاقيات فيينا واتفاقية النقل البري الدولي، والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة...، ملتزم بتنفيذها بالكامل أثناء التحضير للانضمام إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي واتفاقيات الأمم المتحدة لعام 1958 و1997. المغرب يطبق بالفعل أحكام الاتفاقيتين الأخيرتين. في عام 2015، قام المغرب بمواءمة التشريعات الوطنية المتعلقة بالقيادة وأوقات الراحة للسائقين المحترفين مع الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي ووضع خطة وطنية لإنشاء الإطار التشريعي الضروري لإدخال التاكوغراف الرقمي وإعداد البلاد للانضمام إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي. كما أدخل المغرب قانونًا وطنيًا (القانون 30.05) يتماشى مع الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة، والذي يتم تنفيذه من خلال مشروع توأمة مع إسبانيا. الهدف من هذه التوأمة هو دعم تنفيذ الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة في النقل الوطني، بما في ذلك مراكز التدريب والاختبار والاعتماد، ووضع العلامات، ومستشاري السلامة، وما إلى ذلك. أصبح المغرب عضوًا كاملًا في منتدى النقل الدولي في 28 مايو 2015، بعد أن كان مراقبًا منذ عام 2006.

**فلسطين** انضمت إلى اتفاقية النقل البري الدولي في ديسمبر 2017 واتفاقية فيينا لعام 1968 بشأن المرور على الطرق في نوفمبر 2019. تمثل عمليات الانضمام هذه تطورًا مهمًا في البلاد. تحدد فرق الخبراء المتخصصة في قضايا تنظيم النقل البري أولويات فلسطين لهذه الاتفاقيات، بهدف تنفيذ الإصلاحات اللازمة. وتشمل الأولويات التي تم تحديدها حركة المرور على الطرق، وإشارات الطرق، ونقل البضائع الخطرة والبضائع القابلة للتلف، وكذلك فترات القيادة والراحة للسائقين المحترفين.

**تونس**: يعتبر انضمام تونس إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن اعتماد شروط موحدة للاختبارات الدورية لصلاحية المركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات التفتيش (اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997) تطورًا هامًا. تونس هي الدولة الشريكة التي لديها أعلى معدل للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة (11 من أصل 13 محددة) وهي تستعد لانضمامها إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي. في ديسمبر 2018، انضمت تونس إلى البروتوكول الذي يعدل المادتين 1 و14 من اتفاقية تسوية المنازعات، وتقوم حاليًا بمراجعة التشريعات الخاصة بنقل البضائع الخطرة، بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي. تم إعداد تقييم للأثر الاقتصادي لانضمام تونس إلى الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي. في 23 مايو 2019، انضمت تونس إلى منتدى النقل الدولي كـ ثالث عضو من البلدان الأورومتوسطية بعد المغرب وإسرائيل والثاني من القارة الأفريقية.

## فتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي واتفاق دول الجوار الجنوبي: نجاح إقليمي ونتائج مستدامة للمنطقة

إن تمديد اتفاقية الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي إلى خمسة بلدان (في 5 يوليو 2016 للجزائر والأردن والمغرب وتونس وفي 8 يناير 2020 للبنان) هو من النتائج المستدامة الرئيسية. وبالمثل، فإن الجهود المبذولة لفتح الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي في مصر جارية ومن المتوقع أن تكتمل قريباً. إن انضمام فلسطين إلى اتفاقية النقل البري الدولي، واتفاقية فيينا لعام 1968 بشأن المرور على الطرق، وانضمام تونس إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997، كلها علامات على التقدم في الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- التقدم في الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة بطيء. على الرغم من أن الجهود المبذولة لدمج الأحكام الرئيسية لهذه الاتفاقيات في التشريعات الوطنية لبلدان الجوار الجنوبي قد أسفرت عن نتائج وأدت إلى مستوى غير مسبوق من المواءمة في المنطقة، إلا أنه تم تسجيل أربعة حالات انضمام جديدة فقط طوال فترة المشروع. هذه البلدان هي مصر في اتفاقية النقل البري الدولي، وفلسطين في اتفاقية النقل البري الدولي واتفاقية فيينا لحركة المرور على الطرق لعام 1968 وتونس في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997. باستثناء المغرب وتونس، وهما طرفان متعاقدان في معظم اتفاقيات الأمم المتحدة، فإن عدد الدول الشريكة الأخرى التي انضمت إليها محدود ولا تستفيد هذه البلدان بالكامل من أحكامها (انظر الجدول أدناه).

حالة انضمام الدول المتوسطة الشريكة  
اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية - ديسمبر 2020

| رقم | الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لجنّة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (البلدان المستفيدة من مشروع بوروميد)   | الجزائر | مصر | إسرائيل | الأردن | لبنان | ليبيا | المغرب | فلسطين | سوريا | تونس |
|-----|---|---------|-----|---------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|------|
| 1   | معاهدة السير الطرقية لسنة 1968  |         |     | ✓       |        |       |       | ✓      | ✓      |       | ✓    |
| 2   | معاهدة إشارات المرور واللافتات الطرقية لسنة 1968  |         |     |         |        |       |       | ✓      |        |       | ✓    |
| 3   | الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في النقل البري الدولي لسنة 1968  |         |     |         |        |       |       |        |        |       |      |
| 4   | اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية لسنة 1956  |         |     |         | ✓      | ✓     |       | ✓      |        | ✓     | ✓    |
| 5   | الاتفاقية الجمركية لعام 1975 بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء اتفاقية النقل البري الدولي  | ✓       | ✓   | ✓       | ✓      | ✓     |       | ✓      | ✓      | ✓     | ✓    |
| 6   | الاتفاقية الدولية لعام 1982 بشأن تنسيق ضوابط مراقبة السلع على الحدود (اتفاقية التنسيق)  |         |     |         | ✓      |       |       | ✓      |        |       | ✓    |
| 7   | الاتفاقية الجمركية لعام 1975 بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء اتفاقية النقل البري الدولي  | ✓       | ✓   | ✓       | ✓      |       |       | ✓      |        | ✓     | ✓    |
| 8   | الاتفاقية الجمركية لعام 1956 بشأن استيراد المؤقت للمركبات البرية التجارية   | ✓       |     |         |        |       |       |        |        |       |      |
| 9   | اتفاقية 1957 المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية  |         |     |         |        |       |       | ✓      |        |       | ✓    |
| 10  | اتفاقية 1970 بشأن النقل الدولي للبضائع المواد الغذائية القابلة للتلف وعلى المعدات الخاصة التي سيتم استخدامها في مثل هذا النقل   |         |     |         |        |       |       | ✓      |        |       | ✓    |
| 11  | اتفاق بشأن اعتماد مواصفات فنية موحدة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات، لسنة 1958. |         | ✓   |         |        |       |       |        |        |       | ✓    |
| 12  | اتفاقية بشأن إنشاء لوائح التقنية المنسقة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها على المركبات ذات العجلات، لسنة 1998.   |         |     |         |        |       |       |        |        |       | ✓    |
| 13  | اتفاقية بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات التفتيش الفني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات التفتيش هذه، لسنة 1997.  |         |     |         |        |       |       |        |        |       | ✓    |

على الرغم من أنها إحدى اتفاقيتي الأمم المتحدة اللتين انضمت إليهما معظم الدول، إلا أن اتفاقية النقل البري الدولي غير مستغلة بشكل كافٍ. 64 اتفاقية التنسيق للأمم المتحدة غير معروفة تقريباً في المنطقة، على الرغم من أن ثلاث دول هي أطراف متعاقدة فيها (الأردن والمغرب وتونس). على الرغم من أن أسباب عدم إحراز تقدم في الانضمام قد تختلف من بلد إلى آخر، فقد تم تحديد بعض العوائق المشتركة:

- نقص الموارد البشرية في الوزارات المسؤولة عن النقل لتعزيز العمليات التحضيرية اللازمة للانضمام. تتطلب الأولويات الوطنية العاجلة الأخرى حشد الموظفين ذوي الخبرة والمتاحين في عدد محدود.
- حركة النقل البري العابرة للحدود محدودة للغاية أو منعدمة، مما يقلل من الحاجة إلى إطار قانوني إقليمي منسق للنقل البري ويؤدي إلى النظر بشكل غير عاجل في الانضمام إلى هذه الاتفاقيات.
- صعوبات في التنسيق بين السلطات المختصة، لا سيما فيما يتعلق بالمسائل ذات الطبيعة المتعددة التخصصات المتعلقة بالانضمام إلى هذه الاتفاقيات وتنفيذها.
- في إطار مشروع دعم النقل الأورومتوسطي، عدم المشاركة الرسمية للسلطات الوطنية الأخرى المسؤولة عن تنفيذ بعض اتفاقيات الأمم المتحدة (وزارات الداخلية، الزراعة، البيئة، إلخ).

64 اتفاقية التنسيق: الاتفاقية الدولية بشأن تنسيق المراقبة الحدودية للسلع.

- إن وجود اتفاقيات ثنائية بين دول الجوار لعمليات النقل البري يقلل من الحاجة إلى تنسيق أنظمة النقل البري.
- في حالة بعض البلدان، الحالة الفنية السيئة لأسطول الشاحنات قيد التشغيل وتأثير محتمل في حالة التجديد الجذري للأسطول في نهاية الانضمام للامتثال لأحكام اتفاقيات الأمم المتحدة (في حالة اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة).
- عدم وجود ترجمة عربية لتسوية المنازعات، مما يشكل عقبة أمام انضمام العديد من الشركاء.

## اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة الجهود للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها بشكل فعال، مع التركيز على السلامة على الطرق، والقيادة وفترات الراحة للسائقين المحترفين، ونقل البضائع الخطرة، ونقل المواد الغذائية القابلة للتلف، واعتماد المركبات والفحص الفني المنتظم.
- إنشاء هيكل إدارية وطنية مناسبة متعددة التخصصات لتلعب دورًا رائدًا في إعداد وتعزيز الانضمام إلى هذه الاتفاقيات وتنفيذها، مما يضمن التزامًا وملكية أكبر للإجراءات ذات الصلة. يمكن أن تكون هذه الهياكل لجان تنظيم النقل البري الوطنية المسؤولة عن التنسيق العام لهذه الإجراءات، بمساعدة اللجان الفرعية الموضوعية.
- طلب من المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة ضمان الترجمة العربية الرسمية لاتفاقية تسوية المنازعات بالطرق السريعة وتحديثها الدورية، مع مراعاة دورة التعديل (سنتان).
- الاستمرار في تعزيز مشاركة الخبراء من جميع البلدان في عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا نظرا لفوائدها.
- اهتمام خاص ودعم لتبادل الخبرات وأفضل الممارسات بطريقة منسقة بين بلدان الجوار الجنوبي، مع التزام جميع الشركاء المحتملين مثل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، والاتحاد الدولي للنقل البري، وأطر التعاون الإقليمية ودون الإقليمية، والمؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة الأخرى، والقطاع الخاص، وما إلى ذلك، في مجالات مثل الموافقة على المركبات والتدريب على إصدار الشهادات وأطر الفحص الفني الدورية، ومراكز الاختبار والاعتماد والمختبرات، وما إلى ذلك. بهدف تعزيز البعد الإقليمي والتعاون على أساس الاهتمامات المشتركة لنظام نقل آمن ومستدام وفعال في المنطقة.
- يجب على مجموعة العمل التابعة للاتحاد من أجل المتوسط والمعنية بالنقل البري وبرنامج يوروميد الممول من الاتحاد الأوروبي دعم وتشجيع وتسهيل هذه الجهود.

## الإجراء 10: السلامة على الطريق

يجب على الشركاء المتوسطيين الاستمرار في وضع خطط واستراتيجيات السلامة على الطرق، والتي يجب أن تشمل تحديد الأهداف الوطنية. وبالتالي، سيساهم جميع الشركاء في تحقيق هدف إقليمي بشكل مشترك مرتبط بخفض النسبة المئوية لعدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. ويمكن استكمال ذلك بأهداف وطنية للحد من الإصابات الخطيرة الناجمة عن حركة المرور على الطرق في أوروبا.

تشمل المجالات الحساسة التي يجب معالجتها من خلال التخطيط التنظيمي الشامل، كحد أدنى: (1) إشارات الطرق ولافتات الطرق وقواعد المرور على الطرق والقانون الجنائي بشأن مخالفات المرور الخطرة بما في ذلك الإنفاذ الفعال لقواعد المرور هذه؛ (2) تثقيف مستخدمي الطرق وتدريب السائقين واختبارهم؛ (3) رخص القيادة والمتطلبات الأخرى للبضائع الثقيلة ومركبات الركاب؛ (4) تسجيل المركبات وكذلك الفحص الفني لأنواع معينة من المركبات والمعايير الدنيا التي يجب اختبار المركبات على أساسها؛ (5) الحد الأدنى من معدات السلامة الإلزامية في المركبات والعجلات الآلية ذات العجلتين؛ (6) مبادئ إدارة السلامة التي سيتم تطبيقها في إنشاء وتطوير وصيانة البنية التحتية للطرق الرئيسية.

يجب أن يستمر الشركاء المتوسطيون أيضًا في تعزيز وتقوية الهيكل التنظيمي، لا سيما من خلال الهيكل التنظيمي الذي يمكن أن يضمن التنسيق بين مختلف الوكالات والكيانات من خلال برنامج أمان وطني.

يضمن هذا الإطار المؤسسي التحسين الفعال للسلامة على الطرق من خلال:

- إجراء رصد منتظم وشفاف ووضع تقرير عن جميع التدابير ذات الصلة وكذلك عن التقدم المحرز نحو الهدف (الأهداف) الوطنية؛
- تكثيف الجهود من أجل تثقيف وإعلام جميع مستخدمي الطرق، بمن فيهم مستخدمو الطرق المعرضون للخطر، إلى جانب الجهود المبذولة لإنفاذ قواعد المرور على الطرق ذات الصلة بالسلامة؛
- إنشاء نظام موثوق لجمع البيانات عن الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق وحوادث الطرق الخطيرة بما في ذلك، حيثما أمكن، أسبابها لتسهيل مقارنة البيانات؛
- تبادل الخبرات والممارسات الجيدة في مجال إدارة السلامة على الطرق على مستوى النقل العام للركاب (من أنظمة النقل الجماعي إلى سيارات الأجرة الجماعية).

يتم تشجيع بلدان البحر الأبيض المتوسط على مشاركة بياناتها الوطنية على المستوى الإقليمي، على غرار ممارسات المرصد الأوروبي للسلامة على الطرق وقاعدة بيانات المجتمع المحلي لحوادث الطرق (CARE). هاتان المنصتان مهمتان لتعزيز المعرفة وجمع ونشر البيانات والمعلومات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

## النتائج

بعد اعتبار السلامة على الطرق أولوية، قامت دول الجوار الجنوبي بمراجعة قانون الطرق السريعة وتحسين نظام إدارة السلامة على الطرق. لقد قامت بمراجعة قواعد المرور والإشارات على الطرق للتحضير للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة وتنفيذها. بالإضافة إلى ذلك، أنشأت معظم البلدان الآن هيكلًا رائدًا للسلامة على الطرق وحددت أهدافًا للسلامة على الطرق. كما أدخلت لوائح بشأن القيادة تحت تأثير الكحول، واستخدام الخوذات وأحزمة الأمان، وحظرت استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. علاوة على ذلك، وبدعم من برنامج الشرق الأوسط وشمال إفريقيا للسلامة على الطرق، بين عامي 2011 و2014، طورت دول الجوار الجنوبي مشاريع تجريبية للسلامة على الطرق على المستوى الوطني وبدأت الممارسات الجيدة والأدوات التقنية في مجال السلامة على الطرق.

تم بالفعل تناول وتقييم تدريب السائقين المحترفين ومنح شهاداتهم لفئات معينة من البضائع وسيارات الركاب بالإضافة إلى عمليات الفحص الفني وقواعد تسجيل المركبات بموجب الإجراء 10 من خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بشأن السلامة على الطرق، وتقييمها في هذا التقرير ضمن الإجراءين 8 و9.

وإدراكًا منها لأهمية البيانات الموثوقة لإدارة السلامة على الطرق، تعمل دول الجوار الجنوبي على إنشاء أنظمة جمع بيانات موثوقة ومتناسقة وقابلة للمقارنة وتبادل البيانات على المستوى الإقليمي، بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي. في الواقع، كجزء من هذا المشروع، حدد تقييم أداء جمع البيانات ومعالجتها في المنطقة نقاط القوة والضعف، مع تقرير مفصل نُشر في ديسمبر 2018 باللغتين الإنجليزية والفرنسية. لقد أصبحت الدول على دراية بأفضل الممارسات والأساليب والأدوات الموجودة على المستوى الوطني والأوروبي والدولي، فضلًا عن نقاط قوتها وضعفها. تم تحديد الفجوات والتباينات القائمة بين الإحصاءات الوطنية للوفيات على الطرق وتلك التي أبلغت عنها منظمة الصحة العالمية في تقاريرها العالمية، في حين أن أسباب هذه الفجوات وطرق سدها مفهومة جيدًا. تتوفر توصيات لتحسين أنظمة بيانات حوادث الطرق بناءً على أفضل الممارسات الدولية. هناك جهود كبيرة سابقة ومستمرة في جميع البلدان لتحسين أنظمة البيانات الخاصة بها، بالإضافة إلى العديد من عناصر الممارسات الجيدة لكل بلد. تم اعتماد خطة للمضي قدمًا، مع تدابير ملموسة لجميع أصحاب المصلحة، خلال ورشة العمل الإقليمية لمشروع دعم النقل الأورومتوسطي في أثينا (اليونان) في مايو 2018. تم الانتهاء من وثيقة مشروع دعم النقل الأورومتوسطي للاتحاد الأوروبي ومنظمة الصحة العالمية حول فهم وتقليل الاختلافات بين بيانات البلدان حول حوادث الطرق وتقديرات منظمة الصحة العالمية في يونيو 2019 وإتاحتها إلكترونيًا (الإنجليزية والفرنسية والعربية)، ويتم نشرها حاليًا في نسخة ورقية، نتيجة للتعاون الوثيق بين مشروع دعم النقل الأورومتوسطي ومنظمة الصحة العالمية، يليه منشور حول التعريف المنسقة لبيانات حوادث الطرق في المنطقة الأورومتوسطية<sup>65</sup>.

عززت الجهود المبذولة التعاون بين الجهات الوطنية الرئيسية في جمع ومعالجة بيانات السلامة على الطرق من وزارات النقل والداخلية (شرطة المرور) والصحة. على أساس هذه النتائج وتحديد المشاكل والاحتياجات، تراقب دول الجوار الجنوبي التزاماتها على المستوى الوطني بدعم من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي.

<sup>65</sup> كتيب "فهم الاختلافات وسد الفجوة بين البيانات المصنفة حسب البلد والعدد التقديري للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق"، منظمة الصحة العالمية، يونيو 2019).



يتم ضمان التعاون المستمر للخبراء من الدول الشريكة مع المبعوث الخاص للأمين العام للأمم المتحدة للسلامة على الطرق ويتم تنظيم اجتماع منتظم مع المبعوث الخاص مرتين في السنة لتنسيق الإجراءات وتلقي الدعم.

في إطار مشروع دعم النقل الأورومتوسطي، تم التعاون والتفاعل بين دول الجوار الجنوبي مع جميع المنظمات والمبادرات الإقليمية والدولية المهمة، التي طورت أفضل الممارسات والأساليب والأدوات لجمع بيانات السلامة على الطرق. وتشمل هذه المنظمات المرصد الأوروبي للسلامة على الطرق، والاتحاد المجتمعي لحوادث الطرق، ومنظمة الصحة العالمية، وفريق العمل الدولي لبيانات السلامة على الطرق وتحليلها التابع للمنتدى الدولي للنقل، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والاتحاد الدولي للسيارات، والاتحاد الدولي للطرق، والبنك الدولي، وكذلك مشروع "SafeFITS" ومشروع إفريقيا الأكثر أماناً الممول من الاتحاد الأوروبي.

وتجدر الإشارة إلى أن المشاريع التجريبية التي تم تطويرها بين عامي 2011 و2014 في إطار برنامج دعم السلامة على الطرق التابع للاتحاد الأوروبي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا أظهرت لبلدان الجوار الجنوبي أفضل الممارسات والأدوات الفنية المتعلقة بأنظمة البيانات الخاصة بسلامة الطرق وسلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، والتعليم على الطرق، والاتصالات، وتدريب السائقين المحترفين، وما إلى ذلك. تضمنت المشاريع التجريبية، التي أشركت القطاعين العام والخاص وكذلك المجتمع المدني في تخطيطها وتنفيذها، والتدريب على عمليات تدقيق السلامة على الطرق، ومراقبة السرعة، وتهذئة حركة المرور، ومستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وتدريب السائقين المحترفين، وإصلاح قواعد البيانات وإدارتها، والسرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، والطرق الآمنة للمدارس.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر** لديها وكالة رائدة واستراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تشمل أهدافاً وطنية وقوانين وطنية بشأن القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام الخوذة وأحزمة الأمان واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. تجمع الوكالة البيانات عن السلامة على الطرق من خلال الشرطة والدرك. يستخدم الدرك الوسائل الإلكترونية لجمع البيانات ونظام تحديد المواقع العالمي (GPS). يتم تطبيق تعريف الشخص المتوفي في غضون 30 يوماً في حادث الطريق ويتم نشر واستخدام إحصاءات حوادث الطرق بانتظام. تعد فرض متطلبات التدريب والشهادة للسائقين المحترفين لفئات معينة من المركبات واستخدام التاكوجراف الرقمي ونظام الرخصة بالنقاط للسائقين هي من التطورات الأخيرة المهمة التي تؤثر بشكل إيجابي على السلامة على الطرق.

**مصر** لديها وكالة رائدة واستراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تتضمن أهدافاً وقوانين وطنية بشأن القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام الخوذة واستخدام حزام الأمان واستخدام الهاتف المحمول خلال القيادة. تقوم الوكالة بجمع بيانات السلامة على الطرق من خلال شرطة المرور ومنظمة الإسعاف والمستشفيات. تراقب وزارة الصحة (المستشفيات) الضحايا لمدة 30 يوماً بعد الحادث، بينما بيانات السجل المدني (VDR<sup>66</sup>) كاملة بما يكفي لتصنيف البلد في المجموعة الأولى لمنظمة الصحة العالمية، على عكس معظم البلدان الأورومتوسطية.

**إسرائيل** هي الدولة التي تتمتع بأفضل أداء للسلامة على الطرق في المنطقة. وفقاً لتقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2018، كان لدى إسرائيل 4.2 حالة وفاة لكل 100.000 نسمة بناءً على إحصائيات عام 2016، وهو أقل من متوسط 4.9 شخص ماتوا في حوادث الطرق في الاتحاد الأوروبي. تمتلك إسرائيل وكالة رائدة، وإستراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، وقوانين وطنية بشأن القيادة تحت تأثير الكحول، واستخدام الخوذة، واستخدام حزام الأمان، وتثبيت الأطفال، واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. إسرائيل طرف متعاقد في اتفاقية فيينا لحركة المرور على الطرق لعام 1968.

**الأردن** لديها استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق (2019-2023) تتضمن أهدافاً وطنية وتشريعات وطنية بشأن القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام الخوذة واستخدام حزام الأمان واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. تقوم الدولة بجمع البيانات من خلال نظام معلومات إلكتروني وإرسالها عبر الإنترنت إلى قاعدة بيانات E-kroka المركزية. يتم جمع البيانات من الشرطة كجزء من عملية متابعة منهجية، بما يتماشى مع تعريف الوفاة (حدوث الوفاة في غضون 30 يوماً من تاريخ الحادث). بيانات الحالة المدنية ذات جودة مرضية، مع وجود إحصاءات الوفيات التي يتم نشرها بانتظام. البلد على وشك الامتثال لمستويات جودة بيانات منظمة الصحة العالمية، حيث أن أسباب التناقضات معروفة ويتم معالجتها.

**لبنان** لديها وكالة رائدة وقوانين بشأن القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام الخوذة واستخدام حزام الأمان وتثبيت الأطفال واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. تنفذ الدولة نهج "الإسعافات الأولية / الاستجابة الأولى"، ومراجعة قاعدة البيانات وتدريب الشرطة على استخدام استمارات جمع البيانات. المغرب لديه وكالة رائدة، واستراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تستند إلى النقاط الاستراتيجية للخطة العالمية للسلامة على الطرق كما حدتها منظمة الصحة العالمية، والقوانين الوطنية المتعلقة بالقيادة تحت تأثير الكحول، وكذلك استخدام الخوذات وأحزمة الأمان واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. المغرب طرف متعاقد في اتفاقيتي فيينا لعام 1968 بشأن حركة المرور وإشارات الطرق. لديه إطار منهجي متعدد القطاعات لجمع والمصادقة وتبادل بيانات السلامة على الطرق على أساس التعاون بين الشرطة المتخصصة،

66 VDR - بيانات التسجيل الحيوي.

والصحة وهيئات النقل. تستخدم الدولة تعريف الشخص المتوفى (الوفاة التي تحدث في غضون 30 يوماً من حادث السير) للإحصاءات حول عدد الوفيات على الطرق، وكذلك تعريف الشخص المصاب (الشخص الذي يتطلب أكثر من 6 أيام من العلاج في المستشفى) لإحصاء عدد الجرحى. يتم نشر إحصائيات الحوادث بشكل منهجي كجزء من البيانات العامة المفتوحة في المغرب.

**فلسطين** هي ثاني أفضل دولة في المنطقة من حيث أداء السلامة على الطرق. وفقاً لتقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2018، سجلت فلسطين 5.3 حالة وفاة لكل 100.000 نسمة بناءً على إحصائيات عام 2016، وهي قريبة جداً من متوسط الاتحاد الأوروبي البالغ 4.9. تمتلك فلسطين وكالة رائدة واستراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، ولديها أيضاً قوانين وطنية بشأن القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام الخوذات، وأزمة الأمان واستخدام الهواتف المحمولة عند القيادة. كان انضمام فلسطين إلى اتفاقية فيينا لعام 1968 بشأن المرور على الطرق في نوفمبر 2019 أحد الإنجازات الرئيسية لفلسطين.

**تونس** لديها مجلس وطني للسلامة على الطرق برئاسة وزارة الداخلية ومرصد وطني للسلامة على الطرق. رغم ذلك، كجزء من مراجعة إدارة السلامة على الطرق، وافق المجلس الوزاري المقيّد بتاريخ 20 مايو 2019 على إنشاء "المجلس الأعلى للسلامة على الطرق"، تحت إشراف رئاسة الحكومة، وإنشاء هيئة رائدة للطرق للسلامة في ظل رئاسة الحكومة وإعادة هيكلة المرصد الوطني الحالي للسلامة على الطرق. بالإضافة إلى ذلك، لدى تونس قوانين ولوائح خاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول بالإضافة إلى استخدام الخوذات وأزمة الأمان والهواتف عند القيادة. تونس طرف متعاقد في اتفاقيتي فيينا لعام 1968 المتعلقة بحركة المرور وإشارات الطرق على التوالي. يدير الحرس الوطني والمرصد الوطني للسلامة على الطرق قاعدة البيانات الوطنية. تُنشر إحصاءات السلامة على الطرق بانتظام، ويتم تنفيذ عدد من المبادرات التوعوية والتثقيفية الهامة. يُستخدم تعريف الشخص المتوفى (الوفاة التي تحدث في غضون 30 يوماً من حادث سير) في إحصاءات الوفيات في تونس.

## السلامة على الطرق وإنشاء أنظمة بيانات موثوقة لإدارة السلامة على الطرق

كشف تقييم أداء وموثوقية البيانات في المنطقة عن الاختلافات القائمة بين الإحصاءات الوطنية حول الوفيات على الطرق وتلك الخاصة بمنظمة الصحة العالمية وأسباب هذه التناقضات. واعتمدت خطة للمضي قدماً، مع تدابير ملموسة لجميع أصحاب المصلحة. تم الانتهاء من وثيقة مشروع دعم النقل الأورومتوسطي المشترك بين منظمة الصحة العالمية والاتحاد الأوروبي والاتحاد الأورومتوسطي بشأن فهم الاختلافات بين البيانات الوطنية وتقديرات منظمة الصحة العالمية والتوفيق بينها وإتاحتها، نتيجة للتعاون الوثيق بين مشروع دعم النقل الأورومتوسطي ومنظمة الصحة العالمية، تلاه منشور عن التعاريف المنسقة لبيانات حوادث الطرق في المنطقة الأورومتوسطية.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- على الرغم من الجهود المبذولة، لا تزال السلامة على الطرق مصدر قلق كبير لبلدان الجوار الجنوبي. في تقريرها العالمي للسلامة على الطرق لعام 2018، ذكرت منظمة الصحة العالمية أن منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط، مع 18 حالة وفاة لكل 100.000 نسمة، لديها ثالث أعلى معدل وفيات بين حوادث الطرق في العالم. باستثناء إسرائيل التي كان لها 4.2 وفيات لكل 100.000 نسمة، فلسطين 5.3 ومصر 9.7، جميع البلدان الأخرى لديها معدلات وفيات أعلى بكثير (الأردن 24.4، ولبنان 18.1، والمغرب 19.6 وتونس 22.8).
- لم تقم بعض البلدان بتحديد الهيكل الرائد، وغالباً ما يكون الهيكل الموجود لا يعمل وبدون موارد مالية مخصصة بشكل عام أو لم يضع بعد استراتيجية وأهدافاً للسلامة على الطرق.
- هناك حاجة إلى مزيد من الجهود التنظيمية. تشمل التحسينات التنظيمية التي تعتبر ضرورية وذات أولوية إشارات الطرق، وقواعد المرور على الطرق، وتنقيف مستخدمي الطرق، وأنظمة حماية الأطفال، وتدريب واعتماد السائقين المحترفين (لمركبات الركاب والبضائع الثقيلة)، فضلاً عن معايير المركبات واختبارات الصلاحية الدورية على الطريق.
- لا يزال مستوى تدريب السائقين المحترفين غير كافٍ، ومن هنا تأتي الحاجة إلى تسريع إدخال التدريب الإلزامي ومنح الشهادات للسائقين المحترفين. هذا إجراء عاجل ضروري لتحسين السلامة على الطرق. في الواقع، يواصل سائقو البضائع الثقيلة أو مركبات الركاب في بعض البلدان ممارسة مهنتهم على أساس رخصة القيادة فقط.
- تتطلب بيانات السلامة على الطرق لتحسينات. لا يزال جمع بيانات موثوقة عن السلامة على الطرق يمثل تحدياً كبيراً. هناك تناقضات خطيرة بين البيانات الرسمية لعام 2016 ومعظم دول الجوار الجنوبي. في تقرير السلامة على الطرق العالمي لعام 2018، تتراوح تقديرات منظمة الصحة العالمية من 13% لمصر إلى 207% للأردن. ترتبط الفروق الملحوظة ارتباطاً مباشراً بجودة البيانات الخاصة بالوفيات (التي أبلغت عنها الشرطة) أو بيانات الحالة المدنية (التي أبلغت عنها وزارات الصحة) للوفيات المصنفة على أساس شهادات

الوفاة أو كليهما (انظر الجدول أدناه). ومع ذلك، فإن استخدام تعريفات مختلفة، مثل تسجيل الوفيات في غضون 30 يومًا من وقوع الحادث، أو إبلاغ الشرطة والخدمات الصحية ببيانات غير كافية، يمكن أن يساهم أيضًا في هذه التناقضات.

### مقارنة البلدان - تقديرات منظمة الصحة العالمية للوفيات وتقديرها في البلدان المتوسطة الشريكة

(استنادًا إلى تقرير منظمة الصحة العالمية للسلامة على الطرق في العالم لعام 2018، بإحصاءات تستند إلى التقرير العالمي لمنظمة الصحة العالمية لعام 2015، باستثناء الجزائر).

| الفرق بـ% | الاختلافات | تقديرات منظمة الصحة العالمية لعدد الوفيات | حالات الوفاة التي أبلغت عنها البلدان |         |
|-----------|------------|---|--------------------------------------|---------|
| 106%      | 4797       | 9337                                      | 4540                                 | الجزائر |
| 13%       | 1076       | 9287                                      | 8211                                 | مصر     |
| 207%      | 1556       | 2306                                      | 750                                  | الأردن  |
| 89%       | 514        | 1090                                      | 576                                  | لبنان   |
| 83%       | 3132       | 6917                                      | 3785                                 | المغرب  |
| 80%       | 1152       | 2595                                      | 1443                                 | تونس    |

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

لخطة العمل التالية:

- إعطاء الأولوية لهذا الإجراء في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط القادمة. تحتاج دول الجوار الجنوبي إلى المشاركة بشكل أكبر في أنشطة السلامة على الطرق الأكثر استهدافًا. في هذا السياق، من الضروري إنشاء هيئات للسلامة على الطرق وكذلك تطوير ومراجعة وتنفيذ استراتيجيات وطنية للسلامة على الطرق بأهداف وطنية وإقليمية لجميع البلدان. يجب ربط هذه الاستراتيجيات والأهداف بخفض نسبة الوفيات من خلال ضمان إدارة فعالة للسلامة على الطرق وتنسيق وتمويل أفضل لتنفيذ الاستراتيجية.
- في هذا السياق، يُقترح مواعمة الاستراتيجيات وخطط العمل مع إعلان ستوكهولم الصادر عن المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق (2020) وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق الذي أعلن الفترة 2021-2030 على أنها العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق، بهدف الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بنسبة 50% على الأقل من عام 2021 إلى عام 2030، وفي هذا الصدد، يجب على الدول الشريكة التفكير في تعزيز نهج متكامل للسلامة على الطرق مثل نهج النظام الآمن و"رؤية الصفر".
- الاستمرار في مراجعة وتحديث لوائح المرور على الطرق بما يتماشى مع أفضل الممارسات الدولية، وكذلك التوعية بالطرق وإجراءات التنقيف وتحسين التنفيذ، لا سيما فيما يتعلق بالمخاطر المعروفة مثل السرعة، وعدم استخدام أحزمة الأمان، وعدم استخدام الخوذة، وأنظمة تثبيت الأطفال، والقيادة تحت تأثير الكحول، وقلة وعي المشاة وراكبي الدراجات وغيرها من المخالفات المرورية.
- يجب أن تستمر الجهود لمراجعة القواعد، لا سيما فيما يتعلق بعلامات الطرق، وقواعد المرور على الطرق، وتعليم مستخدمي الطريق، وتدريب السائقين، وفحص السائقين، ورخص القيادة والمتطلبات الأخرى لمركبات الركاب الثقيلة ومركبات البضائع، وتسجيل المركبات والموافقة على المركبات والفحوصات الفنية.
- تنفيذ قواعد حركة المرور وإنفاذها اللاحق يحتاج إلى تعزيز مع بناء القدرات لجميع الأطراف المعنية.
- مواصلة الجهود للالتزام باتفاقيات الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق وتنفيذ هذه الاتفاقيات بشكل فعال، ولا سيما فيما يتعلق بالنقل على الطرق والسلامة على الطرق، ونقل البضائع الخطرة وأنظمة المركبات المشار إليها في الإجراء 9 واتفاقيات فيينا بشأن حركة المرور على الطرق وإشارات الطرق. تحسين قواعد المرور وتنفيذها بفاعلية.
- مواصلة الجهود لإنشاء أنظمة جمع بيانات موثوقة ومنسقة وقابلة للمقارنة للسلامة على الطرق وتبادل البيانات على المستوى الإقليمي، وتطبيق أفضل الممارسات. يجب على دول الجوار الجنوبي أن تراقب وتنفذ الخطة التي تم تبنيها في ورشة العمل الإقليمية لمشروع دعم النقل الأورومتوسطي، في أثينا، وتطبيق التعريفات والمعايير الدولية ومعالجة الاختلاف بين إحصاءات منظمة الصحة العالمية والإحصاءات الوطنية.

- التأكد من مراعاة سلامة الطرق بشكل كامل وتطبيقها في جميع مراحل مشاريع الطرق: التصميم والبناء والتشغيل والصيانة.
- دمج الرعاية ما بعد الاصطدام في الجهود المبذولة لنشر أفضل الممارسات في رعاية الصدمات وتطوير تدريب محدد.
- يجب على الدول الشريكة من إفريقيا التأكد من أن الإجراءات المتخذة تتماشى مع توصيات مجموعة السلامة على الطرق التابعة لفرقة العمل المعنية بالنقل بين إفريقيا والاتحاد الأوروبي والتي تم تبنيها في عام 2020.
- النظر في التمويل من خلال أدوات الاتحاد الأوروبي لأنشطة المساعدة الفنية المخصصة للسلامة على الطرق في المنطقة.

## الإجراء 11: النقل الحضري

- زيادة اللوجيات وجودة الحياة في المناطق الحضرية وضمان التنقل عالي الجودة والمستدام للركاب والتجارة، في المنطقة الحضرية على أساس تطوير النقل العام بشكل خاص من خلال:
- تحديد اللوائح والمبادئ التوجيهية الوطنية وكذلك الهياكل التنظيمية (مثل سلطات النقل الحضري للتنسيق الفعال مع أصحاب المصلحة المحليين على وجه الخصوص) والعمليات الإدارية لتطوير خطط التنقل المستدام التي ستأخذ في الاعتبار احتياجات السكان في مجال التنقل والاعتراف الكامل المساهمة اللوجستية الحضرية في التنمية الاقتصادية.
- تطوير نماذج وآليات مالية مستدامة للنقل العام الحضري.
- إن إطار جمع ورصد البيانات ذات الصلة والموثوقة حول التنقل الحضري وتأثيره (على سبيل المثال: جودة الهواء وحوادث الطرق) على المستويين الوطني والمحلي سيشكل الأساس الضروري لتحديد مشاكل التنقل الحضري والتعامل معها بشكل فعال.
- تبادل الممارسات الجيدة مع المدن الأوروبية والمشاركة في برنامج الاتحاد الأوروبي "سيفيتاس"<sup>67</sup>.

### النتائج

أصبحت دول الجوار الجنوبي تدرك بشكل متزايد تحديات التنقل الحضري وجودة أنظمة النقل كواحدة من أكثر الطرق فعالية لتحسين جودة حياة المواطنين والحد من تلوث الهواء والوضواء. كما أنهم أصبحوا يدركون بشكل متزايد أهمية تطوير السياسات والاستثمار في أنظمة النقل الحضري العالية الجودة والفعالة والمستدامة.

وُذلت جهود لزيادة الوعي، وتعزيز خطط التنقل الحضري المستدامة، وتناولت بعض المبادرات الحاجة إلى وضع سياسات وطنية للتنقل الحضري.

استثمرت بعض المدن في تجديد أسطول الحافلات لجعل أنظمة النقل أكثر كفاءة وجاذبية وأقل تلويثاً. في بعض الحالات، تم استبدال سيارات الأجرة الجماعية بحافلات متوسطة أو عالية السعة ذات انبعاثات منخفضة من أجل تلبية الطلب بشكل أفضل. أدخلت بعض البلدان أنظمة النقل العام الجماعي أو وسعت الأنظمة الحالية، وذلك بشكل أساسي من خلال إدخال خطوط ترام جديدة وتوسيع بعض خطوط المترو. كما تم إطلاق مبادرات لتقديم عطاءات تنافسية لتشغيل خدمات الحافلات كما كان الحال في بيروت والرباط.

على المستوى الحضري، تحتاج البلدان إلى هياكل تنظيمية وتخطيطية، في حين أن الهدف الأساسي هو توفير الفوائد للمواطنين وتحسين جودة الحياة. تحتاج البلدان أيضاً إلى ضمان توفر الموارد المالية اللازمة لتنفيذ خطط التنقل الحضري المستدام.

وقد ساعد مشروع دعم النقل الأورومتوسطي ومشروع يورو ميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) وغيرها من مبادرات المنظمات متعددة الأطراف، مثل البنك الدولي، بعض البلدان على تطوير تشريعات تهدف إلى إنشاء سلطات النقل وتعزيز قدراتها ومعرفتها بعد إنشائها. سيؤدي ذلك إلى تحسين جودة وكفاءة واستدامة خدمات النقل، مثل هيئة تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى والأنشطة في صفاقس (تونس) والجزائر العاصمة.

اتخذت بعض البلدان مبادرات لجمع البيانات عن طلبات السفر في المناطق الحضرية، والتي تعتبر ضرورية للتنبؤ بالنقل والتخطيط واتخاذ القرار على مستوى البلد أو المدينة. تحقيقاً لهذه الغاية، سهل مشروع دعم النقل الأورومتوسطي دول الجوار الجنوبي، مثل وزارة النقل في

<sup>67</sup> أطلقت مبادرة (CIVITAS (City VITALity Sustrainability) في عام 2002 لإدخال تدابير وسياسات النقل بهدف تعزيز النقل الأنظف والأكثر كفاءة في المدن.

الأردن، في وضع منهجية لجمع معلومات السفر عالية الجودة على المستوى الوطني من خلال الجمع بين استطلاع السفر الأسري مع المعلومات من سجلات الهاتف المحمول ومصادر البيانات الأخرى.

لا يزال بناء القدرات التقنية للموظفين العاملين في الإدارات العامة ذات الصلة على المستويين الوطني والمحلي من دواعي قلق البلدان، والتي تحتاج أيضاً إلى المعالجة في المستقبل. لا يتعلق الأمر فقط بفهم خصوصيات قضايا التنقل الحضري وكيفية حلها. يجب تحديد مهام ومسؤوليات الإدارات العامة المختلفة وفصلها بوضوح.

العديد من المشاريع الممولة من الاتحاد الأوروبي (مثل مشروع دعم النقل الأورومتوسطي)، بالإضافة إلى العديد من المبادرات مثل Mobilize Your City (وكالة التنمية الفرنسية والوكالة الألمانية للتعاون الدولي وشركاء آخرين)، والمنظمات غير الحكومية (CODATU<sup>68</sup>، UITP<sup>69</sup>، إلخ) قامت بتسهيل تطوير التدريب الموجه، وكذلك المشاركة في المؤتمرات الدولية ومنتديات تبادل المعرفة. كما تم تنظيم جلسات لتشجيع التعاون بين بلدان الجنوب لتبادل الخبرات الناجحة وتعزيز شبكة العلاقات بين السلطات في مختلف البلدان.

تم تنفيذ العديد من المبادرات والأنشطة بموجب الإجراء 11 من خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. ومع ذلك، لم يتم توزيع هذه الأنشطة بطريقة عادلة ومتوازنة بين دول الجوار الجنوبي. انخرطت بلدان غرب البحر الأبيض المتوسط الناطقة بالفرنسية في حوار سياسي أعمق وأكثر تنظيماً وتعاوناً بشأن النقل الحضري والتنقل، بينما تواجه بلدان شرق البحر الأبيض المتوسط هياكل تنظيمية معقدة تحتاج إلى تبسيط في المستقبل.

أكدت فترة خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الحالية على أهمية إدارة المدينة عندما يتعلق الأمر بالنقل الحضري. تقوم الإدارات الوطنية بتصميم السياسات ووضع المبادئ التوجيهية وتنظيم وإنشاء سلطات النقل على المستوى الوطني. الحوكمة على مستوى المدينة ضرورية لتحسين التنقل بشكل ملموس في مدن دول الجوار الجنوبي. هذا عنصر مهم يجب مراعاته في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط التالية.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

**الجزائر** ركزت جهودها على إنشاء خطوط الترام في أكبر المدن (الجزائر وهران وقسنطينة وسطيف وسيدي بلعباس وورقلة) والخط السابع قيد الإنشاء بمدينة مستغانم. يتم تشغيل خطوط الترام هذه من قبل شركة مشتركة بموجب القانون الجزائري، تحت صيغة 49/51. الجزء الجزائري يمثل مترو الجزائر ويمثل الجزء الفرنسي RATP DEV. تمثل مشاريع البناء هذه تقدماً كبيراً نحو التحول من سيارات الركاب إلى وسائل النقل العام، وتحسين جودة حياة المواطنين، وتقليل أوقات الرحلات وتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. لكن، في معظم الحالات، لم تكن هذه التطورات مصحوبة بخطة التنقل الحضري المستدام. على سبيل المثال، في مدينة الجزائر، ركزت خطة التنقل الحضري التي يعود تاريخها إلى عام 2006 بشكل أساسي على تحسين شبكة النقل العام من أجل تقليل الازدحام المروري.

في عام 2012، وبدعم من مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري)، تم تعديل التشريع لإنشاء هيئة منظمة للنقل الحضري في الجزائر العاصمة. في عام 2015، بدأ العمل، بها ومنذ عام 2018، طورت الهيئة المنظمة للنقل الحضري خطط تنقل حضري مستدامة من أجل تحسين التنظيم وتوسيع أنظمة النقل الحالية في العاصمة.

**مصر** ركزت جهودها على المدينتين الرئيسيتين، القاهرة والإسكندرية. تم إطلاق أكبر مشروع لتطوير البنية التحتية للنقل الحضري في منطقة القاهرة الكبرى في عام 2015، حيث تم تطوير أنظمة النقل السريع بالحافلات<sup>70</sup>، وتوسيع شبكة المترو من 3 إلى 6 خطوط، وإنشاء مسارات للدراجات وتشجيع ركوب الدراجات والمشى من أجل التنقل الحضري.

في عام 2012، تم إنشاء هيئة تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى لتنظيم جميع أنظمة النقل في منطقة القاهرة الكبرى. ساهم البنك الدولي في الهيكل التنظيمي لهيئة تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى. كما طورت خطة تدريب وتوظيف تهدف إلى بناء القدرات بشكل تدريجي وتوظيف موظفين مؤهلين بشكل مناسب. في عام 2018، تم دمج مسؤوليات هيئة تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى، وكذلك الشحن البري بين المدن ونقل الركاب، في مهام ومسؤوليات هيئة تنظيم النقل البري المنشأة حديثاً.

استضافت القاهرة منتدبين للتنقل الحضري في عامي 2016 و 2017، مما أدى إلى إطلاق برنامج التعاون الفني في عام 2018 مع وكالة التنمية الفرنسية و CEREMA و CODATU التي سهلت بالفعل تنظيم جلسيتين ناجحتين.

68: CODATU: التعاون من أجل تطوير وتحسين النقل الحضري وشبه الحضري.

69: UITP: الرابطة الدولية للنقل العام (الاتحاد الدولي للنقل العام).

70: BRT: خط الحافلة السريعة.

عرفت إسرائيل بعض التقدم في تطوير حلول مستدامة في قطاع النقل الحضري في أكبر مدينتين. تل أبيب - يافا (كمدينة تجريبية) والقدس (ليست كمدينة تجريبية) تنتمي إلى شبكة سيفيتاس، في حين أن القدس هي أيضًا عضو كامل في POLIS<sup>71</sup>.

في عام 2016، بعد الموافقة على خطة العمل لتل أبيب - يافا وجزء من مشروع CIVITAS 2MOVE2، تواصل تل أبيب تغيير عادات التنقل من خلال تنفيذ تدابير خطة التنقل الحضري المستدام، مثل توسيع شبكة الحافلات المخصصة، أو الموافقة على الخطط التفصيلية لخطي نقل جماعي جديد في المدينة أو إدخال مبادرات مشاركة السيارات.

نفذت بلدية القدس، بالتعاون مع وزارة النقل الوطنية، الخطة الرئيسية "القدس 2020" لتحسين ظروف النقل لمواطنيها، والتي تتضمن توسيع شبكة المترو الخفيفة وتعزيز استخدام الحافلات والدراجات عبر مسارات محددة، من بين أمور أخرى.

في عام 2017، طبقت الأردن قانون نقل الركاب، الذي ينظم أنواع ونطاق خدمات نقل الركاب المقدمة وإجراءات الترخيص والتسجيل لدى لجنة تنظيم النقل البري، فضلاً عن إنشاء صندوق وطني لدعم نقل الركاب والقضايا الأخرى ذات الصلة.

بعد عدة انتكاسات، بدأت الحكومة الأردنية ببناء ثلاثة خطوط نقل سريع للحافلات في عمان، والتي تم اقتراحها في خطة التنقل الحضري المستدام المعتمدة في عام 2010. في إربد، تم تقديم اقتراح لتكييف المبادئ التوجيهية لخطة التنقل الحضري المستدام مع الظروف الخاصة بالمدينة. كان هذا جزءاً من مشروع دعم النقل الأورومتوسطي واستجابة لدراسة الجدوى وخطة التنفيذ لإصلاح قطاع الحافلات الحضرية في بعض أكبر المدن في البلاد.

لبنان لا تزال بحاجة إلى العمل من أجل شبكة نقل عام متكاملة ومنظمة بشكل أفضل تعتمد على وسائل ملائمة ومناسبة. قدم مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) المساعدة الفنية لتطوير الشروط المرجعية لإعداد عقد شراء الحافلات.

وتجدر الإشارة إلى أن العديد من جمعيات المواطنين قد روجت لركوب الدراجات كوسيلة للنقل من خلال أنشطة ركوب الدراجات ودورات ركوب الدراجات في المدارس وشركات توصيل الدراجات.

المغرب وضع خطة نقل مستدام في البلاد مع ADEME<sup>72</sup>، ووكالة التنمية الفرنسية، و CEREMA<sup>73</sup> و CODATU كشركاء للمواكبة ودعم التنفيذ، من أجل تحسين التنقل الحضري، والاستجابة للتحديات الحالية والمستقبلية للمدن المغربية. وبالتالي، فإن عملية التخطيط قد وصلت بالفعل إلى مستوى متقدم من النضج في المغرب. في اليوم الوطني للنقل الحضري في عام 2013، تم إطلاق النقاش العام حول تحديات وأولويات سياسات التنقل الحضري مرة أخرى. إن إنشاء آلية مالية جديدة (الصندوق لمرافقة إصلاحات النقل الحضري وبين المدن) من خلال تعديل "قانون المالية 2014"، وتمكين السلطات المحلية من خلال تفويضها، قد أعاد تحديد الاستراتيجية الوطنية. يمنح القانون الأساسي للبلديات، المعتمد في يوليو 2015، المجالس البلدية المسؤولية العامة عن الخدمات العامة البلدية، بما في ذلك النقل العام في المناطق الحضرية.

في عام 2016، أكد مؤتمر "أيام التعبئة" في الرباط على الحاجة إلى تطوير الإطار الوطني ودور خطط التنقل الحضري المستدام (SUMPs) كأدوات لهيكلية التنقل الحضري المستدام. حاليًا، هناك 13 مدينة في المغرب هي جزء من شبكة Mobilize Your City، حيث قامت الدار البيضاء ووجدة بالفعل بتطوير SUMP وتنفيذها. تكثف الرباط - سلا - تمارة بصدد إطلاق مشروع SUMP الخاص به، وكجزء من سياسة التنقل الحضري، التي ينتقل المواطنون إليها في ظل ظروف الجودة والتكلفة المثلى، تقدم وزارة الداخلية الدعم للسلطات المحلية لتطوير وتعزيز النقل العام الحضري ولا سيما من خلال:

- الدعم الفني والمالي لتخطيط النقل الحضري، بتمويل بنسبة 50% لتطوير خطط التنقل الحضري المستدام وخطط المرور في جميع البلديات والمدن.
- دعم تنفيذ خطط التنقل الحضري المستدام من خلال صندوق FART من خلال تمويل مشاريع النقل العام ذات المسار الحضري (TCSP) ما يصل إلى 70% من الاستثمار.
- تعزيز المؤسسات المحلية من خلال تشجيع إنشاء مؤسسات الحكامة الرشيدة، ولا سيما إنشاء مؤسسات التعاون بين البلديات وشركات التنمية المحلية.

كما تم إنشاء نظام مراقبة النقل الحضري لتحسين وتطوير المعرفة بقطاع النقل الحضري في المدن، مع تسهيل التقييم وإعادة تركيز السياسة في المغرب.

<sup>71</sup> POLIS: شبكة من المدن والمناطق الأوروبية تعمل معًا لنشر التقنيات والسياسات المبتكرة في مجال النقل المحلي.

<sup>72</sup> ADEME وكالة البيئة وإدارة الطاقة - فرنسا.

<sup>73</sup> CEREMA مركز الدراسات والخبرة في المخاطر والبيئة والتنقل والتخطيط.



بالإضافة إلى ذلك، تم تنفيذ العديد من برامج بناء القدرات الإقليمية مع شركاء أجنبية في مختلف المجالات المتعلقة بالتنقل والنقل.

يعمل المغرب أيضًا على نشر أنظمة النقل الذكية كمكون أساسي لتطوير وتحديث قطاع النقل الحضري. تحقيقاً لهذه الغاية، يجري العمل على برنامج لتعزيز الحلول التكنولوجية والتنظيمية المبتكرة في مجال التنقل، مثل نظام حماية الفيديو الذي يهدف إلى تنفيذ إدارة ذكية لحركة المرور وسلامة الطرق وكذلك النقل الفوري للمعلومات عن النقل والتنقل الحضري.

بالإضافة إلى ذلك، ومن أجل التماسي مع التوجهات الوطنية للتنمية المستدامة، اعتمد المغرب نهجاً لتحديث استراتيجيته للنقل الحضري المستدام.

على الرغم من كل الجهود المبذولة للنهوض بالقطاع، لا تزال هناك عدة تحديات، منها:

- النموذج الاقتصادي للنقل العام الحضري
- حكامه وتنسيق أنظمة النقل
- تعزيز التنسيق والتفاعل بين الجهات المعنية في القطاع (وزارة التخطيط، وزارة الداخلية، وزارة التجهيز والنقل).

**فلسطين** وضعت خطة وطنية رئيسية للنقل، بتمويل من المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي. تتضمن هذه الخطة إنشاء هيكل واحد لتنظيم النقل العام في المدن واقتراحاً لإنشاء خمسة خطوط نقل سريع للحافلات في المراكز الحضرية الرئيسية، بالإضافة إلى خمسة محاور نقل متعددة الوسائل على الأقل.

**تونس:** بين عامي 2013 و2016، أدى التعاون مع مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) و CODATU إلى مهمة إنشاء هيئة إقليمية تنظم النقل الداخلي في ولاية صفاقس. في عام 2015، تم إنشاء لجنة الإعداد المسبق، والتي جمعت جميع الجهات الفاعلة المحلية في مجال النقل والتخطيط الحضري.

دعمت وكالة التنمية الفرنسية (FDA) إنشاء برنامج تعاون فرنسي تونسي مع وزارة النقل التونسية كجزء من صندوق الخبرة الفنية والتبادلات. تم إطلاق هذا المشروع في عام 2016، ويهدف إلى تحسين جودة وكفاءة وجاذبية النقل الحضري في تونس الكبرى، وكذلك في التجمعات التونسية الكبيرة.

في عام 2017، تعهدت الحكومة التونسية بوضع سياسة وطنية للنقل الحضري في إطار مبادرة "تعبئة مدينتك". تلقت الحكومة التونسية دعماً فرنسياً وألمانياً في شراكة دولية كانت فيها وكالة التنمية الفرنسية وسيريم، وكوداتو، والوكالة الألمانية للتعاون الدولي من بين الشركاء الرئيسيين. الهدف من هذا النهج هو تطوير سياسة تحدد الرؤية والتوجهات الاستراتيجية وإطار التوجيه العام والأولويات. تم تناول ثلاثة جوانب: حوكمة التنقل، وتمويل البنية التحتية والخدمات العامة، وبناء القدرات. بناءً على نتائج هذه الدراسة، وافقت الحكومة على سياسة النقل الحضري الوطنية في مايو 2020.

علاوة على ذلك، فإن الهدف من الخطة الوطنية الرئيسية للنقل لعام 2040 هو تزويد البلاد بنظام نقل شامل ومتكامل ومنسق يساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويضمن تلبية احتياجات السكان في أفضل الظروف الممكنة من حيث الأمن والسلامة والتكلفة والجودة وحماية البيئة. تتضمن هذه الخطة الرئيسية مكوناً حول النقل الحضري.

في إطار التعاون مع البنك الدولي، تم إعداد كتاب أبيض حول قطاع النقل والخدمات اللوجستية في عام 2017. ومن بين الموضوعات الستة الرئيسية التي تم تناولها هي النقل الحضري وجوانب تغير المناخ والانبعاثات في هذا القطاع. وبالمثل، إلى جانب البنك الدولي، تم إعداد مذكرة إستراتيجية قطاعية لقطاع النقل الحضري في عام 2019. تحتوي هذه المذكرة على تقييم بالإضافة إلى رؤية، وتقدم عشرة محاور للاستراتيجية الشاملة لقطاع النقل الحضري.

## النقل الحضري والوعي في بلدان الجوار الجنوبي بتحديات النقل الحضري والسياسات الملموسة وإجراءات الحوكمة

طورت عدة بلدان أو شرعت في تطوير سياسات وطنية للنقل الحضري. بالإضافة إلى ذلك، تركزت الجهود على إعداد خطط التنقل الحضري وتنفيذها لاحقاً في بعض المدن في المنطقة، فضلاً عن إنشاء سلطات إدارة التنقل الحضري.

المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:



- على الرغم من الجهود المبذولة لتنفيذ الإجراء 11، والوعي بالنتائج والتحديات السلبية للتنقل الحضري، فإن الإجراءات المتخذة حتى الآن لا تزال محدودة، ومن هنا تأتي الحاجة إلى تسريع تنفيذ سياسة التنقل الحضري الوطنية من أجل التغلب على تحديات التنقل الحضري. يجب أن تكون هذه السياسة مصحوبة بخطط التنقل الحضري في المدن.
- في هذا السياق، من الضروري تعزيز المهارات ورفع مستوى الوعي للتأكيد على أهمية التنقل الحضري المستدام على مستوى الجهات الفاعلة المشاركة على المستويين الوطني (الوزاري) والمحلي، والحلول القائمة على تطوير النقل الجماعي والتنقل المرن وعدم تشجيع استخدام السيارات الخاصة.
- كانت هناك أوجه قصور في الموارد البشرية المسؤولة عن التنقل الحضري، سواء من حيث العدد أو من حيث المهارات والكفاءات، إلى جانب الافتقار إلى التنسيق بين الجهات الفاعلة المعنية وانعدام الوعي. يعتبر نقص الموارد البشرية أكثر خطورة داخل المدن، والتي تلعب دوراً رئيسياً في إدارة التنقل الحضري. بعض البلدان (مثل المغرب) لديها هيكل إدارية للتعامل مع التنقل الحضري، ولكن لا يوجد دائماً تمييز واضح بين اختصاصات هذه الهياكل (على سبيل المثال بين وزارات النقل ووزارات الداخلية).
- الدوائر الإدارية على المستوى الوطني (الوزارات) هي المسؤولة عن مراقبة تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. هذا له مزايا لأقسام النطاق العام مثل النقل الدولي والنقل بين المدن والسلامة على الطرق. لكن بالنسبة لمكون النقل الحضري، يختلف نطاق النهج حيث أن للوزارات دور أفقي واستراتيجي بينما تلعب المدن دوراً رئيسياً في إدارة التنقل. ولذلك ينبغي النظر في إشراك المستوى المحلي للتنقل الحضري في خطة العمل القادمة.
- هناك نقص في تبادل الخبرات، خاصة مع المدن الأوروبية. تبدو الفكرة المسبقة القائلة بأن الإجراءات والتدابير في المدن الأوروبية لا يمكن تكرارها في مدن جنوب البحر الأبيض المتوسط غير مبررة. على الرغم من أن أنماط التنقل قد تختلف من مدينة إلى أخرى، إلا أن هناك بعض التشابه بين احتياجات التنقل للمواطنين على كلا الجانبين.
- وتجدر الإشارة إلى أن المدن فقط هي التي يمكن أن تكون أعضاء في شبكة منتدى سيفيتاس، وهي منصة لتعزيز تبادل المعرفة والأفكار وأفضل الممارسات بين المدن التي التزمت بتطوير وتعزيز سياسات النقل الحضري المستدام. يمكن لدول الجوار الجنوبي فقط تشجيع مشاركة مدنها في شبكة منتدى سيفيتاس.
- يعيق نقص التمويل الكافي في العديد من البلدان تطوير استراتيجيات وسياسات التنقل الحضري الوطنية على أساس تعزيز النقل الجماعي وتنفيذ تدابير مستدامة في المدن، باستثناء بعض مشاريع البنية التحتية.

## اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة الجهود لتطوير سياسات التنقل الحضري الوطنية وخطط التنقل الحضري لأهم المدن. يجب أن يكون النهج شاملاً ومنتكماً. يجب أن تستند إلى أهداف تتعلق بالازدحام والسلامة واستهلاك الطاقة والبيئة. يجب أن تؤدي إلى إصلاحات وخطط تستند إلى تطوير النقل العام والتنقل المرن، والتي سيتم ترجمتها إلى البنية التحتية للنقل العام ومشاريع الخدمات المحددة كجزء من هذه السياسة.
- تضمين تنسيق سياسة التنقل الحضري بين خطط النقل والتخطيط المكاني، مما يمكن من تحقيق الأهداف المرجوة من خلال توفير حلول طويلة الأجل لمشاكل مثل النمو السكاني والزحف العمراني وزيادة وقت السفر والاعتماد على سيارات الركاب. ينبغي تعزيز تكثيف وتنوع استخدام الأراضي، وكذلك التنمية المركزة على النقل الجماعي، من خلال إجراءات لتحسين التنقل الحضري.
- ضمان التكامل بين وسائل النقل المختلفة وتجنب التركيز على النقل العام وحده. يشير التحليل الشامل والمتكامل للتنقل الحضري إلى أن التنسيق بين القطاعات سيكون نهجاً أفضل. إن التفاعل بين العديد من وسائل النقل العام والسفر متعدد الوسائل وتأثيرها على تصميم شبكة النقل الحضري والتكنولوجيات والاستخدام السليم للمناطق الحضرية سيكون له تأثير إيجابي تراكمي على التنقل الحضري وسيساعد في التغلب على مشاكل النقل الرئيسية في معظم المدن. أثبتت الأمثلة الملموسة في جميع أنحاء العالم أن الاستثمار الضخم في النقل الذي لا يعالج قضايا الاتصال والتكنولوجيات وتعدد الوسائل، محكوم عليه بالفشل. في هذا السياق، يجب تشجيع جميع وسائل النقل، ولا سيما السفر غير الآلي (المشي وركوب الدراجات)، في نفس الوقت من خلال إجراءات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة.
- إدخال آليات تمويل مستدامة، بما في ذلك تمويل البنية التحتية، وتحديث النقل العام الجماعي وتجديد الأسطول، فضلاً عن الأطر التنظيمية القوية التي تساعد على فتح القطاع على نطاق أوسع للقطاع الخاص، بالنظر إلى أهمية الاستثمارات. هذه الاستثمارات ضرورية لمواكبة الطلب المتزايد من خلال نظام نقل عام قائم على السعة.
- تشجيع وإعطاء الأولوية لنشر أنظمة النقل الذكية. يمكن تحسين التنقل الحضري بشكل كبير من خلال تطبيقات الملاحة عبر نظام تحديد المواقع العالمي (GPS)، والتنقل كخدمة ومنصات وقوف السيارات، فضلاً عن استخدام الكاميرات ومراقبة تطبيق القانون.

- تعزيز تكنولوجيا التنقل الكهربائي في المدن التي تحتاج بشكل متزايد إلى تجديد مخزون مركبات النقل العامة والخاصة، وبالتالي ضمان تحول حاسم في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والتلوث الضوضائي. يجب أن تساعد خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة في تطوير البنية التحتية للشحن الكهربائي وتعزيز الانتقال إلى الحافلات الكهربائية وتقديم حوافز لتقليل التكلفة الإجمالية لتكنولوجيا النقل الكهربائي. من الضروري أيضًا الاستعداد لاستخدام أشكال التنقل الجديدة والناشئة وخاصة لإدخال المركبات المؤتمتة حتى لو لم يتم تنفيذ هذه التقنيات في المستقبل القريب.
- إيلاء اهتمام خاص للخدمات اللوجستية الحضرية، والتي يجب أن تكون موجهة نحو التنمية المستدامة في ضوء التحديات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. في هذا السياق، ينبغي وضع استراتيجيات وخطط عمل لترشيد اللوجستيات الحضرية وتحسين حركة البضائع في المناطق الحضرية، كجزء من سياسات التنقل الحضري المستدام الوطنية.
- مواصلة الجهود لتحسين جمع البيانات من خلال تطبيق أفضل الممارسات على المستوى الدولي وخاصة في المنطقة، بالإضافة إلى الجهود المبذولة لنشر المعلومات عن المشاريع والبرامج القائمة، وإبلاغ النتائج، مع تعزيز إبراز الإنجازات، وتشجيع المدن على المشاركة، بقدر الإمكان، في CIVITAS و POLIS وما إلى ذلك.
- مواصلة الجهود للجمع بين السلطات العامة ذات الصلة لمناقشة التحديات التي تواجه تحسين التنقل الحضري، وتعزيز التعاون بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب على المستوى الدولي، وتبادل المعرفة والخبرة المكتسبة أثناء تنفيذ المشاريع السابقة، بما في ذلك أفضل الممارسات والدروس المستفادة. من الضروري أيضًا مراقبة ومراجعة التدابير والإجراءات التي تم اتخاذها بالفعل لتحديد فوائد وتأثيرات المقترحات واتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة.
- مواصلة أنشطة بناء القدرات للسلطات وصناع القرار لضمان مواءمة الإجراءات مع إطار التنقل الحضري المستدام. زيادة الوعي بأهمية توسيع شبكة شركاء التعاون والتعلم من التجارب السابقة، من أجل تحقيق تنمية مستدامة للنقل الحضري وتحقيق الأهداف الوطنية للحد من تلوث الهواء.
- توسيع نطاق تمثيل دول الجوار الجنوبي في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وإشراك السلطات العامة المحلية عند تنفيذ أنشطة لهذا العمل لضمان مشاركة أوسع لأصحاب المصلحة الرئيسيين وإشراكهم وتعزيز الحوكمة المتعددة المستويات، من أجل حل المعضلة المعقدة للتنقل الحضري. يجب تشجيع البرلمان والوزارات والمدن على التعاون بشكل أكبر مع بعضها البعض وزيادة الوعي بأهمية وضع خطط التنقل الحضري المستدام وتنفيذها بشكل فعال.

## الإجراء 12: السلامة والتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية

يجب تنفيذ نظام إدارة السلامة للنقل بالسكك الحديدية (الركاب والتجارة) من قبل الشركاء المتوسطيين، بما في ذلك من خلال إنشاء هيئة منفصلة للتحقيق في الحوادث، وجمع بيانات حوادث السكك الحديدية والإبلاغ عنها، والتكيف والتقارب مع معايير وأنظمة السلامة الأوروبية والدولية.

ينبغي تشجيع تبادل الخبرات بشأن إدارة وتحسين المعايير السككية.

يجب الاستمرار في تعزيز التنظيم الفعال للسكك الحديدية، من حيث الأمن وإدارة البنية التحتية والعمليات، ويجب أن تكون الأسواق مفتوحة للمشغلين من الأطراف الثالثة.

سيساعد تبادل الخبرات بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين في تنفيذ هذه الإجراءات في قطاع السكك الحديدية وعلى وجه الخصوص، عند الاقتضاء، بدعم من وكالة السكك الحديدية الأوروبية.

### النتائج

خلال الفترة 2014-2016، ساعد مشروع يوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) دول الجوار الجنوبي في التكيف مع الإصلاح التنظيمي، عندما كانت هناك حاجة مستمرة لبناء القدرات وأنشطة التدريب لموظفي الخدمة المدنية من أجل التوافق مع تشريعات السكك الحديدية الأوروبية والدولية بشكل تدريجي.

النتائج الرئيسية للأنشطة التي تم تنفيذها في 2014-2016 هي:

- تقدم بعض البلدان في مراجعة اللوائح والمعايير الرئيسية لسلامة السكك الحديدية لأنظمة إدارة السلامة، و TSIs<sup>74</sup>، ونظام إدارة حركة القطارات الأوروبية<sup>75</sup> و ECTS<sup>76</sup>، وترخيص واعتماد المركبات، وضمان استقلالية سلطات التحقيق في الحوادث والمعايير السككية، ووضع خطط عمل للانضمام إلى معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية وتنفيذها بالتعاون مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، وتبادل المعرفة دوليًا حول مخاطر حوادث السكك الحديدية.
  - الانخراط في التغييرات التشريعية في العديد من البلدان في جميع المجالات تقريبًا التي تغطيها اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية، فضلاً عن اللوائح والمعايير الأوروبية. تستخدم وزارة النقل الإسرائيلية لوائح سلامة السكك الحديدية للاتحاد الأوروبي. بالإضافة إلى ذلك، تحديد الثغرات في لوائح سلامة السكك الحديدية في المنطقة. تم تحديد وتقديم توصيات ملموسة ومساعدة فنية لتسهيل التنفيذ (مثل مصر وتونس).
  - فحص الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية من قبل دول الجوار الجنوبي التي لم تصبح أطرافاً متعاقدة بعد، ومواءمتها مع اللوائح الأوروبية وزيادة الوعي بالاتفاقيات الدولية الرئيسية للأمم المتحدة وأفضل الممارسات في مجال النقل في المنطقة.
  - تعريف خبراء البلدان بعمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، ومركز التجارة الدولية، و CIU، ووكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية.
  - إجراء دراسات حول سلامة السكك الحديدية (مثل الأردن) ووضع التوصيات ذات الصلة للحد من حوادث السكك الحديدية، وتنظيم رحلات دراسية في فرنسا وفنلندا لتبادل الخبرات حول سلامة السكك الحديدية، وإجراء عمل تحليلي مع توصيات بشأن تنظيم نظام سلامة السكك الحديدية، وتدريب مسؤولي السلامة في "المركز الأوروبي للتدريب على السكك الحديدية".
  - إجراء دراسة وإعداد مقترح لنقل البضائع إلى السكك الحديدية كدراسة حالة في تونس.
- منذ عام 2014، تشارك دول الجوار الجنوبي على أساس غير منتظم في اجتماعات معينة لفريق عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بشأن النقل بالسكك الحديدية SC2 في جنيف.
- تم إقامة تعاون مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ولجنة النقل الداخلي خلال 2014-2016، بهدف تعزيز معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية واستخدام القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية<sup>77</sup>، وثيقة نقل موحدة، من شأنها تسهيل نقل البضائع المتعدد الوسائل بين دول الجوار الجنوبي ومع أوروبا. تم تنظيم أيام توعية في مصر وإسرائيل في أكتوبر ونوفمبر 2016 على التوالي، بالتعاون الوثيق مع وزارتي النقل في مصر وإسرائيل، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ولجنة النقل الداخلي.
- من عام 2017 فصاعدًا، ركز مشروع قطار النقل الأورومتوسطي "EUMedRail" على المساعدة التقنية والتنظيمية، بهدف تطوير نظام نقل متكامل وآمن وفعال في بلدان الجوار الجنوبي.
- في عامي 2017 و 2018، نفذت وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية المشروع من خلال التركيز على زيادة الوعي بقواعد ومعايير الاتحاد الأوروبي بالإضافة إلى الاحتياجات المحددة التي تعبر عنها البلدان، مع مراعاة خصائص أنظمة السكك الحديدية. لتنفيذ هذا المشروع، تم تنظيم العديد من الأنشطة (ندوات، اجتماعات بما في ذلك اجتماع اللجنة التوجيهية للمشروع في 2018 و 2019) لتنفيذ المشروع بمشاركة كبيرة من الدول المستفيدة. بشكل عام، أتاح EUMedRail فرصة للعمل مع وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية والاستفادة من الخبرات وأفضل الممارسات للعديد من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وغير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (مثل المرشحين والمستفيدين من الاتحاد الأوروبي وإسرائيل وسويسرا). ساهمت هذه التبادلات في توعية نقاط الاتصال والمنسقين الوطنيين، مع تعزيز الحوار المثمر بين مسؤولي الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي حول سلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي.
- عُقد مؤتمر حول خطط العمل الوطنية في أبريل 2018، وعُقد أول مؤتمر سنوي لـ EUMedRail في أكتوبر 2018. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم ندوة حول دور ومهام سلطات السلامة الوطنية في ديسمبر 2018، مع مشاركين من المغرب العربي ولبنان. وبالمثل، تم تنظيم ندوة حول التحقيق في حوادث السكك الحديدية وثقافة السلامة في القاهرة، وندوة حول سلطات التحقيق الوطنية، جمعت مشاركين من المشرق وإسرائيل. بالإضافة إلى ذلك، تم إجراء زيارتين ثنائيتين إلى مصر بالإضافة إلى تدريب داخلي، تم تنظيمهما من نوفمبر / ديسمبر 2018 حتى مارس / أبريل 2019 في مقر وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية حول نظام إدارة السلامة (SMS)، والإبلاغ عن بيانات الحوادث وتقارير الإحصاءات وتقارير التحقيق الوطنية. وشارك في هذه الدورة التدريبية مسؤولون وخبراء من الجزائر ومصر والأردن والمغرب.

<sup>74</sup> TSI - المواصفات الفنية لقابلية التشغيل البيئي.

<sup>75</sup> ERTMS - نظام إدارة حركة السكك الحديدية الأوروبية.

<sup>76</sup> ECTS - نظام التحكم الأوروبي في القطار.

<sup>77</sup> القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، الملحق ب من معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية.

قام الخبراء المصريون بنقل هذه التجربة إلى مؤسسة السكك الحديدية، والتي تقوم حالياً بتطوير مؤشرات أمان مشتركة، وبناء قاعدة بيانات على أساس "روابط معلومات حوادث السكك الحديدية الأوروبية" (ERAIL)، واعتماد المنهجية الأوروبية لصياغة تقرير السلامة السنوي. طور الخبير الأردني مؤشرات السكك الحديدية، وحل القدرة التنافسية للسكك الحديدية، والعمليات الآمنة في عدة دول خارج الاتحاد الأوروبي.

بالإضافة إلى ذلك، شارك خبيران من مصر في تجربة الإعارة في الربع الأخير من عام 2019 في مشروع حول كيفية تطوير اتصالات تحذيرات السلامة بين IM-RU ووكالة السكك الحديدية في الاتحاد الأوروبي وكيفية الاستفادة من هذه المعلومات من خلال قاعدة بيانات الحوادث والمشاكل وترخيص المركبات.

على المستوى الوطني، كانت النتائج المحققة كما يلي:

**الجزائر:** فيما يتعلق بسلامة السكك الحديدية، أعادت الجزائر تنظيم إدارتها المركزية من خلال إنشاء هيكلين (2) مسؤولين على التوالي عن البنية التحتية للسكك الحديدية وتشغيل السكك الحديدية. سيكون الأخير مسؤولاً بشكل خاص عن:

- تحديد وتحديث جوانب السلامة لأنظمة النقل بالسكك الحديدية والتأكد من تنفيذها.
- تحديد شروط تشغيل شبكة السكك الحديدية وقواعد السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص والبضائع بالسكك الحديدية على المستويين الوطني والدولي.
- جمع ومعالجة وتحليل ونشر الإحصاءات المتعلقة بنشاط النقل بالسكك الحديدية.

يمثل هذا الإطار التنظيمي الجديد خطوة مهمة إلى الأمام في التقارب التنظيمي مع الاتحاد الأوروبي، حيث يوضح دور السلطات الأمنية، مما يمهّد الطريق لإصدار الشهادات والإشراف على نظام إدارة السلامة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

بالإضافة إلى ذلك، نفذت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نظام إدارة السلامة (SMS) في عام 2019 وأدخلته في مخططها التنظيمي. تتضمن لائحة السلامة العامة عمليات التوجيه والإدارة وعمليات الدعم وعمليات التنفيذ التي تضمن الامتثال للمتطلبات والتحسين المستمر للنظام. من المتوقع أن يتم تمديد نظام إدارة السلامة ليشمل صيانة القطارات بحلول عام 2021. لم يمكن تنفيذ تحسين خطة العمل وتنفيذها مكملاً في عام 2020 بسبب كوفيد-19. يتم إنشاء هيئة سلامة وطنية. أما بالنسبة لهيئة التحقيق، فيتم اختيار هيئة متعددة الوسائل. حالياً، هناك لجنة إدارية تابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل بمشاركة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

في إطار عمل EUMedRail، ركزت الأنشطة المنفذة على:

- إجراء تقييم وخطة عمل لإدارة السلامة: أجرى خبراء من الجزائر تحليلاً للثغرات في عمليات إدارة السلامة الحالية والذين شاركوا في 2019 في الدورة التي نظمتها وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية. تم تحديد التعديلات على مشروع القانون 90.35 والتعديلات على كل من لائحة التشغيل العامة ولائحة السلامة العامة (RGS) على مستوى الشركة. تم تقديم توصيات للتحضير للمواءمة مع تشريعات الاتحاد الأوروبي. لم يتم اعتماد نظام إدارة السلامة (SMS) بعد ولا يتم توفير الإشراف على نظام إدارة السلامة من قبل السلطات على النحو المحدد في قانون الاتحاد الأوروبي 761/2018.
- المساعدة الفنية في الإعداد التشغيلي للوكالة الوطنية لسلامة السكك الحديدية: المساعدة الفنية في التنفيذ التشغيلي للوكالة الوطنية لسلامة السكك الحديدية: أسفر هذا البرنامج لدعم إصلاحات قطاع النقل في الجزائر (2016/2015) عن مسودة خطة عمل وخارطة طريق لإنشاء هيئة للأمن الوطني. هذه المساعدة (ATA) ليست جزءاً من أنشطة مشروع EUMedRail.
- تنفيذ تدابير التدريب المتعلقة بسلامة السكك الحديدية، وتدريب المدربين والمشغلين على التكنولوجيات الجديدة في قطاع السكك الحديدية،
- إنشاء نظام لتحليل حوادث السكك الحديدية وطرق التشخيص: كجزء من الإجراء 12، نظمت وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية ورشة عمل حول التحقيق في الحوادث وسهلت تبادل الممارسات الجيدة (عقدت ندوة نظام إدارة السلامة في الجزائر العاصمة في فبراير 2020). وتجدر الإشارة إلى أن القرار الوزاري الصادر في 20 أبريل 1998 يحدد تشكيل مهام اللجنة الإدارية المسؤولة عن التحقيق في الحوادث / المشاكل. لا تتماشى هذه اللجنة مع أحكام الفصل 5 من التوجيه الأمني (لجنة على مستوى وزارة النقل).
- حظي قطاع السكك الحديدية باهتمام خاص من الحكومة الجزائرية، التي قدمت برنامجاً استثمارياً طموحاً يركز على تحديث الشبكة وتوسيعها وكهربتها بالإضافة إلى إدخال نظام إشارات واتصالات حديث وفعال (GSM-R)<sup>78</sup> ونظام إدارة حركة القطارات الأوروبية. يعد هذا البرنامج جزءاً من البرنامج الوطني للتخطيط المكاني لعام 2030 وهو مدمج تماماً في رؤية تطوير شبكة نقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في المستقبل (TMN-T). وفي هذا السياق، تم التركيز على محاذة الممر الشمالي (الطريق الشمالي) الذي سيربط حدود الجزائر بحدود المغرب وتونس. تم تصميم الممر ليتوافق مع معايير الاتحاد الدولي للسكك الحديدية، لضمان التشغيل البيئي والترابط مع شبكات السكك الحديدية في البلدان المجاورة.

<sup>78</sup> GSM-R: النظام العالمي للاتصالات المتنقلة - السكك الحديدية.

سيؤدي جعل السكك الحديدية آمنة إلى تقليل منحنى الحوادث والضحايا بفضل تنفيذ أنظمة إشارات واتصالات فعالة وإزالة / ترقية المعابر السككية (LC). الوكالة الوطنية لدراسة ومراقبة استثمارات السكك الحديدية هي المسؤولة عن تحسين سلامة المعابر. 893 (75%) من إجمالي 1196 معابر السكك غير ماهرة. بين عامي 2015 و2018، قامت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بتحسين شروط السلامة في 48 معابر السكك. بالإضافة إلى ذلك، تم تطوير خطة وطنية لسلامة معابر السكك، بما في ذلك أهداف إزالة / ترقية المعابر، في السنوات الأخيرة. يشتمل البرنامج على 270 معبر مبرمج وقيد الإنشاء، تم الانتهاء من 111 منها، وأتمتة وتأمين 45 منها بالإضافة إلى دراسات قيد التطوير لـ 100 أخرى. بالإضافة إلى ذلك، يتضمن البرنامج إزالة 119 معبر وتحديث 417 معبر تم الانتهاء من 288 منها. هناك حاجة كبيرة للمساعدة التقنية لإنشاء سلطة السلامة الوطنية المستقبلية وهيئة التحقيق الوطنية. اتفقت وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية مع السلطات الجزائرية على دعم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في إنشاء نظام فعال لإدارة السلامة.

**مصر:** تم تقديم المساعدة الفنية لمصر في قضايا سلامة السكك الحديدية (بما في ذلك توحيد المعايير والاعتماد وسلطات التحقيق والمعايير السككية). تم تدريب مسؤولون من وزارة النقل، ووحدة تنظيم سلامة السكك الحديدية المصرية (RSRU<sup>79</sup>) والشبكة القومية للسكك الحديدية المصرية (ENR<sup>80</sup>) من خلال أورش عمل وندوات حول سلامة المعابر السككية، وتوحيد المعايير والمواءمة مع الأدوات القانونية الدولية، والتحقيق في الحوادث وتنظيم نظام التشابك الإلكتروني. تم تكليف فريق العمل المعني بتنفيذ نظام التشابك الإلكتروني (EIS<sup>81</sup>)، الذي اجتمع في أكتوبر 2016، بتقييم التقدم والعرض التوصيات. خلال الاجتماع نفسه، تم اعتماد قرار وزاري، والذي يسمح لسكان مصر باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لبدء إصدار تراخيص السلامة المطلوبة للعاملين في وظائف السلامة الحرجة اعتباراً من سبتمبر 2018.

يجب أن يحصل العمال الذين يتعاملون مع البنية التحتية والإشارات وبرج المراقبة والسائقين ومساعد السائقين على رخصة السلامة هذه. وفقاً للمرسوم، يجب على العاملين في سكة حديد مصر إثبات أن لديهم المهارات الفنية. يتم تجديد الترخيص كل 3 سنوات ويجب على الموظفين متابعة التدريب في معهد وردان للسكك الحديدية متبوعاً بامتحان. قامت سكة حديد مصر بصياغة وثيقة حول نظام إدارة السلامة تحدد الإجراءات والتدابير التي يجب على المنظمة تنفيذها لضمان عمليات آمنة.

يمكن القانون 2018/20 الصادر في أبريل 2018 القطاع الخاص من المشاركة الفعالة في تشغيل شبكة السكة الحديدية. يمول البنك الدولي حالياً مشروع إعادة هيكلة سكة حديد مصر، والذي يهدف إلى تعزيز استجابة قطاع السكك الحديدية للاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية وتقوية الجدوى المالية لشركة السكك الحديدية، مع التركيز على الإشارات، وتتبع استثمارات التجديد، وتحديث الإدارة وممارسات التشغيل في سكة حديد مصر.

تتعلق آخر التطورات في الاستراتيجية الوطنية للسكك الحديدية بالربط مع دول الجوار، بما في ذلك السودان. كما أن إصلاح وإعادة تنظيم شبكة سكة حديد مصر مستمرة. يجري حالياً تنفيذ خطة سلامة المعابر السككية الوطنية. أبدت مصر اهتماماً قوياً بالإشراف على عمليات السكك الحديدية ومراقبتها، وتطوير أسطول القطارات، وتطوير أنظمة الإشارات على الشبكة، وتجديد المسار وصيانته، ورفع مستوى المعابر السككية الحديدية، وتطوير وتحسين محطات السكك الحديدية، وتخطيط أورش عمل لبناء القدرات الفنية لموظفي شبكة السكك الحديدية الوطنية المصرية.

**إسرائيل:** تم تقديم المساعدة الفنية لإسرائيل في 2014-2016 لتطوير أنظمة كهربية السكك الحديدية ونظام فرعي للطاقة، بناءً على توجيهات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة وأنظمة النقل الذكية والمعايير الأوروبية. تشمل المساعدة الفنية مشاركة أفضل ممارسات خبراء الاتحاد الأوروبي في سياق مشروع كهربية الشبكة الإسرائيلية، وتطوير لائحة سلامة أساسية لمشروع كهربية شبكة السكك الحديدية الإسرائيلية بناءً على المواصفات الفنية للتشغيل البيئي - نظام فرعي "للطاقة" والتوجيهات الإسرائيلية بشأن سلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي وتقييم المخاطر للمشروع أعلاه.

تم تنظيم ندوة في القدس في أغسطس 2015 بالتعاون مع خبراء وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية. بعد الندوة، طلبت وزارة النقل والسلامة على الطرق في إسرائيل مساعدة فنية إضافية لتشمل احتياجات تطوير نظام إدارة السلامة، ومراقبة حالة العربات الدارجة وتتبع وتقييم المشكلات المتعلقة بتطبيق المواصفات الفنية للتشغيل البيئي (أنظمة نقل ذكية معينة). تم إرسال بعثة مشتركة مع ممثلي وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية لتقدير نطاق المساعدة الفنية المطلوبة من قبل وزارة النقل للسنوات القادمة، بهدف ربط الأنشطة التي ينفذها مشروع بوروميد (السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري) بالمساعدة الفنية التي ستقدمها وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية وضمان استدامة النتائج التي تم تحقيقها حتى الآن. كان يوم التوعية، الذي تم تنظيمه في القدس في نوفمبر 2016، حول معايير وأنظمة الاتحاد الأوروبي لسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي، والتنظيم ووضع خطة عمل، إحدى نتائج هذه المهمة المشتركة.

79: RSRU وحدة تنظيم سلامة السكك الحديدية.

80: ENR سكة حديد مصر.

81: EIS نظام التشابك الإلكتروني.

بالإضافة إلى ذلك، تم تقديم المساعدة الفنية لنظام إدارة السلامة في مشروع مترو القدس الخفيف (قطار القدس الخفيف)، بما في ذلك تقرير لتقييم حالة سلامة السكك الحديدية عند المعايير السككية، وتوصيات للعمل، وتوفير خطة لمزيد من الإجراءات. تم تنظيم زيارة دراسية إلى فنلندا في مايو 2014 للاستفادة من الممارسات الجيدة لووكالة النقل الفنلندية والسكك الحديدية الفنلندية في مجال الكهرباء.

إسرائيل لديها وحدة تحقيق السلامة في مدير البنية التحتية وشركة السكك الحديدية<sup>82</sup> اسمها ISR<sup>83</sup>، وهي المسؤولة عن التحقيق في حوادث السكك الحديدية والحوادث المتعلقة بالسلامة. في حالة وقوع حادث خطير، يتم تعيين لجنة تحقيق مشتركة في الحوادث من قبل وزارة النقل وتضم فريقاً كبيراً من الخبراء المستقلين والمهنيين في مجال التحقيقات. تم تطوير إجراء لجمع بيانات الحوادث والوقائع والإبلاغ عنها، بما في ذلك تحليل بالمقارنة مع وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية.

فيما يتعلق بتحسين السلامة عند المعايير السككية، هناك انخفاض مطرد في عدد المعايير السككية التي تتطلب تحسين السلامة. نموذج تحديد الأولويات لتقييم مخاطر السلامة في المعايير السككية هو "معدل / تكلفة الخطر". كما تم تطوير تقنيات لاكتشاف المركبات والحوادث عند المعايير السككية بواسطة المراقبين البشريين.

تواصل إسرائيل إعداد لائحة بشأن السكك الحديدية مع هيكل تنظيمي للسلامة والتشغيل والخدمات والبضائع الخطرة وإصدار التعليمات والأدلة التنظيمية وتنفيذ مجموعة واسعة من الضوابط والتدقيق. تنشر إسرائيل تقرير أمان سنوي وتنفذ استراتيجية محددة لمعالجة انعدام الأمن في المعايير السككية (نظام تحديد السمات). أبدت إسرائيل اهتماماً بالأنشطة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة والسلامة في أنفاق السكك الحديدية.

أخيراً، فيما يتعلق بتعزيز حوكمة السكك الحديدية، فإن الوحدة الإدارية، التي تعمل كهيئة وطنية للسلامة داخل إدارة السكك الحديدية بوزارة النقل، مسؤولة عن إصدار شهادات السلامة وتصاريح السلامة ومنح التراخيص للسائقين وتشارك بقوة في تطوير قطاع السكك الحديدية وفقاً للخطة الرئيسية للسكك الحديدية. تقوم إسرائيل بتنفيذ وتحسين نظام إدارة السلامة من خلال تكييف الإطار التنظيمي الأوروبي، وشهادة نظام إدارة السلامة، وتجديد الشهادة وتنفيذ المستوى 2 من نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية.

تتبع وزارة النقل استراتيجية أساسية للتحسين والتطوير المستقبلي بما في ذلك (1) اعتماد المنهجيات الأوروبية والدولية، و(2) إشراك خبراء السكك الحديدية الإسرائيلية في أنشطة EUMedRail، و(3) تبادل الخبرات من خلال وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية و(4) استخدام مستشارين من المستوى الأول.

استفادت وزارة المواصلات وقطارات إسرائيل من المبادرات الثنائية التي تم تنظيمها في إطار عمل آخر مشروع EUMedRail في مجال نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية. الاجتماع الأول الذي نظمه مدير البنية التحتية للسكك الحديدية الأوروبية في بروكسل مع ممثلين عن اتحاد صناعات السكك الحديدية الأوروبية ووكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية. ناقش هذا الاجتماع تكنولوجيا نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية، في إطار التفويض والتنفيذ في بروكسل. تم تنظيم الاجتماع الثنائي الثاني من قبل وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية مع السلطات السويسرية، بهدف تبادل الخبرات حول المكونات الرئيسية الثلاثة لنظام إدارة حركة القطارات الأوروبية: ETCS Trackside و ETCS on-board و GSM-R. تضمنت المهمة أيضاً زيارة إلى مختبر اختبار لإظهار كيفية إجراء اختبارات إدماج نظام مراقبة القطارات الأوروبي. عُقد اجتماع ثالث حول نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية في منتصف يونيو 2019 لعرض تجربة السلطات النمساوية مع تكنولوجيا نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية.

الأردن: تم اقتراح وحدة التحقيق في الحوادث التابعة لوزارة النقل خلال الفترة 2013-2014، بعد تحليل الوضع. تم إعداد وثيقة تحدد الهيكل التنظيمي، وعدد الموظفين ومؤهلات الموظفين والوصف الوظيفي، وما إلى ذلك. تم تقديم تقرير فني، متضمناً خطة عمل مستقبلية لنظام تحقيقات السلامة في الأردن، إلى وزارة النقل.

تم تقديم المساعدة الفنية لبناء القدرات والتدريب في مجال سلامة النقل بالسكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي والإصلاحات المؤسسية لشركة السكك الحديدية الأردنية. تم تمديد هذه المساعدة الفنية في عامي 2013 و 2014 لتحليل واختيار الهيكل الأمثل بناءً على أفضل الممارسات الأوروبية والدولية.

في مارس 2018، تم تحويل مؤسسة سكة حديد العقبة إلى شركة عامة، لتصبح أحد اللاعبين الاستراتيجيين الذي تديره سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة. ستربط شبكة السكك الحديدية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة والميناء الصناعي بالميناء الجاف المخطط له في معان.

<sup>82</sup> IM & RU: مدير البنية التحتية وشركة السكك الحديدية.  
<sup>83</sup> ISR - سكك إسرائيل.



بالنظر إلى أن الأردن يخطط لتغيير تشغيل السكك الحديدية، وتقرح وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية زيادة إشراك المسؤولين الأردنيين في أنشطة الدعم المتعلقة بنظام إدارة السلامة وتنظيم مؤتمر إقليمي حول أنظمة إدارة السلامة في المشرق.

لبنان تعمل على إنعاش قطاع السكك الحديدية من خلال:

- تأهيل قسم سكة حديد مرفأ طرابلس في العبودية على الحدود الشمالية مع سوريا. يهدف هذا القسم البالغ طوله 35 كيلومترًا إلى السماح بالشحن من وإلى ميناء طرابلس وإلى الأسواق الإقليمية وأيضًا السماح بنقل المسافرين.
- تأهيل الممر الساحلي من بيروت إلى طرابلس بدعم من بنك الاستثمار الأوروبي. في عام 2019، تم إعداد وثيقة مناقصة لقسم جونية - طبرجا / طرابلس (برنامج تصميم مفصل يغطي المستودعات والمحطات وأوامر المصادرة على طول الممر).

المغرب: منذ عام 2013، يقوم المكتب الوطني المغربي للسكك الحديدية بتنفيذ نظام إدارة السلامة بناءً على متطلبات السلامة الواردة في توجيهات السلامة<sup>84</sup>، وطرق السلامة العامة (تقييم المخاطر)<sup>85</sup>، ووثائق إرشادات وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية. وأعرب المغرب عن رغبته في تعزيز أداء وإدارة السلامة، ولا سيما من خلال العوامل البشرية والتنظيمية<sup>86</sup> وثقافة السلامة<sup>87</sup>.

نظرًا للتغييرات الكبيرة التي تم إجراؤها في السنوات الأخيرة (القطار الفائق السرعة؛ إطلاق التطبيق التدريجي للتحكم المركزي للشبكة التقليدية، وإعادة التنظيم، وهياكل الخدمة الجديدة لصيانة القطر الفائق السرعة، ومراقبة البنية التحتية وصيانتها، وصيانة القاطرات، وما إلى ذلك) والتغييرات المخطط لها (الهيئة المستقبلية لعمليات السكك الحديدية والإصلاح المؤسسي وما إلى ذلك)، يخطط المكتب الوطني للسكك الحديدية لتحديث نظام إدارة السلامة في عام 2021.

الأهداف الرئيسية لمراجعة نظام إدارة السلامة هي:

- التكيف مع سياق المكتب الوطني للسكك الحديدية الجديد، وتوضيح وتبسيط عمليات نظام إدارة السلامة.
- مراعاة خصوصيات تشغيل وصيانة البنية التحتية والمعدات الدارجة.
- إدماج متطلبات وطرق العوامل البشرية والتنظيمية المعترف بها.
- توضيح أدوار ومسؤوليات المكتب الوطني للسكك الحديدية تجاه أصحاب المصلحة الجدد في مجال سلامة السكك الحديدية:
  - تحديد متطلبات وإطار إدارة السلامة داخل الشركات المشتركة والشركات التابعة المعنية بسلامة السكك الحديدية.
  - إجراءات لإصدار الموافقات والشهادات (مدير البنية التحتية / شركة السكك الحديدية / شركة الصيانة).

بالإضافة إلى ذلك، واصل المكتب الوطني للسكك الحديدية تنفيذ البرنامج الوطني لتأمين معايير السكك الحديدية، والذي أعطى نتائج مرضية للغاية من خلال الحد بشكل كبير من عدد الحوادث على المعابر السككية وعلى المسار المفتوح.

إنجازات هذا البرنامج في نهاية عام 2018 هي:

- إزالة 188 معبر سكي من إجمالي 180 مخطط له في البداية
- تجهيز 210 معبر سكي بأجهزة حماية، من إجمالي 240 معبر مخطط له
- بناء 31 جسر مشاة من إجمالي 50 جسر مخطط له
- إنشاء سياج بطول 1020 كم من إجمالي 1270 كم مخطط له

علمًا بالنتائج الجيدة التي تحققت بموجب ما سبق في البرنامج، أراد المكتب الوطني للسكك الحديدية مشاركة تجربته في هذا المجال بمناسبة اليوم العالمي للتوعية بمعايير السكك الحديدية الذي يشارك فيه منذ عام 2012.

يشارك المغرب في مشروع EUMedRail، الذي تديره وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية، من أجل الاستفادة من الخبرة والمعرفة الأوروبية في مجال سلامة السكك الحديدية من خلال المشاركة في توجيه لجنة EUMedRail، والاجتماعات الثنائية، والندوة حول النظام الأوروبي لإدارة حركة السكك الحديدية، ومؤتمرات حول المراقبة والقيادة والسكك الحديدية (CCRC) (2017 و 2019) وبرنامج

<sup>84</sup> التوجيه (الاتحاد الأوروبي) 798/2016 الصادر في 11 مايو 2016 بشأن سلامة السكك الحديدية.

<sup>85</sup> لائحة المفوضية الأوروبية المتعلقة بتبني طريقة أمان مشتركة لتقييم المخاطر المشار إليها في المادة 6 (3) (أ) من توجيه سلامة السكك الحديدية.

<sup>86</sup> HOF: العوامل البشرية والتنظيمية.

<sup>87</sup> تشير ثقافة السلامة إلى التفاعل بين متطلبات نظام إدارة السلامة (SMS)، وكيف يشعر المواطنون بنظام إدارة السلامة (SMS)، بناءً على مواقفهم وقيمهم ومعتقداتهم، وما يفعلونه، كما يظهر في القرارات والسلوكيات (وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية).

<sup>88</sup> CCRC: مؤتمر حول المراقبة والقيادة واتصالات السكك الحديدية.



خبراء EUMedRail للترحيب بخبراء من نظام إدارة حركة السكك الحديدية الأوروبي في مقر وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية وأوراش العمل في ديسمبر 2019.

في سبتمبر 2018، وخلال اجتماع ثنائي مع ممثلي وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية، أبلغت السلطات المغربية ومسؤولو المكتب الوطني للسكك الحديدية عن إنشاء مجموعة عمل لمراجعة إنشاء جهاز الأمن الوطني المغربي (ANS).

أعربت السلطات المغربية عن الحاجة إلى إجراء تقييم بمقارنة الممارسات الأوروبية وإلى الاستعداد بدعم من وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية لمراجعة الإطار التنظيمي، ولا سيما تعديل القانون رقم 52-03 المؤرخ في 7 يناير 2005 بشأن إعادة التنظيم المؤسسي لقطاع النقل بالسكك الحديدية فيما يتعلق بإدارة وتشغيل شبكة السكك الحديدية والعمليات التشغيلية والموارد المالية التي ستخصص لجهاز الأمن الوطني.

**فلسطين:** في أكتوبر 2017، شارك ممثلون فلسطينيون لأول مرة في اجتماع EUMedRail في بروكسل وعرضوا الوضع الحالي والاحتياجات والأولويات والعيقات. كما شاركوا في مؤتمر EUMedRail السنوي الأول الذي عقد في 9-10 أكتوبر 2018 في بروكسل، حيث قدموا مرة أخرى الوضع الحالي في القطاع. استمروا في المشاركة بنشاط في جميع الأحداث التي نظمتها وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية تقريباً في إطار مشروع EUMedRail، وهي:

- ورشة عمل حول أنظمة إدارة السلامة وثقافة الأمن، 12-14 فبراير 2019، بلغراد، صربيا.
- ندوة حول السلطات الوطنية لسلامة السكك الحديدية، 20-21 مارس 2019، لاهاي، هولندا.
- ندوة حول نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية، تليها مؤتمر المراقبة والقيادة والسكك الحديدية (CCRCC) في 15-17 أكتوبر 2019، فالنسيان، فرنسا.

في 2019، أنشأ مجلس الوزراء فريقاً وطنياً من جميع أصحاب المصلحة المعنيين لرصد تنفيذ فلسطين لتوصيات الخطة الرئيسية لقطاع السكك الحديدية، على الأقل في المراحل الأولى، ولا سيما لخط السكك الحديدية بين الشمال والجنوب، بما في ذلك نابلس - رام الله.

تونس: تم تقديم مساعدة فنية في عام 2014 لتطوير نقل البضائع بين تونس وأوروبا، بالتعاون مع اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، مع تنفيذ CIC، من خلال تنظيم ورشة عمل لزيادة الوعي في أبريل 2014. بالتعاون مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للسكك الحديدية والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية<sup>89</sup>)، تم تنظيم يوم للتوعية وندوة تدريبية لمدة يومين في تونس عام 2014، مع التركيز على الكيفية التي يمكن بها لتونس تحسين وتنفيذ قواعد وإجراءات السلامة الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية للبضائع الخطرة على أساس اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية. في ديسمبر 2014، تم إعداد مسودة لائحة السلامة على أساس اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية، بما في ذلك المبادئ التوجيهية لتنفيذها.

تم تقديم تقرير تقييمي مصحوب بخطة عمل مقترحة لإنشاء نظام إدارة السلامة في السكك الحديدية التونسية ومناقشته في أكتوبر 2015 وتم تشكيل مجموعة عمل. يقترح التقرير تعديل المرسوم رقم 410-2014 المؤرخ في 16 يناير 2014 بشأن تنظيم الخدمات المركزية بوزارة النقل، والذي يحدد تنظيم ومسؤوليات المديرية العامة للنقل البري، من أجل تلبية متطلبات احتياجات إدارة سلامة السكك الحديدية. تم تنظيم ورشة عمل في تونس في ديسمبر 2016 لمناقشة ووضع اللمسات الأخيرة على مشروع مقترح لتعديل المرسوم الخاص بمسؤوليات المديرية العامة للنقل البري واعتماد المركبات. بالإضافة إلى مهمة المديرية العامة للنقل البري، تجدر الإشارة إلى أن جوانب سلامة السكك الحديدية تخضع للمراقبة والإشراف من قبل الهياكل ذات الصلة في الشركة الوطنية التونسية للسكك الحديدية.

كما مكنت المساعدة الفنية الشركة الوطنية التونسية للسكك الحديدية من تطوير استراتيجية قصيرة الأجل لتغيير الشحن إلى السكك الحديدية. تم تنظيم ورشة عمل في أكتوبر 2015، والتي نظرت في نتائج وتحليل استطلاع السوق، مع تناول الأهداف العامة واستكشاف الحلول المنهجية والبدائل للاستراتيجية قصيرة المدى. تم تقييم هذه البدائل مقابل معايير محددة. تم توفير تقرير لاستراتيجية قصيرة المدى وعرضه في ورشة عمل في تونس في يونيو 2016. هذه الاستراتيجية لم يتم تنفيذها بعد.

بالإضافة، يجب أن تبدأ قريباً دراسة استراتيجية لتطوير شبكة السكك الحديدية بحلول عام 2040. سوف تتعامل مع جوانب الشبكة (المقياس المزدوج للسكك، والإشارات، والكهربة، ونظام إدارة حركة القطارات الأوروبية، إلخ) والمعدات. سيتم تجهيز مشروع شبكة السكك الحديدية السريعة (RFR) بإشارات نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية من المستوى 1. إلى

<sup>89</sup> RID — اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية.

جانبا ذلك، أجرت تونس دراسة لخطة وطنية رئيسية للنقل بحلول عام 2040، لجميع وسائل النقل والخدمات اللوجستية، من أجل تزويد البلاد بنظام نقل شامل ومتكامل ومنسق يساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة وتعزيز التجارة والتكامل الإقليمي. هذه الخطة الرئيسية هي أداة تخطيط وتحديد الأولويات للاستثمارات وأداة لدعم القرارات. وهي تغطي، مواضيع النقل بالسكك الحديدية والجوانب المؤسسية والتنظيمية والقانونية ومشاريع البنية التحتية للسكك الحديدية ذات الأولوية من بين مواضيع أخرى.

تونس لديها بالفعل جهاز أمني في وزارة النقل (DGTT) ومكتب مسؤول عن التحقيق في الحوادث والمشاكل (مكتب التحقيق والحوادث - BEA) يتبع مباشرة وزير النقل. هذا المكتب مسؤول بشكل خاص عن إجراء التحقيقات والإبلاغ عنها والمحافظة على إحصائيات الحوادث. لتنفيذ مهامها بشكل فعال في مجال النقل بالسكك الحديدية، هناك حاجة إلى تعزيز الإطار التنظيمي لمكتب التحقيق والحوادث من خلال وضع أحكام جديدة تتعلق بالإخطار، وقرار التحقيق، وكذلك صياغة دليل الإجراءات، على أساس لوائح الاتحاد الأوروبي والأدلة التي تقدمها وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية. يجب على المساعدة أيضًا أن تضم بناء القدرات والتدريب الخاص للمحققين، بما في ذلك تدريب المدربين.

بخصوص المعايير السككية، فإن الأمر المشترك بتاريخ 2020/2/3 حدد الشروط العامة لتصنيف وتجهيز المعايير السككية. صنف هذا الأمر المعايير إلى خمس فئات بناءً على أهمية معيار السكك. كما أشار إلى اللافتات الأفقية والعمودية والمضيئة والمعدات الموجودة في الحواجز أو أنصاف الحواجز حسب فئة المعيار. يجب أن يتم تحديد تصنيف وإعادة تصنيف المعايير من قبل وزير النقل بناءً على مشورة لجنة فنية مكونة من ممثلين عن الوزارات المسؤولة عن النقل والداخلية والمعدات والمشغل. إلى جانب ذلك، تلعب تونس دورًا نشطًا في إعادة تأهيل وتحديث محور السكك الحديدية عبر المغرب العربي.

تم تنظيم رحلات دراسية إلى شركة السكك الحديدية الوطنية (SNCF - فرنسا) في 2014-15 في فرنسا لتمكين موظفي SNFT من الاستفادة من خبرة نظرائهم الفرنسيين، واكتساب مؤهلات أفضل على أساس التقنيات الجديدة، وإلقاء الضوء على المفاهيم الجديدة التي اعتمدها الاتحاد الأوروبي، وبالتالي تحسين أساليب العمل والأداء.

تم تنظيم ندوة في تونس عام 2014، بالتعاون مع المعهد المتوسطي العالمي للدراسات الاقتصادية، شارك فيها عدد كبير من مسؤولي السكك الحديدية من البلدان المتوسطية الشريكة. كان الهدف الرئيسي للحدث هو تقديم دراسة عن حالة وإمكانيات السكك الحديدية في الجزائر والمغرب وتونس واقتراح خطة عمل للمراحل المستقبلية.

مكنت مشاركة تونس في أنشطة EUMedRail، التي تنظمها وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية منذ أكتوبر 2018، تونس من:

- الإحاطة علماً بسياسة النقل الأوروبية، وإدارة قطاع السكك الحديدية، وآخر التطورات على المستوى الأوروبي، وفحص الجوانب القانونية والإدارية والتشغيلية والمالية والتقنية لإنشاء سلطات وطنية لسلامة السكك الحديدية.
- الحصول على معلومات مفصلة وعملية عن الإطار التشريعي والتنظيمي لنظام إدارة السلامة، والتحقيق في الحوادث في الاتحاد الأوروبي.
- فهم أفضل لنظام إدارة حركة السكك الحديدية الأوروبي وأحدث التطورات في هذا المجال.
- تحديد نقاط الضعف في لوائح سلامة السكك الحديدية في تونس.
- التفكير في التغييرات التي سيتم تنفيذها، مع مراعاة الخصائص الوطنية.

تستخدم المعايير الدولية والأوروبية في تونس. يتم ضمان التنسيق مع دول اتحاد المغرب العربي في إطار لجنة النقل بالسكك الحديدية المغربية لضمان التشغيل البيني مع الشبكات المجاورة.

كما تم القيام بعمل مهم خلال العامين الماضيين لتحسين سلامة السكك الحديدية على المعايير السككية (بما في ذلك إمكانية اعتماد كاميرات مراقبة).

## السلامة والتشغيل البيني في قطاع السكك الحديدية والتقدم في إدارة السلامة والتحقيق في الحوادث

قامت معظم البلدان، بدعم من وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية، بإعطاء الأولوية لأنظمة إدارة السلامة وبدأت أنشطة بهدف إنشاء "هيئة وطنية آمنة" NSA و"هيئة وطنية مستقلة للتحقيق في الحوادث".

## المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- بشكل عام، وباستثناء عدد قليل من البلدان، تتقدم الإصلاحات الهيكلية ومشاريع تطوير شبكة السكك الحديدية ببطء.
- معظم البلدان لديها احتياجات كبيرة للمساعدة التقنية والتدريب. وتتعلق هذه الاحتياجات على وجه الخصوص بالقضايا الموضوعية التالية: تكييف وتنسيق المعايير الدولية لسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي، والإصلاحات الهيكلية في قطاع السكك الحديدية، واستراتيجية نقل الشحن إلى السكك الحديدية، ونظام إدارة الجودة لنقل الركاب بالسكك الحديدية.
- هناك تفاوتات كبيرة بين الدول في علاقاتها مع الاتحاد الأوروبي. يتمتع البعض بوضع شراكة متقدم ويشارك بالفعل في مشاريع واسعة النطاق تشمل مسؤولين مستهدفين لديهم موارد متاحة، في حين أن مستوى العلاقات مع الاتحاد الأوروبي بالنسبة للبلدان الأخرى لا يزال متواضعا مع وضع أقل تقدماً وصعوبات في تقديم الدعم المالي لتنشيط قطاع النقل بالسكك الحديدية.
- في بعض الحالات، لا توجد استمرارية في رصد الأنشطة بسبب التغييرات المتكررة في بعض الأحيان في نقاط الاتصال، بما في ذلك نقاط التركيز والمنسقين الوطنيين، واستبدالهم بعد تكليفهم بوظائف أخرى.
- أدت الإجراءات الروتينية المرهقة المرتبطة بقيود الميزانية في بعض البلدان والاتحاد الأوروبي إلى تأخير أو إلغاء بعض الأنشطة المخطط لها. اعتمدت المشاركة الفعالة للمندوبين ونقاط الاتصال بشكل كبير على إنجاز سلسلة من المهام الإدارية في الوقت المناسب، وتعبئة الموارد في البلدان المستفيدة، مع قيود الميزانية، والإجراءات الشكلية التي يتعين على وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية إكمالها من خلال معالجة عدد كبير من طلبات التأشيرة في فترة زمنية محدودة للمشاركة في أنشطة وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية.

## اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- إجراء إصلاحات هيكلية من شأنها، اعتماداً على احتياجات البلدان، معالجة تطوير قطاع السكك الحديدية بشكل عام، وتحسين كفاءة المنظمات من حيث الإدارة والتشغيل والبنية التحتية من خلال دراسة الدور المحتمل للقطاع الخاص، واتخاذ الإجراءات اللازمة لنقل البضائع إلى السكك الحديدية وتعزيز الممارسات الجيدة في هذا المجال، وإنشاء أنظمة إدارة الجودة لنقل الركاب وما إلى ذلك. هناك حاجة إلى المساعدة الفنية ويمكن النظر في دراسات الجدوى والتخطيط والتصميم.
- مساعدة البلدان، إذا طلبت ذلك، في إجراء تقييم لتنظيم قطاع النقل بالسكك الحديدية واقتراح مراجعة تلك المنظمة، ولا سيما دور الإشراف والمشغلين.
- مواصلة الجهود للانضمام إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتقارب مع اللوائح الأوروبية.
- مواصلة الأنشطة المضطلع بها لإنشاء سلطة مستقلة مسؤولة عن سلامة السكك الحديدية وإعطاء الأولوية لإنشاء نظام لإدارة السلامة وتنسيق معايير السلامة والتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية.
- إيلاء اهتمام خاص للسلامة على المعابر السككية وتشجيع تبادل الممارسات الجيدة بين الدول الشريكة والاتحاد الأوروبي، من حيث التنظيم والتكنولوجيا.
- الاستمرار في إنشاء هيئة تحقيق مستقلة، بإطار قانوني يحدد الإجراءات التشغيلية لمكتب التحقيقات وتطوير قاعدة بيانات للحوادث جنباً إلى جنب مع التدريب اللازم للتشغيل السليم للهيئة، ولا سيما فيما يتعلق بتحليل حوادث السكك الحديدية وكيفية إجراء تحقيقات في حوادث السكك الحديدية.
- النظر في إجراءات بناء القدرات والتدريب، التي ينبغي أن تركز على إنشاء أنظمة إدارة السلامة لضمان سلامة العمليات والصيانة، وتعزيز الهياكل من خلال إنشاء هيئات سلامة وطنية (ANS) وهيئات مستقلة مسؤولة عن التحقيق في الحوادث، وتعزيز النقل الدولي بالسكك الحديدية، واعتماد العلم والتكنولوجيا والابتكار، وتعزيز التعاون مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، لا سيما فيما يتعلق بعقود النقل، ونقل البضائع الخطرة وقابلية التشغيل البيئي، وزيادة المشاركة في أنشطة التعافي المبكر وكافة أشكال المساعدة الأخرى التي تلبى الاحتياجات المحددة لكل بلد.
- تعزيز تبادل الخبرات بين الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي، وكذلك التعاون بين بلدان الجنوب مما سيسمح بإحراز تقدم في تنفيذ الإجراءات المذكورة أعلاه. يمكن أن تلعب وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية دوراً رئيسياً في تقديم الأنشطة المضطلع بها أو التي سيتم البدء فيها، في سياق الدعم مثل مشروع EuroMedRail.

- تعزيز شروط السلامة والصحة في محطات السكك الحديدية وعلى مستوى النقل بالسكك الحديدية من خلال التعلم من تأثير جائحة كوفيد 19. في هذا الإطار، يوصى بتعزيز تبادل الخبرات، لا سيما من خلال تجربة وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية عبر منصة كوفيد 19 الخاصة بها.

## الإجراء 13: حقوق الركاب في النقل البري

يجب أن تعترف التشريعات الوطنية بحقوق الركاب في قطاعي السكك الحديدية والنقل البري، فيما يتعلق بالمعلومات والمساعدة والتعويض في حالة تأخير أو إلغاء الخدمات، والتدابير المحددة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة والركاب المعاقين.

### النتائج

لم يُحرز أي تقدم في تنفيذ هذا الإجراء المتعلق بحقوق الركاب في قطاعي السكك الحديدية والنقل البري من خلال إدخال تشريعات وطنية بشأن المعلومات والمساعدة والتعويض عن حالات التأخير أو الإلغاء للخدمات والتدابير المحددة للركاب ذوي الحركة المحدودة والركاب ذوي إعاقات.

بدأت الأنشطة في عام 2013 وركزت على جودة الخدمة في قطاع النقل بالسكك الحديدية، والتي اعتبرت رضا الركاب وتلبية توقعاتهم عاملاً أساسياً. ركزوا على تطبيق المعيار الأوروبي 13816 لإدارة الجودة في خدمات نقل الركاب. في الواقع، أعربت بعض البلدان عن اهتمامها بتنفيذ هذا المعيار كمشاريع تجريبية على بعض خدمات نقل الركاب بالسكك الحديدية.

اهتمت إسرائيل والمغرب وتونس بالمساعدة الفنية لإدارة الجودة في نقل الركاب بالسكك الحديدية، وفقاً للمواصفة EN 13816. بدأت هذه المساعدة بسلسلة من الاجتماعات في عام 2013.

وكانت النتائج على المستوى الوطني كما يلي:

إسرائيل: تم تنظيم ورشتي عمل حول إدارة الجودة في نقل الركاب بالسكك الحديدية (EN 13816). تعذر إكمال هذا النشاط وتم تعليقه.

المغرب: اعتباراً من عام 2014، قام مشغل السكك الحديدية الوطني المغربي، المكتب الوطني للسكك الحديدية، بتنفيذ الأعمال الأساسية وقدم مؤشرات الجودة داخلياً. تم تنظيم أورش عمل حول إدارة الجودة في نقل الركاب. لم يكتمل هذا النشاط وتم تعليقه.

تونس: لقد أبدت تونس اهتماماً والتزاماً كبيرين، وبالتالي تم توجيه الخبرة إلى تونس. على سبيل المثال، أجريت تحقيقات إضافية في تونس في أغسطس 2014 لتسجيل سلوك ركاب السكك الحديدية وتوقعات الركاب المحتملين. ثم تم تنظيم العديد من أورش العمل لتقديم نتائج الاستطلاع وتقديم توصيات لمزيد من الإجراءات من قبل الشركة الوطنية التونسية للسكك الحديدية بناءً على الاستنتاجات المستخلصة من وجهات نظر الركاب وتوقعاتهم. تم تنظيم ثلاث أورش عمل، بمشاركة 16 شخصاً تدريباً، كما تم إجراء استطلاعات رأي حول رضا العملاء مع مراكز الفكر. شاركت الشركة الوطنية التونسية للسكك الحديدية والمشروع في تمويل الدراسات الاستقصائية.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

لم يتم إحراز أي تقدم في تنفيذ هذا الإجراء وقد ركزت الأنشطة على تنفيذ المعيار الأوروبي EN 13816 في بلد واحد (تونس).

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- إعطاء الأولوية لهذا الإجراء بشأن حقوق الركاب في قطاعي النقل بالسكك الحديدية والطرق ومساعدة بلدان الجوار الجنوبي في تطوير تشريعات وطنية بشأن المعلومات والمساعدة والتعويض في حالة تأخر الخدمة أو إلغائها ووضع تدابير محددة للمسافرين ذوي القدرة المحدودة على الحركة أو المعاقين.
- تعزيز تطوير أنظمة إدارة الجودة لنقل الركاب لقطاع السكك الحديدية بما يتماشى مع المعايير الدولية مثل EN 13816.

## 3. عمليات النقل الجوي

### الإجراء 14: الطيران المدني: الطيران المدني - فتح سوق النقل الجوي

يتابع الاتحاد الأوروبي بنشاط سياسته في تعزيز منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة (EMCAA) من خلال إبرام اتفاقيات طيران مع الشركاء المتوسطيين على أساس مبدأ الانفتاح التدريجي للسوق والتقارب التنظيمي. إن تنفيذ الإصلاحات الهيكلية في مجال النقل الجوي، ولا سيما فتح سوق النقل الجوي للمنافسة على المستويين الوطني والدولي، هي عملية طويلة الأمد. تتم هذه العملية في العديد من البلدان بالتوازي مع إصلاح شركات الطيران العامة الوطنية مع حقوق المرور الحصرية على الطرق الدولية.

الهدف الطويل المدى هو تطوير منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة تدريجياً إلى منطقة متكاملة ومفتوحة حقاً ليس فقط بين الاتحاد الأوروبي والشريك المتوسطي ولكن أيضاً بين الشركاء المتوسطيين أنفسهم.

الشركاء المتوسطيون مدعوون إلى:

- 1) متابعة إصلاح التشريعات الوطنية في مجال النقل الجوي لتسهيل فتح الأسواق (الملكية والرقابة، وشركات النقل الجوي، وخدمات المناولة الأرضية، والتنظيم الاقتصادي للمطارات، إلخ).
- 2) ضمان التقارب التنظيمي بين تشريعاتها والاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بحماية المستهلك في مجال النقل الجوي، فيما يتعلق بقواعد شفافية الأسعار، والمساعدة والتعويض في حالة التأخير أو الإلغاء أو منع الصعود إلى الطائرة، والتدابير المحددة للمسافرين ذوي القدرة المحدودة على الحركة والركاب المعاقين.
- 3) إبرام اتفاقيات النقل الجوي فيما بينها من أجل تطوير سوق النقل الجوي لديها.

#### النتائج

الهدف الطويل الأجل، المعلن من خلال خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 وأكدته خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الحالية 2014-2020، هو فتح السوق وتحقيق منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة. من أجل تحقيق هذا الهدف، من الضروري البدء بإصلاحات في التشريعات الوطنية، ولا سيما فتح السوق للمنافسة، وضمان التقارب التنظيمي وإبرام اتفاقيات ثنائية مع الاتحاد الأوروبي.

يختلف المستوى الحالي لفتح الأسواق والوصول إليها، فضلاً عن درجة التحرير في سوق النقل الجوي، بشكل كبير بين بلدان الجوار الجنوبي ومعظمها لا يشارك في مكتسبات طيران المجتمع.

بالإضافة إلى ذلك، دخلت اتفاقيات الطيران الأورومتوسطية حيز التنفيذ بالفعل في بعض هذه البلدان. في بلدان أخرى، وصلت المفاوضات إلى مرحلة متقدمة، ولم تبدأ بعض الدول هذه العملية مع الاتحاد الأوروبي.

من أجل إحراز تقدم نحو تنفيذ منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة، تم الانتهاء من العديد من البرامج.

### 1. الوصول إلى الأسواق وسياسة السوق المفتوحة

الهدف من ذلك هو مواصلة إصلاح تشريعات النقل الجوي الوطنية وضمان التقارب التنظيمي، وبالتالي فتح السوق من خلال تحرير السوق وإزالة الحواجز أمام المنافسة. والنتيجة الملموسة التي يتعين تحقيقها في هذا المجال هي تعزيز تحرير سوق النقل الجوي التلخيص التدريجي من التدابير غير التنافسية.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

الجزائر في مرحلة متقدمة من التقارب التنظيمي مع الاتحاد الأوروبي. في الاتفاقيات الثنائية مع الدول الأوروبية، اعتمدت الجزائر البنود التالية من اللوائح الأوروبية:

- إلغاء أو تعليق إذن التشغيل،
- السلامة والأمن،
- المناولة الأرضية،

- رفض نظام التسعير.

مصر تحرز تقدماً في فتح سوق الطيران تدريجياً. خفضت هيئة الطيران المدني المصرية حواجز الوصول إلى الأسواق من أجل تعزيز مشاركة القطاع الخاص.

إسرائيل: قامت وزارة النقل وهيئة الطيران المدني في إسرائيل بتحديث اللوائح الخاصة بالاعتماد التجاري لمشغلي الطيران. تم اعتبار اللائحة الأوروبية EC 1008/2008 كأساس للوائح الجديدة. اللائحة (EC) رقم 2004/785 المتعلقة بمتطلبات التأمين لشركات النقل الجوي ومشغلي الطائرات كانت بمثابة أساس للقواعد الإسرائيلية في هذا المجال.

الأردن أحرز تقدماً في تنفيذ تشريعات الاتحاد الأوروبي، على النحو المطلوب في الملحق الثالث من اتفاقية الطيران الأورومتوسطية. تحقيقاً لهذه الغاية، كان جزء من مشروع التوأمة (دعم لجنة تنظيم الطيران المدني) مفيداً في بناء القدرات وفقاً لمعايير الاتحاد الأوروبي من خلال التركيز على مشاكل الوصول إلى الأسواق. انتهى المشروع الفاز في عام 2016.

استضاف الأردن الحدث الثاني عشر للتفاوض بشأن الخدمات الجوية التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAN2019) في العقبة، في ديسمبر 2019. منح هذا الحدث للأردن، الممثلة من قبل هيئة تنظيم الطيران المدني (CARC) مكان اجتماع مركزي لإجراء مفاوضات ومشاورات ثنائية متعددة للخدمات الجوية مع (31) دولة. خلال هذا الحدث العالمي للطيران، (3) تم التوقيع على "اتفاقيات الخدمات الجوية" في الأجواء المفتوحة وتم الشروع في (9) منها. بالإضافة إلى ذلك، تم تعديل الاتفاقيات مع (5) دول إلى أحكام أكثر ليبرالية وإدراجها في بروتوكولات النقل الجوي الثنائية، وتضمنت الأحكام على سبيل المثال لا الحصر تخصيص حقوق حركة مرور إضافية، والتعيين، والترتيبات التعاونية. في المجموع، وقع الأردن ونفذ اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف مع (82) دولة من أصل (122) دولة أبرمت معها "اتفاقيات خدمات جوية"، بما في ذلك الاتفاقية الأورومتوسطية بين الأردن كطرف أول والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء كطرف ثان.

المغرب يحرز تقدماً جيداً في التقارب التنظيمي مع الاتحاد الأوروبي. تم تطبيق القانون رقم 40-13 الخاص بتبني قانون الطيران المدني في الجريدة الرسمية في 16 يونيو 2016. تضمن هذا القانون متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، 7 ديسمبر 1944)، بالإضافة إلى مبادئ مكتسبات الاتحاد الأوروبي، وفقاً لاتفاقية الطيران الأورومتوسطية. بالإضافة إلى ذلك، تم إعداد مشروع مرسوم بشأن النقل الجوي وفقاً لأحكام القانون 40-13.

تونس شرعت في إصلاح تشريعاتها الوطنية للطيران من أجل (1) تحديث التشريعات لتلبية المعايير الدولية، (2) إعادة تنظيم خدمات الطيران المدني، (3) تعزيز إشراك الشركات الخاصة في تطوير القطاع. وذكرت أنها تريد فتح سوق النقل الجوي لديها تدريجياً.

الاتفاقيات الأورومتوسطية تهدف إلى فتح سوق النقل الجوي تدريجياً والتقدم خطوة بخطوة نحو تنفيذ منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة:

إسرائيل وقعت اتفاقية طيران أورومتوسطية مع الاتحاد الأوروبي في يونيو 2013، تسمح لشركات الطيران الإسرائيلية بتشغيل رحلات مباشرة إلى مطارات الاتحاد الأوروبي والعكس صحيح. انفتح سوق النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي وإسرائيل بشكل تدريجي منذ عام 2013.

في الأردن، فتحت اتفاقية الطيران الأورومتوسطية السوق منذ عام 2010، مما سمح لجميع شركات الطيران الأردنية بتشغيل رحلات مباشرة من الأردن إلى الاتحاد الأوروبي والعكس صحيح لشركات الاتحاد الأوروبي. يؤدي هذا إلى إزالة جميع حواجز الأسعار والمسار والطيران، ويسمح لشركات الطيران الأردنية أو الأوروبية بإنشاء شركة تابعة لها في الاتحاد الأوروبي / الأردن.

لبنان وقعت اتفاقية أفقية مع الاتحاد الأوروبي في عام 2006.

المغرب وقع اتفاقية طيران أورومتوسطية مع الاتحاد الأوروبي في عام 2006، والتي تسمح بفتح الأسواق على الجانبين وتعزيز تقارب تشريعات الطيران. كخطوة ثانية، تنص اتفاقية الأجواء المفتوحة هذه بين الاتحاد الأوروبي والمغرب على حقوق الحرية الخامسة لشركات النقل الجوي. دخلت الاتفاقية، الموقعة في 12 ديسمبر 2006، حيز التنفيذ في 2018.

في تونس اختتمت المفاوضات بشأن اتفاقية الطيران الأورومتوسطية بين تونس والاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2017. أو شك نص الاتفاقية على الاكتمال. استعداداً لتنفيذ هذه الاتفاقية، تم تقديم المساعدة الفنية لتونس لمواءمة تشريعاتها مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، ولا سيما في المجالات التي تعطيها الاتفاقية، مثل التحرير والأمن والسلامة وحقوق الركاب والبيئة والجوانب الاجتماعية (المساعدة المستمرة).

## 2. هياكل المطارات

هياكل المطارات في دول الجوار الجنوبي مملوكة تقليدياً للدولة. وهذا يعني بشكل عام أن سلطات الطيران المدني أو الشركات المملوكة للدولة تمتلك وتشغل وتدير غالبية المطارات في الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وتونس.

بدأت بعض الدول بالفعل في خصخصة تشغيل المطار من خلال عقود الامتياز لفترة محددة للسماح بتحديثها. وكمؤشر، ترد الأمثلة التالية على الامتيازات والشراكات بين القطاعين العام والخاص:

في مصر، أبرمت شركة فرابورت إيه جي لخدمات مطار فرانكفورت عقد إدارة متعدد السنوات في مطار القاهرة الدولي في عام 2014.

الحكومة الإسرائيلية تقوم حالياً بتشجيع وتنفيذ مشروع الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتصميم وتمويل وبناء وتشغيل وصيانة مطار دولي جديد في البلاد.

بالتنسيق مع القطاع الخاص،

الأردن تعمل على تطوير وسائل ترميم مطار عمان (ماركا) واعتماده كمطار للمدينة نظراً لموقعه المحدد بالقرب من وسط عمان.

لبنان تخطط لتوسيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

في المغرب، قدم قانون الطيران المدني المبادئ المطبقة على الامتيازات.

في تونس، تم منح امتياز لمشغل خاص (المشغل التركي TAV Airports) لبناء واستخدام مطار النفيضة - الحمامات واستخدام مطار المنستير الحبيب بورقيبة.

## الطيران المدني - فتح سوق النقل الجوي: التقدم في الإصلاح والتقارب التنظيمي

دخلت ثلاث اتفاقيات الطيران المتوسطي حيز التنفيذ (إسرائيل والأردن والمغرب) بينما تم الانتهاء من اتفاقية رابعة (تونس).

تحرز جميع دول الجوار الجنوبي تقدماً في إصلاح تشريعات النقل الجوي الوطنية والتقارب التنظيمي، مما سيفتح السوق من خلال تحرير السوق وإزالة الحواجز أمام المنافسة.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- يتباين الإطار التنظيمي الذي يحكم سوق النقل الجوي بشكل كبير بين دول الجوار الجنوبي، والذي لا يشجع المنافسة العادلة والمفتوحة ولا يضمن مستويات عالية من الكفاءة.
- التقدم في تحرير سوق النقل من خلال إزالة جميع القيود التي تفرضها السلطات العامة على شركات الطيران الخاصة بطيء في العديد من البلدان، يصب في صالح شركات النقل الوطنية.
- إن الانتقال من اتفاقيات الحركة الجوية الثنائية التقليدية بين البلدان إلى الاتفاقيات المفتوحة القائمة على تحرير الخدمات يسير ببطء في بعض البلدان.
- التقدم بطيء في إصلاحات تحرير خدمات المطارات، مع إدخال القطاع الخاص من خلال الامتيازات. علاوة على ذلك، لم يتم تحسين أداء أنظمة المطارات بعد.
- إن الافتقار إلى الموارد البشرية المتخصصة، بسبب محدودية الموارد المالية، يمنع سلطات الطيران المدني من إحراز تقدم في الإصلاحات التنظيمية ويوقف تطوير النقل الجوي في بلدان الجوار الجنوبي.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الاستمرار في إصلاح التشريعات الوطنية في كل بلد في مجال النقل الجوي، لتسهيل فتح الأسواق، وتحقيق درجة عالية من التقارب في المنطقة وتنفيذ إطار تنظيمي في دول الجوار الجنوبي لتعزيز المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي والآليات التنظيمية المستقلة.
- دعم البلدان لتعزيز مشاركة القطاع الخاص من أجل معالجة مشاكل التمويل وتحرير الخدمات.



- استغلال إمكانات النقل الجوي لتحفيز الحركة الجوية للركاب من خلال إشراك المزيد من المشغلين المحتملين الذين قد يكونون مهتمين بتوسيع شبكتهم، بما في ذلك منظمي الرحلات، وتحالفات شركات الطيران الدولية، وشركات الطيران منخفضة التكلفة، ووزارات السياحة، إلخ.
- تبادل أفضل الممارسات فيما يتعلق بتحرير السوق الجوي من خلال تنظيم الأحداث (المؤتمرات والندوات، إلخ) وإنشاء منتدى افتراضي لمناقشة مزايا وعيوب عملية التحرير.
- تشكيل مجموعة عمل تضم ممثلين عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبية لمراقبة عملية التحرير وتقديم المساعدة للدول. يمكن أن تكون هذه المجموعة مسؤولة عن إعداد البرنامج الذي سيتم تنفيذه، والمعالم المخطط لها، بالإضافة إلى دعم سلطات الطيران المدني في المفاوضات.
- تعزيز شروط السلامة والصحة في المطارات ومستوى النقل الجوي من خلال التعلم من تأثير جائحة كوفيد 19.

## الإجراء 15: نقل جوي آمن

بالنظر إلى النمو المتوقع لسوق النقل الجوي، من المهم ضمان الامتثال للمعايير الدولية للسلامة والأمن وحماية البيئة. تتطلب استدامة قطاع النقل الجوي في المنطقة امتثال تشريعات النقل الجوي للقواعد ومعايير منظمة الطيران المدني الدولي.

في مجال سلامة الطيران، الشركاء المتوسطيون مدعوون إلى:

- (1) متابعة مواءمة تشريعاتهم مع لوائح الاتحاد الأوروبي.
- (2) استكشاف إمكانيات تعزيز التعاون مع الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA)، ربما من خلال توقيع ترتيبات العمل مع الوكالة. ستواصل وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي العمل مع جميع الشركاء المتوسطيين في تطوير وتنفيذ أنشطة تعاون محددة.
- (3) تحسين قدراتهم في مجال مراقبة سلامة الطيران وإنشاء / تحسين قواعد البيانات الخاصة بسلامة الطائرات والنظر في المشاركة في برنامج الاتحاد الأوروبي لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية<sup>90</sup>.
- (4) استحداث اتفاقيات عابرة للحدود بشأن التحقيق في حوادث ومشاكل الطيران المدني وإنشاء قواعد بيانات في هذا المجال. بالإضافة إلى ذلك، تعزيز التعاون من خلال استخدام مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن الحوادث والمشاكل (ECCAIRS)<sup>91</sup>.

فيما يتعلق بأمن الطيران المدني، الشركاء المتوسطيون مدعوون إلى:

- (1) مواءمة الأحكام التنظيمية والآليات الإشرافية المتعلقة بالأمن مع تلك الموجودة في الاتحاد الأوروبي.
- (2) ضمان تنفيذ هذه الأحكام والآليات من قبل المشغلين المعنيين والسلطة المناسبة، أو بواسطة مدقق أمن طيران مستقل.
- (3) تعزيز أمن البضائع والبريد الجوي، بما في ذلك التنفيذ الكامل للمعايير الدولية (التعديلين 13 و 14 من الملحق 17 لمنظمة الطيران المدني الدولي - الأمن)، ومن خلال تنفيذ نظام الأمن الأساسي العام لنقل البضائع والبريد إلى الاتحاد الأوروبي من أجل تحقيق - من خلال التحقق المستقل - تعيين ACC 3 (مشغل الشحن الجوي أو ناقل البريد الذي يعمل في الاتحاد الأوروبي من مطار بلد ثالث).

## النتائج

يجب على سلطات الطيران المدني في جميع أنحاء العالم ضمان تحقيق مستويات مناسبة من سلامة وأمن الطيران مع احترام البيئة. بالإضافة إلى ذلك، تجدر الإشارة إلى أن المستويات الأعلى من التقارب التنظيمي تجعل النقل الجوي أكثر أماناً.

## 1. سلامة الطيران

بشكل عام، تختلف اللوائح في دول الجوار الجنوبية عن المعايير واللوائح الأوروبية. يتقدم توحيد مواءمة اللوائح ببطء وبشكل غير متساو في هذه البلدان. تنفيذ أنظمة إدارة السلامة لا يزال في مرحلة أولية.

<sup>90</sup> SAFA: تقييم سلامة الطائرات الأجنبية.

<sup>91</sup> ECCAIRS: مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن الحوادث والمشاكل.

من أجل تقليل الفوارق المذكورة وضمان الامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs)، تبع مشروع الطيران الأورومتوسطي 1 مشروع الطيران الأورومتوسطي 2، لتنفيذ خطة تم تبنيها من أجل إنشاء منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة.

تم تمديد مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي (EASP) حتى 31 ديسمبر 2017. وقد عززت مواعمة معايير السلامة بين الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبية. بناءً على توصيات التقرير النهائي لخلية سلامة الطيران المتوسطي<sup>92</sup> المنشور في 27 أبريل 2015، استكمل مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي الأنشطة التي أطلقها مشروع خلية سلامة الطيران المتوسطي.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

**الجزائر:** شاركت المديرية العامة للطيران المدني (DGAC) في مشروع توأمة مع نظيرتها الإسبانية (2013-2015)، والذي كان مكرسًا بالكامل للسلامة. تضمن جزء من هذا المشروع تعزيز قدرة الدولة على مراقبة سلامة الطيران وتنفيذ خطة وطنية لإدارة السلامة. في المجموع، تم إجراء 21 تدريبًا ميدانيًا و7 زيارات دراسية و12 دورة تدريبية.

كجزء من مشروع التوأمة هذا، تم إدخال برنامج نظام الإبلاغ عن الحوادث والمشاكل الخاص بمركز التنسيق الأوروبي (ECCAIRS) لمعالجة بيانات السلامة داخل هيئة الطيران المدني. في عام 2017، تم اعتماد برنامج الأمن الوطني.

بالإضافة إلى ذلك، تم وضع برنامج وطني دائم لمراقبة السلامة لمقدمي خدمات الطيران.

تم اعتماد البرنامج الوطني للطيران المدني بموجب المرسوم التنفيذي رقم 17-134 المؤرخ 6 أبريل 2017.

إن أحكام مراقبة الطائرات الأجنبية في المطارات الجزائرية منصوص عليها في الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها الجزائر مع دول الاتحاد الأوروبي. إن إنشاء الجاري للوكالة الوطنية للطيران المدني سيعزز الموظفين المسؤولين عن تنفيذ هذا النشاط.

**مصر:** تم تنفيذ مشروع توأمة بين فبراير 2015 وأبريل 2017 بين هيئة الطيران المدني المصرية ونظيرتها الإيطالية ENAC، مما أدى إلى نتائج مهمة من حيث الإطار التنظيمي، مع إعادة صياغة بعض اللوائح، وتعزيز معايير سلامة الطيران المدني المصري.

تلقت إسرائيل الدعم لتطوير برنامج السلامة الوطني. في عام 2018، وقعت هيئة الطيران المدني اتفاقية تعاون مع وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي بشأن جمع وتبادل معلومات السلامة على الطائرات التي تستخدم مطارات الاتحاد الأوروبي والمطارات الواقعة في الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي المشاركة في برنامج الاتحاد الأوروبي لتفتيش المدرجات التابع لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية والمطارات في دولة إسرائيل.

كما تلقت إسرائيل المساعدة في الوصول إلى القائمة الكاملة لأعضاء برنامج الاتحاد الأوروبي لتفتيش المدرجات لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية.

أحرز الأردن تقدمًا في تنفيذ خطة منطقة الطيران الأوروبية المتوسطية من خلال الامتثال لقواعد وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي.

لعب مشروعاً يوروميد للطيران الأول والثاني، ومشروع يوروميد للطيران الأمن (EASP)، ومشروع التوأمة مع وكالة سلامة الطيران الإسبانية، دورًا مهمًا وساهم في مراجعة تشريعات وهيكل الطيران في الأردن، وبالتالي تعزيز قدرات لجنة تنظيم الطيران المدني (CARC) لمعالجة أوجه القصور في السلامة. أهم الإنجازات هي:

- حققت لجنة تنظيم الطيران المدني نتيجة (81.59%) في برنامج مراقبة السلامة الجوية لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)<sup>93</sup>.
- تمت مواعمة معظم لوائح الطيران مع المعايير واللوائح الأوروبية (قامت لجنة تنظيم الطيران المدني بتوحيد مواعمة أكثر من 80% من لوائح سلامة الطيران، بما في ذلك إجراءات الرقابة والتفويض والاعتماد المطلوبة).
- تم إنشاء وحدة إدارة المخاطر وتنظيم ورشة عمل بمشاركة جميع تخصصات الطيران في الأردن لعرض هذه الوحدة الجديدة وأهدافها الرئيسية.
- وقد طورت لجنة إدارة الطيران المدني اللوائح والمواد الإرشادية المتعلقة بتسيير وظائف الرقابة على خدمات المناولة الأرضية، من أجل زيادة مستوى سلامة العمليات الأرضية ولضمان تزويد الركاب وشركات النقل الجوي بخدمات مرضية وأمنة. بالإضافة إلى ذلك،

<sup>92</sup> MASC خلية سلامة الطيران المتوسطي.

<sup>93</sup> USOAP البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

وقعت لجنة تنظيم الطيران المدني مذكرة تفاهم مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) المعنية بتبادل الخبرات في مجالات متعددة بما في ذلك خدمات العمليات الأرضية.

- تعطي لجنة تنظيم الطيران المدني أولوية عالية لنظام إدارة السلامة وتخطط لإعادة نشر متطلبات "برنامج سلامة الدولة"<sup>94</sup> ونظام إدارة السلامة لمقدمي الخدمة في عام 2021 من أجل مواكبة التطور المستمر في هذا المجال. يجري تطوير نظام وطني لتحديد مخاطر الطيران ومن المتوقع استخدام أنظمة جديدة للإبلاغ عن المخاطر وإدارتها في عام 2021 المقبل. بالإضافة إلى ذلك، دعت لجنة تنظيم الطيران المدني جميع مقدمي الخدمات الوطنيين إلى ورشة عمل بقيادة مكتب منظمة الطيران المدني الدولي MID حول تنفيذ برنامج السلامة الوطني.

- تخطط لجنة مكافحة حوادث الطيران لفصل وحدة التحقيق في حوادث الطيران ونقلها إلى وزارة النقل للامتثال لقواعد منظمة الطيران المدني الدولي وتوصياتها الدولية وضمان استقلاليتها. بسبب جائحة كوفيد 19، تم تأجيل هذا الفصل حتى عام 2021. فيما يتعلق بالبيئة، طور الأردن إطارًا تشريعيًا يتمثل في جزء جديد من لوائح بيئة الطيران التي تحدد متطلبات تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات من أجل الامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها لخفض انبعاثات الكربون على النحو المبين في الملحق 16 وبرنامج كورسيا ذو الصلة. في هذا السياق، شكلت لجنة تنظيم الطيران المدني مجموعة عمل متخصصة مسؤولة عن الاتصال بمشغلي النقل الجوي المؤهلين لتطوير خطة للحد من ثاني أكسيد الكربون. على الرغم من الصعوبات المرتبطة بـ كوفيد 19، قدم الأردن لمنظمة الطيران المدني الدولي بيانات انبعاثات الكربون لعام 2019 لشركات النقل الجوي الأردنية عبر منصة CCR CORSIA Central Registry التي تحافظ على الإطار الزمني للامتثال لمعايير الملحق 16 في المجلد الرابع.

**لبنان:** السلامة الجوية والأمن من بين مكونات مشروع التوأمة. **المغرب:** وفقًا لأحكام قانونها 40.13، ولا سيما الباب 10، تم إعداد مشروع مرسوم بشأن تنظيم وشروط إجراء التحقيقات الفنية في حوادث ومشاكل الطيران المدني. مشروع المرسوم هذا يتماشى مع قواعد الاتحاد الأوروبي.

بالإضافة إلى ذلك، تم توقيع ترتيب إداري للتعاون الفني في مجال تحقيقات السلامة في عام 2019 بين وزارة السياحة والصناعة التقليدية والاقتصاد الاجتماعي والتضامني ووزارة النقل الفرنسية.

أنشأ مكتب التحقيق والتحليل في حوادث الطيران المدني (BEA- Maroc) قاعدة بيانات ECCAIRS بشأن الحوادث الجوية منذ عام 2010 ومعلومات على شبكة الإنترنت لإدارة الأحداث الجوية: <https://bea.aviationcivile.gov.my/#/home>

يعمل هذا النظام منذ 15 أغسطس 2020. سيسمح للمشغلين الجويين بإخطار الأحداث الجوية عبر منصة معلوماتية مع محددات على مستوى كل مشغل. النظام الذي أنشأه مكتب التحقيق والحوادث سيسمح أيضًا بالتعاون مع المركز الأوروبي لتنسيق أنظمة المعلومات بشأن الحوادث والمشاكل (ECCAIRS).

**فلسطين:** شاركت سلطة الطيران المدني الفلسطينية (PCAA) في أوراق عمل مختلفة حول التدريب العملي التي نظمتها وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي. تم تنظيم آخر دورة تدريبية لسلطة الطيران المدني الفلسطينية في الأردن في ديسمبر 2017 كجزء من مشروع EASA 2015-2017.

**تونس:** أهم الإنجازات هي:

- تحديث التشريعات الأساسية وإجراءات العمل وفقًا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.
- مواءمة أنظمة محددة لسلامة الطيران مع اللوائح الأوروبية<sup>95</sup> EASA-PART M، EASA-PART 145<sup>96</sup>.
- صياغة نص تنظيمي لتنفيذ برنامج للأمن الوطني.
- تعزيز القدرة على مراقبة السلامة بعد تدريب المفتشين وتبادل الخبرات مع النظراء في السلطات الأخرى، ولا سيما من خلال مشروع التوأمة مع المديرية العامة للطيران المدني الفرنسية (مايو 2016 - نوفمبر 2018).

<sup>94</sup> SSP: برنامج سلامة الدولة.

<sup>95</sup> الهدف من EASA Part M هو الحفاظ على متطلبات صلاحية الطيران. يتعلق Part M على وجه التحديد بصلاحية الطائرات ومنتجات الطيران وقطع الغيار والأجهزة للطيران، وكذلك موافقة المنظمات والموظفين المشاركين في هذه المهام.

<sup>96</sup> EASA Part-145 هو المعيار الأوروبي لاعتماد المنظمات التي تقوم بصيانة مكونات الطائرات والطائرات المسجلة في الدول الأعضاء في وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي.

- اعتماد نهج قائم على المخاطر للمراقبة (RBO) أثناء عمليات تدقيق الشهادات والمراقبة.
- إنشاء كيان مكلف بالإبلاغ (الزامي وطوعي) عن الأحداث المتعلقة بالسلامة وتنفيذ نظام المعلومات بشأن الحوادث والمشاكل.

## 2. تعزيز التعاون بين الشركاء المتوسطيين

نظرًا لتنوع المصالح و / أو الوضع في بلدان الجوار الجنوبي، فضلاً عن علاقاتها المختلفة مع الاتحاد الأوروبي، يبدو أن هدف تعزيز التعاون بين هذه البلدان صعب.

ومع ذلك، فقد تم اتخاذ العديد من المبادرات في المنطقة، والتي يمكن أن تتحرك نحو الاتفاقات الإقليمية في شكل المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOO). وقعت تسع دول (البحرين ومصر والأردن والكويت والمغرب وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان) خطاب نوايا وبدأت في إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة في اجتماع المديرين العاميين للطيران المدني لأرض الشرق (DGCA- MID 3 /) (الدوحة، 27-29 أبريل 2015)، لكن لم يتم إحراز أي تقدم منذ ذلك الحين. يمكن أن يكون مؤتمر منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الذي تم تنظيمه بالاشتراك بين وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي ومنظمة الطيران المدني الدولي (سويسرا، مارس 2017) نقطة انطلاق لمبادرة إقليمية في هذه المنطقة، ولكن لسوء الحظ، من بين دول المنطقة الأورومتوسطية، شاركت إسرائيل فقط على الرغم من استعداد جميع الدول لرعايتها. حتى الآن، أعربت العديد من الدول عن اهتمامها بإنشاء المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة، على الرغم من أنها تقتصر على أعضاء اللجنة العربية للطيران المدني (ACAC).

في أكتوبر 2018، وقعت فلسطين خطاب نوايا لإنشاء المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA-RSOO).

## 3. برنامج الاتحاد الأوروبي لتفتيش المدرجات (RI): تقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA)

فقط المغرب (منذ 2013) وإسرائيل (منذ فبراير 2016) هما حاليًا جزء من برنامج تفتيش المدرجات التابع للاتحاد الأوروبي (RI) لمشغلي البلدان الثلاثة، مما يدل على أن كلا البلدين قد أحرزا تقدمًا مهمًا فيما يتعلق بسلامة الطيران.

إسرائيل خضعت لتحليل الثغرات في إطار برنامج الاتحاد الأوروبي لتفتيش المدرجات لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية.

المغرب: في عام 2011، أبرمت AESA اتفاقية تعاون لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية مع المديرية العامة للطيران المدني المغربي. المغرب عضو كامل العضوية في "برنامج تفتيش المدرجات (RI)" للاتحاد الأوروبي منذ 2013. ضمن هذا الإطار، تم إجراء ثلاث عمليات تدقيق للتوحيد القياسي في 2013 و 2015 و 2019، وكانت النتائج مرضية.

تونس وضعت إطارًا تنظيميًا للإشراف على الطائرات الأجنبية، بناءً على لائحة الاتحاد الأوروبي (اعتماد إجراءات وقائمة مراجعة تقييم سلامة الطائرات الأجنبية).

## 4. أمن الطيران

أحرزت دول الجوار الجنوبي تقدماً في تنفيذ الإجراءات الأمنية المعززة، لا سيما في مجال التفتيش وفحص الركاب والأمتعة. أحرزت دول الجوار الجنوبي تقدماً في تنفيذ الإجراءات الأمنية المعززة، لا سيما في مجال التفتيش وفحص الركاب والأمتعة. تختلف المعايير الأمنية بشكل كبير من دولة إلى أخرى. إسرائيل، على سبيل المثال، هي واحدة من الدول التي لديها المزيد من الإجراءات الأمنية في المطارات في جميع أنحاء العالم. يجب الاستمرار في إعطاء أولوية عالية لإجراءات مراقبة الجودة والتصنيف المحسنة.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك حاجة إلى المساعدة التقنية في جميع البلدان تقريباً باستثناء إسرائيل، وبدرجة أقل في الأردن. ومع ذلك، أبلغت إسرائيل والأردن عن إحراز تقدم في سلطات الإنفاذ (لكلا البلدين)، والقدرات الرقابية (لإسرائيل) ومواءمة اللوائح والإجراءات لفحص الركاب والأمتعة (الأردن).

بالإشارة إلى الأهداف ذات الأولوية التي حددتها البلدان، أدرجت إسرائيل وتونس بشكل مشترك في قوائم أولوياتهما نية تنسيق لوائح أمن الطيران، وبرنامج الأمن القومي، وبرنامج التدريب وبرنامج مراقبة الجودة مع لوائح ومتطلبات المجتمع.

لم يتم اعتماد مفهوم الأمن الفردي داخل منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة في الشكل متعدد الأطراف الذي اقترحه بعض البلدان (إسرائيل والأردن وتونس)، ولكن في شكل ثنائي، في حين أن مصر فعلت ذلك كأولوية ثالثة.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

**الجزائر:** تم تقديم المساعدة لإعادة تنظيم السلطة التنظيمية، وتطوير واعتماد برنامج وطني لأمن الطيران المدني (NCASP)، وتنفيذ برنامج وطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني (NCASQCP) وبرنامج تدريب وطني لأمن الطيران المدني، وتوسيع شهادة ACC3 / RA3 / KC3 (ناقل جوي من دولة ثالثة) / (وكيل منظم) / (دولة ثالثة معروفة).

صدر المرسوم التنفيذي رقم 20-343، الذي ينص على سياسة أمن الطيران المدني للدولة ويهدف إلى حماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع من خلال اللوائح والممارسات والإجراءات مع مراعاة انتظام وكفاءة الرحلات الجوية، في 22 نوفمبر 2020.

**مصر:** تم تصميم المساعدة لتعزيز الأمن القومي ومراقبة الجودة الأمنية، ومعايير التوظيف، وتدريب واعتماد ضباط الفحص والمدربين ومديري الأمن، ومعايير الشحن والتراخيص، وACC3، ومرافق المطارات والتزود بالوقود، ومعايير التدريب العملي للمشغلين.

إسرائيل هي واحدة من الدول التي لديها أكبر عدد من إجراءات أمن المطارات في العالم. وأبلغت إسرائيل عن إحراز تقدم في سلطات الإنفاذ وقدرات المراقبة.

**الأردن:** حققت لجنة تنظيم الطيران المدني نتيجة 90.50% في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن. بذلت الدولة جهودًا كبيرة للائتمثال لقواعد منظمة الطيران المدني الدولي وتوصياتها الدولية ومواصلة تطبيق أمن الطيران بالتعاون مع المطارات والمشغلين ومنظمات الأمن الوطنية والدولية، ومواصلة تطوير برنامج الأمن القومي والحصول على الموافقة على برامج الأمن لمقدمي الخدمات.

وأبلغت الأردن عن إحراز تقدم في سلطات الإنفاذ ومواومة اللوائح والإجراءات المتعلقة بفحص الركاب والأمتعة.

تلقي الموظفون تدريباً على البرنامج الوطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني. تم توفير التدريب على أمن إدارة الحركة الجوية.

تم الاتفاق على مشروع توأمة جديد لوظيفة الأمن مع مفوضية الاتحاد الأوروبي من أجل تعزيز الأمن ودعم المزيد من المواومة بين نظام أمن الطيران الوطني الأردني وأحكام أمن الطيران في الاتحاد الأوروبي. بسبب جائحة كوفيد 19، تم تأجيل بدء مشروع التوأمة هذا حتى عام 2021.

**لبنان:** تم تقديم المساعدة لتطوير البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (NCASP) والبرنامج الوطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني (NCASQCP).

**تونس:** تم تعزيز نظام أمن الطيران المدني (السلطة والمطارات والمشغلين) وتم تنفيذ توصيات تدقيق منظمة الطيران المدني الدولي في مايو 2016 (النتيجة: 82%).

تم تحديث التشريعات الأساسية وإجراءات العمل وفقاً للمعايير الدولية التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي.

تم تدريب المدربين والمرجعين (تم التركيز على الشحن).

## 5. حماية البيئة

تحتل الاستدامة حالياً مكانة عالية في جدول أعمال معظم المطارات في العالم بشكل عام ومطارات الاتحاد الأوروبي على وجه الخصوص. أعربت جميع المطارات عن مخاوفها البيئية في خططها البيئية وتعمل على تقليل الانبعاثات وتقليل تلوث الهواء والماء والضوضاء وتقليل الآثار الاجتماعية.

يتقدم هذا الوعي بقضايا الاستدامة بشكل أبطأ في دول الجوار الجنوبي. على وجه الخصوص، هناك نقص عام في المعدات اللازمة لمراقبة انبعاثات الغازات والضوضاء. لم يتم بعد تنفيذ المبادرات البيئية العالمية للحد من الانبعاثات وتعزيز الائتمثال البيئي، مثل، على سبيل المثال، نهج منظمة الطيران المدني الدولي المتوازن، والذي يمكن تنفيذه على أساس كل حالة على حدة في المطارات في دول الجوار الجنوبي.

ومع ذلك، بدأت المبادرات البيئية والاستدامة في الظهور في الخطط الوطنية. سيستمر الوعي البيئي في دول الجوار الجنوبي في التحسن، حيث بدأت هذه البلدان في تقارب لوائحها مع لوائح الطيران المدني في الاتحاد الأوروبي. على سبيل المثال، ستحقق برامج الأنظمة العالمية للملاحة عبر الأقمار الصناعية الأوروبية والمتوسطية فوائد كبيرة لجعل البحر الأبيض المتوسط ليس فقط أكثر أمناً ولكن أيضاً أكثر استدامة.

## أمن الطيران والسلامة: التقدم المحرز في تنسيق معايير السلامة وإدخال إجراءات المعززة

تم إيلاء اهتمام خاص للسلامة من خلال مختلف المشاريع (مشروع الطيران الأورومتوسطي الأول والثاني، وخلية سلامة الطيران المتوسطي ومشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي)، بهدف تسريع تنفيذ أنظمة إدارة السلامة، والائتمثال لمعايير منظمة الطيران المدني

الدولي والممارسات الموصى بها وتنفيذ خطة معتمدة من أجل إنشاء منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة. على وجه الخصوص، عزز مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي تنسيق المعايير الأمنية بين الاتحاد الأوروبي والبلدان المتوسطية الشريكة. في مجال أمن الطيران، أحرزت بلدان جنوب المتوسط تقدماً في تنفيذ الإجراءات الأمنية المعززة، لا سيما في مجال فحص الركاب والأمتعة.

#### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- إن الافتقار إلى الموارد البشرية والمالية هو أصل عدم إحراز تقدم في أنشطة تنفيذ هذا الإجراء بوتيرة مقبولة. تجد هياكل الطيران المدني صعوبة في تنفيذ أي مهام إضافية، مثل مهمة منظمة الطيران المدني الدولي، بسبب محدودية موارد سلطات الطيران المدني.
- يعتبر مستوى إتقان اللغة الإنجليزية عائقاً لبعض البلدان، مما يجعل من الصعب متابعة التدريب والأنشطة بهذه اللغة.

#### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- زيادة مواءمة تشريعات الأمن والسلامة الوطنية مع لوائح الاتحاد الأوروبي.
- تنفيذ تعاون / تكامل أوثق مع نظام وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي، بحيث يساعد مشروع المتابعة المستقبلية في دعم تنفيذ لوائح وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى الجوانب الفنية الأخرى مثل تنفيذ برنامج الأمان الوطني والتعامل مع مسائل بروتوكول USOAP في بعض المجالات والبلدان.
- تقييم البدائل / الاحتمالات لإنشاء منظمة مراقبة السلامة الإقليمية (RSOO) في المنطقة.
- ضمان التنسيق الوثيق مع جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة (المديرية العامة للنقل والمواصلات، المديرية العامة لمفاوضات الجوار والتوسع، وسلطات الطيران المدني للمستفيد، ووكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي) من أجل تزويد فريق وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي بجميع المعلومات ذات الصلة لتجنب تكرار نفس النشاط أو المساعدة (مثل مشاريع التوأمة). في هذا السياق، يُقترح استخدام إجراءات ونتائج مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي لتجنب تكرار الإجراءات التي تم اتخاذها بالفعل والنظر في توسيع أنشطة مشروع سلامة الطيران الأورومتوسطي إلى بلدان الجوار الجنوبية الأخرى في سياق توسيع منطقة الطيران الأوروبية المتوسطية المشتركة.

#### الإجراء 16: إدارة الحركة الجوية

تم إصلاح نظام إدارة الحركة الجوية الأوروبي في سياق السماء الأوروبية الموحدة (SES) والمبادرات البحثية حول إدارة الحركة الجوية (SESAR)؛ وهذا يعني إدخال وتطبيق أحكام جديدة وإجراءات منسقة وكذلك إدخال مفاهيم وتقنيات وأدوات جديدة.

نظراً للطبيعة الدولية لمجال إدارة الحركة الجوية (ATM)، وبفضل الكفاءة والفعالية، يوصى بتطوير وتنفيذ إجراءات محددة لإنشاء واجهة مناسبة بين نظام إدارة الحركة الجوية في الاتحاد الأوروبي وأنظمة إدارة الحركة الجوية في حوض البحر الأبيض المتوسط. يمكن أن تعتمد هذه الإجراءات المحددة على مبادرات إدارة الحركة الجوية الإقليمية الحالية، مثل: اتفاقية تنسيق إدارة الحركة الجوية بين أوروبا والشرق الأوسط (EAMEC) وخطة تنسيق أنظمة التحكم لإدارة الحركة الجوية (AEFMP).

يشجع الاتحاد الأوروبي الشركاء المتوسطيين على الانضمام إلى مبادرات كتلة المجال الجوي الوظيفية (FAB) ذات الصلة بالاتحاد الأوروبي.

من أجل تحسين سلامة وكفاءة منطقة إدارة الحركة الجوية، يتم تشجيع الشركاء المتوسطيين على:

- 1) إقامة تعاون مناسب بين سلطات الإشراف الوطنية (NSAs) بين بلدان المتوسط بهدف الإشراف على امتثال مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) للوائح السماء الأوروبية الموحدة بشأن إدارة الحركة الجوية.
- 2) إنشاء أو تعيين، وفقاً لقانون "السماء الواحدة" عند الاقتضاء، وكالة الأمن القومي مستقلة وظيفياً عن مقدم خدمات الملاحة الجوية والتي تتضمن المراقبة والإشراف المستمر على امتثال مقدم خدمات الملاحة الجوية.

- 3) تحسين الواجهات بين شبكات إدارة الملاحة الجوية الوطنية والأوروبية، لا سيما من خلال ترتيب التعاون مع مدير شبكة الاتحاد الأوروبي المعين من قبل المفوضية الأوروبية.
- 4) المشاركة عند الاقتضاء في برنامج الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي<sup>97</sup>، سواء في مرحلة التطوير التي تديرها الشركة المشتركة، وكذلك في عملية التنفيذ، من خلال المشاريع المشتركة.

## النتائج

تم إحراز تقدم كبير في مجال إدارة الحركة الجوية. أظهرت دول الجوار الجنوبي التزامها واهتمامها بنشر خدمة تراكب الملاحة الأوروبية الثابتة بالنسبة إلى الأرض وبدأت أيضًا في المشاركة في مبادرات تحسين المجال الجوي على أساس الحدود الإقليمية وليس على الحدود الوطنية مثل AEFMP (الجزائر وإسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال).

على وجه الخصوص، أقامت AEFMP تعاونًا بين دول غرب البحر الأبيض المتوسط الخمسة المذكورة أعلاه من أجل إزالة أو إلغاء الحدود الوطنية وتنظيم المجال الجوي على المستوى الإقليمي. وقد أدى AEFMP إلى بناء القدرات وتحسين الفعالية من حيث التكلفة والسلامة والأداء البيئي، بينما يتقدم توحيد وتنسيق إدارة الحركة الجوية ببطء وبمعدلات مختلفة عبر البلدان.

على سبيل المثال، حققت أنظمة الملاحة الجوية في المغرب والجزائر بالفعل مستوى كافٍ من الامتثال للأنظمة الأوروبية للانضمام إلى AEFMP. المغرب أيضًا لديه اتفاق مع Eurocontrol. يراقب المغرب تنفيذ برنامج السماء الواحدة لـ Eurocontrol (LSSIP) محليًا. على البلدان المتوسطية الشريكة الأخرى أن تولي اهتمامًا خاصًا وأولوية لهذه الجوانب.

وضعت معظم البلدان آليات محددة لضمان مراقبة السلامة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية. تم تصميم آليات مراقبة السلامة المعمول بها حاليًا وفقًا لقواعد وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي. ومع ذلك، فإن المستويات الحالية من الموارد والخبرات داخل السلطات الوطنية المختصة غالبًا ما تكون غير كافية لضمان الإدارة الفعالة لمسؤوليات مراقبة السلامة.

لقد تم إحراز تقدم حتى الآن في تضمين دول الجوار الجنوبي في إطار التعاون بين كتل المجال الجوي الوظيفية (FABs). أعرب المستفيدون عن اهتمامهم بالمشاركة في هذا التعاون. في الواقع، شاركت تونس (مكتب الطيران المدني والمطارات - OACA) ومصر (الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية - NANSO) كشریکان مرتبطان بـ Blue Med FAB<sup>98</sup> فيما شارك الأردن ولبنان كمراقبين. كما شارك المغرب (المكتب الوطني للمطار - ONDA) في AEFMP منذ عام 1996. علاوة على ذلك، حددت الجزائر وتونس المعلومات المتعلقة بأبحاث إدارة الحركة الجوية على أنها ذات صلة محتملة.

بالإشارة إلى وثائق مشروع يوروميد 1، أعربت دول الجوار الجنوبي عن اهتمامها بتنفيذ الاستخدام المرن للمجال الجوي (FUA<sup>99</sup>) بهدف زيادة الكفاءة لإفادة أصحاب المصلحة في إدارة الحركة الجوية. ومع ذلك، لم يتم اتخاذ خطوات ملموسة لتنفيذ مفهوم الاستخدام المرن للمجال الجوي في بلدان الجوار الجنوبي، ومن ثم يُفترض أن مستوى التقدم الذي أحرزه المستفيدون حتى الآن منخفض نسبيًا.

يجب لفت الانتباه إلى الإجراء المحدد، والذي يعد مثالاً على تبادل الخبرات. استضاف الأردن اجتماعًا في عمان في مارس 2019 مع منظمة الطيران المدني الدولي، وإدارة الطيران الفيدرالية<sup>100</sup> وسلطات الطيران المدني الإقليمية والأوروبية وشركات النقل الجوي لتبادل المعلومات والخبرات من أجل إعادة استخدام المجال الجوي السوري في أعقاب الاضطرابات السياسية.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

**الجزائر:** تشارك المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية (ENNA)، كمزود لخدمات الملاحة الجوية، بنشاط في الاجتماعات (اللجنة الفنية والتشغيلية والتوجيهية) التي تنظمها مجموعة تنسيق إدارة الحركة الجوية الإقليمية (AEFMP). أبرمت المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية اتفاقيات مع مزودي خدمات الملاحة الجوية في مناطق معلومات الطيران المجاورة<sup>101</sup> (المغرب، تونس، إسبانيا، فرنسا، إلخ). يتم تحديث هذه الاتفاقيات بانتظام بهدف تحسينها. تم وضع برنامج رصد وطني لمقدم خدمات الملاحة الجوية لضمان الامتثال.

<sup>97</sup> SESAR: الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي.

<sup>98</sup> FAB Blue Med: الكتلة الوظيفية للمجال الجوي المكونة من أربع دول (اليونان وإيطاليا وقبرص ومالطا).

<sup>99</sup> FUA: الاستخدام المرن للمجال الجوي.

<sup>100</sup> FAA: إدارة الطيران الفيدرالية (الولايات المتحدة الأمريكية).

<sup>101</sup> FIR: منطقة معلومات الطيران.



استقبال وتشغيل خمسة أبراج تحكم وكتل فنية بمطارات الجزائر العاصمة ووهران وقسنطينة وغرداية وتمنراست، وكذلك تشغيل مركز ثاني أكسيد الكربون في تمنراست واستخدام الرادارات لأتمتة مراقبة الحركة الجوية في منطقة تمنراست. سيتم الانتهاء من منطقة معلومات الطيران بالجزائر العاصمة بالكامل بحلول نهاية عام 2021.

إسرائيل: تلقى البلد دعمًا كجزء من عملية التقارب المحتملة مع قواعد إدارة الحركة الجوية في الاتحاد الأوروبي.

الأردن: أصبحت خدمات الملاحة الجوية (ANS) مستقلة وظيفيًا عن مراقبة لجنة تنظيم الطيران المدني. تتم دائمًا إدارة كلتا الوظيفتين (مقدم الخدمة والهيئة التنظيمية) من قبل الجهات الحكومية. ومع ذلك، فإن مقدم الخدمة أصبح منظم الآن بحيث يتم توفير خدمات إدارة الحركة الجوية والتمويل بشكل منفصل عن لجنة تنظيم الطيران المدني. تؤدي إدارة معايير الملاحة الجوية (داخل لجنة تنظيم الطيران المدني) دورها الرقابي وتمنح الشهادات بطريقة منفصلة تمامًا.

أنشأت لجنة تنظيم الطيران المدني عملية منح الشواهد في مجال الأمن على المستوى الوطني. قامت بتنسيق أجزاء من لوائح خدمات الحركة الجوية جزئيًا، ولا سيما تلك المتعلقة بالالتزام بالشواهد. تم تأهيل مفتشي الملاحة الجوية للقيام بأنشطة المراقبة وفقًا لخطط لجنة تنظيم الطيران المدني.

تم إنشاء قسم أنظمة إدارة الجودة والسلامة داخل مزود خدمة الملاحة الجوية وفقًا لمتطلبات هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني (JCAR) - الجزء 19 (لوائح نظام إدارة السلامة).

قامت لجنة تنظيم الطيران المدني بتطوير وتحديث أنظمة خدمة الملاحة الجوية لتعزيز القدرة التنافسية للأردن، حيث تم استخدام نظام الاتصالات الصوتية (VCSS) IP ونظام ATIS الرقمي (D-ATIS) ونظام S RADAR - MODE.

تخطط لجنة تنظيم الطيران المدني لدمج قواعد وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي بشأن خدمات المرور (ATS)، وترخيص ومنح شواهد مراقب الحركة الجوية (ATCC)، وخدمات الاتصالات والملاحة والمراقبة (CNS) ومواصفات الشهادات ذات الصلة.

المغرب: تم التوقيع على اتفاقيات بشأن العمليات الفنية والتشغيلية في مجال سلامة الطيران بين المملكة المغربية وبيروكنترول في المجالات التالية:

- اتفاقية تحرير وتحصيل رسوم الطرق.
- اتفاقية إجراءات إدارة تدفق الحركة الجوية اللازمة لضمان التدفق الآمن والمنظم لحركة المرور في المجال الجوي المغربي.
- اتفاقية عالمية مكنت المغرب من أن يصبح عضوًا في مدير شبكة الاتحاد الأوروبي المعين من قبل المفوضية (EUROCONTROL).
- اتفاقية دعم المساعدة في مجالات الملاحة الجوية.

وقعت المملكة المغربية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (Eurocontrol) في 29 أبريل 2016 اتفاقية عالمية تسمح للمغرب بأن يكون جزءًا من السماء الأوروبية الموحدة وبالتالي يفي بمعايير السلامة الأوروبية من حيث السعة والسلامة وكفاءة الملاحة الجوية وتأثيرها البيئي.

- من خلال المشاركة محليًا في تطبيق السماء الموحدة المحلية، يعتزم المغرب:
- المشاركة في برنامج الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي.
- تبسيط الحركة الجوية مع أوروبا وتجنب ازدحام الأجواء المغربية في السنوات القادمة.
- تقليل وقت السفر للطائرات من وإلى المغرب وتقليل استهلاك شركات الطيران للوقود.
- تحسين الطرق الجوية بإشراف مغربي.
- تحسين إمكانية التشغيل البيئي مع شبكة أجهزة الصراف الآلي الأوروبية.
- الاستفادة من مساعدة EUROCONTROL في إدارة تدفقات الحركة الجوية وكذلك في تخطيط وتوفير خدمات ومعدات الملاحة الجوية.
- مواصلة آلية الإبلاغ الوطنية المتعلقة بخطة منظمة الطيران المدني الدولي العالمية للملاحة الجوية (GANP) مع تلك التي أنشأتها المنظمة المذكورة على المستوى الأوروبي.

تونس: تبنت الدولة عملية اندماج تدريجي في المجال الجوي الأوروبي واتخذت عدة خطوات في هذا السياق، مثل:

- تدريب هيئة الطيران المدني وموظفي مزودي خدمات الملاحة الجوية على متطلبات منح الشواهد.

- وضع الإجراءات الوطنية المناسبة لضمان الإدارة السليمة للمجال الجوي (المستويات التكتيكية وقبل التكتيكية)، ولا سيما من خلال تعديل الاتفاقات بين مكتب الطيران المدني والمطارات ووزارة الدفاع الوطني.

## إدارة الحركة الجوية: مبادرات لتحسين المجال الجوي على أساس الحدود الإقليمية والنجاح الإقليمي لمبادرة مجموعة تنسيق إدارة الحركة الجوية الإقليمية

أقامت مبادرة مجموعة تنسيق إدارة الحركة الجوية الإقليمية (الجزائر وإسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال) تعاوناً بين هذه البلدان من أجل إزالة أو إلغاء الحدود الوطنية وتنظيم المجال الجوي من منظور إقليمي. أدت مجموعة تنسيق إدارة الحركة الجوية الإقليمية إلى بناء القدرات وكذلك تحسين الفعالية من حيث التكلفة والسلامة والأداء البيئي.

تم إحراز تقدم حتى الآن في تضمين دول الجوار الجنوبي عندما يتم التعاون بين مجموعات المجال الجوي الوظيفية (FABS). شارك بلدان (مصر وتونس) كشريكين في Blue Med FAB وبلدان آخران (الأردن ولبنان) بصفة مراقب.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- تواجه سلطات دول الجوار الجنوبي، المسؤولة عن إدارة المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية، صعوبات في إحراز تقدم في تنسيق معايير وأنظمة الطيران المدني بسبب مشاكل الاستقلالية ونقص الموارد البشرية والمالية.
- تقارب التشريعات الوطنية مع تشريعات الاتحاد الأوروبي محدود جداً. يمكن تفسير التقدم البطيء في مواءمة التشريعات مع تشريعات السماء الأوروبية الموحدة بالقدرة المحدودة للسلطات الوطنية الأوروبية المتوسطة على اتخاذ الإجراءات اللازمة. علاوة على ذلك، فإن بعض البلدان لا تفهم تمامًا تشريعات وأهداف السماء الأوروبية الموحدة (SES). وتجدر الإشارة إلى أن العديد من التغييرات التشريعية للسماء الأوروبية الموحدة قد حدثت منذ إطلاق يوروميد، بما في ذلك إدخال عناصر مهمة مثل مخطط أداء السماء الأوروبية الموحدة، وإدارة الشبكة، إلخ.
- عدد البلدان التي أنشأت عمليات إصدار شهادات أمنية على المستوى الوطني محدود. بالإضافة إلى ذلك، وبعد إنشائه، لا يتماشى نظام الشهادات بشكل كامل مع متطلبات إصدار الشهادات الواردة في أحكام الاتحاد الأوروبي.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة الإجراء 16 بشأن إدارة الحركة الجوية بمختلف مكوناتها في خطة العمل التالية.
- تشجيع مشاركة دول الجوار الجنوبي في مشروع الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية، بالتعاون مع مدير شبكة الاتحاد الأوروبي المعين من قبل المفوضية الأوروبية، وكذلك في المبادرات شبه الإقليمية في مجال إدارة الحركة الجوية.
- تعزيز تحسين التقارب مع تشريعات السماء الأوروبية الموحدة (SES) ودعم الفصل القانوني بين الوظائف التنظيمية ووظائف تقديم الخدمات.
- تعزيز التعاون والتنسيق بين الخدمات المدنية والعسكرية.
- دعم بناء قدرات السلطات الإشرافية الوطنية (NSAs).
- دعم تطوير الوثائق التشريعية ذات الصلة وتوفير الوثائق المصممة خصيصاً لاحتياجات الموظفين (كتيب هيئة السلامة الوطنية).
- مساعدة مقدمي خدمات الملاحة الجوية في التحضير للحصول على الشهادة.

## الإجراء 17: حقوق الركاب في النقل الجوي

ينبغي أن تعترف التشريعات الوطنية بحقوق الركاب في قطاع النقل الجوي، فيما يتعلق بالمعلومات والمساعدة والتعويض في حالة التأخير، وإلغاء الخدمات، والحرمان من الصعود إلى الطائرة أو خفض الدرجة، والتدابير الخاصة بالركاب ذوي القدرة المحدودة والركاب المعاقين.

### النتائج:

أحرزت عدة دول تقدمًا في إدخال قواعد بشأن حقوق الركاب وتدابير خاصة للمسافرين ذوي القدرة المحدودة على الحركة. يختلف التقدم من دولة إلى أخرى. تبنت بعض الدول القواعد المذكورة أعلاه والبعض الآخر لا يزال في طور إعداد هذه القواعد.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

**الجزائر:** يتضمن التشريع الوطني أحكامًا جديدة بشأن حقوق الركاب في حالة منع الصعود إلى الطائرة وإلغاء الرحلة وتأخر الرحلة وأحكام لصالح الأشخاص ذوي الإعاقة أو محدودي الحركة.

نص تنظيمي يحدد شروط وترتيبات تطبيق حقوق الركاب في عام 2016.

في عام 2012، سنت إسرائيل قانون بشأن التعويض والمساعدة في حالة إلغاء رحلة أو تعديل شروطها، على أساس اللائحة رقم (EC) 2004/261.

أوشك الأردن على الانتهاء من تنفيذ تشريعات الاتحاد الأوروبي المطلوبة بموجب الملحق الثالث لاتفاقية الخدمات الجوية. تم تطوير لائحتين جديدتين ونشرهما على الموقع الإلكتروني للجنة تنظيم الطيران المدني وهما لوائح حماية المستهلك (JCAR الجزء 209) والأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة (JCAR الجزء 211).

**لبنان:** تم وضع مسودة أولية لللائحة بشأن حقوق الركاب في النقل الجوي.

**المغرب** متقدم بشكل جيد في التقارب التنظيمي مع الاتحاد الأوروبي. تم اعتماد قانون الطيران المدني في عام 2016. يوفر هذا القانون الأساس القانوني للوائح بشأن حقوق الركاب. تم وضع لائحتين، الأولى تتعلق بالتعويض والمساعدة في حالة منع الصعود إلى الطائرة أو إلغاء الرحلة أو تأخير الرحلة، وتتعلق الثانية بالأشخاص ذوي الإعاقة أو محدودي الحركة.

**فلسطين:** تم إعداد مسودة نهائية لللائحة بشأن حقوق المستهلك في النقل الجوي ولكن لم تتم الموافقة عليها بعد.

**تونس:** في عام 2018، انضمت تونس إلى اتفاقية توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الدولي عن طريق الجو (اتفاقية مونتريال 1999). يجري إعداد مشروع قانون بتعديل قانون الطيران المدني ليشمل فصلاً عن حقوق الركاب في النقل الجوي.

## التقدم في تطبيق الأحكام الخاصة بحقوق الركاب في النقل الجوي

أحرزت بعض الدول تقدمًا في وضع قواعد بشأن حقوق الركاب.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- لم يتم الاعتراف بحقوق الركاب بعد في بعض البلدان. لم يتم بعد اعتماد النصوص التنفيذية في حالة وجود الأساس القانوني بالفعل.
- لا يوجد لدى معظم البلدان تشريعات تضع تدابير محددة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة العمل على إعداد واعتماد وإنفاذ فعال للتشريعات المتعلقة بحقوق الركاب وتدابير محددة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة. في هذا السياق، يجب إشراك منظمات حقوق المستهلك غير الربحية في مجموعات العمل المسؤولة عن إعداد التشريع المذكور أعلاه.

- تبادل أفضل الممارسات ومساعدة البلدان على اعتماد وتنفيذ التشريعات الوطنية المذكورة أعلاه. بعد اعتماد الأساس القانوني، ينبغي دعم البلدان في صياغة تشريعات التنفيذ.
- تحسين "مستوى الخدمة" (LOS) في تقديم خدمات النقل الجوي والمطار.

## الإجراء 18: تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية

- يجب أن يتحقق التعاون مع الشركاء المتوسطيين في مشاريع GNSS (النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية) من خلال:
- تمديد إشارة EGNOS Safety of Life عبر نشر البنية التحتية لتحقيق تغطية المجال الجوي للشركاء المتوسطيين. دعم فعال من الشركاء المتوسطيين لتحقيق التثبيت السريع لنظام EGNOS RIMS<sup>102</sup> في مناطقهم سيكون مفتاحًا، بالإضافة إلى تمكين عملياتهم بسلاسة.
  - توقيع الاتفاقية الدولية: يمكن للدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الدخول في مثل هذه الاتفاقيات للمشاركة في برنامج EGNOS. يمكن التفكير في إنشاء "اتفاقية دولية أفقية" مماثلة لنماذج النقل الجوي. ستحدد هذه الاتفاقية، من بين أمور أخرى، الحوكمة والمسؤولية والتمويل. سيكون تعريف دور وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي أيضًا جزءًا من هذه الاتفاقية.
  - توقيع اتفاقية عمل EGNOS (غير التابعة للاتحاد الأوروبي): يجب أن يتم توقيعها بين مزود خدمة الطيران المحلي ومزود خدمة EGNOS الأوروبي (حاليًا ESSP) لتوفير جميع الاحتياجات التشغيلية المطلوبة لتوفير الخدمة الفعلية.
  - اعتماد أحكام منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنظم العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية.
  - إعداد وتنفيذ الإستراتيجية الوطنية للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية: للطيران المدني ومجالات النقل الأخرى.

### النتائج

خلص برنامجا EuroMed GNSS واحد واثنان، من وجهة نظر تنظيمية، إلى أن بلدان الجوار الجنوبي جاهزة بالفعل بإدخال عمليات EGNOS في قطاع الطيران والتقدم إلى الخطوة المؤسسية التالية (إبرام اتفاقيات مع المفوضية الأوروبية).

تم التوقيع على اتفاقية التعاون بشأن نظام مدني عالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) بين المفوضية الأوروبية والدول الأعضاء فيها والمملكة المغربية في 12 سبتمبر 2006. منذ عام 2007، يشارك المغرب في أنشطة المفوضية الأوروبية لتقديم خدمات GNSS I / METIS<sup>103</sup> وبرنامج EuroMed GNSS II / MEDUSA<sup>104</sup> في البحر الأبيض المتوسط.

أعرب لبنان وليبيا وتونس عن اهتمامهم الرسمي بإرسال طلب إلى المفوضية الأوروبية للتقدم إلى الخطوة التالية.

وقد أكد البرنامج، EuroMed GNSS الأول والثاني، إمكانية إدخال واستخدام نظام GNSS الأوروبي بشكل تدريجي في بلدان الجوار الجنوبي. سيبدأ الاستخدام التدريجي لهذه الخدمات مع EGNOS للعقد القادم، بهدف استخدام Galileo في النهاية.

بشكل عام، حققت برامج "EuroMed GNSS" نتائج مهمة، مثل إجراءات GNSS الثمانية والتقييمات الأمنية ذات الصلة المنشورة في أربعة بلدان (مدرجان اثنان في مطار المنستير في تونس، وثلاثة مدارج في مطار بيروت في لبنان، ومدرج واحد في تل أبيب بن غوريون في إسرائيل ومدرجان اثنان في مطار بجاية بالجزائر). على الرغم من أن هذه الإنجازات ليست سوى الخطوات الأولى في تنفيذ السياسة الأوروبية المشتركة للأنظمة العالمية للملاحة عبر الأقمار الاصطناعية، إلا أنها تُظهر أن اهتمام البلدان وتعاونها الممتاز ضروريان لنجاح البرنامج. بالإضافة إلى ذلك، أعربت البلدان بالفعل عن توقعاتها للخطوات المقبلة.

على المستوى الوطني، النتائج التي تم الحصول عليها هي كما يلي:

الجزائر: تم التعبير عن إبداء الاهتمام (Eoi) في أغسطس 2016 بتوسيع تغطية GNSS (تثبيت محطة RIMS / EGNOS، عن طريق تثبيت محطة RIMS / EGNOS في وهران. إن إبداء الاهتمام بشروط بتركيب محطة RIMS / EGNOS ثانية في غرداية أو في جنوب البلاد.

<sup>102</sup> RIMS: ترقيم ودمج محطات المراقبة.

<sup>103</sup> METIS: إدخال خدمات GNSS في البحر الأبيض المتوسط.

<sup>104</sup> MEDUSA: المتابعة المتوسطة لاعتماد EGNOS.

تم إرسال مشروع أولي بين الاتحاد الأوروبي والجزائر لتمديد تغطية نظام GNSS إلى البعثة الجزائرية في بروكسل من قبل المفوضية الأوروبية في ديسمبر 2019 وإلى مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية في عام 2020. كانت المسودة الأولية موضوع ملاحظات، تم إرسالها عبر القناة الدبلوماسية إلى الجزء الأوروبي وهي في انتظار المتابعة المقابلة. تم تطوير إجراءين من إجراءات GNSS لمطار بجاية بدعم من الاتحاد الأوروبي. تم تنفيذ كلا الإجراءين على أساس تجريبي. وبناء على ذلك، تم إبلاغ الاتحاد الأوروبي.

الأردن: كجزء من مشروع GNSS II، تم تشكيل لجنة لإعداد الاستراتيجية الوطنية لاستخدام أنظمة الملاحة عبر الأقمار الصناعية. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم أورش عمل توعوية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأردنيين، بالإضافة إلى اجتماعات مخصصة لتطوير EGNOS في الدول الأورومتوسطية، وتم وضع خطة.

أهم إنجازات مشروع GNSS II هي:

- تقييم ومراجعة تشريعات ولوائح الطيران المدني فيما يتعلق باستخدام أنظمة الملاحة عبر الأقمار الصناعية.
- إطلاق مبادرة محطة RIMS في عام 2016. هذه المحطة جزء من شبكة البنية التحتية لجاليبو. وقد أبدى الأردن استعداده لاستضافة هذه المحطة على أراضيه في إطار التعاون الأوروبي الأردني. وأدارت لجنة تنظيم الطيران المدني مشروع تركيب المحطة بالتنسيق مع منسق الشؤون الأوروبية بوزارة النقل. مشروع تركيب هذه المحطة لا يزال مستمرا. تم التوقيع على اتفاقية سرية المعلومات الفنية والملكية الفكرية. بالإضافة إلى ذلك، تم إجراء الدراسات والاختبارات لمواقع التثبيت المقترحة، وأخيراً أجرت وكالة الفضاء الأوروبية، من خلال THALES و British Telecom، الاختبارات النهائية بين 2017/10/15 و 2017/10/30 لاختيار الموقع المناسبة لضمان استدامة المحطة وجودة خدمات نظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية الأوروبي. في عام 2017، تم اختيار مطار الملك حسين الدولي باعتباره الموقع الأنسب نظراً لتقنيته وسلامته وأمنه. تم تقديم عرض فني ومالي من قبل وزارة النقل إلى وكالة الفضاء الأوروبية في عام 2018 لإعداد المنطقة وتجهيز الموقع والمبنى اللازمين لتركيب محطة RIMS، بانتظار الموافقة على بدء العملية. في عام 2018، تم تصميم إجراء طيران توضيحي ليتأقلم مصممي لجنة تنظيم الطيران المدني مع إجراءات طيران EGNOS. يجب إعداد الاتفاقية وتوقيعها مع مزود الخدمة.

تونس: تم تعيين نقاط اتصال المشروع، تم إجراء التحليل التنظيمي، والإجراءات اللازمة لتقديم عمليات EGNOS /SBAS<sup>105</sup> في مجال الطيران وتم تحديث الإطار التنظيمي الذي يسمح باستخدام EGNOS.

اقترحت تونس الدخول في مفاوضات مع المفوضية الأوروبية بهدف إبرام اتفاقية تضمن مشاركتها على المدى المتوسط والطويل في برنامج EGNOS.

## تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية: خطوة أولى ناجحة يتم توحيدها من خلال الخطوات التالية

أكد البرنامجين، EuroMed GNSS الأول والثاني على إمكانية إدخال واستخدام النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الأوروبي بشكل تدريجي في دول الجوار الجنوبي. النتائج التي تحققت مهمة، مثل إجراءات النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية الثمانية والتقييمات الأمنية ذات الصلة المنشورة في أربعة بلدان (الجزائر وإسرائيل ولبنان وتونس). وتمثل الإنجازات الخطوات الأولى في تنفيذ سياسة أروومتوسطية مشتركة للنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية وتوضح أن مصلحة دول الجوار الجنوبي وتعاونها هما مفتاح نجاح البرنامج. وقد أعربت البلدان بالفعل عن توقعاتها بإحراز تقدم نحو الخطوات التالية.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

تتلخص الصعوبات التي تمت مواجهتها في الافتقار إلى تغطية إشارة EGNOS في بعض البلدان، مثل مصر وليبيا والمغرب، إلى جانب بطء عملية صنع القرار للانتقال إلى الخطوة المؤسسية التالية، مما يعيق التقدم نحو الهدف العام لتنفيذ عمليات EGNOS.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الاستمرار في هذا الإجراء في خطة العمل التالية.

<sup>105</sup> SBAS - نظام التعزيز القائم على القمر الصناعي.

- التخطيط لاستكمال تغطية EGNOS من قبل المفوضية الأوروبية وتوفير التدريب والأمن وسجلات الأعمال لدعم تنفيذ الإجراءات القائمة على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) ودعم عملية صنع القرار.
- وضع استراتيجيات وطنية موحدة لنظام GNSS تركز على مجال النقل والأنشطة ذات الصلة.
- تعزيز التنسيق بين صانعي القرار الوطنيين المسؤولين عن إدخال EGNOS. إنشاء لجنة وطنية من أصحاب المصلحة الرئيسيين لدعم عملية صنع القرار. سيساعد هذه اللجنة فريق من الخبراء المسؤولين عن إدخال نظام EGNOS في الدولة.
- دراسة احتياجات الدول لاستضافة محطات RIMS.

## 4. إجراءات "شبكة النقل الأوروبية المتكاملة متعددة الوسائل"

### الإجراء 19: شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) وعلاقتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)

صادق المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2013 على تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T). ستساهم هذه الشبكة التي تربط الشركاء المتوسطيين ببعضهم البعض في نموهم الاقتصادي وتكاملهم الإقليمي من خلال نظام نقل متعدد الوسائل يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة والفعالية من أجل حركة الأشخاص والأشياء وتعزيز التجارة.

سيعزز تطوير المنصات اللوجستية، ولا سيما تلك الواقعة بالقرب من الموانئ، قابلية التشغيل البيئي للنظام، مما يسمح بخدمات متكاملة متعددة الوسائل بفضل التوصيلات بين النقل بالسكك الحديدية والنقل البري والبحري والجوي، التي تشكل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

في ضوء تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، سينتهي منتدى النقل الأوروبي المتوسطي من مناقشاته ويعمل من خلال مجموعات العمل المواضيعية ذات الصلة. وبشكل أكثر تحديداً، سيركز على إنشاء خريطة إرشادية متفق عليها بشكل متبادل لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك الوصلات المتعددة الوسائل والقابلة للتشغيل البيئي داخل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط ومع شبكة النقل العابرة لأوروبا عبر الطرق السريعة للبحر، والمنصات اللوجستية، والمطارات، والموانئ، والروابط الأرضية. وسيركز أيضاً على تحديد المشاريع ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والإجراءات الداعمة ذات الصلة. سيتم المصادقة على هذه النتائج المتوقعة من قبل المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط للنقل.

يجب أن يتم اعتماد الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط من قبل المؤتمر الوزاري للنقل التابع للاتحاد من أجل المتوسط. سيقتراح تضمين الخريطة باعتبارها امتداداً إرشادياً لشبكة النقل العابرة لأوروبا لشركاء الاتحاد الأوروبي المتوسطيين في اللائحة الخاصة بإرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا. إن إدراج خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط باعتبارها امتداداً إرشادياً لشبكة النقل العابرة لأوروبا سيضفي الطابع الرسمي، من جانب الاتحاد الأوروبي، على رؤية الاتصال بين الشبكتين، على النحو الذي أعاد التأكيد عليه المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط لعام 2013. كما سيؤكد تماسك نهج تطوير روابط النقل ليس فقط داخل الاتحاد الأوروبي ولكن أيضاً مع جيرانه.

ستواصل المفوضية الأوروبية بدعم من أمانة الاتحاد من أجل المتوسط وممثلي وزارات النقل للشركاء المتوسطيين والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الحوار الفني ضمن مجموعة العمل الأوروبية المتوسطية "شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط / النقل البري".

سيستمر أصحاب المصلحة المعنيين، بما في ذلك مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط 5 + 5 / مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط واتحاد المغرب العربي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا والمؤسسات المالية الدولية (بنك الاستثمار الأوروبي، البنك العالمي، البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير، إلخ) في المشاركة عن كثب.

### النتائج

في سياق مؤتمر مراكش الأوروبي المتوسطي لعام 2005، أعلن وزراء النقل التزامهم "بإنشاء شبكة نقل أوروبية متكاملة ومتعددة الوسائل تساهم في زيادة التجارة بين الاتحاد الأوروبي وشركائه المتوسطيين، وبين بلدان الجوار الجنوبي نفسها".

تم التأكيد على هذا الالتزام والاستعداد في الإعلان الوزاري لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد من أجل المتوسط الذي عقد في بروكسل في عام 2013. في الواقع، صادق وزراء النقل في الاتحاد من أجل دول البحر الأبيض المتوسط على "مبدأ تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) وصلتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)" وفوضوا المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل ليراقب عن كثب إنشاء خريطة إرشادية متفق عليها بشكل متبادل لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T)، بما في ذلك الاتصال بشبكة النقل العابرة لأوروبا.

كان العمل الفني على رسم خريطة إقليمية لشبكة النقل المتوسطي قيد التنفيذ بالفعل في إطار خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 من قبل منتدى النقل الأوروبي المتوسطي ومجموعة العمل الخاصة به، والتي أطلق عليها على التوالي "البنية التحتية والجوانب التنظيمية" و"الشبكة والنقل البري". استرشد هذا العمل الفني بتمارين الاتصال التي أجرتها مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط (5 + 5) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا واتحاد المغرب العربي والاتحاد الأوروبي (تجربة شبكة النقل العابرة لأوروبا).



في عام 2013، قدمت منهجية شبكة النقل العابرة لأوروبا إطارًا تقنيًا وإقليميًا لتطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T). كانت الخطوة الأولى هي تحديد الشبكات (الشبكات الحضرية، والموانئ البحرية، والمطارات، ومحطات طرق السكك الحديدية / المنصات اللوجستية) وكانت الخطوة الثانية هي إنشاء روابط بين الشبكات المحددة.

تم إعداد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط كشبكة شاملة. للعلم، تتألف شبكة النقل العابرة لأوروبا من شبكة ذات مستويين، "الشبكة الأساسية" (تكتمل فعليًا بحلول عام 2030)، والتي تركز على الأجزاء الأكثر إستراتيجية من الشبكة و"الشبكة الشاملة" (تتم بحلول عام 2050)، مما يضمن إمكانية الوصول والتشغيل البيئي لجميع المناطق.

تم الانتهاء من العمل الفني من شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في عام 2016 عندما أنشأ منتدى النقل الأورومتوسطي مسودة خريطة إقليمية إرشادية، مصحوبة بقاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية الموثوقة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بناءً على البيانات الواردة من وزارات النقل لشركاء جنوب البحر الأبيض المتوسط.

في فعالية <sup>106</sup>TEN - T Days في روتردام في يونيو 2016، رحب الوزراء بالعمل الفني الذي تم إنجازه مع بلدان الجوار الجنوبي بشأن خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) وطلبوا الانتهاء من الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بحلول 15 سبتمبر 2016 (وثيقة المجلس 16/1/10310 مراجعة 1).

في اجتماع كبار مسؤولي الاتحاد من أجل المتوسط في 3 أكتوبر 2016، أكدت الرئاسة المشتركة للاتحاد من أجل المتوسط أن إطار عمل الاتحاد من أجل المتوسط يوفر النهج السياسي والمتعدد الأطراف الضروري للتوصل إلى اتفاق بشأن الشبكة الإقليمية.

يعد عقد ندوة وزارية متوسطة في أيام شبكة النقل العابرة لأوروبا في مدينة ليوبليانا الإيسوفينية في أبريل 2018 علامة مشجعة لدعم توسيع شبكة النقل العابرة لأوروبا إلى منطقة البحر الأبيض المتوسط.

في اجتماع كبار المسؤولين في ديسمبر 2019، تمت مشاركة مذكرة تفسيرية بشأن عملية التحقق من الخرائط الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (الملحق 3).

نظرًا لأهمية خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في تخطيط وتنفيذ الأقسام ذات الأولوية لهذه الشبكة، كخطوة أولى وبغية تحقيق شبكة نقل متكاملة في المنطقة في نهاية المطاف، من الضروري تعزيز إجراءات المصادقة على الخريطة وعرض النتائج في المؤتمر الوزاري المقبل.

## مسودة خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط: النجاح الإقليمي لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 ورؤية إستراتيجية للربط الإقليمي بين بلدان الجنوب

تم الحصول على مسودة خريطة إقليمية إرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، مصحوبة بقاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية الموثوقة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، من البيانات الواردة من وزارات النقل في البلدان المتوسطية الشريكة في الجوار الجنوبي. يؤكد الالتزام والحوار والجهود المستمرة من قبل هذه البلدان لتبادل المعلومات التقنية وإيجاد حلول من منظور إقليمي التزام مشترك بربط شبكات النقل.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- الصعوبات الرئيسية تتعلق بالتقدم المحرز في عملية التحقق من خريطة الشبكة العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T). تظل هذه الصعوبات ذات طبيعة سياسية، ومن هنا تأتي الحاجة إلى نهج سياسي ومتعدد الأطراف ضروري للاتفاق بشأن الشبكة الإقليمية.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة المشاورات بهدف الانتهاء من عملية التحقق من الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط من خلال اتفاق بلدان الجوار الجنوبي والربط بشبكة النقل العابرة لأوروبا، من خلال تضمين خرائط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط الإرشادية في اللائحة (EU) رقم 2013/1315 بشأن إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا. سيؤكد تمديد شبكة

<sup>106</sup> TEN-T Days: شبكة النقل العابرة لأوروبا.

النقل العابرة لأوروبا إلى الجوار الجنوبي تماسك نهج تطوير وإمكانية التشغيل البيئي لوصلات النقل، ليس فقط داخل الاتحاد الأوروبي، ولكن أيضاً بين الاتحاد الأوروبي ودول البلقان الغربية، كما حدث بالفعل مع الشراكة الشرقية مع بلدان الجوار الشرقي.

- 2020-2027: دعم مشاريع البنية التحتية ذات الأولوية للنقل التي تقع في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

## الإجراء 20: التمويل

لدمج تنفيذ وإدارة دورة الحياة الكاملة (تحديد، تقييم، تصنيف، التمويل، التنفيذ، الرصد) للمشاريع ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، من المهم تعزيز البحث عن جميع الممولين المهتمين المحتملين والتعبئة، بطريقة منسقة، لجميع الأموال المتاحة، بما في ذلك أدوات الاتحاد الأوروبي والدعم المقدم من بنك الاستثمار الأوروبي والمؤسسات المالية الأوروبية والدولية الأخرى.

سيؤكد الاتحاد من أجل المتوسط دوره كمحفز للتمويل، مع جميع المؤسسات المالية الأوروبية والدولية، من أجل اقتراح استراتيجيات التمويل الأكثر أهمية فيما يتعلق بمشاريع شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط. يمكن أن يشمل ذلك تقييم المشاريع من خلال تحليل متعدد المعايير وتقديمها إلى اجتماع كبار المسؤولين لتصنيفها.

سيتم إبراز العلاقة بين شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل العابرة لأوروبا بشكل خاص من خلال الترويج لمشاريع الطرق السريعة في البحر والتعبئة المحتملة للأداة المالية شبكة النقل العابرة لأوروبا، وهي تسهيل توصيل أوروبا، بالإضافة إلى الأموال الأخرى المتاحة.

وفقاً لتفويضه بالبحث عن الشركاء والممولين الماليين، سوف ينشئ الاتحاد من أجل المتوسط شبكة من أصحاب المصلحة المعنيين المشاركين في تنفيذ مشاريع شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية بما في ذلك الربط بشبكة النقل العابرة لأوروبا.

كما ينبغي تشجيع مذكرات التفاهم بين الجنوب والجنوب وبين الجنوب والشمال، على غرار المذكرات المبرمة بين تونس / فرنسا والأردن / إيطاليا، لدعم تنفيذ مشاريع الطرق السريعة في البحر.

بناءً على طلب وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2013، انعقد مؤتمر في ديسمبر 2014 في إيطاليا (موانئ روما / تشيفيتافيكيا) من أجل إشراك جميع الشركاء الماليين المحتملين. كانت الخطوة الأولى في عملية الحوار التي أدت إلى تحديد الإجراءات الملموسة في مجال تمويل مشاريع النقل.

## النتائج

بهدف تعبئة الأموال اللازمة لتنفيذ الشبكة والبحث عن شركاء وممولين، أنشأت أمانة الاتحاد من أجل المتوسط شبكة من أصحاب المصلحة المشاركين في تنفيذ مشاريع شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية، بما في ذلك ربط شبكة النقل العابرة لأوروبا. وعقد الاجتماع الأول في برشلونة في يونيو 2019.

بالإضافة إلى ذلك، وبالإشارة إلى الإعلان الوزاري لمؤتمر وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2013، تم عقد مؤتمر في ديسمبر 2014 في إيطاليا (Civitavecchia) بمشاركة جميع المؤسسات المالية الدولية المحتملة. كانت الخطوة الأولى في عملية الحوار التي أدت إلى تحديد الإجراءات الملموسة في مجال تمويل مشاريع النقل.

في يناير 2014، وضعت المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي برنامجاً استشارياً للنقل لمدة ثلاث سنوات (برنامج SNAP-T) لتقديم المساعدة الفنية والمشورة المالية، لا سيما للمشاريع على الشبكات العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T). قدم برنامج SNAP-T المشورة الفنية لـ 20 مشروعاً في 7 دول، بشكل رئيسي من خلال خدمات استشارية خارجية. من المتوقع أن تؤدي هذه المشاريع إلى استثمار رأسمالي يصل إلى 8.1 مليار يورو<sup>107</sup>.

من بين المشاريع المستفيدة من هذه المساعدة، تم تمويل وتنفيذ مشروعين، لقسم من الطريق (R15 / R65 (OJ) و A4-Bizerte Link (TN) مع مشروع ثالث، RN8 (MA)، والذي من المتوقع أن يبدأ قريباً في تنفيذه. بالإضافة إلى ذلك، تمت تغطية خمسة مشاريع أخرى وتمويل مشترياتها بالكامل. ومن المتوقع أن يتم الانتهاء من اثنين منها بحلول نهاية عام 2017، واثنان في عام 2018 وواحد في عام 2019<sup>108</sup>.

<sup>107</sup> التقرير النهائي SNAP-T، بنك الاستثمار الأوروبي 2016.

<sup>108</sup> التقرير النهائي SNAP-T، بنك الاستثمار الأوروبي 2016.

اتخذ بنك الاستثمار الأوروبي خطوات لضمان توفر الموارد الكافية لضمان تقدم جميع مشاريع المساعدة الفنية الجارية بنجاح. قدم البرنامج ما يقرب من 23 مليون يورو كمشورة لمشروعات المساعدة الفنية.

وتجدر الإشارة إلى أن اجتماعات مشروع SNAP-T كانت مفتوحة أيضًا لمؤسسات مالية دولية أخرى وسمح بالتنسيق.

**آلية تسهيل ربط أوروبا (CEF)**، صندوق مالي داخلي للاتحاد الأوروبي يدعم استكمال شبكة النقل العابرة لأوروبا، والمشاريع المدعومة في روابط شبكة النقل العابرة لأوروبا (مثل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط). هذا هو الحال بالنسبة لمشروع الطرق السريعة في ممرات البحر، الذي اختبر إمكانية ربط المزارعين في شرق البحر الأبيض المتوسط (إسرائيل ومصر والأردن) بأسواق شمال أوروبا عن طريق رحلة متعددة الوسائل حيث سيتم نقل حاويات التبريد عبر السكك الحديدية في فرنسا أو إيطاليا أو سلوفينيا.

### منصة/ آلية تسهيل الاستثمار في الجوار (NIF / NIP)

تم إطلاق منصة الاستثمار في الجوار رسميًا في عام 2008 باسم آلية تسهيل الاستثمار، وهي آلية لتعبئة أموال إضافية لتمويل مشاريع البنية التحتية ذات رأس المال المكثف في البلدان الشريكة للاتحاد الأوروبي والتي تغطيها سياسة الجوار الأوروبية (ENP). تم تحديد ربط النقل والطاقة كمجالات ذات أولوية لآلية تسهيل الاستثمار في الجوار. بعد عام 2013، يشير التوجه الاستراتيجي لآلية تسهيل الاستثمار في الجوار للفترة 2014-2020 مباشرة إلى شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط كأولوية استثمار رئيسية. تشير الإرشادات الحالية التي تقدمها المفوضية الأوروبية للمؤسسات المالية الدولية أيضًا إلى مسودة خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط باعتبارها اختبارًا ذا أولوية عليا لمشروع النقل الذي ترغب في تقديمه.

مشاريع النقل الممولة من قبل منصة / آلية تسهيل الاستثمار في الجوار منذ عام 2008 هي:

- مشروع النقل العام بالإسكندرية (2011)
- خط القاهرة الثالث، المرحلة الثالثة (2011-2014)
- ترام الرباط (2008-2009)
- البرنامج الوطني لتشييد الطرق القروية بالمغرب (2008)
- شبكة قطارات عالية السرعة في تونس (2009-2010)
- تجديد عقد النقل ووصلات التنقل في وسط مدينة تونس بدلاً من برشلونة (2016)
- SNAP-T (2013)
- تجديد ترام الرمل بالإسكندرية (2017)
- برنامج تأهيل الطرق في لبنان (قيد المراجعة)
- خط سكة حديد الناظور غرب المتوسط (قيد الفحص)

في المجموع، تتضاف 10 مشاريع، أو 132 مليون يورو من دعم الاتحاد الأوروبي، ليصل إلى إجمالي الاستثمار 4.8 مليار يورو. خطة الاستثمار الخارجي.

**خطة الاستثمار الخارجي (EIP)** هي مبادرة جديدة للاتحاد الأوروبي تم إطلاقها في عام 2017. وتهدف هذه الآلية إلى جذب المزيد من الاستثمار، خاصة من الشركات والمستثمرين الخواص، في البلدان القريبة من الاتحاد الأوروبي (دول جوار الاتحاد الأوروبي) وفي إفريقيا. تشمل خطة الاستثمار الخارجي على مكون الاتصال، لكن معظم المقترحات تتعلق بقطاع الطاقة.

في عام 2020، كجزء من خطة الاستثمار الخارجي للاتحاد الأوروبي، تهيب المفوضية الأوروبية آلية الضمان المالي تسمى "برنامج مرونة البلديات والبنية التحتية والصناعة" مع البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية (EBRD). سيشمل هذا البرنامج مكونًا لوجستيًا مستدامًا وضمانات للربط، والتي ستلقى ما يصل إلى 75 مليون يورو في شكل ضمانات من الاتحاد الأوروبي لاستخدامها في مشاريع في الجوار الشرقي والجنوبي للاتحاد الأوروبي. تعزز المشاريع المؤهلة بموجب هذه الأداة الخدمات اللوجستية الخضراء وتحسين الترابط.

### التنسيق مع المؤسسات المالية الدولية

بالإضافة إلى بنك الاستثمار الأوروبي، بصفته بنك الاتحاد الأوروبي المكلف بالمهمة الرئيسية للمساهمة في استكمال البعد الخارجي لشبكة النقل العابرة لأوروبا، تمت دعوة المؤسسات المالية الدولية إلى اجتماعات منتدى النقل الأورومتوسطي.

على مستوى الاتحاد من أجل المتوسط، تم إطلاق لجنة تمويل النقل الخاصة بالاتحاد من أجل المتوسط في 13 يونيو 2019 لتقديم لمحة عامة عن التقدم الذي أحرزه الاتحاد من أجل المتوسط في تنفيذ المشاريع الإقليمية التي حددها الاتحاد من أجل المتوسط، وبدأت في إعداد قائمة بمشاريع النقل التي تعمل على تحسين التقارب الإقليمي في ربط النقل، في التشاور والتعاون مع الدول الأعضاء في الاتحاد من أجل المتوسط. تم ذلك في إطار خطة العمل الجديدة. حضر ممثلو بنك الاستثمار الأوروبي الاجتماع الأول وعرضوا الأدوات المالية الحالية والمستقبلية للبنك بالإضافة إلى استراتيجياته وأولوياته المواضيعية لدعم المشاريع الاستثمارية في البنية التحتية للنقل لدول المنطقة الأوروبية المتوسطية.

## تمويل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط: مؤتمر روما / تشيفيتافيكييا لعام 2014: خطوة مهمة في تحديد الإجراءات الملموسة لتمويل المشاريع ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

بالإشارة إلى الإعلان الوزاري لمؤتمر وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط في نوفمبر 2013، تم عقد مؤتمر في ديسمبر 2014 في إيطاليا (Civitavecchia) بمشاركة جميع الشركاء الماليين المحتملين. كانت الخطوة الأولى في عملية الحوار لتحديد الإجراءات الملموسة في مجال تمويل مشاريع النقل. بالإضافة، أنشأت أمانة الاتحاد من أجل المتوسط شبكة من أصحاب المصلحة (المؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة) المنخرطة في استثمارات البنية التحتية للنقل في المنطقة.

تتوفر العديد من الأدوات الأخرى وتقدمها المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي، بما في ذلك برنامج الاستشارات SNAP-T، الذي تم إطلاقه في يناير 2014 لمدة ثلاث سنوات، والذي أتاح تقديم المشورة الفنية لـ 20 مشروعاً في 7 دول. من المتوقع أن تؤدي هذه المشاريع إلى استثمار رأسمالي يصل إلى 8.1 مليار يورو.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

- الأدوات المالية للاتحاد الأوروبي موجودة وقد ركزت على أولوية تمويل المشاريع في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط. ومع ذلك، لم تُستخدم هذه الأدوات إلا قليلاً في المشاريع الإقليمية ولا تزال المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط معلقة.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- مواصلة عمل لجنة الاتحاد من أجل المتوسط على تمويل النقل لتقديم نظرة عامة على الأدوات المالية التي توفرها المؤسسات المالية الدولية للمشاريع الحالية والجديدة التي تحمل علامة النقل الخاصة بالاتحاد من أجل المتوسط.
- إن المصادقة على بطاقة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، كأساس قانوني وسياسي للبرمجة المشتركة، ينبغي أن تعزز التعبئة المنسقة لأدوات الشركاء الماليين من أجل تنفيذ المشاريع ذات الأولوية.

### الإجراء 21: الأدوات الفنية

على مستوى شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، يجب دعم وصف نظام النقل ومتابعته بقاعدة بيانات مشتركة ونظام معلومات جغرافية بالإضافة إلى نماذج التنبؤ وتحديد سيناريوهات المستقبل. إذا كان ذلك مناسباً للشركاء المتوسطيين، يمكن أيضاً توفير تجربة شبكة النقل العابرة لأوروبا من خلال أداة TENtec.

سنتم متابعة عمل مجموعة الخبراء الأوروبيين التي تم إنشاؤها في إطار خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط السابقة 2007-2013 (المعروفة باسم "مجموعة العمل 18") وفقاً للخط الذي حدده منتدى النقل الأوروبي-متوسطي.

### النتائج

في الاجتماعات الخاصة بإنشاء خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T)، استخدم منتدى النقل وفريق العمل المعني بالشبكة والنقل البري الإحصاءات التي قدمها ممثلو بلدان الجوار الجنوبي واستندوا إلى نهج شبكة النقل العابرة لأوروبا والمبادئ التوجيهية (اللائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2013/1315 وأداة TEN-TEC.

في خطة العمل التالية:

- استئناف واستكمال عمل مجموعة الخبراء الأوروبية ومتوسطة التي تم تشكيلها بموجب خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط السابقة 2007-2013 (المعروفة باسم مجموعة العمل 18) لضمان المتابعة ذات الصلة.

## الإجراء 22: تطوير الخدمات اللوجستية

- من أجل إنشاء شبكة نقل أوروبية متوسطة متكاملة متعددة الوسائل يجب تحسين الأداء اللوجستي في المنطقة من خلال:
  - أولوية تقوية الشبكة الأوروبية ومتوسطة للمنصات اللوجستية من خلال الدراسات التقنية الاقتصادية للمنصات الإقليمية الجديدة.
  - دعم تحديد الحلول اللوجستية العالمية للتحكم الأمثل في التدفقات بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب.
  - تنفيذ برنامج لرفع مستوى مزودي الخدمات اللوجستية من البلدان المتوسطية الشريكة على الشاطئ الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط وتعزيز الشراكة بين الجهات الفاعلة بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب.

## النتائج

يمثل قطاع اللوجستيات تحديات مهمة ومتعددة لبلدان المنطقة الأوروبية ومتوسطة من حيث تنمية التجارة والقدرة التنافسية الاقتصادية والنمو والتنمية المستدامة. توفر خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الإطار المناسب لتعزيز التعاون الإقليمي من خلال مجموعة من الإجراءات المحددة التي يمكن أن تركز على تحسين الأداء اللوجستي لبلدان المنطقة، وتكييف البنية التحتية اللوجستية مع الاحتياجات، وتنظيم المهن اللوجستية بشكل أفضل وتطوير المهارات، وتعزيز التنسيق والتكامل في على المستوى الإقليمي، وتطوير النقل متعدد الوسائل.

من خلال أداة FEMIP، أطلق بنك الاستثمار الأوروبي مبادرة LOGISMED ودراسة "شبكة أوروبية متوسطة للمنصات اللوجستية" لإنشاء شبكة أوروبية متوسطة من المنصات اللوجستية تغطي جميع دول الجوار الجنوبي (شبكة LOGISMED). هذه المبادرة هي جزء من هدف التكامل في المنطقة وإنشاء منطقة للتجارة الحرة. مكنت هذه المبادرة من إجراء دراسات جدوى لبعض المنصات اللوجستية. " LOGISMED Soft" هو المكون الثاني لمبادرة LOGISMED، والذي يكمل "LOGISMED Hard". وهو ينطوي على إنشاء شبكة للتنسيق والتعاون الإقليمي وأنشطة تدريبية وأنشطة لمراقبة الأداء من خلال إنشاء مرصد إقليمية للنقل واللوجستيات. تعد LOGISMED TA جزءًا من هذا المكون الثاني من مبادرة LOGISMED. هدفها هو تحسين أنشطة التدريب وبناء القدرات من خلال ستة أنشطة (مهام) لخمس دول (الجزائر ومصر والأردن والمغرب وتونس). هذه المهام هي:

- المهمة 1.1: دعم تقوية الجمعيات اللوجيستية الوطنية (NLAs)
- المهمة 1.2: تطوير خطة توعية للإدارة
- المهمة 1.3: تطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية
- المهمة 1.4: الترويج لشهادة ELA (الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية) بين المتخصصين في اللوجستيات
- المهمة 1.5: برنامج "تدريب المدربين"
- المهمة 1.6: تشكيل فريق رئيسي من الكادر التشغيلي المؤهل

لذلك فإن الإجراء 22 من خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط يتمحور حول ثلاثة محاور والتي ستمكن معًا من إنشاء شبكة نقل أوروبية متوسطة متكاملة متعددة الوسائل وتحسين الأداء اللوجستي في المنطقة. تتعلق الأولوية الأولى بتطوير شبكة المنصات اللوجستية، بينما يتعلق المحور الثاني والثالث بالجوانب اللينة لتنفيذ الحلول اللوجستية العالمية ورفع مستوى مزودي الخدمات اللوجستية.

من حيث النتائج، يتقدم إنشاء منصات لوجستية جديدة بوتيرة بطيئة للغاية، وفي بعض البلدان لم يتم إحراز أي تقدم على الإطلاق. ومع ذلك، فقد تم إحراز تقدم في النقطتين الثانية والثالثة وخاصة فيما يتعلق بتنفيذ برنامج لرفع مستوى مقدمي الخدمات اللوجستية من خلال LOGISMED TA. في الواقع، تستند النقطة الثانية من العمل إلى التعاون بين أصحاب المصلحة، وتبادل المعلومات وتبادل الخبرات بين دول الاتحاد الأوروبي. يمكن تحقيق النقطة الثالثة من خلال التخطيط لتدريب المسؤولين عن إدارة المنصات اللوجستية واللوجستيات ككل.

على مستوى LOGISMED TA، أدى تنفيذ هذه المهام إلى النتائج التالية:

من حيث دعم تقوية الجمعيات اللوجستية الوطنية NLA، فإن مفهوم الجمعيات اللوجستية الوطنية باعتباره اتحادًا للشركات الخاصة المشاركة في سلسلة التوريد والتي تنفذ معايير الجودة وتعزز التدريب والمعرفة اللوجستية كما هو مفهوم في أوروبا لا يزال غير موجود في دول الجوار الجنوبي. بالإضافة إلى ذلك، فإن تطوير الخدمات اللوجستية في البلدان المستهدفة يختلف عن المعايير الأوروبية. تتعامل الجمعيات القائمة بشكل أساسي مع قضايا النقل. تم الاتصال بالمنظمات والكيانات، التي تم اختيارها على المستوى الوطني، من أجل تحديد فهمها والتعاون معها في تحسين المعرفة والتدريب في مجال الخدمات اللوجستية. اختلفت الاحتياجات من بلد إلى آخر. في بعض الحالات، طلب من المستشارين تقديم المساعدة الفنية بشأن الخطوات التي يجب أن تتخذها الجمعية لتصبح مراكز تدريب أو مراكز اعتماد. في حالات أخرى (المغرب والأردن)، تم تقديم المساعدة الفنية من خلال مناقشة مباشرة مع الجمعية الوطنية الإسبانية للخدمات اللوجستية، أحد مؤسسي الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية (ELA).

وفيما يتعلق بإعداد خطة توعية للإدارة، فقد تم تنظيم ندوتين في جميع البلدان باستثناء تونس، حيث لم يكن من الممكن الاتفاق على موضوع وجدول زمني لندوة ثانية مع المروج. ركزت الندوات على "التوجهات اللوجستية الدولية" و"تصميم وتطوير وإدارة المنصات اللوجستية".

من أجل الترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية بين المتخصصين في مجال الخدمات اللوجستية، شكلت دورات الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية جزءًا مهمًا جدًا من المشروع. كان الهدف تدريب 75 مرشحًا في كل دولة، أو 375 في المجموع، للوصول إلى 300 مؤهل. حضر 371 شخصًا الدورات، وحصل 232 منهم على شهادة EJLog الكاملة وحصل 110 على شهادة لوحدة أو وحدتين أو ثلاث وحدات.

فيما يتعلق ببرنامج تدريب المدربين، تم تصميم المهمة 1.5 للحصول على الحد الأدنى من المهنيين المدربين في كل بلد والذين سيشاركون بعد ذلك بنشاط في تدريب المدربين. كان الهدف تدريب 10 مرشحين في كل دولة، يمثلون ما مجموعه 50 مرشحًا. بلغ إجمالي عدد المدربين 108 أشخاص.

تم التخطيط مبدئيًا لمهمة إنشاء فريق رئيسي أول من الموظفين التشغيليين المؤهلين (المهمة 1.6) من أجل توفير التدريب الأساسي للمنصات اللوجستية الجديدة التي تم تطويرها في إطار مشروع LOGISMED. نظرًا للتقدم البطيء للغاية في إنشاء منصات لوجستية في جميع أنحاء المنطقة، تمت إعادة توجيه المهمة إلى الموظفين العاملين أو الراغبين في العمل في مرافق التخزين. كان الهدف هو تدريب 100 شخص في أربع مجموعات لكل دولة، يمثلون إجمالي 500 شخص. تم تحديد المشاركة النهائية في 463.

في النهاية، أنتج مشروع LOGISMED TA معظم النتائج المتوقعة التي يمكن أن تستند إليها أنشطة التدريب والشبكات المستقبلية. عزز تطوير الجمعيات والترويج للمعايير اللوجستية الأوروبية. تم إطلاق أسس مستوى أعلى من شهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، من خلال الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية.

بالنسبة للقطاع العام، ساعدت الندوات التي تم تنظيمها على زيادة الوعي بالجوانب المتعددة الأبعاد للخدمات اللوجستية. أصبح "دليل تصميم وتنفيذ المنصات اللوجستية"، الذي أعده مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط، مرجعًا يمكن استخدامه في المستقبل. وقد دعمت مشاركة الخبراء من مختلف البلدان وستستمر في دعم نقل المعرفة والتواصل الإقليمي وتعزيز المبادرات المبتكرة. بالإضافة إلى ذلك، أتاح التفاعل مع الجامعات نشر الأدوات اللازمة لتقديم درجات البكالوريوس الجديدة في مجال الخدمات اللوجستية، بناءً على خبرة الجامعات الأوروبية. كان إدراج دورات للعمال جانبًا مثيرًا للاهتمام في مبادرة LOGISMED. استفاد المشاركون من هذه الدورات التدريبية.

على المستوى الوطني، كانت النتائج كما يلي:

الجزائر: تعمل السلطات العامة على تطوير قطاع الخدمات اللوجستية وعلى طرق تحسين الأداء اللوجستي وتحسين سلاسل التوريد. لقد أعدوا دليلًا عن الخدمات اللوجستية الفعالة.

كجزء من أنشطة LOGISMED TA، تم إنشاء "مركز تفكير"، تم الترويج له من طرف Logitrans<sup>109</sup>، وضم أعضاء مجلس إدارة اتحاد أصحاب العمل، والجهات الفاعلة الرئيسية في النقل والخدمات البحرية وشركات النقل الجوي ومشغلي المستودعات، من القطاعين العام والخاص. كان الهدف الرئيسي لهذه المجموعة هو مناقشة إمكانيات إنشاء جمعية لوجستية وطنية. شارك خبراء المشروع في بعض اجتماعات مركز التفكير هذا. في يونيو 2018، اتفق الشركاء المشاركون على إنشاء مثل هذه الجمعية.

109 Logitrans: مجموعة نقل البضائع والخدمات اللوجستية.



فيما يتعلق بتطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية، قامت الجامعات المختارتان، البلديّة وإنست، بتعديل أو تصميم برامج البكالوريوس في مجال الخدمات اللوجستية. لقد قدمت البلديّة بالفعل اقتراحها إلى وزارة التربية والتعليم، وأعدت إينتنس الاقتراح لكنها تركته مفتوحاً من أجل تقديمه في نفس الوقت مع مقترحات أخرى لمستويات التدريب التي ترغب في إنشائها أو تعديلها.

للترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، حضر 80 مشاركاً الدورات. 56 حصلوا على شهادة EJLog و21 حصلوا على شهادة جزئية. وفيما يتعلق بتدريب المدربين، حضر الدورات 18 مشاركاً من الجامعات والقطاع الخاص والموانئ والجمعيات المهنية. تم إصدار الشهادات فقط لمن حضروا جميع الجلسات (10 مشاركين فقط). بالنسبة للمهمة 1.6، ضمت الدورات 62 مشاركاً مقسمين إلى أربع مجموعات. كان العدد المتوقع للمشاركين 96، ولكن لأسباب مختلفة لم يتقدم العديد من المرشحين المؤكدين.

**مصر:** الشريك الذي تم تعيينه للمهمة 1.1 من LOGISMED TA هو EIFFA<sup>110</sup>، وهي جمعية وكلاء الشحن، وهي كيان طور أنشطة تدريبية مهنية رائعة. EIFFA هي مرجع بين جمعيات النقل العربية. إنها تلعب دوراً مهماً في الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن (FIATA). بدأت EIFFA في دمج الخدمات اللوجستية في برامجها التدريبية ويمكن أن تصبح نواة لاتحاد لوجستي أوسع، يدمج اللوجستيات الصناعية والتوزيع الحضري في المستقبل القريب.

فيما يتعلق بتطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية، تم اختيار جامعتين، جامعة النيل والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا. جامعة النيل على استعداد لتطوير درجة البكالوريوس في الخدمات اللوجستية والأكاديمية العربية لديها الكثير من الخبرة في هذا المجال. أحرزت جامعة النيل تقدماً نحو الحصول على درجة البكالوريوس في اللوجستيات. كما تعاونت الأكاديمية العربية مع LOGISMED TA في الأنشطة التدريبية لمشغلي المستودعات (المهمة 1.6) في مصر.

للترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، حضر 94 مشاركاً الدورات. حصل 39 على شهادة EJLog وحصل 46 على شهادة جزئية. وعلى مستوى تدريب المدربين شارك في الدورة 24 مشاركاً. على الرغم من زيادة عدد المشاركين إلى 24، لم يتم قبول جميع المرشحين. للمهمة 1.6، حضر الدورات 161 شخصاً، مقسمين إلى خمس مجموعات.

**الأردن:** كان الشريك الرئيسي المحدد للمهمة 1.1 من LOGISMED TA هو جمعية اللوجستيات الأردنية (JLA). على الرغم من أنها تتكون أساساً من وكلاء الشحن، إلا أنها تهدف إلى توسيع عضويتها لتشمل متخصصين آخرين في مجال الخدمات اللوجستية. تم اختيار جمعية اللوجستيات الأردنية من قبل الحكومة الأردنية لرئاسة قطاع الخدمات اللوجستية كجزء من خطة إنشاء مؤهلات القطاع الوطني. في إطار LOGISMED TA، تم تنظيم تبادل مع جمعية اللوجستيات الإسبانية لمساعدة جمعية اللوجستيات الأردنية على الاقتراب من معايير الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية والمساهمة في إنشاء جمعية وطنية حقيقية. فيما يتعلق بتطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية، تم اختيار جامعتين: الجامعة الألمانية الأردنية وجامعة آل البيت. شاركت جامعة آل البيت في الاجتماعات الأولى، لكنها لم تبد أي اهتمام بتطوير دورة لوجستية بشهادة دبلوم بالتعاون مع البرنامج. لذلك استمر العمل فقط مع الجامعة الألمانية الأردنية التي تعاونت بنشاط في تدريب المدربين. من أجل الترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، حضر 58 مشاركاً الدورات. حصل 39 على شهادة EJLog وحصل 14 على شهادة جزئية.

وفيما يتعلق بتدريب المدربين، شارك 18 مرشحاً في هذه الدورات التي قدمها أساتذة من الجامعة الألمانية الأردنية في عمان. بالنسبة للمهمة 1.6، انضم 46 مشاركاً إلى الجلسات التدريبية في مجموعتين. كان عدد المشاركين محدوداً لأن الأنشطة اللوجستية في الأردن ليست كبيرة ومقسمة فقط بين موقعين، العقبة وعمان. بما أن المشاركين في عمان لم يتمكنوا من السفر إلى العقبة، فقد اقتصرت الدورات على المشاركين في العقبة.

**المغرب:** في إطار LOGISMED TA، كان الشريك المحدد للمهمة 1.1 هو الوكالة المغربية للتنمية اللوجستية (AMDL)، وهي مؤسسة عامة ترغب في أن تصبح الميسر الرئيسي لتطوير الخدمات اللوجستية في المغرب. هناك منظمات متخصصة لوكلاء الشحن والناقلين. تم تسريع هذه المهمة لاحقاً بإضافة جمعية GIAC TRANSLOG<sup>111</sup> كشريك. تشجع جمعية AMDL GIAC TRANSLOG على أن تصبح المركز الوطني لشهادات رابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية في المغرب، فضلاً عن كونها مركز تدريب معتمد. GIAC TRANSLOG هي جمعية خاصة مدعومة من قبل المؤسسات العامة. الهدف من هذا الكيان هو تعزيز التدريب وتحسين المعرفة بالنقل والوجستيات.

فيما يتعلق بتطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية، فقد تم تأجيل عملية اختيار الجامعة وتأخيرها عدة مرات. في سبتمبر 2018، جرت محاولة أخرى لإيجاد حل. في غضون ذلك، أجرت الحكومة المغربية دراسة قطاعية حول التدريب اللوجستي على مستويات مختلفة في المغرب، وكان أحد أهدافها تطوير AST (تحليل أوضاع العمل) الذي تم استخدامه لإنشاء برامج تدريبية عالية الجودة تلبي متطلبات احتياجات سوق العمل في المغرب. يتماشى هذا الهدف جزئياً مع هدف العمل المتعلق بتطوير معايير الجودة للتدريب على الرخصة الجامعية. ولهذا

<sup>110</sup> EIFFA: الجمعية المصرية للشحن الدولي.

<sup>111</sup> GIAC TRANSLOG: جمعية غير ربحية: المجموعة الاستشارية المهنية للنقل والخدمات اللوجستية.



الغاية، اعتبرت نقطة الاتصال أنه يمكن استخدام مشروع LOGISMED بشكل جيد من خلال مشاركة نتائج معيار الممارسات الأوروبية فيما يتعلق بتحسين التراخيص المهنية أثناء ورشة العمل لاستعادة نتائج الدراسة القطاعية المذكورة وفي وجود كافة الجهات المعنية بالتدريب اللوجستي بالمغرب. تم تنظيم هذا الحدث في الرباط في 11 أكتوبر 2018.

من أجل الترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، حضر 73 مشاركًا الدورات. حصل 42 على شهادة EJLog وحصل 25 على شهادة جزئية. فيما يتعلق بتدريب المدربين، حضر الدورة 23 مرشحًا. جاء المشاركون رفيعو المستوى من الجمعيات المهنية وكذلك من القطاعين العام والخاص. بالنسبة للمهمة 1.6، تابع 94 مشاركًا في أربع مجموعات الدورات التدريبية التي تم تنظيمها بالتعاون مع GIAC TRANSLOG. تضمنت جميع الدورات زيارة بعض مرافق التخزين في المنطقة.

تلقت تونس الدعم الفني في إطار مبادرة LOGISMED، والتي غطت تمويل دراسة الجدوى الفنية والاقتصادية لإنشاء منصة لوجستية في زغوان (أول مشروع رائد للمبادرة).

كجزء من أنشطة LOGISMED TA، لم تحدد مرحلة التشخيص أي شركاء محتملين يمكن أن يصبحوا رابطة لوجستية وطنية مكتملة الأركان في الدولة. وبدعم من وزارة النقل، سهلت LOGISMED ظهور الجمعية اللوجستية التونسية (TLA) في المرحلة الأولى. لكن نظرًا لأن دمج TLA كان بطيئًا للغاية مقارنة بجدول المشروع، انضم المستشار إلى ATLOG، وهو أيضًا وافد جديد ورابطة مقرها بالكامل في القطاع الخاص. أثبت ATLOG أنه شريك أكثر استجابة من TLA وبالتالي تم اختياره لتنفيذ معظم أنشطة التدريب. في نهاية المشروع، كان هناك العديد من الجمعيات اللوجستية في البلاد. ترغب الكيانات الأخرى (ASLOG و UTICA و IMFMM وما إلى ذلك) أيضًا في اعتبارها مراكز اعتماد وطنية (ELA - NCC<sup>112</sup>) ومع ذلك، لم يتم تأهيل أي منها بشكل مناسب ولم تكن متعاونة بشكل كامل.

فيما يتعلق بتطوير معايير الجودة للدراسات الجامعية، فقد تم ربط العديد من الاتصالات مع جامعتين في سوسة وصفاقس. كانت التبادلات مكثفة وتم تقديم سلسلة من التوصيات بالاتفاق مع هذه الجامعات. في الأشهر الأخيرة، شارك المعهد المتوسطي للتدريب في المهن البحرية (IMFMM) في التبادلات. على الرغم من أن IMFMM لا يوفر سوى التدريب المهني، أصر المنسق على إدراجه في المجموعة، حيث أن هناك اهتمامًا بأن يصبح IMFMM لاعبًا رئيسيًا في التدريب المهني في مجال الخدمات اللوجستية والنقل. تم وضع خطة عمل بالتعاون مع المؤسسات الثلاث المذكورة أعلاه.

للترويج لشهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، حضر 66 مشاركًا الدورات. حصل 56 على شهادة EJLog وحصل 4 على شهادة جزئية. فيما يتعلق بتدريب المدربين، حضر الدورة 25 مشاركًا. بالنسبة للمهمة 1.6، حضر 100 مشاركًا الدورات في أربع مجموعات.

ترى تونس أنه لا يزال من الضروري زيادة الوعي، لا سيما فيما يتعلق بالاستعانة بمصادر خارجية للأنشطة اللوجستية وتبادل الخبرات بين البلدان المستفيدة.

## LOGISMED TA : النجاح نحو الهدف النهائي المتمثل في إنشاء شبكة ذات أولوية من منصات التكامل اللوجستي والإقليمي

أنتج مشروع LOGISMED TA معظم النتائج المتوقعة التي يمكن أن تستند إليها أنشطة التدريب والشبكات المستقبلية. بالإضافة، طور الجمعيات وعزز المعايير اللوجستية الأوروبية. تم إطلاق أسس مستوى أعلى من شهادة الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية، من خلال الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية.

بالإضافة إلى ذلك، أصبح "دليل تصميم وتنفيذ المنصات اللوجستية"، الذي أعده مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط، مرجعًا يمكن استخدامه في المستقبل.

### المشاكل التي تمت مواجهتها والقضايا العالقة

يمكن تلخيص الصعوبات التي تمت مواجهتها على النحو التالي:

112: ELA-NCC: الرابطة اللوجيستية الأوروبية - مركز الاعتماد الوطني.

- هناك تباين بين العدد الكبير من مشاريع المنصات اللوجستية الجارية أو الدراسية وعدد قليل من المنصات اللوجستية العاملة في بلدان الجوار الجنوبي. تعكس هذه الفجوة المشاكل المرتبطة بتنفيذ مشاريع المنصات اللوجستية ولكنها توفر إمكانية للبلدان المعنية أن يكون لديها قطاعات لوجستية فعالة في غضون بضع سنوات.
- معدل الاستعانة بمصادر خارجية منخفض ويجب زيادته من أجل تحسين احتراف القطاع على عكس سلاسل البيع بالتجزئة الأوروبية، التي غالبًا ما تستعين بمصادر خارجية للنقل. هذا يفيد كلاً من صناعة الخدمات اللوجستية وسلاسل البيع بالتجزئة.
- لا يوجد تنسيق كاف بين أصحاب المصلحة الكثيرين.
- بعض البلدان، التي تواجه صعوبات في تنفيذ شبكة من المنصات اللوجستية، تفضل أن تكون الخطوة الأولى هي إنشاء شبكة لتبادل المعرفة اللوجستية. سيكون لهذه الشبكة هيكل أخف من الاقتراح الأصلي. في هذا الصدد، تم الاستشهاد بشبكة الخبراء في WGTMO 5 + 5 كمثال.

الصعوبات في تنفيذ مشروع LOGISMED TA هي:

- فيما يتعلق بتنفيذ المهمة 1.3، تمت مواجهة صعوبات خلال الزيارات الجامعية بسبب التوقعات المختلفة للمؤسسات المختارة. بعض المؤسسات أكثر اهتماماً بمعدات تكنولوجيا المعلومات وليس في المساعدة الفنية. بالإضافة إلى ذلك، تطلبت الجامعات الحكومية إجراءات مرهقة وطويلة (مثل توقيع مذكرة تفاهم بين الجامعة وبنك الاستثمار الأوروبي). علاوة على ذلك، أعاقت نقاط الاتصال في وزارات النقل لجميع البلدان الوصول إلى الجامعات، والتي عادة ما تكون تحت إشراف الوزارات الأخرى (مثل وزارة التعليم العالي).
- وفيما يتعلق بإطلاق الأنشطة التدريبية، فقد ثبتت صعوبة توقيع اتفاقيات تعاون مع بعض الدول المستفيدة بسبب المعوقات الإدارية التي أدت إلى تأخير توقيع بعض هذه الاتفاقيات. بالإضافة إلى ذلك، كانت هناك تأخيرات طويلة في اختيار اتحاد الاستشاريين المسؤولين عن تنفيذ الأنشطة التدريبية. هناك سببان رئيسيان هما الوقت اللازم لصياغة الاختصاصات والموافقة عليها مع جميع أصحاب المصلحة المعنيين والإعلان غير الناجح للدعوة الأولى بسبب عدم اهتمام مزودي الخدمة (تم إطلاق دعوة جديدة لتقديم عطاءات بشروط مختلفة قليلاً بعد ثلاثة أشهر). أدت هاتان الصعوبتان والتأخيرات التي حدثت فيهما إلى قيام بنك الاستثمار الأوروبي بطلب تمديد لمدة 18 شهراً لاتفاقية التفويض مع المفوضية الأوروبية. تقرر هذا التمديد في يوليو 2016.
- هناك درجات مختلفة من النضج لقطاع الخدمات اللوجستية في البلدان المستفيدة وفجوة كبيرة في التدريب المتاح. بسبب هذا الوضع، يجب أن تكون الأنشطة التدريبية مصممة لكل بلد. وبالمثل، وبالنظر إلى التطور الحالي للمنصات اللوجستية، والذي يختلف بشكل كبير، في البلدان المستفيدة، فقد تقرر تنفيذ مهام التدريب المتعلقة بالمنصات اللوجستية (T 1.5 و T 1.6) حيث يكون قطاع اللوجستيات أكثر تطوراً وغير مرتبط مع منصة لوجستية محددة.
- كان تنظيم جميع الدورات معقداً، ولا سيما دورات الرابطة الأوروبية للخدمات اللوجستية (المهمة 1.4)، حيث تضمنت امتحانات وإصدار شهادات.

## اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- الاستمرار في هذا الإجراء لتطوير الخدمات اللوجستية في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027. يجب أن تهم جميع البلدان الشريكة، وأن تستند إلى التقييم أعلاه وأن تنفذ المنصات اللوجستية ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، وتحسين الأداء اللوجستي والتنسيق على المستوى الإقليمي وبناء القدرات.
- دعم دول الجوار الجنوبي، التي لديها بالفعل استراتيجية وخطة عمل في مجال الخدمات اللوجستية والتعليم والتنفيذ الفعال للمنصات اللوجستية. بالنسبة للبلدان التي تعتبر أنه من السابق لأوانه إنشاء شبكة منصات لوجستية، دعم هذه البلدان في تقييم وتطوير الاستراتيجيات وخطة لإنشاء منصات لوجستية داخل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط. تحديد الموارد اللازمة وتقديم المساعدة اللازمة لهم.
- تطوير جمع المعلومات وتبادلها ومواصلة الأنشطة المتعلقة بمرصد LOGISMED.
- مواصلة أنشطة التدريب وبناء القدرات وفقاً للاحتياجات المحددة للبلدان. على وجه الخصوص، ينبغي النظر في بناء القدرات في رقمنة سلاسل التوريد وإنشاء لوجستيات الطرف الثالث ومقدمي الخدمات اللوجستية للطرف الرابع.

## الإجراء 23: تمويل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط

سوف يستكشف منتدى النقل الأورو-متوسطي امتداد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط نحو إفريقيا (كحلقة وصل إلى أوروبا) وشبه الجزيرة العربية بالإضافة إلى آسيا. سيتم تقديم نتائج هذا العمل إلى المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط للنقل.

### النتائج

لم يؤد الفشل في المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط حتى الآن إلى أي تقدم في تنفيذ هذا الإجراء. يجب تقديم آفاق توسيع نطاق سياسة شبكة النقل المتوسطية نحو إفريقيا (كحلقة وصل إلى أوروبا) وآسيا في المؤتمر الوزاري القادم للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل.

لكن تجدر الإشارة إلى مبادرة "تحالف أوروبا - إفريقيا" للاستثمار والتوظيف المستدام التي تم إطلاقها في عام 2019. تم تشكيل أربع مجموعات عمل (النقل والرقمية والطاقة والزراعة) لتعميق التعاون واقتراح سلسلة من التوصيات الملموسة. بالنسبة لمجموعة عمل قطاع النقل، تم تشكيل ثلاث قوى مهام، وهي الاتصال وسلامة الطرق والطيران المدني. تم تقديم أنشطة مجموعة العمل هذه في اجتماع في منتدى النقل الدولي في مايو 2019 في لايبزيغ، ألمانيا. ويمكن أن تُستخدم النتائج والتوصيات بشأن "الاتصال" كأساس للتوسيع المستقبلي لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

### اقتراحات للمستقبل 2021-2027

في خطة العمل التالية:

- اتخذ هذا الإجراء في خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط التالية مع احتمال توسيع شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، والتي ينبغي تطويرها في سياق استراتيجية الاتصال بالاتحاد الأوروبي. التعاون مع البلدان الثالثة ذات الصلة لربط شبكات النقل الخاصة بها بشبكة شبكة النقل العابرة لأوروبا (وامتدادها الخارجي)، لزيادة الاتصال والتنقل المستدام والقابل للتشغيل المتبادل ولضمان تنسيق أكبر لمتطلبات البنية التحتية القانونية والتقنية مع الاتحاد الأوروبي.

## سادسا - مؤشرات الأداء

| خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل) |   |                |                          |  |
|---|---|----------------|--------------------------|--|
| النتائج   | المؤشرات  | خط الأساس 2014 | (الوضعية 2019-2020)      | مصادر التحقق   |
| الإجراء 1: كفاءة وشفافية الموانئ  |   |                |                          |  |
| البلدان في وضع يمكنها من تسهيل التجارة الدولية للسلع بشكل أفضل  | تحسينات في  |                |                          | مؤشر البنك الدولي حول سهولة ممارسة الأعمال التجارية              |
|   | • توفير الوقت   |                | -58%                     |  |
|   | • توفير في التكاليف   |                | -35%                     |  |
|   | • الإجراءات البيروقراطية  |                | -49%                     |  |
| مؤشر ربط الشحن البحري   |   | 30,74          | 36,64                    | UNCTADstat - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية <sup>113</sup> |
| الإجراء 2: السلامة البحرية  |   |                |                          |  |
| البلدان في وضع يمكنها من ضمان السلامة البحرية بشكل أفضل   | الدول القادرة على تغطية الساحل (بالكامل) بشبكة نظام التعرف التلقائي | 0              | 3 (الأردن، المغرب، تونس) | وزارات النقل   |
|   | البلدان التي لديها اتفاقيات لتبادل بيانات أنظمة التعرف التلقائي     | 0              | 3 (الأردن، المغرب، تونس) |  |
| الإجراء 3: الأمن البحري   |   |                |                          |  |

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> <sup>113</sup>

خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج   | المؤشرات  | خط الأساس 2014            | (الوضعية 2019-2020)                         | مصادر التحقق                                       |
|---|---|---------------------------|---|--|
| البلدان في وضع يمكنها من ضمان الأمن البحري بشكل أفضل            | عدد تقارير التدقيق مع أوجه القصور المتعلقة بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية المكتشفة بواسطة مراقبات ميناء الدولة / عدد المراقبات | 515-273<br>0.53 =         | 508-219<br>0.43 =                           | المنظمة البحرية الدولية                            |
| الإجراء 4: البيئة البحرية                                       |   |                           |   |  |
| تمتلك البلدان أدوات أفضل تحت تصرفها لحماية البيئة البحرية       | عدد الدول التي صادقت على اتفاقية ماريبول الملحق السادس  | 0                         | 3<br>(الأردن، المغرب، تونس)                 | إخطارات الإيداع / الوزارات ذات الاختصاص البحري     |
| الإجراء 5: تدريب واعتماد وترقية البحارة                         |   |                           |   |  |
| الدول تقدم للبحارة تدريباً وظروف عمل أفضل                       | عدد الدول التي صدقت على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 (MLC)  | 1                         | 5<br>(الجزائر، الأردن، لبنان، المغرب، تونس) | نورمليكس منظمة العمل الدولية                       |
| الإجراء 6: الطرق البحرية  |   |                           |   |  |
| الدول الأوروبية متوسطة مرتبطة بشكل أفضل فيما بينها وكذلك أوروبا | عدد مشاريع الطرق البحرية السريعة العاملة  | 8                         | 17  | هناك قائمة في نهاية الوثيقة                        |
| الإجراء 7: حقوق الركاب في النقل البحري                          |   |                           |   |  |
| البلدان في وضع يمكنها من تقديم تجربة سفر محسنة عن طريق البحر    | عدد البلدان الموقعة على اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً.  | 2<br>(مصر، الأردن، ليبيا) | 2<br>(مصر، الأردن، ليبيا)                   | مجموعة معاهدات الأمم المتحدة (UNTC) <sup>114</sup> |

<sup>114</sup> <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800cddb3>

خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج  | المؤشرات  | خط الأساس 2014        | (الوضعية 2019-2020)   | مصادر التحقق   |
|--|---|-----------------------|---|--|
| الإجراء 8: أنظمة النقل البري الفعالة / الإجراء 9: النقل البري الدولي |   |                       |   |  |
| تستخدم الدول المعايير الدولية في قطاع النقل البري                    | عدد الدول الشريكة التي تلتزم باتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية للنقل البري | 35                    | 38<br>(2018، اتفاقية النقل البري الدولي، فلسطين / 2019، اتفاقية فيينا / 1968، فلسطين / 2020، اتفاقية فيينا (1997، تونس) | إخطارات الإيداع للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا   |
|  | عدد خبراء البلدان الذين حضروا أحداث لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا | 9                     | 150   | قائمة حضور لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وتقارير مشروع النقل الأورومتوسطي المدعوم من قبل الاتحاد الأوروبي (ETSP) |
| الإجراء 10: السلامة الطرقية  |   |                       |   |  |
| البلدان توفر بيئة نقل أكثر أماناً لمستخدميها                         | عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق سنوياً (الإجمالي الإقليمي)             | 23.534 <sup>115</sup> | 22.792 (-3%) <sup>116</sup>   | منظمة الصحة العالمية (تقرير الحالة العالمية بشأن السلامة على الطرق 2018/2015) <sup>117</sup>                             |
| الإجراء 11: النقل الحضري   |   |                       |   |  |
| البلدان / المدن في وضع أفضل لتقديم ظروف تنقل حضري أفضل لمواطنيها     | عدد البلدان التي لديها سياسة وطنية للتنقل الحضري                          | لا أحد                | 2<br>(المغرب، تونس)   | وزارات النقل / وزارات الداخلية   |

<sup>115</sup> تقدير منظمة الصحة العالمية.

<sup>116</sup> تقدير منظمة الصحة العالمية.

<sup>117</sup> يتضمن تقرير الحالة العالمية لمنظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق لعام 2015 بيانات عام 2013، بينما يتضمن تقرير الحالة العالمية لمنظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق لعام 2018 بيانات عام 2016.

خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج   | المؤشرات  | خط الأساس 2014                 | (الوضعية 2019-2020)                  | مصادر التحقق  |
|---|---|--------------------------------|--------------------------------------|---|
|   | عدد المدن التي تم تطويرها / قيد التطوير SUMP              | 12                             | 26                                   | وزارات النقل / وزارات الداخلية  |
| الإجراء 12: السلامة والتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية      |   |                                |                                      |   |
| الدول في وضع أفضل لضمان سلامة السكك الحديدية                    | الدول التي تطبق نظام إدارة السلامة                        | لا أحد                         | 4<br>(إسرائيل، المغرب، مصر، الجزائر) | البلدان   |
| تسهيل حركة السكك الحديدية عبر الحدود بين البلدان                | البلدان الأعضاء في معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية    | 3                              | 3 دول (تونس والجزائر والمغرب)        | المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية<br>الأردن عضو منتسب، لبنان علق عضويته |
| البلدان في وضع يمكنها من ضمان سلامة السكك الحديدية بشكل أفضل    | عدد الدول التي لديها هيئة تحقيق مستقلة في الحوادث         | لا أحد                         | 1<br>(تونس)                          | البلدان   |
| الإجراء 13: حقوق الركاب في النقل البري                          |   |                                |                                      |   |
| تقدم البلدان حماية متزايدة لحقوق الركاب في النقل البري          | البلدان التي لديها تشريعات وطنية لحقوق الركاب للنقل البري | 0                              | 0                                    | البلدان   |
| الإجراء 14: الطيران المدني: فتح سوق النقل الجوي                 |   |                                |                                      |   |
| تحرز البلدان تقدماً نحو التقارب التنظيمي وفتح سوق أكثر انفتاحاً | عدد الاتفاقيات الأورومتوسطية (الأجواء المفتوحة) الموقعة   | 3<br>(إسرائيل، الأردن، المغرب) | 3<br>(إسرائيل، الأردن، المغرب)       | الوزارات ذات الاختصاصات ذات الصلة   |



خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج   | المؤشرات   | خط الأساس 2014 | (الوضعية 2019-2020) | مصادر التحقق   |
|---|--|----------------|---------------------|--|
| الإجراء 15: نقل جوي أكثر أماناً وسلامة                |  |                |                     |  |
| تتقدم البلدان نحو ممارسات أكثر أماناً في مجال الطيران | النسبة المئوية للتنفيذ الفعال لبرنامج منظمة الطيران المدني الدولي العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) | %70.99         | %66.11              | قاعدة بيانات ICAO CMA iSTARS   |
|   |  | 4              | 4                   | انظر الجدول  |
| الإجراء 16: إدارة الحركة الجوية                       |  |                |                     |  |
| البلدان في وضع أفضل لضمان إدارة الحركة الجوية بكفاءة  | عدد الدول التي تحقق هدف منظمة الطيران المدني الدولي المتمثل في تنفيذ التنقل القائم على الأداء بنسبة 100%       |                |                     |  |
| الإجراء 17: أحكام خاصة بحقوق الركاب في النقل الجوي    |  |                |                     |  |
| تحمي الدول بشكل أفضل حقوق الركاب في النقل الجوي       | عدد الدول التي قامت بتحديث تشريعات حقوق المسافرين الجويين  | لا أحد         | 3                   | (تونس 2018، الجزائر 2016، المغرب 2016، الأردن 2020 لبنان، جاري فلسطين، جاري) |

خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج   | المؤشرات  | خط الأساس 2014 | (الوضعية 2019-2020)  | مصادر التحقق |
|---|---|----------------|--|--------------|
| <b>الإجراء 18: تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية</b>  |   |                |  |              |
| تتقدم البلدان نحو تعاون أفضل فيما يتعلق بالنظم العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية                             | عدد الدول الأورومتوسطية التي تطلب رسميًا المشاركة في مفاوضات اتفاقها مع الاتحاد الأوروبي بشأن تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية | 0              | 6 (الجزائر، إسرائيل، الأردن، لبنان، ليبيا، تونس)   |              |
| <b>الإجراء 19: شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) واتصالها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)</b> |   |                |  |              |
| البلدان لديها خطة إقليمية مشتركة لتنسيق استثمارات النقل   | البلدان التي تمت فيها الموافقة على خريطة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط   | لا أحد         | مشروع مقترح في 2016<br>التحقق جاري   |              |
|   | تم دمج شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في شبكة النقل العابرة لأوروبا  | لا أحد         | قيد الانتظار   |              |
| <b>الإجراء 20: التمويل</b>  |   |                |  |              |
| تم تحسين تحديد ودعم المشاريع الإقليمية  | تم وضع إطار عمل لدعم مشاريع النقل الإقليمية   |                | مجموعة عمل المؤسسات المالية الدولية التابعة للاتحاد من أجل المتوسط<br>مؤتمر تشيفيتافيكيا |              |
| <b>الإجراء 22: تطوير اللوجستيات</b>   |   |                |  |              |

خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2020 – 2014 : النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)

| النتائج  | المؤشرات                                   | خط الأساس 2014   | (الوضعية 2019-2020)                                    | مصادر التحقق  |
|--|--|--|--|---------------|
| توفر البلدان بيئة لوجستية أكثر مواءمة لمشغلي النقل | مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (البنك الدولي) | متوسط مجموع نقاط مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: 2.73     | متوسط مجموع نقاط أداء الخدمات اللوجستية: 2.84          | البنك العالمي |
|  |  | متوسط الترتيب العام في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: 85 | متوسط الترتيب العام في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: 77 |               |

جدول داعم للمؤشر "مؤشر توصيل الشحن البحري" للإجراء 1: كفاءة وشفافية الموانئ

| الربع الأول 2013 | الربع الثاني 2013 | الربع الثالث 2013 | الربع الرابع 2013 | الربع الأول 2019 | الربع الثاني 2019 | الربع الثالث 2019 | الربع الرابع 2019 |         |
|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------|
| 11.43523         | 11.85478          | 12.28164          | 9.960692          | 11.50596         | 11.8708           | 12.50073          | 12.58893          | الجزائر |
| 51.99002         | 52.79536          | 53.90557          | 54.01796          | 63.55623         | 63.9692           | 60.56057          | 61.16411          | مصر     |
| 30.93034         | 31.29468          | 30.69469          | 29.98734          | 38,431           | 40.97838          | 40.44878          | 41.31454          | إسرائيل |
| 20.15002         | 20.17574          | 19.84928          | 19.85804          | 34.15694         | 33.52343          | 33.52335          | 33.34134          | الأردن  |
| 34.55585         | 35.09408          | 35.36169          | 35.10659          | 41.8026          | 36.21979          | 36.39105          | 43.18278          | لبنان   |
| 51.34343         | 51.82351          | 55.95847          | 56.44686          | 61.80822         | 60.01936          | 62.63256          | 62.02515          | المغرب  |
| 12.1463          | 10.8602           | 10.06372          | 10.83548          | 7.113548         | 7.181974          | 6.839009          | 7.180639          | تونس    |

الجدول الداعم لمؤشر الإجراء 3: الأمن البحري

| 2014    | المجموع  | لا عيوب  | العيوب   | متوقف    |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| الجزائر | 268      | 209      | 59       | 3        |
| مصر     | 1650     | 675      | 975      | 108      |
| إسرائيل | 181      | 17       | 164      | 7        |
| الأردن  | 356      | 247      | 109      | 5        |
| لبنان   | 518      | 80       | 438      | 1        |
| المغرب  | 530      | 385      | 145      | 1        |
| فلسطين  | غير متاح | غير متاح | غير متاح | غير متاح |
| تونس    | 99       | 81       | 18       | 1        |
| المتوسط | 515      | 242      | 273      | 18       |

| متوقف    | العيوب   | لا عيوب  | المجموع  | 2019    |
|----------|----------|----------|----------|---------|
| 1        | 95       | 285      | 380      | الجزائر |
| 9        | 295      | 618      | 913      | مصر     |
| 1        | 235      | 70       | 305      | إسرائيل |
| 8        | 173      | 323      | 496      | الأردن  |
| 3        | 439      | 87       | 526      | لبنان   |
| 0        | 161      | 498      | 659      | المغرب  |
| غير متاح | غير متاح | غير متاح | غير متاح | فلسطين  |
| 13       | 134      | 144      | 278      | تونس    |
| 5        | 219      | 289      | 508      | المتوسط |

الجدول الداعم لمؤشر الإجراء 6: الطرق البحرية السريعة

|         |  |
|---------|--|
| الجزائر | 1. بجاية إلى مرسيليا وبرشلونة<br>2. وهران إلى البكانتي   |
| مصر     | 3. الإسكندرية إلى تريست وكوبر<br>4. ليفورنو إلى الإسكندرية<br>5. دمياط إلى كوبر (تحت الإعداد)  |
| إسرائيل | 6. حيفا إلى مرسيليا<br>7. حيفا إلى تريست   |
| الأردن  | 8. العقبة إلى جنوة<br>9. العقبة إلى نويبع (مصر)<br>10. العقبة - الإسكندرية - جرجيس - مرسيليا - طنجة المتوسط ( قيد الإعداد)   |
| لبنان   | 11. طريق الإبحار KSG: بيروت (لبنان) إلى كاستيلون (إسبانيا) ومرسيليا (فرنسا)  |
| المغرب  | 12. أكادير إلى فوندر (فرنسا)   |
| فلسطين  | 13. ميناء صيد غزة إلى بورسعيد أو العريش (مصر)  |
| تونس    | 14. حلق الوادي إلى مرسيليا (الركاب والسيارات)<br>15. حلق الوادي إلى جنوة (الركاب والسيارات)<br>16. رادس إلى مرسيليا (مقطورات وحاويات)<br>17. رادس إلى جنوة (مقطورات وحاويات) |

الجدول الداعم للمؤشر 2 من الإجراء 11: النقل الحضري

| البلد   | المدينة         | عدد السكان <sup>1</sup> | أداة التخطيط المحددة (خطط التنقل الحضري المستدام، خطة النقل الرئيسية، إلخ.) | عام الموافقة / آخر تحديث  |
|---------|-----------------|-------------------------|---|---|
| الجزائر | الجزائر العاصمة | 3900000 (2015)          | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2018  |
| مصر     | القاهرة         | 2300000 (2015)          | خطة النقل الرئيسية  | تمت الموافقة عليها في 2002  |
|         | الإسكندرية      | 6600000 (2015)          | الخطة الرئيسية الاستراتيجية   | قيد التنفيذ   |
| إسرائيل | القدس           | 950000 (2020)           | الخطة الحضرية الإستراتيجية  | تمت الموافقة عليها في عام 2014 (سيتم الانتهاء من التحديث في عام 2020)   |
|         | حيفا            | 1150000 (2020)          | الخطة الحضرية الإستراتيجية  | تمت الموافقة عليها في عام 2015 (سيتم الانتهاء من التحديث في عام 2021)   |
|         | تل أبيب         | 4200000 (2020)          | الخطة الحضرية الإستراتيجية  | تمت الموافقة عليها في عام 2016 (ستتم مراجعة عمليات الإكمال في عام 2021) |
|         | بئر سبع         | 650000 (2020)           | الخطة الحضرية الإستراتيجية  | يتوقع أن تبدأ في 2020 (الموافقة نهائية 2021)                            |
|         | عمان            | 2150000 (2020)          | خطة النقل الرئيسية  | تمت الموافقة عليها في 2010  |
|         | الزرقاء         | 750000 (2020)           | خطة النقل الرئيسية  | تمت الموافقة عليها في 2011  |
|         | إربد            | 550000 (2020)           | خطة النقل الرئيسية  | قادمة (طلب FA إلى مشروع دعم النقل الأورومتوسطي)                         |
| لبنان   | -               | -                       | -   | -   |
| المغرب  | طنجة            | 1000000 (2015)          | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في عام 2004 (قيد التحديث)                            |
|         | الدار البيضاء   | 4200000 (2015)          | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في عام 2006 (التحديث مستمر)                          |
|         | مراكش           | 1000000 (2015)          | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2009  |
|         | تطوان           | 450000 (2015)           | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2009  |
|         | بني ملال        | 200000 (2015)           | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2012  |
|         | الخميسات        | 150000 (2015)           | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2012  |
|         | الداخلة         | 110000 (2014)           | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2013  |
|         | أكادير          | 1000000 (2015)          | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2015  |
|         | وجدة            | 500000 (2015)           | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2015  |

| البلد  | المدينة  | عدد السكان <sup>[1]</sup> | أداة التخطيط المحددة (خطط التنقل الحضري المستدام، خطة النقل الرئيسية، الخ.) | عام الموافقة / آخر تحديث                     |
|--------|----------|---------------------------|---|--|
| فلسطين | العيون   | 200000 (2014)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2016                   |
|        | الجديدة  | 200000 (2014)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قيد التنفيذ                                  |
|        | فاس      | 1150000 (2015)            | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قيد التنفيذ                                  |
|        | القنيطرة | 450000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قيد التنفيذ                                  |
|        | مكناس    | 600000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قيد التنفيذ                                  |
|        | سطات     | 150000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قيد التنفيذ                                  |
|        | خريبكة   | 200000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قادمة (جاري طلب العرض)                       |
|        | الناظور  | 200000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قادمة  |
|        | الرباط   | 1950000 (2015)            | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قادمة  |
|        | أسفي     | 300000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | قادمة  |
| فلسطين | -        | -                         | -   | -  |
| تونس   | تونس     | 2450000 (2015)            | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 1998                   |
|        | سوسة     | 550000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليه في عام 2000 ( قيد التحديث) |
|        | صفاقس    | 500000 (2015)             | خطة التنقلات الحضرية (PDU)  | تمت الموافقة عليها في 2016                   |

[1] منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية / نادي الساحل وغرب إفريقيا (2020)، أفريكابوليس (قاعدة البيانات)، [jError! Referencia de hipervínculo no válida.](#) (تمت استشارتها في يونيو 2020).  
الأمم المتحدة، إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية، قسم السكان (2018). آفاق التحضر في العالم: مراجعة 2018، بيانات مخصصة تم الحصول عليها عبر موقع الويب (تمت استشارتها في يونيو 2020).



الجدول الداعم لمؤشر الإجراء 15:

| بيانات عام 2020                                     |  | بيانات عام 2014                                     |  | الدولة الشريكة   |
|---|--|---|--|------------------|
| تاريخ آخر مراجعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي | التنفيذ الفعال لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي | تاريخ آخر مراجعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي | التنفيذ الفعال لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي |                  |
| يونيو 2011  | %59.51   | يونيو 2011  | %59.51   | الجزائر          |
| 2016  | %84.38   | نوفمبر 2005   | %91.45   | مصر              |
| 2016  | %86.22   | مارس 2014   | %87.31   | إسرائيل          |
| 2017  | %81.59   | نوفمبر 2013   | %58.49   | الأردن           |
| 2017  | %57.81   | ديسمبر 2012   | %59.46   | لبنان            |
| 2007  | %29.32   | يونيو 2007  | %28.89   | [ليبيا]          |
| 2016  | %68.03   | نوفمبر 2009   | %70.2  | المغرب           |
| غير متوفر   | غير متوفر  | غير متوفر   | غير متوفر  | فلسطين           |
| 2020  | %59.41   | نوفمبر 2009   | %73.6  | تونس             |
| 2008  | %54.98   | يوليو 2008  | %53.63   | [سوريا]          |
|   | <b>%66.11</b>                                      |   | <b>%70.99</b>                                      | المتوسط الإقليمي |

الجدول الداعم لمؤشر الإجراء 22: تطوير اللوجستيات

| احترام التوقيت |          | التعقب والتتبع |          | الجودة والكفاءة اللوجستية |          | الشحنات الدولية |          | البنية التحتية |          | الجمارك  |          | الترتيب العام في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية | مجموع نقاط مؤشر أداء الخدمات اللوجستية | 2014    |
|----------------|----------|----------------|----------|---------------------------|----------|-----------------|----------|----------------|----------|----------|----------|--|--|---------|
| المرتبة        | النتيجة  | المرتبة        | النتيجة  | المرتبة                   | النتيجة  | المرتبة         | النتيجة  | المرتبة        | النتيجة  | المرتبة  | النتيجة  | المرتبة                                      | النتيجة                                | البلد   |
| 94             | 3.04     | 109            | 2.54     | 102                       | 2.54     | 117             | 2.54     | 87             | 2.54     | 66       | 2.71     | 96   | 2.65                                   | الجزائر |
| 99             | 2.99     | 43             | 3.23     | 58                        | 2.99     | 77              | 2.87     | 60             | 2.86     | 57       | 2.85     | 62   | 2.97                                   | مصر     |
| 12             | 4.18     | 46             | 3.20     | 36                        | 3.35     | 96              | 2.71     | 45             | 3.11     | 43       | 3.10     | 41   | 3.26                                   | إسرائيل |
| 58             | 3.46     | 96             | 2.67     | 60                        | 2.94     | 65              | 2.96     | 76             | 2.59     | 78       | 2.60     | 68   | 2.87                                   | الأردن  |
| 108            | 2.89     | 44             | 3.22     | 67                        | 2.89     | 118             | 2.53     | 89             | 2.53     | 124      | 2.29     | 85   | 2.73                                   | لبنان   |
| غير متاح       | غير متاح | غير متاح       | غير متاح | غير متاح                  | غير متاح | غير متاح        | غير متاح | غير متاح       | غير متاح | غير متاح | غير متاح | غير متاح                                     | غير متاح                               | المغرب  |
| غير متاح       | غير متاح | غير متاح       | غير متاح | غير متاح                  | غير متاح | غير متاح        | غير متاح | غير متاح       | غير متاح | غير متاح | غير متاح | غير متاح                                     | غير متاح                               | فلسطين  |
| 80             | 3.16     | 124            | 2.42     | 120                       | 2.42     | 73              | 2.91     | 118            | 2.30     | 146      | 2.02     | 110  | 2.55                                   | تونس    |
| 75             | 3.29     | 77             | 2.88     | 73                        | 2.86     | 91              | 2.75     | 79             | 2.66     | 85       | 2.60     | 77   | 2.84                                   | المتوسط |

| احترام التوقيت |         | التعقب والتتبع |         | الجودة والكفاءة اللوجستية |         | الشحنات الدولية |         | البنية التحتية |         | الجمارك |         | الترتيب العام في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية | مجموع نقاط مؤشر أداء الخدمات اللوجستية | 2018    |
|----------------|---------|----------------|---------|---------------------------|---------|-----------------|---------|----------------|---------|---------|---------|--|--|---------|
| المرتبة        | النتيجة | المرتبة        | النتيجة | المرتبة                   | النتيجة | المرتبة         | النتيجة | المرتبة        | النتيجة | المرتبة | النتيجة | المرتبة                                      | النتيجة                                | البلد   |
| 124            | 2.76    | 103            | 2.60    | 113                       | 2.39    | 122             | 2.39    | 96             | 2.42    | 138     | 2.13    | 117  | 2.45                                   | الجزائر |
| 74             | 3.19    | 89             | 2.72    | 63                        | 2.82    | 73              | 2.79    | 58             | 2.82    | 77      | 2.60    | 67   | 2.82                                   | مصر     |
| 48             | 3.59    | 32             | 3.50    | 34                        | 3.39    | 75              | 2.78    | 28             | 3.33    | 29      | 3.32    | 37   | 3.31                                   | إسرائيل |
| 76             | 3.18    | 84             | 2.77    | 93                        | 2.55    | 119             | 2.44    | 70             | 2.72    | 88      | 2.49    | 84   | 2.69                                   | الأردن  |
| 77             | 3.18    | 74             | 2.80    | 104                       | 2.47    | 70              | 2.80    | 73             | 2.64    | 106     | 2.38    | 79   | 2.72                                   | لبنان   |
| 114            | 2.88    | 112            | 2.51    | 101                       | 2.49    | 103             | 2.58    | 93             | 2.43    | 115     | 2.33    | 109  | 2.54                                   | المغرب  |

| غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | غير متاح  | غير متاح    | فلسطين  |
|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|---------|
| 70        | 3.24        | 71        | 2.86        | 123       | 2.30        | 115       | 2.50        | 133       | 2.10        | 107       | 2.38        | 105       | 2.57        | تونس    |
| <b>83</b> | <b>3.15</b> | <b>81</b> | <b>2.83</b> | <b>90</b> | <b>2.63</b> | <b>97</b> | <b>2.61</b> | <b>79</b> | <b>2.64</b> | <b>94</b> | <b>2.52</b> | <b>85</b> | <b>2.73</b> | المتوسط |

### المرفق 1: البيان الوزاري (مؤتمر الوزراء المسؤولين عن النقل في الاتحاد من أجل المتوسط - بروكسل، 14 نوفمبر 2013)

اجتمع الوزراء المسؤولون عن النقل في الاتحاد من أجل المتوسط في مؤتمر عقد في بروكسل في 14 نوفمبر 2013، تحت الرئاسة المشتركة للاتحاد الأوروبي والمملكة الأردنية الهاشمية.

#### تذكير:

1. أكدت نتائج المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي حول النقل لعام 2005 (مراكش) على التزامات الوزراء بتحقيق الأهداف الرئيسية لعملية برشلونة، وعلى وجه الخصوص، في مجال النقل، إقامة نظام أوروبي متوسطي متكامل متعدد الوسائل. تساهم شبكة النقل في تعزيز التبادلات بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين، وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم؛
2. المؤتمر رفيع المستوى لعام 2007 (لشبونة) حول تمديد محاور النقل الرئيسية العابرة لأوروبا إلى منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
3. البيان المشترك لقمة باريس من أجل المتوسط لعام 2008، الذي أطلق الاتحاد من أجل المتوسط، وهو شراكة معززة مبنية على نتائج عملية برشلونة، مشدداً على الحاجة إلى زيادة التعاون في مجالات مثل النقل؛
4. وجاءت نتائج المؤتمر الأوروبي لعام 2009 (نابولي) حول "مستقبل شبكات النقل العابرة لأوروبا: تقريب أوروبا من جيرانها" تشجيع الربط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T) والشبكات غير الأوروبية، وخاصة شبكة العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T)؛
5. استنتاجات مجلس الاتحاد الأوروبي في 6 أكتوبر 2011 بشأن "التعاون في مجال النقل مع المناطق المجاورة للاتحاد الأوروبي" حيث أنه، في سياق سياسة الجوار الأوروبية، "يقر بأهمية العمل مع المناطق المجاورة عبر جميع وسائل النقل، بما في ذلك العمليات متعددة الوسائل، لتحسين سلامتهم وأمنهم وأدائهم البيئي والاجتماعي، ويشجع الاتحاد الأوروبي لمواصلتها في إطار النقل الأورومتوسطي تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط، بهدف تعزيز المشاريع الملموسة ذات الأولوية التي تم تحديدها بالفعل ضمن شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، وبالتالي نتطلع إلى مؤتمر ثانٍ لوزراء النقل في المنطقة الأورومتوسطية".

#### إعادة التأكيد:

6. الحاجة إلى نظام نقل آمن ومستدام وفعال على أساس معايير النقل المنسقة كشرط للنمو الاقتصادي والتكامل في منطقة البحر الأبيض المتوسط من خلال تسهيل التجارة ووصول الناس؛
7. أنه في هذا السياق، تلعب شبكة النقل الأورومتوسطية المتكاملة المتعددة الوسائل دوراً رئيسياً لتلعبه في تعزيز التبادلات بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم؛
8. أهمية التعاون الأوروبي المتوسطي في مجال النقل القائم على الركيزتين التكميليتين للإصلاح التنظيمي والتقارب في جميع قطاعات النقل المختلفة ذات الصلة (البحرية والطرق والسكك الحديدية والطيران المدني والنقل الحضري) وإنشاء شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية (TMN-T)، ليتم ربطها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)؛
9. رؤية هذا الاتصال، على النحو المبين في لائحة الاتحاد الأوروبي بشأن المبادئ التوجيهية للاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا وكذلك في لائحة الاتحاد الأوروبي المنشئة لمرفق ربط أوروبا، وكما أقرها أيضاً الشركاء المتوسطيون في الاتحاد الأوروبي من خلال اللوائح الوطنية ذات الصلة والالتزامات الثنائية والإقليمية والدولية.

#### ترحيب:

10. العمل الذي تم في إطار التعاون الأورومتوسطي في مجال النقل، ولا سيما من خلال منتدى النقل ومجموعات العمل المواضيعية التابعة له في مجال الطيران والنقل البري والبحري، وكذلك البنية التحتية، والتي كانت بمثابة إطار فعال للحوار وتبادل الخبرات؛

11. التقدم المحرز في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 (RTAP) فيما يتعلق بتصميم شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والمجال التنظيمي؛

12. الإجراءات الداعمة التي تم تنفيذها من خلال أدوات الاتحاد الأوروبي واستراتيجيات الشركاء المتوسطيين وكذلك التعاون مع اتحاد المغرب العربي ومجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط (5 + 5) / مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا<sup>118</sup>، والتي كانت تهدف إلى تنفيذ شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

### المصادقة على:

13. تقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2007-2013 لمنطقة البحر الأبيض المتوسط؛

14. المبادئ التوجيهية ذات الأولوية لإنشاء خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة 2014-2020 من قبل المنتدى الأورومتوسطي للنقل، والتي ستضع إجراءات ملموسة بشأن الإصلاح التنظيمي والتقارب وكذلك تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط؛ يجب أن تركز هذه الإجراءات على تطوير الطرق السريعة للبحر وتسهيل العمليات البحرية، وكذلك مع المناطق النائية، والاستخدام الفعال لشبكات السكك الحديدية والطرق، وإنشاء منطقة طيران أورومتوسطية مشتركة، وسلامة النقل وكفاءته من خلال الطرق المشتركة، وتطوير الحلول المبتكرة ذات الصلة، بما في ذلك من خلال التعاون المستمر بشأن النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية (GNSS)؛

15. مبدأ تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) وارتباطها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T).

16. **الموافقة على** تفويض منتدى النقل الأورومتوسطي لمتابعة إنشاء خريطة إرشادية متفق عليها بشكل متبادل لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T)، وتحديد قائمة المشاريع ذات الأولوية الموجودة في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وكذلك الإجراءات الداعمة ذات الصلة. عند القيام بذلك، سيتم استكشاف سيناريوهات الاتصالات المحتملة داخل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وكذلك مع شبكة النقل العابرة لأوروبا، بما في ذلك الروابط المحتملة بين شواطئ البحر الأبيض المتوسط والأطلسي عبر الطرق السريعة للبحر.

17. **تشجيع** إدراج الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في لائحة المبادئ التوجيهية للاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا.

18. **التأكيد على** أهمية حشد جميع الأموال المتاحة، بما في ذلك أدوات الاتحاد الأوروبي والدعم من قبل بنك الاستثمار الأوروبي وكذلك المؤسسات المالية الأوروبية والدولية الأخرى، بطريقة منسقة لدعم تنفيذ شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط ومشاريعها ذات الأولوية. لهذا الهدف، دعم عقد مؤتمر يضم جميع الشركاء الماليين المحتملين في أقرب وقت ممكن تنظمه أمانة الاتحاد من أجل المتوسط قبل نهاية عام 2015.

19. **تكليف** المنتدى الأورومتوسطي للنقل لتعزيز التعاون بين الشركاء الأورو-متوسطيين في المحافل الدولية ذات الصلة، وكذلك تعزيز تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين جميع البلدان المشاركة، وتعزيز الحوار وتبادل الآراء مع أصحاب المصلحة.

20. **التوصية** بالمشاركة الكاملة للوكالات الأوروبية ذات الصلة في تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020، وفقاً للوائح التأسيسية.

21. **التأكيد على** أهمية ضمان دعم تقني دائم داخل الأمانة العامة للاتحاد من أجل المتوسط لتشغيل منتدى النقل الأورومتوسطي.

22. **الموافقة على** عقد المؤتمر الوزاري القادم للاتحاد من أجل النقل المتوسطي في موعد أقصاه عام 2016 في هذا الصدد، **الطلب** من منتدى النقل الأورومتوسطي إلى إرسال تقرير إلى اجتماع كبار المسؤولين في الاتحاد من أجل المتوسط عن التقدم المحرز في التعاون في النقل الأورومتوسطي، بما في ذلك تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وتنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة 2014-2020.

<sup>118</sup> AMU: اتحاد المغرب العربي؛ مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط (5 + 5): مجموعة وزراء النقل لغرب البحر المتوسط (5-فرنسا، إيطاليا، مالطا، البرتغال، إسبانيا / 5-الجزائر، ليبيا، موريتانيا، المغرب، تونس). مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط: مركز دراسة النقل في غرب البحر الأبيض المتوسط؛ لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا.

## المرفق 2: المبادئ التوجيهية ذات الأولوية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (2020-2014 RTAP)

(مؤتمر الوزراء المسؤولين عن النقل في الاتحاد من أجل المتوسط - بروكسل، 14 نوفمبر 2013)

حدد وزراء الاتحاد من أجل المتوسط (UfM) المسؤولون عن اجتماع النقل في مؤتمر بروكسل في 14 نوفمبر 2013 المبادئ التوجيهية ذات الأولوية التي يجب أن تترجم إلى إجراءات ملموسة في خطة عمل النقل الإقليمي المستقبلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط للفترة 2020-2014.

استمراراً للشراكة التي أطلقها مؤتمر مراكش الوزاري في 2005 ومع مراعاة المبادرات المنجزة أو الجارية على المستويات المختلفة (الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية)، يجب أن يركز التعاون الإقليمي الأورومتوسطي في مجال النقل على الأولويات التالية:

إرشادات عامة

- الهدف الرئيسي للشراكة الأورو-متوسطية الإقليمية هو تعزيز التعاون الوثيق بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم فيما يتعلق بالإطار التنظيمي والبنية التحتية في مجال النقل بهدف تحقيق نتائج ملموسة.
- ستستند خطة العمل المستقبلية (2020-2014) على مبادئ الاتساق والتكامل بين سياسات النقل الوطنية والإقليمية وكذلك على التعبئة المنسقة لجميع الشركاء بشأن الأهداف الاستراتيجية المشتركة.
- سيتم تنسيق تنفيذ خطة العمل ومراقبتها من قبل هيكل الحوار الأورومتوسطية تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط، وبالتحديد منتدى النقل وثلاث مجموعات عمل مواضيعية: شبكة النقل البحري والجوي والبري العابر للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) / النقل البري. ستستمر مشاريع المساعدة الفنية في دعمها للشركاء المتوسطيين. سيتم تعزيز مشاركة وكالات النقل الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي.
- سيأخذ تنفيذ خطة العمل في الاعتبار نتائج المؤتمر الدولي الذي يشارك فيه جميع الشركاء الماليين المحتملين الذي سيعقد وفقاً للبيان الوزاري لعام 2013.

الإرشادات الأولوية للنقل البحري

- (1) تحسين كفاءة الموانئ، وتعزيز الروابط بين منصات التبادل الإلكتروني للبيانات في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
- (2) وإكمال تنفيذ<sup>119</sup> VTS / VTMS؛
- (3) تعزيز السلامة البحرية، بما في ذلك أنشطة البحث والإنقاذ، وشروط تدريب البحارة واعتمادهم، وحماية البيئة، فضلاً عن الأمن ومكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر.

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية للنقل البري (الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري)

- (1) متابعة عملية تحرير النقل البري؛
- (2) دعم تنسيق النقل البري الدولي؛
- (3) دعم إجراءات تعزيز السلامة على الطرق، والنقل الحضري، وكذلك السلامة والتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية.

الإرشادات الأولوية للنقل الجوي

<sup>119</sup> VTS: خدمات مرور السفن. VTMS: نظام معلومات ومراقبة حركة السفن.

- (1) تعزيز منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة من خلال اتفاقيات النقل الجوي على وجه الخصوص؛
  - (2) تنفيذ إطار تنظيمي متجانس لتشغيل خدمات النقل الجوي.
  - (3) تعزيز مشاركة الشركاء المتوسطيين في مشاريع الاتحاد الأوروبي ذات الصلة في مجال النقل الجوي.
- الإرشادات الأولوية لـ "الشبكة"
- (1) تنفيذ شبكة نقل العابرة للبحر المتوسط متفق عليها بشكل متبادل (TMT-N) ومشاريعها ذات الأولوية؛
  - (2) متابعة تطوير المنهجيات وقاعدة البيانات ونظام المعلومات الجغرافية لوصف ومتابعة نظام النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
  - (3) تعزيز اتصالاتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)، من خلال الإجراءات على الطرق السريعة في البحر، والخدمات اللوجستية، والمطارات، والروابط البرية.
- المبادئ التوجيهية ذات الأولوية المشتركة في جميع مجالات النقل
- (1) تيسير تبادل الخبرات بين بلدان الجنوب لاستكمال التبادلات بين الشمال والجنوب، وتبسيط الإجراءات الهادفة إلى حشد الأدوات الثنائية والإقليمية ذات الصلة؛
  - (2) تعزيز الموارد البشرية من خلال تطوير المعرفة والكفاءة والتدريب، وتعزيز الحكم الرشيد وكذلك القدرات المؤسسية والتنظيمية في جميع المجالات التي تغطيها خطة العمل المستقبلية؛
  - (3) دعم التقييمات الاجتماعية والاقتصادية في تطوير تخطيط النقل واستراتيجياته، بما في ذلك من خلال المبادرات المناسبة في مجال البحث؛
  - (4) إيلاء اهتمام خاص لحقوق الركاب وحماية البيئة والوسائل المتعددة؛
  - (5) تعزيز تطوير الحلول المبتكرة ذات الصلة، بما في ذلك من خلال التعاون المستمر بشأن الأنظمة العالمية للملاحة عبر الأقمار الصناعية (GNSS)؛
  - (6) تشجيع المصادقة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل وتنفيذها وتعزيز التعاون الأورومتوسطي في المحافل الدولية ذات الصلة.



## المرفق 3: مذكرة تفسيرية حول عملية المصادقة على خرائط / خطط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) - نوفمبر 2019

### 1. التكاليف بإنشاء شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط

في المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط (UfM) حول النقل في عام 2013، أقر جميع المشاركين "مبدأ تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) وصلتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا (TEN-T)". واتفقوا على "إعطاء تفويض لمنتدى النقل الأورومتوسطي لمراقبة إنشاء خريطة إرشادية مقبولة بشكل متبادل لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط". تستند خريطتان إرشاديتان لشبكات السكك الحديدية والطرق العابرة للبحر الأبيض المتوسط إلى قاعدة بيانات إقليمية ومجموعة من المواقع الجغرافية الموثوقة التي تم إنشاؤها في عام 2016<sup>120</sup> بعد عدة سنوات من العمل الفني مع خبرة وزارات الجوار الجنوبي<sup>121</sup>.

تحسبًا لإطلاق عملية المصادقة الرسمية في إطار الاتحاد من أجل المتوسط، تشير هذه المذكرة التفسيرية إلى السياق العام والخطوات المطلوبة للمصادقة على شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

### 2. الأهداف العامة لخرائط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وعلاقتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا

- ضمان تماسك الاتصال الأورومتوسطي متعدد الوسائل المتكامل بين شبكات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وتلك الموجودة في الجوار الجنوبي من خلال سياسة بنية تحتية منسقة (الطرق والسكك الحديدية والموانئ ومشاريع المطارات)، وكذلك معايير النقل (الإصلاحات التنظيمية).
- وصول أفضل إلى الدعم المالي من الاتحاد الأوروبي (على سبيل المثال، خطة الاستثمار الخارجي (EIP)، والتي تشمل "منصة الاستثمار في الجوار" (NIP) للمزج والمساعدة الفنية، وكذلك الصندوق الأوروبي الجديد لضمان التنمية المستدامة لتنمية القطاع الخاص، وفقًا لمعايير الأهلية)، وبنك الاستثمار الأوروبي والمؤسسات المالية الأوروبية والدولية الأخرى.
- يتم دمج شبكة النقل العابرة لأوروبا في سياسة الاتحاد الأوروبي من خلال الخرائط الإرشادية ("الامتداد الإرشادي لبلدان الجوار").
- يجب تحديث شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط عند الضرورة.
- لن تحل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط محل أي خطط رئيسية وطنية للنقل أو تحل محلها. بدلاً من ذلك، سوف تهدف إلى تقويتها.

### 3. منهجية لشبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط

استنادًا إلى منهجيتها، تتكون شبكة النقل العابرة لأوروبا من شبكة من مستويين، "الشبكة الأساسية" (التي سيتم بناؤها بحلول عام 2030) والتي تركز على الأجزاء الأكثر استراتيجية من الشبكة و "الشبكة الشاملة" (يتم استكمالها بحلول 2050) الذي يضمن إمكانية الوصول والتشغيل البيني لجميع المناطق.

تم إعداد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط كشبكة شاملة.

منهجية شبكة النقل العابرة لأوروبا، التي تثيرها تجارب مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط (5 + 5)، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، واتحاد المغرب العربي<sup>122</sup> وقدمت الأمانة العامة للاتحاد من أجل المتوسط إطارًا تقنيًا إقليميًا لبلدان

<sup>120</sup> تتوفر نسخ الخرائط الإرشادية (حسب البلد والإقليم) عند الطلب (يرجى الاتصال بالرئيس المشارك: [Union-for-mediterranean@eeas.europa.eu](mailto:Union-for-mediterranean@eeas.europa.eu)).

<sup>121</sup> الجزائر، مصر، إسرائيل، الأردن، ليبيا (ليبيا لها صفة مراقب في الاتحاد من أجل المتوسط)، المغرب، فلسطين، سوريا (التعاون مع سوريا معلق منذ 2011. تم تعليق عضوية سوريا في الاتحاد من أجل المتوسط منذ عام 2011) وتونس.

<sup>122</sup> GTMO: مجموعة وزراء نقل غرب البحر الأبيض المتوسط / ESCWA: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، AMU: اتحاد المغرب العربي.

الجوار الجنوبي لتطوير شبكة النقل الإقليمية الخاصة بها (شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط). كانت الخطوة الأولى هي تحديد الشبكات (الشبكات الحضرية، والموانئ، والمطارات، ومحطات طرق السكك الحديدية / المنصات اللوجستية). تم تحديد الخطوة الثانية لإنشاء الروابط بين الشبكات.

عملت مجموعة يوروميد<sup>123</sup> على خرائط تستند إلى البيانات والإحصاءات المقدمة بشكل رئيسي من دول الجوار الجنوبي (وبالتالي تتماشى مع منهجية الاتحاد الأوروبي). تم اتباع نهج محايد وتقني بحت يمثل الشبكة الإقليمية بين الجنوب والجنوب، أي بدون خطوط أو حدود فاصلة، وكذلك بدون أسماء البلدان والعواصم.

#### 4. إدراج مناطق الجوار الأوروبي في شبكة النقل العابرة لأوروبا

- المنطقة الاقتصادية الأوروبية: خرائط النرويج وأيسلندا وليختنشتاين وسويسرا (الشبكة الأساسية والشاملة) المدرجة في لائحة إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا في 2013.
- تركيا: خرائط للشبكة الشاملة مدرجة في لائحة إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا في 2013.<sup>124</sup>
- غرب البلقان: خرائط للشبكة الشاملة المدمجة في لائحة إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا في عام 2013 خرائط الشبكة الأساسية التي تم دمجها بموجب قانون مفوض في عام 2016.
- الشراكة الشرقية: خرائط للشبكة الشاملة المدمجة في اللائحة التنظيمية بشأن إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا بموجب قانون مفوض في 2014
- خرائط الشبكة الأساسية المدمجة بالقانون المفوض في 2018.
- منطقة البحر الأبيض المتوسط (الجوار الجنوبي): عملية التحقق الجارية من شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في إطار الاتحاد من أجل المتوسط.

#### 5. عملية التحقق من الخريطة الإرشادية شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط - نهج "الاشتراك" المحتمل \*

سيتم التحقق من خرائط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في الخطوات التالية:

##### 1.5 عملية المصادقة على الاتحاد من أجل المتوسط

- الخطوة 1: إحاطة من كبار المسؤولين بشأن الخرائط الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وعلاقتها بشبكة النقل العابرة لأوروبا.
- الخطوة 2: الموافقة على الخرائط الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط وعلاقتها مع شبكة النقل العابرة لأوروبا في مؤتمر وزاري محتمل للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل.

##### 2.5 عملية الاتحاد الأوروبي - اتصال شبكة النقل العابرة لأوروبا

سيتم اقتراح الخرائط لإدراجها في اللائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2013/1315 بشأن إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا كامتداد إرشادي لشبكة النقل العابرة لأوروبا إلى دول الجوار الجنوبي.

من جانب الاتحاد الأوروبي، فإن إدراج خرائط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط كتمديدات إرشادية لشبكة النقل العابرة لأوروبا ستضفي الطابع الرسمي على الاتصال بين الشبكتين، وهو الأمر الذي أعاد التأكيد عليه المؤتمر الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل في عام 2013. سيؤكد هذا التضمين أيضًا تماسك نهج التطوير وإمكانية التشغيل البيئي لوصلات النقل ليس فقط داخل الاتحاد الأوروبي ولكن أيضًا بين الاتحاد الأوروبي وجيرانه.

<sup>123</sup> ضمت هذه المجموعة دول الجوار الجنوبي والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، بالإضافة إلى أمانة الاتحاد من أجل المتوسط.

<sup>124</sup> خرائط الشبكة الشاملة لتركيا في هذه الوثيقة هي النسخ السابقة، التي تم إنشاؤها قبل التبادلات التي عقدت في الاجتماع الوزاري في روتردام في عام 2016، والتي ينبغي أن تؤدي إلى تعديل لائحة الاتحاد الأوروبي ذات الصلة.

- **الخطوة 3:** إبرام اتفاقية رفيعة المستوى مع الاتحاد الأوروبي.
- **الخطوة 4:** إدراج الخرائط في الملحق الثالث من لائحة 2013 بشأن إرشادات الاتحاد لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا من خلال اعتماد "قانون مفوض" للمفوضية الأوروبية على أساس الاتفاقية الرفيعة المستوى.

#### \* نهج الاشتراك

سيتم اقتراح نهج تدريجي وعملي للسماح بتكامل خريطة إرشادية فردية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط في لائحة شبكة النقل العابرة لأوروبا.

من أجل مراعاة رغبة كل دولة في المضي قدماً في عملية التحقق، سيتم اتباع النهج العملي التالي.

في الواقع، في البلدان غير المستعدة لدمج شبكة إرشادية فردية في مسودة الخرائط الإرشادية، سيكون ذلك ممكناً بدلاً من ذلك تحديد الممرات الاستراتيجية لاعتماد مسودة الخرائط الإرشادية. يمكن أن يوفر هذا الحل أساساً لتمديد إضافي محتمل، مع مراعاة التطورات في هذه البلدان. كما سيساهم هذا الحل في تماسك واستمرارية تطوير البنية التحتية للنقل في جميع أنحاء الجوار الجنوبي.

### 6. شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، المشاريع الاستثمارية ذات الأولوية والحصول على التمويل

- سيسمح اعتماد خرائط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط الإرشادية وقائمة المشاريع الاستثمارية ذات الأولوية بالبرمجة المشتركة مع جميع المروجين المحتملين والتعبئة المنسقة لجميع الأموال المتاحة، بما في ذلك أدوات الاتحاد الأوروبي مثل خطة الاستثمار الخارجية (EIP) ومنصة الاستثمار في الجوار (NIP).
- سيكون الانتهاء من خرائط شبكة البحر الأبيض المتوسط علامة إيجابية للشركاء الماليين لأي استثمار في مجال النقل في الجوار الجنوبي.

### 7. زيادة تطوير شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط إلى إفريقيا وآسيا

يمكن عرض احتمالية توسيع نطاق سياسة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط لتشمل إفريقيا (كحلقة وصل إلى أوروبا) وإلى آسيا في المؤتمر الوزاري القادم للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل (سيتم تحديد التاريخ لاحقاً).

## المرفق 4: مشاريع النقل الأورومتوسطية ومشاريع المساعدة الفنية الأخرى (دعم الاتحاد الأوروبي للقطاع)

المساعدة الفنية الإقليمية لتنفيذ إجراءات خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

| الفترة                | الأولويات  | مساهمة الاتحاد الأوروبي | تم تنفيذها من طرف  | مسودة   |
|-----------------------|--|-------------------------|--|---|
| 2017 —<br>ديسمبر 2022 | تنظيم النقل البري<br>النقل الحضري الفعال   | 6 مليون                 | السويس<br>للاستشارات،<br>GIZ و Idom  | مشروع دعم النقل<br>الأورومتوسطي —<br>ETSP                                     |
| ديسمبر 2017<br>2021   | السلامة البحرية  | 4 مليون                 | وكالة السلامة<br>البحرية الأوروبية   | مشروع السلامة<br>البحرية في النقل<br>الأورومتوسطي —<br>SafeMed IV             |
| ديسمبر 2017 -<br>2021 | سلامة السكك الحديدية وقابلية<br>التشغيل البيئي   | 2 مليون                 | وكالة الاتحاد<br>الأوروبي للسكك<br>الحديدية                                      | مشروع النقل بالسكك<br>الحديدية<br>الأورومتوسطي -<br>EUMedRail                 |
| 2024-2020             | الطيران  | 3 مليون                 | وكالة سلامة<br>الطيران التابعة<br>للاتحاد الأوروبي                               | مشروع النقل الجوي<br>الأورومتوسطي -<br>ETAP                                   |
| من 2016               | الملاحة عبر الأقمار الصناعية،<br>تركيب محطات RIM   | 9 مليون                 | منطقة فرعية  | خدمة تراكب الملاحة<br>الأوروبية الثابتة<br>بالنسبة إلى الأرض<br>الأورومتوسطية |
| 2019-2014             | التدريب اللوجستي   | 3 مليون                 | بنك الاستثمار<br>الأوروبي / مركز<br>دراسات النقل<br>لغرب البحر<br>الأبيض المتوسط | أنشطة تدريب<br>LOGISMED   |
| 2015-2012             | المساعدة الفنية لاستخدام خدمة<br>EGNOS   | 2 مليون                 | Telespazio   | النظام العالمي للملاحة<br>عبر الأقمار الصناعية<br>الثاني - العقد الرئيسي      |
| 2016-2013             | دعم البنية التحتية الإقليمية ذات<br>الأولوية   | 7.2 مليون               | بنك الاستثمار<br>الأوروبي  | مساعدة الجوار الجنوبي<br>لمشاريع النقل - SNAP-<br>T                           |
| 2016-2013             | السلامة البحرية  | 3 مليون                 | وكالة السلامة<br>البحرية الأوروبية   | SAFEMED III   |
| 2016-2012             | النقل البري والسكك الحديدية والنقل<br>الحضري   | 6 مليون                 | SAFEGE في<br>اتحاد مع آخرين  | الطرق والسكك الحديدية<br>والنقل الحضري - RRU                                  |
| 2014-2011             | المساهمة في الحد من حوادث الطرق<br>والإصابات في المناطق / البلدان /<br>المجتمعات التجريبية المستهدفة.  | 1 مليون                 | FISCR  | سلامة النقل البري<br>الأورومتوسطي   |
| 2014-2010             | روابط نقل بحري فعالة ومنتظمة في<br>البحر الأبيض المتوسط تربط الاتحاد<br>الأوروبي بموانئ الدولة الشريكة | 6 مليون                 | ARUP   | النقل الأورومتوسطي -<br>الطرق البحرية السريعة<br>2                            |

| الفترة    | الأولويات     | مساهمة الاتحاد الأوروبي | تم تنفيذها من طرف | مسودة                             |
|-----------|---------------|-------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2014-2011 | سلامة الطيران | 2 مليون                 | مكتب فيريetas     | النقل الأورومتوسطي -<br>الطيران 2 |

بالإضافة إلى ذلك، فإن مشاريع التوأمة والثنائية التالية تكمل وتعزز النهج الإقليمي على المستوى الوطني.

| الميزانية      | تاريخ الانتهاء | تم تنفذه من طرف | الأولويات   | المستفيد   | البلد   |
|----------------|----------------|-----------------|---|--|---------|
| 1.5 مليون يورو | 2017/09/25     | إسبانيا         | المركز الوطني للسلامة على الطرق (CNPSR) لتحقيق زيادة كبيرة في سلامة الطيران.  | المركز الوطني للوقاية والسلامة على الطرق (CNPSR)   | الجزائر |
| 1.350.000 يورو | 2018/01/02     | فرنسي           | الهيئة الوطنية للتفتيش الفني للأشغال العامة (CTTP) في تطوير تقنيات السلامة على الطرق وتطوير المطارات وإصدار الشهادات          | الهيئة الوطنية للتفتيش الفني للأشغال العامة (CTTP) | الجزائر |
| 1.600.000 يورو | 2018/01/02     | فرنسي           | دعم الهيئة الوطنية للتفتيش الفني للأشغال العامة (CTTP) في إنشاء أنظمة دعم القرار لإدارة شبكة الطرق والحوادث الفنية - DZ / 20. | الهيئة الوطنية للتفتيش الفني للأشغال العامة (CTTP) | الجزائر |
| 1.300.000 يورو | 2017/09/14     | إسبانيا         | دعم وزارة النقل المصرية في تنفيذ نظام إدارة سلامة السكك الحديدية  | وزارة النقل  | مصر     |
| 1.100.000 يورو | 2017/02/05     | إيطاليا         | معايير مراقبة الطيران المعززة لهيئة الطيران المدني المصرية  | وزارة الطيران المدني                               | مصر     |
| 1.300.000 يورو | 2017/08/27     | فرنسي           | تعزيز الإدارة والسلطة البحرية في تونس   | وزارة النقل  | تونس    |
| 1.200.000 يورو | 2018/04/02     | فرنسي           | مشروع توأمة لوزارة النقل التونسية لتعزيز مؤسسات الطيران المدني  | وزارة النقل التونسية                               | تونس    |
| 1.100.000 يورو | (فارغ)         | إسبانيا         | تأمين نقل البضائع الخطرة عن طريق البر على أساس الإطار التنظيمي الدولي "الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة".      | وزارة التجهيز والنقل واللوجستيات                   | المغرب  |

## المرفق 5: قائمة الوثائق المستخدمة كمرجع لتقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

- وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية، المديرية العامة للنقل البري والبحري: مشروع النقل الأورومتوسطي - RTAP،SAFEMED III - التطورات في عمليات النقل البحري، عرض تم تقديمه في بروكسل (بلجيكا) في 20 أبريل 2016.
- وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية، المديرية العامة للنقل البري والبحري: مشروع النقل الأورومتوسطي.
- نقل البضائع البحرية في المغرب. التطور والتوقعات مارس 2016؛ PortNet-PC Morocco by Smart Lesson PDF 2017؛ ظل الاستثمار في قطاع النقل في المغرب قويا في 2016، مجموعة أكسفورد للأعمال.
- عرض تونس لخطة عمل النقل الجهوي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020، بروكسل، 20 أبريل 2016.
- التقرير النهائي لميداموس الثاني (2013)، عرض الدول.
- تقرير Logismed TA النهائي.
- SAFEMED IV، خطة عمل فنية يتم تنفيذها بموجب عقد المنحة 359-725 / 2016 / ENI.
- إصدار نشرة SAFEMED III، 4 أكتوبر 2016.
- ملخص تقرير الأمانة العامة للاتحاد من أجل المتوسط: دراسة حول استراتيجية ربط النقل الشاملة 14 - PRO101TUD، 2017، مقدمة من IDOM.
- تقارير منظمة الصحة العالمية للسلامة على الطرق لعام 2015 واستبيان مشروع دعم النقل الأورومتوسطي.
- صحيفة وقائع (MEMO-18-2762): إحصاءات السلامة على الطرق لعام 2017: ما هو مصدر الأرقام؟، المفوضية الأوروبية، بروكسل، 10 أبريل 2018.



European Union

europa.eu



Union pour la Méditerranée  
Union for the Mediterranean  
الإتحاد من أجل المتوسط



The Hashemite  
Kingdom of Jordan