



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 2027-2021

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

1. مقدمة ..... 3
2. أطر السياسات المرجعية العالمية والإقليمية الرئيسية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ..... 6
  - 1.2. أهداف وغايات التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في جدول أعمال الأمم المتحدة 2030: تحسين السلامة على الطرق، وتعزيز كفاءة الطاقة في قطاع النقل، وبناء البنية التحتية المرنة والمستدامة للنقل، وتوفير النقل الحضري المستدام للجميع، وضمان الوقود النظيف البديل، والحد من تلوث الهواء، واتخاذ إجراءات عاجلة لضمان مساهمة قطاع النقل في مكافحة تغير المناخ وآثاره. .... 6
  - 2.2. اتفاقية باريس: إزالة الكربون من قطاع النقل ..... 6
  - 3.2. الصفقة الأوروبية الخضراء واستراتيجية النقل الجديدة للاتحاد الأوروبي: تسريع التحول إلى التنقل المستدام والذكي ..... 6
  - 4.2. سياسة الجوار الأوروبية: توسيع السوق وخلق منطقة للتجارة الحرة ..... 8
  - 5.2. خارطة طريق الاتحاد من أجل المتوسط للعمل (2017): تعزيز التكامل الإقليمي من خلال تعزيز ربط البنية التحتية للنقل ..... 8
3. الأهداف التشغيلية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ..... 10
4. الإجراءات المقترحة ..... 11
  - 1.4. استراتيجيات وسياسات النقل الوطنية ..... 11
    - الإجراء 1: الأبعاد الإقليمية والدولية لاستراتيجيات وسياسات النقل الوطنية، والالتزام بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية ..... 11
    - الإجراء 2: استراتيجيات وسياسات أنظمة النقل المستدامة ..... 11
    - 2.4. شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والتمويل واللوجستيات والنقل متعدد الوسائل ..... 13
    - الإجراء 3: شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T) ..... 13
    - الإجراء 4: التمويل ..... 14
    - الإجراء 5: تطوير الخدمات اللوجستية والتنسيق والارتقاء بالخدمات اللوجستية ..... 15
    - الإجراء 6: تطوير النقل متعدد الوسائل ..... 16
    - الإجراء 7: تمديد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط ..... 16
    - 3.4. النقل البحري والموانئ التجارية ..... 17
    - الإجراء 8: الإصلاحات التنظيمية والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية في القطاع البحري والمينائي ..... 17
    - الإجراء 9: تحسين كفاءة الميناء ..... 17
    - الإجراء 10: تطوير النقل البحري ..... 18
    - الإجراء 11: السلامة البحرية ..... 19
    - الإجراء 12: الأمن البحري ..... 20
    - الإجراء 13: حماية البيئة البحرية ..... 20
    - الإجراء 14: تدريب وتأهيل البحارة ..... 21

22	4.4. النقل البري (النقل البري والتنقل الحضري والنقل بالسكك الحديدية).....
22	الإجراء 15: الإصلاحات التنظيمية والالتزام باتفاقيات النقل البري الدولية.....
22	الإجراء 16: تسهيل النقل البري الدولي.....
23	الإجراء 17: السلامة على الطريق.....
24	الإجراء 18: التنقل الحضري.....
26	الإجراء 19: الإصلاحات التنظيمية والهيكلية والانضمام إلى المنظمات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل بالسكك الحديدية.....
26	الإجراء 20: تطوير النقل العابر للحدود وسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيني.....
27	5.4. الطيران المدني.....
27	الإجراء 21: الإصلاحات والترويج لمنطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة.....
28	الإجراء 22: السلامة والأمن وحماية البيئة.....
29	الإجراء 23: إدارة الحركة الجوية.....
30	الإجراء 24: نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية — GNSS.....
31	6.4. تنفيذ وتقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....
31	الإجراء 25: مراقبة عمل أنظمة النقل.....
31	الإجراء 26: بناء القدرات.....
31	الإجراء 27: البحث والابتكار.....
31	الإجراء 28: تنفيذ ومراقبة وتقييم خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....
32	5. مؤشرات الأداء.....
37	المرفق 1. التوجهات ذات الأولوية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....
40	المرفق 2. قائمة الاختصارات.....
43	المرفق 3. قائمة متجددة لأطر السياسات المرجعية العالمية والإقليمية لكل من نقل السياسة والتقارب التنظيمي لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....
44	المرفق 4. قائمة الاتفاقيات الدولية في قطاع النقل.....

## 1. مقدمة

الهدف النهائي للاتحاد من أجل المتوسط في مجال النقل هو تقدم تدريجي، لكنه تقدم قوي نحو تطوير شبكة بنية تحتية للنقل متكاملة ومتعددة الوسائط وفعالة وقابلة للتشغيل المتبادل ومستدامة ومرنة، فضلاً عن شبكة أنظف وأكثر شمولاً للبنية التحتية للنقل في المنطقة الأوروبية، بهدف تحقيق تكامل إقليمي أعمق.

أعلن المؤتمر الوزاري الأول للاتحاد من أجل المتوسط، الذي عقد في عام 2013، عن أهداف التعاون الأوروبي المتوسطي في هذا القطاع، بناءً على التقدم الكبير الذي تم إحرازه في عملية اليوروميد بحلول ذلك الوقت.

تم دمج هذه الأهداف في خارطة طريق عمل الاتحاد من أجل المتوسط لعام 2017، والتي تظل الإطار الاستراتيجي الشامل لعمل الاتحاد من أجل المتوسط.

تم بعد ذلك تطوير نهج مشترك من قبل أمانة الاتحاد من أجل المتوسط، بتوجيه من الرئاسة المشتركة للاتحاد من أجل المتوسط، لتنفيذ خارطة طريق الاتحاد من أجل المتوسط فيما يتعلق بوصلات النقل. في أكتوبر 2018، تولى الاتحاد من أجل المتوسط تنظيم منتدى النقل الأوروبي المتوسطي ومجموعات العمل المواضيعية التابعة له حول مختلف قطاعات النقل الفرعية، وهي النقل البحري والنقل البري (بما في ذلك النقل البري والسكك الحديدية والنقل الحضري) والنقل الجوي، وكذلك الخدمات اللوجستية.

بناءً على تقييم خطة العمل السابقة، أطلقت مجموعات العمل التابعة للاتحاد من أجل المتوسط عملية استشارية لأصحاب المصلحة المتعددين بشأن خطة عمل النقل الإقليمي الجديدة (المشار إليها فيما يلي باسم RTAP)، والتي تغطي جميع قطاعات النقل الفرعية، كأحد الإنجازات الرئيسية التي سيتم اعتمادها في المؤتمر الوزاري القادم للاتحاد من أجل المتوسط حول النقل.

\* \* \* \* \*

التغييرات المستمرة في الاتجاهات العالمية، والجغرافيا السياسية، والاقتصاد الجغرافي، والمناخ، والتقنيات الرقمية، والبنية التحتية، لها تأثير عميق على التجارة، وسلاسل التوريد والقيمة العالمية والإقليمية، وكذلك على نقل الركاب، والسياحة، والمدن، وفي النهاية، حياة الناس. هذه الاتجاهات الهامة تخلق حالة من عدم اليقين، وقد أثرت بالفعل على الطلب على النقل.

توفر هذه التحولات فرصاً كبيرة لتحسين جودة الحياة، وكذلك للصناعة، عبر سلاسل القيمة في كل من الضفتين الشمالية والجنوبية للبحر الأبيض المتوسط. إنهم يقومون بالتحديث، وخلق وظائف عالية الجودة، وتطوير منتجات وخدمات جديدة، وتعزيز القدرة التنافسية. يتحرك الاتحاد الأوروبي والمناطق الأخرى بسرعة نحو التنقل عديم الانبعاثات، والذي لن يتحقق إلا من خلال إدخال سياسات أكثر طموحاً، بالتآزر مع جهود عدم التلوث، لتقليل اعتماد النقل على الوقود الأحفوري.

سلطت جائحة كوفيد-19 الضوء على الدور الأساسي للنقل، فضلاً عن التكاليف الاجتماعية والصحية والاقتصادية عندما يتم تقييد حركة الأشخاص والسلع والخدمات بشدة أو تقييدها تماماً. يعد الحفاظ على سلاسل التوريد واتباع نهج متكامل للربط العام ونشاط النقل أمراً ضرورياً للتغلب على الأزمات وتعزيز مرونة المنطقة. لذلك، فإن ضمان مرونة نظام النقل في المنطقة ضد الأزمات المستقبلية هو هدف رئيسي لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة هذه. لا يزال تعزيز الاتصال والوصول لجميع البلدان في المنطقة ذا أهمية استراتيجية لتحسين التكامل الإقليمي.

ستصبح الرقمنة محركاً لا غنى عنه لتحديث النظام بأكمله، مما يجعله سلساً وأكثر كفاءة. تحتاج دول المنطقة أيضاً إلى استخدام الرقمنة والأتمتة لتعزيز السلامة والأمن والموثوقية والراحة، وبالتالي تحسين قدرتها التنافسية العالمية من خلال سلاسل لوجستية فعالة ومرنة.

يجب ألا يترك هذا التطور أحداً وراء الركب: فمن الأهمية بمكان تطوير تنقل مستدام يسهل الوصول إليه للجميع، بما في ذلك الأشخاص ذوي الإعاقة أو محدودي الحركة، وأن تكون المناطق الريفية والنائية متصلة بشكل أفضل وأن القطاع يوفر ظروفًا اجتماعية جيدة، ويوفر وظائف جذابة.

بشكل عام، يجب أن يكون هناك تحول من النموذج الحالي للتغيير التدريجي إلى التحول الأساسي.<sup>1</sup>

في هذا السياق، تهدف خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الحالية إلى مساعدة بلدان الاتحاد من أجل المتوسط في التخفيف من المخاطر والنظر في خيارات التكيف لبناء المرونة وسياسات النقل الوطنية الواقية من المستقبل، فضلاً عن تعزيز ثقافة التأهب في المنطقة وصنع السياسات الاستباقية القائمة على الأدلة<sup>2</sup>، مع الرؤية الاستراتيجية على المستوى الإقليمي.

<sup>1</sup> في القطاع البحري، تتماشى هذه الرؤية تماماً مع الإعلان الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط بشأن الاقتصاد الأزرق المستدام، الصادر في فبراير 2021، والذي يهدف إلى النقل البحري والموانئ المستدامة، والمحايدة مناخياً، والخالية من التلوث.

تحديد خارطة طريق لوضع النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بثبات على المسار الصحيح من أجل مستقبل مستدام وذكي ومرن وشامل، وتحديد الأولويات قصيرة ومتوسطة المدى نحو تحقيق الهدف الشامل طويل الأجل للتكامل الإقليمي في النقل وقطاع التنقل.

لجعل هذه الرؤية حقيقة واقعة، يجب تبني خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة وأطر ومبادرات وبرامج وخطط عمل إقليمية وشبه إقليمية وثنائية سابقة وحالية في قطاع النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط، ولا سيما الإعلان الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط لعام 2013. النقل والتوصيات والاقتراحات الواردة في تقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمي السابقة (RTAP 2014-2020).

توفر خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الحالية إرشادات شاملة للعمل والتعاون المكثف لقطاع ربط النقل عبر منطقة عمل الاتحاد من أجل المتوسط ككل، من خلال:

1. الاستمرار في تعزيز الإصلاحات، والمواءمة، وتقريب اللوائح مع المعايير الأوروبية والدولية في جميع قطاعات النقل (البحري، والطيران المدني، والطرق، والسكك الحديدية، والنقل الحضري) فيما يتعلق بالكفاءة والسلامة والأمن وحماية البيئة التي ينبغي أن تغذي جميع القطاعات الوطنية. استراتيجيات النقل،
2. وإذ يشجع على تبادل أفضل الممارسات والتعاون عبر الحدود بين جميع الدول الأعضاء في الاتحاد من أجل المتوسط،
3. توجيه التحولات المعاصرة ذات الصلة بالنقل (انتقال الطاقة، والرقمنة، ومرورنا المناخ، وحماية البيئة، والإدماج الاجتماعي، وما إلى ذلك)،
4. إنشاء شبكة نقل أوروبية متكاملة ومتعددة الوسائل بهدف تسهيل التجارة وحركة الأفراد، كشرط للنمو الاقتصادي والتكامل في المنطقة،
5. الإشارة إلى كيفية حشد التمويل للدول الأعضاء في الاتحاد من أجل المتوسط وتعزيز الاستثمار في البنية التحتية ذات الأولوية الإقليمية،
6. مع الأخذ في الاعتبار الخصائص والأولويات الوطنية وتحديد النطاق الجغرافي للإجراءات المقترحة (إقليمية أو دون إقليمية أو وطنية) وكذلك الأطر الزمنية الخاصة بكل منها،
7. السماح بتنفيذ الهندسة المتغيرة،
8. التركيز على / إعطاء الأولوية لتلك الإجراءات التي يمكن تنفيذها على المدى المتوسط، وتلك التي من المحتمل أن تحفز على المزيد من الإصلاحات والإجراءات التي سيتم اتخاذها لاحقاً،
9. توفير أساس لمتابعة وتقييم الإجراءات المقترحة.

أخيراً، تأخذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الحالية في الاعتبار آخر التطورات في جداول الأعمال العالمية والإقليمية الرئيسية وأطر السياسات لكل من نقل السياسات والتقارب التنظيمي، من بين أمور أخرى وخطة الأمم المتحدة 2030 وأهداف وغايات التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل<sup>3</sup> واتفاقية باريس، وأحدث الأحكام والاستراتيجيات التي اعتمدها المنظمات الدولية (على سبيل المثال، المنظمة البحرية الدولية، منظمة الطيران المدني الدولي، OTIF، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا- مركز التجارة الدولية)؛ الصفقة الخضراء الأوروبية، التي تم تطوير أهدافها لقطاع النقل في استراتيجية التنقل المستدام والذكي للاتحاد الأوروبي المعتمدة في ديسمبر 2020؛ و"شراكة الاتحاد الأوروبي المتجددة مع دول الجوار الجنوبي"<sup>4</sup> و"الخطة الاقتصادية والاستثمارية للجوار الجنوبي" في 9 فبراير 2021 وبوابة الاتصالات العالمية في ديسمبر 2021.

من الناحية التشغيلية، تتكون خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من 28 إجراءً من شأنه أن يوجه، على المستويين الوطني والإقليمي، عمل الدول الأعضاء في الاتحاد من أجل المتوسط في قطاع النقل في السنوات القادمة، ويضع مؤشرات أداء، يتم من خلالها تحديد مختلف الأهداف والإنجازات. للإشارة إلى مسار نظام النقل الإقليمي نحو تحقيق هدف التنقل

<sup>2</sup>تم تضمين تقريرين، بدعم من أمانة الاتحاد من أجل المتوسط جنباً إلى جنب مع شركاء دوليين وإقليميين آخرين، في خطة عمل النقل الإقليمي الجديدة: (1) منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (2021)، التكامل الإقليمي في الاتحاد من أجل المتوسط: تقرير التقدم، Paris:OECD Publishing. (<https://doi.org/10.1787/325884b3-ar>) ؛ (2) MedECC (2020)، المناخ والتغير البيئي في حوض البحر الأبيض المتوسط: الوضع الحالي ومخاطر المستقبل. (<https://www.medecc.org/first-mediterranean-assessment-report-mar1/>).

<sup>3</sup>تهدف إلى تحسين السلامة على الطرق، وتعزيز كفاءة الطاقة في قطاع النقل، وبناء البنية التحتية المرنة والمستدامة للنقل، وتوفير النقل الحضري المستدام للجميع، وضمان الوقود النظيف البديل، والحد من تلوث الهواء، واتخاذ إجراءات عاجلة لمكافحة مساهمة قطاع النقل في تغير المناخ وتغير المناخ. التأثيرات.

<sup>4</sup> دول الجوار الجنوبي للاتحاد الأوروبي هي الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان وليبيا والمغرب وفلسطين وسوريا وتونس.

المستدام والذكي والمرن والأنظف والأكثر اندماجاً، بما يتماشى مع رؤية التكامل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في قطاع البنية التحتية.

## 2. أطر السياسات المرجعية العالمية والإقليمية الرئيسية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

استندت صياغة خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الجديدة إلى العديد من أطر السياسات المرجعية العالمية والإقليمية الرئيسية لكل من نقل السياسات والتقارب التنظيمي.

**1.2. أهداف وغايات التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في جدول أعمال الأمم المتحدة 2030: تحسين السلامة على الطرق، وتعزيز كفاءة الطاقة في قطاع النقل، وبناء البنية التحتية المرنة والمستدامة للنقل، وتوفير النقل الحضري المستدام للجميع، وضمان الوقود النظيف البديل، والحد من تلوث الهواء، واتخاذ إجراءات عاجلة لضمان مساهمة قطاع النقل في مكافحة تغير المناخ وأثاره.**

توضح حقيقة إدراج الغايات المتعلقة بالنقل في ثمانية من أصل سبعة عشر هدفًا من أهداف التنمية المستدامة (الأهداف 2، 3، 6، 7، 9، 11، 12، 13، 14) الدور الشامل للنقل في التنمية المستدامة.

يمكن أن تكون أهمية النقل لأهداف التنمية المستدامة وأهدافها أهمية مباشرة أو غير مباشرة. يحفز النقل التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويضمن الوصول إلى الفرص. كما أنه يرتبط بعدد من العوامل الخارجية المباشرة وغير المباشرة مثل الازدحام المروري وتلوث الهواء وحوادث الطرق.

بالإضافة إلى ارتباط النقل بأهداف التنمية المستدامة المحددة، يلعب النقل دورًا حيويًا في المساهمة في جميع أهداف التنمية المستدامة.

النقل وسيلة لتحقيق غاية وليس غاية في حد ذاته. إنه في الواقع وسيلة لتسهيل حركة الأشخاص والسلع، ولتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال خدمات آمنة وميسرة ومستدامة ولكن أيضًا من خلال بنية تحتية عالية الجودة ومستدامة ومرنة على المستويين الإقليمي والدولي.

تعتمد العديد من أهداف التنمية المستدامة على النقل المستدام باعتباره "عامل تمكين" أساسي وحيوي لتحقيق الأهداف. قد لا يلعب النقل دورًا واضحًا أو رئيسيًا في هدف معين، ولكنه قد يسهل أو يعيق تحقيق هذا الهدف وغاياته.<sup>5</sup>

## 2.2. اتفاقية باريس: إزالة الكربون من قطاع النقل

مرت خمس سنوات على توقيع قادة 196 دولة على اتفاقية باريس<sup>6</sup> والتزموا بالحد من الاحتباس الحراري العالمي إلى أقل من 2 درجة مئوية، وإذا أمكن، إلى أقل من 1.5 درجة مئوية.

تظل إزالة الكربون وتحويل قطاع النقل ضروريين لتحقيق أهداف باريس، حيث لا يزال النقل يمثل 24% من ثاني أكسيد الكربون العالمي<sup>2</sup> وانبعاثات احتراق الوقود.

## 3.2. الصفقة الأوروبية الخضراء واستراتيجية النقل الجديدة للاتحاد الأوروبي: تسريع التحول إلى التنقل المستدام والذكي

يمثل النقل ربع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري في جميع أنحاء العالم، ولا تزال هذه الانبعاثات في اتجاه تصاعدي. لتحقيق الحياد المناخي، يجب خفض انبعاثات النقل بشكل كبير، لا سيما من قبل البلدان الأكثر انبعاثًا (تصل إلى 90% بحلول عام 2050). وسيتعين على النقل البري والسكك الحديدية والطيران والبحري أن يساهم في التخفيض.

وفقًا للصفقة الخضراء الأوروبية<sup>7</sup> "تحقيق النقل المستدام يعني وضع المستخدمين في المقام الأول وتزويدهم ببدائل أقل تكلفة، ويسهل الوصول إليها، وأكثر صحة ونظافة لعادات تنقلهم الحالية". بموجب الاتفاقية الأوروبية الخضراء، تبنت المفوضية الأوروبية استراتيجية التنقل الذكي والمستدام<sup>8</sup> في ديسمبر 2020 التي تتصدى لهذا التحدي وتعالج جميع مصادر الانبعاثات.

<sup>5</sup>انظر الملحق 3 من هذه الوثيقة، أو راجع تقرير الأمم المتحدة "تحليل أهمية النقل لكل من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر" (سبتمبر 2015) على: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656> تحليل صلة النقل بأهداف التنمية المستدامة. pdf.

<sup>6</sup>صاقت TU على اتفاق باريس في 11 أكتوبر 2021.

يحتاج النقل المتعدد الوسائل إلى دفعة قوية لزيادة الكفاءة الإجمالية لنظام النقل. كمسألة ذات أولوية، يجب أن يتحول جزء كبير من الشحن الداخلي، الذي يتم نقله اليوم عن طريق البر، إلى السكك الحديدية، وفي النهاية، إلى الممرات المائية الداخلية. وسيطلب ذلك تدابير لإدارة أفضل، ولزيادة قدرة السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية، فضلاً عن أدوات فعالة لدعم عمليات الشحن متعدد الوسائل التي تشمل النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري، بما في ذلك الشحن البحري القصير.

في مجال الطيران، يجب استئناف العمل على تحقيق "سماة واحدة" حقيقية للمساعدة في تحقيق تخفيضات كبيرة في انبعاثات الطيران.

سيتمتع أيضاً على التنقل متعدد الوسائل المؤتمت والمتصل أن يلعب دوراً متزايداً، جنباً إلى جنب مع أنظمة إدارة حركة المرور الذكية التي تم تمكينها عن طريق الرقمنة. يجب أن تساعد خدمات التنقل المستدام الجديدة والأنظمة الذكية لإدارة حركة المرور على تقليل الازدحام والتلوث، لا سيما في المناطق الحضرية.

من أجل أن يصبح النقل أقل تلويثاً بشكل كبير، خاصة في المدن، يجب الجمع بين التدابير التي تعالج الانبعاثات والتدابير التي تعالج الازدحام الحضري لتعزيز النقل العام المحسن.

إن تطبيق معايير انبعاثات ملوثات الهواء أكثر صرامة لمركبات محركات الاحتراق، وتنظيم وصول السفن الأكثر تلويثاً إلى الموانئ، واستخدام الكهرباء على جانب الشاطئ للسفن الراسية أو معالجة انبعاثات الملوثات بواسطة الطائرات وعمليات المطار، من بين التدابير الأخرى التي يتعين اعتمادها لتحسين جودة الهواء.

وبالتوازي مع ذلك، فإن إنتاج ونشر أنواع وقود النقل البديل المستدام، إلى جانب تركيب نقاط عامة لإعادة الشحن والتزود بالوقود للمركبات والسفن التي تتعدم فيها الانبعاثات ومنخفضة الانبعاثات، سوف تحتاج إلى تكثيف ودعم بتشريعات جديدة.

وفقاً للاتفاقية الأوروبية الخضراء، فإن "الانتقال البيئي لأوروبا لا يمكن أن يكون فعالاً بشكل كامل إلا إذا اتخذ الجوار المباشر للاتحاد الأوروبي أيضاً إجراءات فعالة". في هذا الصدد، يجب ضمان "المنافسة الدولية غير المشوهة والمعاملة بالمثل وتكافؤ الفرص" لجميع وسائل النقل ذات البعد الدولي ويجب تعزيز "استخدام المعايير الأوروبية التقنية والاجتماعية والبيئية والمنافسة" في العلاقات مع الأفراد ودول خارج الاتحاد الأوروبي عبر وسائل النقل". يعتبر هذا أمراً بالغ الأهمية للقطاعات الفرعية التي تحتاج إلى تكافؤ الفرص على الصعيد العالمي، مثل الطيران والنقل البحري.

فيما يتعلق بالنقل البحري والموانئ، استراتيجية التنقل المستدام والذكي للمفوضية الأوروبية<sup>9</sup> بالإضافة إلى اتصال المفوضية الأوروبية بشأن نهج جديد لاقتصاد أزرق مستدام<sup>10</sup> في الاتحاد الأوروبي يوفر إطاراً لتنفيذ الصفقة الأوروبية الخضراء في القطاعات البحرية، مع تسليط الضوء على دور النقل البحري في إزالة الكربون ودور الموانئ كمراكز للكفاءة الطاقية. يسلط الاتصال الضوء على فائدة مواجهة التحديات المشتركة وحماية السلع المشتركة من خلال التعاون الإقليمي مع الدول المجاورة على مستوى حوض البحر.

أخيراً، من أجل الحد من انبعاثات النقل بموجب اتفاقية باريس، يشجع الاتحاد الأوروبي على نطاق واسع، مع التركيز الواجب على تماسك السياسات، الإجراءات العالمية نحو التنقل المستدام والذكي بما يتماشى مع أهداف التنمية المستدامة. وبناءً على ذلك، من أجل ترجمة الممارسات الجيدة وحلول الجودة والمعايير إلى التنقل المستدام والذكي، يقوم الاتحاد الأوروبي بتطوير مسارات مختلفة من العمل لإدراجها في تعاون الإنمائي، بما في ذلك مع البلدان المجاورة له، وعلى وجه الخصوص في إفريقيا الأوسع.

<sup>7</sup> الصفقة الأوروبية الخضراء: [uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF)

[uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_2&format=PDF)

<sup>8</sup> إستراتيجية الاتحاد الأوروبي للتنقل المستدام والذكي: [uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)

[uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)

[https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_ar](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_ar)<sup>9</sup>

<sup>10</sup> [الاقتصاد الأزرق المستدام \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)



## 4.2. سياسة الجوار الأوروبية: توسيع السوق وخلق منطقة للتجارة الحرة

سياسة الجوار الأوروبية (ENP) تكمل وتبني على الشراكة الأورومتوسطية. تهدف سياسة الجوار الأوروبية إلى تقريب البلدان المجاورة للاتحاد الأوروبي، ولا سيما جيرانها الجنوبيين، من الاتحاد الأوروبي، في تسهيل مشاركتهم في السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي وبناء منطقة تجارة حرة.

يتفق الاتحاد الأوروبي ودول الاتحاد من أجل المتوسط في الجوار الجنوبي للاتحاد الأوروبي بشكل متبادل على خطط العمل التي تحدد الأهداف على أساس الملكية المشتركة والمصالح المشتركة والالتزامات المتبادلة. تدعم خطط العمل الثنائية لسياسة الجوار الأوروبية تنفيذ الخطط الوطنية وبرامج الإصلاح في المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والمؤسسية.

في قطاع النقل، تركز خطط العمل الثنائية لسياسة الجوار الأوروبية على التدابير المصممة لتحسين سلامة وأمن وكفاءة عمليات النقل وكذلك تطوير شبكة نقل فعالة.

كما تؤكد خطط العمل الثنائية على الحاجة إلى تنفيذ هذه التدابير على المستوى الإقليمي. تعزز خطط عمل النقل الإقليمية (RTAPs) هذه العملية.

تقدم المفوضية الأوروبية المساعدة من خلال أدوات الجوار الخاصة بها لدعم تنفيذ أجندات الإصلاح الداخلي في البلدان المجاورة للاتحاد الأوروبي. أداة الجوار والشراكة الأوروبية الأولية (ENPI) قد حلت محلها أداة الجوار الأوروبية (ENI)، ومؤخراً أداة الجوار والتنمية والتعاون الدولي (NDICI). توفر هذه الأدوات الدعم المالي للتعاون الثنائي والإقليمي، وكذلك الدولي.

تهدف الاتصالات المشتركة للاتحاد الأوروبي "شراكة متجددة مع الجوار الجنوبي" و "الخطة الاقتصادية والاستثمارية للجوار الجنوبي" المؤرخة في 9 فبراير 2021 إلى تعزيز المرونة، وبناء الرخاء، والاستفادة من التحول الرقمي من خلال، من بين أمور أخرى، اقتصادات متصلة بشكل أفضل.

في هذا السياق، يقر الاتصال المشترك بأن "النقل هو مكون رئيسي للسياسات والأدوات التي تدعم تنمية جنوب البحر الأبيض المتوسط، كما هو موضح في استراتيجية النقل المستدام والذكي<sup>11</sup> التي تنص على أنه "يجب علينا اغتنام الفرصة لربط البنية التحتية للنقل من خلال قابلية التشغيل البيئي للقواعد والمعايير. ستعطي الأولوية للتطوير السريع لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط ولأهداف إصلاحات سياسة النقل المحددة بشكل مشترك في إطار خطة عمل النقل الإقليمي (RTAP) وبدعم من التعاون الفني المستمر. سوف تبرز اللوجستيات، التي تغطي البنية التحتية الإقليمية والروابط مع التعاون الجمركي، في مبادراتنا الخاصة بالمعونة مقابل التجارة. سيستمر التعاون الفضائي في لعب دور داعم، لا سيما من خلال الإجراءات المشتركة للاستفادة من خدمات غاليليو المجانية والمفتوحة ومن خلال توسيع الخدمة الأوروبية للملاحة الثابتة بالنسبة للأرض (EGNOS)".

نقاط العمل المقترحة لدعم الاقتصادات المندمجة والمرنة والمستدامة والمتصلة هي: (1) "تكثيف الجهود لاعتماد الخرائط الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية (TMN-T) التي ستشكل البعد الخارجي للمنطقة العابرة لأوروبا، مع إعطاء الأولوية للمشروعات على هذه الشبكة، والمساهمة في ربط إفريقيا جنوب الصحراء وشمال إفريقيا وأوروبا"، (2) "دعم التقارب التنظيمي في جميع مجالات النقل بما يتوافق مع خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط التالية 2021 - 2027 من خلال مشاريع المساعدة الفنية في النقل الأورومتوسطي. تم تأكيد نقاط العمل هذه من خلال الاتصال المشترك للاتحاد الأوروبي على البوابة العالمية، والذي يشير إلى تمديد شبكة النقل العابرة لأوروبا في البحر الأبيض المتوسط كوسيلة لتعزيز التنمية المستدامة في المنطقة وتقوية الروابط مع الممرات الاستراتيجية المجاورة في أفريقيا جنوب الصحراء. تؤكد البوابة العالمية أيضاً على أهمية النهوض بالبيئة التنظيمية من خلال تعزيز التقارب مع المعايير الفنية والاجتماعية والبيئية والمنافسة الأوروبية والدولية<sup>12</sup>.

من بين إجراءات التعاون المختلفة التي تم طرحها لتعزيز الانتقال الأخضر (المرونة في مواجهة تغير المناخ، والطاقة، والبيئة)، يقترح الاتصال المشترك تنفيذ خطط للتنقل الحضري المستدام في مدن المنطقة، وتطوير حلول النقل الخضراء متعددة الوسائل.

## 5.2. خارطة طريق الاتحاد من أجل المتوسط للعمل (2017): تعزيز التكامل الإقليمي من خلال تعزيز ربط

### البنية التحتية للنقل

من المتوقع أن تستفيد جميع دول الاتحاد من أجل المتوسط من منطقة مشتركة للتكامل الاقتصادي، والتي يتم تعميقها بشكل أكبر من خلال التعاون في مجالات السياسة المختلفة، أولاً وقبل كل شيء، في قطاع ربط النقل.

<sup>11</sup> إستراتيجية النقل المستدام والذكي (COM (2020) 789).

<sup>12</sup> [الاتصال المشترك "البوابة العالمية" JOIN / 2021/30 النهائي](#)

لن يحقق التكامل الإقليمي إمكاناته الكاملة إلا من خلال نظام نقل يعمل بشكل جيد. يعد وجود نظام نقل متكامل ومتعدد الوسائل شرطاً أساسياً مهماً: ستتمكن البلدان التي يمكن لقطاعات النقل الخاصة بها التعامل مع تدفقات النقل المعقدة لوجستياً، من الاستفادة إلى أقصى حد من الفرص التي تتيحها العولمة واتفاقيات التجارة الحرة.

يمكن للبنية التحتية الأفضل للنقل الإقليمي أن تساعد الاقتصادات في المنطقة على لعب دور أكثر أهمية في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية والاقتصاد. كما يمكن أن تؤدي المستويات الأعلى لتوصيلية النقل إلى تحسين فرص الحصول على فرص العمل والتعليم والصحة والخدمات العامة الأخرى، فضلاً عن الأنشطة السياحية، وبالتالي زيادة الإنتاجية وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية. على سبيل المثال، مع توسيع خطوط النقل، يمكن لعدد أكبر من الناس في منطقة الاتحاد من أجل المتوسط الاستفادة من فرص التنمية الشخصية والمهنية، والمساهمة في خلق المعرفة، فضلاً عن الاستقرار والسلام في المنطقة.

يحتل اتصال البنية التحتية مكانة عالية في جدول أعمال السياسة للاتحاد من أجل المتوسط، الذي أدرك منذ فترة طويلة التأثير المضاعف لتوصيلية البنية التحتية على التكامل الإقليمي والتنمية المستدامة. أكدت خارطة طريق الاتحاد من أجل المتوسط لعام 2017 على التزام الاتحاد من أجل المتوسط باتصال البنية التحتية العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

منذ اعتماد خطة العمل الإقليمية الأولى للنقل للفترة 2007-2013، فإن الأطر التنظيمية المتناسكة التي تعزز، من بين أمور أخرى، خدمات الموانئ التنافسية والحركة الجوية، وتطوير النقل البري المحترف، وكفاءة الشحن، بالإضافة إلى إصلاحات السكك الحديدية الناجحة، تُعتبر شرطاً أساسياً لتحقيق تكامل النقل الناجح. يجب تنفيذ هذه الإصلاحات الهيكلية أولاً وقبل كل شيء على المستوى الوطني، كجزء من عملية التكامل على المستوى الإقليمي لتشجيع وتسهيل التدفق غير المعوق للبضائع والأشخاص في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

### 3. الأهداف التشغيلية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

على المستوى التشغيلي، تهدف خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط إلى:

- تعزيز البعد الإقليمي والدولي لاستراتيجيات وسياسات النقل الوطنية من خلال: من بين أمور أخرى التقارب التنظيمي ومشاريع النقل الإقليمية والمشاركة في المحافل الدولية ذات الصلة.
- تعزيز كفاءة أنظمة النقل والتنقل، من خلال الاستراتيجيات والسياسات الوطنية، لا سيما من خلال إنشاء أطر تنظيمية تسهل النقل، من خلال زيادة الاستقلال المالي أو عن طريق إنشاء أطر تمويل قطاعية مستدامة.
- متابعة الجهود للمصادقة على الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وكذلك التقارب مع اتفاقيات وأنظمة الاتحاد الأوروبي، لجميع وسائل النقل والتأكد من تنفيذها.
- إدراج أهداف خفض الانبعاثات في استراتيجيات النقل الوطنية المتكاملة لقطاع النقل بأكمله والنظر في المشاريع التجريبية على المستوى الإقليمي بهدف ضمان الانتقال التدريجي نحو تنقل أكثر استدامة.
- تشجيع استخدام المركبات الأقل تلويثًا وأنواع الوقود البديلة والنقل الكهربائي.
- معالجة، على مستوى سياسات واستراتيجيات النقل والتنقل المستقبلية لمختلف وسائل النقل، تقارب السياسات والاستراتيجيات البيئية للاتحاد الأوروبي، ومرونة النقل في مواجهة تغير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من جائحة كوفيد-19 وتأثيراتها.
- تعزيز الصحة والسلامة لجميع وسائل النقل، مع مراعاة آثار هذا الوباء.
- ضمان المراقبة الفعالة لسير وتشغيل أنظمة النقل على المستويات الوطنية والمتوسطة والعالمية (من خلال أنظمة جمع البيانات).
- متابعة تحديث الخطط والبرامج الوطنية لنشر أنظمة النقل الذكية للنهوض بخدمات النقل وتكاملها، وإدارة حركة المرور والسلامة، وتحسين كفاءة الطاقة، إلخ.
- إعطاء الأولوية لإدخال لوائح حقوق الركاب وتدابير محددة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة في جميع وسائل النقل.
- وضع استراتيجيات وطنية موحدة لنظام GNSS تركز على جميع وسائل النقل والأنشطة ذات الصلة.
- 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.
- ضمان التنسيق بين الأنشطة المنفذة بموجب الأدوات المختلفة للتعاون الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والدولي.

## 4. الإجراءات المقترحة

### 1.4. استراتيجيات وسياسات النقل الوطنية

#### الإجراء 1: الأبعاد الإقليمية والدولية لاستراتيجيات وسياسات النقل الوطنية، والالتزام بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية

ستواصل البلدان تعزيز التعاون الإقليمي والدولي وإدماجه في استراتيجيات وسياسات النقل الوطنية. كما ستحتاج أيضاً إلى ضمان الاتساق بين الإصلاحات والمشاريع الوطنية وتلك ذات البعد الدولي والإقليمي، ولا سيما مشاريع البنية التحتية الإقليمية الموجودة في شبكة النقل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

ستواصل البلدان أيضاً التصديق على المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتنفيذها بالإضافة إلى التقارب والتوافق التنظيمي، والتي تشكل جنباً إلى جنب مع شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط ذات الأولوية الركيزتين الضروريتين لتحقيق نظام نقل متكامل في المنطقة الأورومتوسطية. سيساعد هذا النظام على تحسين اتصال البنية التحتية، وتسهيل حركة الأشخاص والبضائع عبر المنطقة وتعزيز منطقة مشتركة من التكامل الاقتصادي.

ينبغي أن تضمن استراتيجيات وسياسات النقل الاتساق والتكامل بين برامج التعاون الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والدولي. يجب على دول المنطقة الأورومتوسطية تعزيز التعاون والتنسيق في جميع مجالات النقل واللوجستيات وخاصة في المحافل الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة.

#### الإجراء 2: استراتيجيات وسياسات أنظمة النقل المستدامة.

يجب إعطاء الأولوية للحد من الأثر البيئي للنقل بما يتماشى مع أهداف التنمية المستدامة (SDGs) في قرار الأمم المتحدة رقم 1/70 المؤرخ 25 سبتمبر 2015 وكما هو مبين في أهداف الصفقة الخضراء للاتحاد الأوروبي.

ستواصل البلدان بذل الجهود لإنشاء أنظمة نقل أكثر كفاءة، وبنية تحتية وخدمات نقل أكثر مرونة، ونشر سريع لأنظمة النقل الذكية وأشكال جديدة للتنقل، وسيضمنون أيضاً إدخال لوائح بشأن حقوق الركاب وتدابير محددة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة في جميع وسائل النقل، وتطوير استراتيجيات ملاحية وطنية موحدة عبر الأقمار الصناعية لنظام GNSS تركز على جميع وسائل النقل والأنشطة ذات الصلة. يجب أن تتضمن الاستراتيجيات والسياسات تعزيز تمكين المرأة في قطاع النقل.

يجب أن تعكس استراتيجيات وسياسات النقل الوطنية الالتزام بتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وتحديدًا تلك المتعلقة بقطاع النقل، من خلال إجراءات ملموسة لوسائل النقل المختلفة. في هذا السياق، ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب للسلامة (الهدف 3)، والتدريب القطاعي (الهدف 4)، وتمكين المرأة (الهدف 5)، وترشيد استهلاك الطاقة واستخدام المركبات والكهرباء الأقل تلويناً (الهدف 7)، ومرونة البنية التحتية (الهدف 9)، والتنقل الحضري المستدام ومرونة المدن (الهدف 11)، وحماية البيئة، واستخدام أنواع الوقود البديلة، ووضع معايير الضوضاء وتلوث الهواء (الهدف 12)، ومكافحة تغير المناخ والاستدامة والحفاظ على المحيطات والبحار (الهدفان 13 و14): يجب أن تكون الإجراءات التي تتخذها المنظمات الدولية بشأن مختلف وسائل النقل بمثابة الأساس لهذا الالتزام الوطني والإقليمي. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي تشجيع التعاون الإقليمي في إطار الهدف 17 من أهداف التنمية المستدامة. يجب أيضاً السعي لضمان التوافق مع السياسات والاستراتيجيات البيئية للاتحاد الأوروبي وبشكل أكثر تحديداً مع محاور وخطط عمل الصفقة الأوروبية الخضراء. تشمل المشاركة في أهداف التنمية المستدامة تعزيز تمكين المرأة في قطاع النقل، ووصولها إلى مهن النقل، والمشاركة الفعالة في التخطيط وصنع القرار، وكذلك في إدارة وتشغيل الشبكات.

يتمثل تحسين كفاءة أنظمة النقل والتنقل من خلال الاستراتيجيات والسياسات الوطنية، على وجه الخصوص، في تعزيز الحوكمة الوطنية ودون الوطنية بأطر تنظيمية مناسبة. يجب أيضاً تعزيز القدرة المؤسسية من خلال الموارد البشرية المتخصصة داخل الإدارات الوطنية ودون الوطنية والمحلية. كما ينبغي أن يشمل تحسين كفاءة أنظمة النقل مزيداً من الإصلاحات في إدارة الخدمات وتحريرها، فضلاً عن تعزيز مشاركة القطاع الخاص وتطوير النقل متعدد الوسائل، ولا سيما من خلال وصلات السكك الحديدية بين

الموانئ ونقل البضائع عبر السكك الحديدية. ستتخذ البلدان التدابير المناسبة، بما في ذلك التدابير التنظيمية والمالية لتحسين استدامة أنظمة النقل.

يجب أن تعيد استراتيجيات وسياسات النقل والتنقل الوطنية التأكيد على أهمية مرونة النقل في مواجهة تغير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من آثار كوفيد-19.

## 2.4. شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والتمويل واللوجستيات والنقل متعدد الوسائل

### الإجراء 3: شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط (TMN-T)

سيساهم التحديد الفني والتحقق السياسي لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في توسيع وتوطيد وتعميق التكامل الإقليمي. وبالتالي، ستكون شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط أداة أساسية لتخطيط الاستثمار وتحديد أولوياته.

تُنشئ الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، التي تم تطويرها على المستوى التقني، شبكة نقل إقليمية شاملة. ستعطي الأولوية لتحديد المحاور والممرات الأساسية وفقاً لمنهجية شبكة النقل العابرة لأوروبا<sup>13</sup> ووضع قائمة بالمشروعات ذات الأولوية ذات الاهتمام الإقليمي على هذه الشبكة.

سيكون تعدد الوسائل والاستدامة والتكامل بين مختلف وسائل النقل هي المبادئ التوجيهية لهذه القائمة. إن الاستمرار في تطوير الطرق البحرية السريعة سيعزز الخدمات المتكاملة المتعددة الوسائل ويشكل تقدماً ملموساً في الترابط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

سيتم التعجيل بعملية المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط والانتهاؤها منها من خلال الحوار النشط مع البلدان المعنية. ستقترح المفوضية الأوروبية بعد ذلك إدراج الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في شبكة النقل العابرة لأوروبا.

سيتم تقديم نتائج عملية المصادقة على خريطة شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في المؤتمر الوزاري القادم للاتحاد من أجل المتوسط.

يعد التخطيط الاستراتيجي وتطوير شبكة بنية تحتية فعالة للنقل أمراً أساسياً لتعزيز التجارة والتكامل الاقتصادي والتماسك في المنطقة، كما هو الحال مع ترابطها وقابليتها للتشغيل البيئي مع الشبكات الأوروبية.

تعرض شبكة النقل العابرة لأوروبا كيف يمكن للربط المتكامل أن يسهل التكامل الإقليمي والتجارة.

اتبعت عملية تطوير الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط على المستوى التقني منطقاً مشابهاً، بهدف جعل الشبكة العمود الفقري والمحرك المحتمل للتقارب والتكامل الأوروبي المتوسطي المستقبلي في قطاع النقل. بالإضافة إلى ذلك، سيكون التقارب مع سياسات واستراتيجيات الاتحاد الأوروبي البيئية، وخاصة تلك المرتبطة بطموحات الصفقة الخضراء، مناسباً لتطوير محاوره الأساسية والممرات المفتوحة.

ستساعد الشبكة على تسريع وتسهيل التحولات المترابطة الجارية في قطاعات النقل والطاقة والقطاعات الرقمية، مع دعم التعافي بعد كوفيد وتعزيز مرونة سلاسل التوريد في المنطقة.

الاتفاق على الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط على المستوى السياسي سوف يمهّد الطريق لإدراج الشبكة في لائحة إرشادات الاتحاد الأوروبي لتطوير الشبكة العابرة لأوروبا. هذا أمر بالغ الأهمية لحشد المساعدة الفنية والمشاريع والتمويل الدولي لتفعيل الشبكة العابرة للبحر الأبيض المتوسط على نطاق واسع.

الإجماع على الشبكة الأساسية سيسهل مقاومة المناخ للممرات الرئيسية على الشبكة.

يمكن أن يؤدي الانتهاء من الخريطة الإرشادية إلى تعزيز الاستثمار الشامل والجاذبية التجارية للمنطقة.

يمكن للخريطة الإرشادية أيضاً أن تمهد الطريق لتعميم وتوحيد أعلى المعايير الفنية والاجتماعية والبيئية والمنافسة عبر وسائل النقل في المنطقة.

<sup>13</sup> وثيقة عمل موظفي المفوضية (471) SWD (2021) حول منهجية التخطيط لشبكة النقل عبر أوروبا (TEN-T)

#### الإجراء 4: التمويل

ستعطي المصادقة السياسية للخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط دفعة ومصادقية لجهود جمع الأموال للاستثمار في المشاريع ذات الأولوية في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط. ستشكل الخريطة الإرشادية المصادق عليها أساسًا مشتركًا للبرمجة لتعبئة الأدوات المالية لجميع الشركاء بطريقة منسقة، وتطوير مجموعة من المشاريع الموجودة في شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط من أجل التوصل إلى الإقليمي وقابلية التشغيل البيئي والتكامل.

ستمهد الخريطة الإرشادية التي تمت المصادقة عليها الطريق أمام الإمكانات لحشد برامج التمويل على المستوى الأوروبي والعالمي، لا سيما تلك الخاصة بالاتحاد الأوروبي، وكذلك بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) والمؤسسات المالية الدولية الأخرى (IFIs)، مع تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

ستواصل لجنة مشروع النقل التابعة للاتحاد من أجل المتوسط استعراض استراتيجيات التمويل المناسبة وتنفيذ مشاريع البنية التحتية للنقل الإقليمية الرئيسية، لا سيما تلك التي تقع على شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، والتي حددها الاتحاد من أجل المتوسط، على أنها قابلة للتمويل. جهود التمويل هي جزء من استمرارية الجهود المبذولة بالفعل ولا سيما المؤتمر رفيع المستوى للاتحاد من أجل المتوسط حول تمويل الشبكة العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية التي استضافتها إيطاليا في تشيفيتافيكيا (ميناء روما)، في 10 ديسمبر 2014.

سيتم فحص مشاريع النقل الأخرى ذات الصلة التي تم تحديدها من خلال المبادرات المتوسطة الإستراتيجية، والتي تهدف إلى دعم التعاون في المنطقة، مثل مجموعة WestMED الفنية حول الشحن الأخضر، لمزيد من التحليل والمزيد من التآزر في هذا السياق.

يجب أن يعطي الاستثمار في البنية التحتية للنقل الأولوية للمشاريع ذات الإمكانات الأعلى لخلق قيمة مضافة في التكامل الاجتماعي والبيئي والاقتصادي والإقليمي، والتأثير المباشر على الوظائف والنمو والقدرة على الصمود.

يمكن للدعم الاستشاري والمساعدة الفنية للسلطات العامة وممولي المشاريع، بموجب الأدوات المتاحة، مثل تلك الخاصة بالاتحاد الأوروبي وبنك الاستثمار الأوروبي، تسهيل وتسريع الاستثمار في مشاريع البنية التحتية للنقل ذات الأولوية، وتمهيد الطريق لبناء خط أنابيب موثوق به من المشاريع القابلة للتمويل والقابلة للتطبيق.

الاستثمار في البنية التحتية للنقل عبر المنطقة هو المفتاح لضمان الاتصال، والأداء المستدام للاقتصاد وتحسين التكامل الإقليمي. يجب إعطاء الأولوية لمشاريع البنية التحتية المدرجة في التخطيط الاستراتيجي على مستوى المنطقة، مثل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

يجب أن تكون البنية التحتية مقاومة للمناخ والمستقبل، وجعلها قادرة على الصمود في وجه الأزمات والكوارث.

قد يشمل الاستثمار تحديث الأساطيل في جميع وسائل النقل لضمان تطبيق خيارات التكنولوجيا منخفضة الانبعاثات وهدمة الانبعاثات، بما في ذلك من خلال التعديل التحديثي وخطط التجديد المناسبة في جميع وسائل النقل، بما يتماشى مع أهداف إزالة الكربون العالمية والأوروبية.

## الإجراء 5: تطوير الخدمات اللوجستية والتنسيق والارتقاء بالخدمات اللوجستية

ستضمن البلدان إنشاء أو تعزيز استراتيجيات تطوير الخدمات اللوجستية الوطنية التي تأخذ في الاعتبار البعد الإقليمي والمتوسطى للقطاع.

ستستمر البرامج اللوجستية، على وجه الخصوص، من خلال تنفيذ المنصات اللوجستية ذات الأولوية لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، من أجل المساعدة في تحسين الأداء اللوجستي والاستدامة والتنسيق على المستوى الإقليمي. في هذا السياق، من الضروري دعم وتعزيز تطوير الخدمات اللوجستية الخضراء، وإعطاء الأولوية لترشيد الخدمات اللوجستية الحضرية وضمان مرونة سلسلة اللوجستيات. لتحقيق هذه الأهداف، يجب حشد إمكانات رقمنة عملية تبادل المعلومات على طول السلسلة اللوجستية، بما في ذلك استخدام أنظمة الأقمار الصناعية للملاحة العالمية (GNSS) مثل Galileo و EGNOS.

من أجل تعزيز الأداء اللوجستي وضمان التنسيق الفعال على المستوى الإقليمي، ينبغي الحفاظ على أنشطة التدريب وبناء القدرات وتكييفها مع الاحتياجات المحددة للبلدان. يجب أن تستمر البلدان في تعزيز اللوجيستيات، وفي زيادة الوعي بالإدارة العامة، ومواءمة التدريب مع المعايير الدولية، وفي تطوير الجمعيات المهنية.

كما يجب تشجيع وضمان بناء القدرات في مجال رقمنة سلاسل التوريد وإنشاء مزودي الخدمات اللوجستية 3PL و 4PL.

يعد جمع البيانات وتبادلها، بناءً على معايير وحلول الاتحاد الأوروبي، فضلاً عن إنشاء مرصد لوجستي إقليمي، من القضايا الرئيسية التي يجب مراعاتها والتوسع فيها، بما في ذلك تدابير تبادل بيانات النقل متعدد الوسائل التي تدعم تدفقات البضائع الأكثر كفاءة على طول الامتداد المادي لشبكة النقل العابرة لأوروبا.

تهدف الخدمات اللوجستية الخضراء إلى تحسين نقل البضائع باستخدام مركبات وسفن أقل تلويناً، وتطوير منصات لوجستية ذكية ومتعددة الوسائل لدعم تطوير نقل متعدد الوسائل وفعال، وتطبيق التقنيات الرقمية.

قد تكون دراسات التشخيص و / أو الجدوى ضرورية، خاصة لمنصات الخدمات اللوجستية في إطار شبكة النقل الأورومتوسطية. ينبغي تطوير / مراجعة الاستراتيجيات وخطط العمل وفقاً لاحتياجات البلدان. قد يكون لتبسيط الإجراءات الإدارية ورقمنتها (وخاصة الإجراءات الجمركية) تأثير إيجابي على العمليات اللوجستية، مثل تقليل وقت عمليات النقل.

يجب أن تكون الاستراتيجيات وخطط العمل لترشيد الخدمات اللوجستية الحضرية جزءاً من خطط التنقل الحضري المستدامة بهدف تحسين نقل البضائع في المناطق الحضرية بما يتماشى مع أهداف التنمية المستدامة، مع مراعاة أبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. يمكن أن تلعب GNSS دوراً رئيسياً في هذه الاستراتيجيات والخطط.

يجب اتخاذ تدابير محددة لجعل المنصات اللوجستية أكثر مرونة في مواجهة تغير المناخ، فضلاً عن الأوبئة المحتملة، بالاستفادة من آثار جائحة كوفيد-19، ولضمان استمرار عملها.

يجب تعزيز توافر البنى التحتية للطاقة المستدامة، على مستوى المنصات اللوجستية، من أجل تعزيز النقل الأخضر والمستدام العابر للبحر الأبيض المتوسط.



## الإجراء 6: تطوير النقل متعدد الوسائل

ستضمن البلدان إنشاء أو تعزيز استراتيجيات تطوير النقل متعدد الوسائل بهدف تحسين عمليات النقل وتقليل تكاليف النقل وضمان المكاسب من حيث الاستدامة والقدرة التنافسية.

ينبغي إعطاء الأولوية لتطوير ممرات النقل متعدد الوسائل في ظل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية واتصالها بشبكة النقل العابرة لأوروبا ودعمها على المستوى الوطني من أجل المساعدة في تعزيز الاتصال.

كجزء من تطوير النقل متعدد الوسائل يتم تشجيع البلدان على تحسين وتقوية ربط الموانئ، عن طريق البر وخاصة عن طريق السكك الحديدية، مع المناطق النائية. يجب أن يُنظر إلى هذا الاتصال على أنه عنصر استراتيجي في تطوير الموانئ والنقل متعدد الوسائل مع مراعاة ميزاته الاقتصادية والتنافسية من أجل تقليل العوامل الخارجية السلبية على الناس والبيئة. مع مواصلة تطوير الطرق السريعة للبحر، سيضمن هذا الاتصال التكامل بين الوسائل المختلفة وتعزيز التحول النموذجي نحو النقل المستدام، مما سيعزز تكامل الخدمات متعددة الوسائل ويسمح بإحراز تقدم ملموس في الترابط بين شبكات البنية التحتية وبين ضفتي البحر الأبيض المتوسط.

بالإضافة إلى ذلك، يتم تشجيع البلدان على تنفيذ مشاريع لتوسيع شبكات السكك الحديدية المحلية والإقليمية.

تعتمد كفاءة أنظمة النقل الحديثة بشكل أساسي على قدرتها على التفاعل بطريقة مناسبة مع الخدمات المتكاملة متعددة الوسائل. من أجل أن تتحقق الوسائل المتعددة وتكون ناجحة، يجب ترقية مستويات الجودة لأنماط النقل الفردية.

يجب إعطاء الأولوية لإنشاء ممرات النقل متعدد الوسائل في إطار شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط واتصالها بشبكة النقل العابرة لأوروبا ودعمها على المستوى الوطني، ومن هنا تأتي الحاجة إلى إعطاء الأولوية لتحديث البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية المهمة دوليًا، والاستثمارات في البنية التحتية للموانئ، والربط بين الموانئ ومناطقها النائية، بالإضافة إلى التطوير الإضافي للطرق السريعة للبحر لتعزيز الخدمات متعددة الوسائل المتكاملة وإحراز تقدم ملموس في ربط ضفتي البحر الأبيض المتوسط.

## الإجراء 7: تمديد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط

بعد اعتماد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، سيتم استكشاف امتداده المحتمل إلى إفريقيا الداخلية وآسيا مع أصحاب المصلحة في المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط حول اتصال النقل وفي أماكن أخرى.

يجب أن تشكل السياسات والاستراتيجيات التي سيتم تبنيها وممرات النقل التي سيتم تطويرها في هذا الصدد الخطوات الأولى نحو تحقيق هذا الاتصال الأوسع.

يجب تسليط الضوء في هذا السياق على نتائج مبادرة "تحالف أوروبا وإفريقيا" للاستثمار والتوظيف المستدام التي تم إطلاقها في عام 2019، ولا سيما جهود مجموعة عمل قطاع النقل، مع فرق العمل الثلاثة، وهي الاتصال والسلامة على الطرق والطيران المدني. ويمكن أن تُستخدم النتائج والتوصيات بشأن "الاتصال" كأساس للتوسيع المستقبلي لشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

### 3.4. النقل البحري والموانئ التجارية

#### الإجراء 8: الإصلاحات التنظيمية والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية في القطاع البحري والمينائي

يجب على البلدان مواصلة الجهود للتصديق على الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالتجارة والنقل البحريين، والسلامة والأمن، وحماية البيئة، والتدريب، والعمل البحري، إلخ. تأكيداً على أهمية الإصلاحات التنظيمية على المستوى الوطني، ستواصل البلدان الجهود المبذولة لتقريب هذه اللوائح مع الاتفاقيات والاتفاقيات ولوائح الاتحاد الأوروبي.

البلدان مدعوة للتصديق على القوانين المتعلقة بالبيئة، مثل الملحق السادس لاتفاقية ماربول، ونقل هذه القوانين إلى تشريعاتها الوطنية من أجل إنفاذها وتنفيذها. ينبغي إيلاء اعتبار خاص لاتفاقيات إدارة مياه الصابورة والأنظمة المضادة للفطريات وإزالة الحطام.

يجب إعطاء الأولوية لحقوق الركاب في مجال النقل البحري فيما يتعلق بالتدابير المحددة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة.

#### الإجراء 9: تحسين كفاءة الميناء

يجب أن تواصل البلدان جهودها لتحسين كفاءة الموانئ، ولا سيما من خلال وضعها في قلب الاستراتيجيات الوطنية، والإصلاحات التنظيمية، وتكثيف البنية التحتية والمعدات مع الاحتياجات الخاصة، والترابط بين الموانئ ووسائل النقل الأخرى بما في ذلك النقل بالسكك الحديدية، فضلاً عن تبسيط وأتمتة الإجراءات الإدارية. من أجل تحسين الكفاءة العامة لخدمات الموانئ، يجب وضع مؤشرات محددة لتعزيز إنتاجية عمليات المناولة وتقليل أوقات المكوث.

يجب وضع تدابير محددة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مما يجعل البنية التحتية وخدمات الموانئ أكثر مرونة، وتمكين المرأة في القطاع البحري، ولا سيما من خلال توفير المرافق المناسبة، بما في ذلك المرافق الصحية.

وينبغي إيلاء اهتمام خاص لتطوير البنية التحتية، بما في ذلك، عند الضرورة، بناء موانئ أو محطات أخرى، ومناطق التخزين، ووصل المناطق النائية، وخاصة بالسكك الحديدية.

يجب أن تكون الإجراءات شفافة ومبسطة بشكل أكبر من خلال:

- توضيح وتسهيل شروط الوصول إلى سوق خدمات الموانئ، ولا سيما القطر، والإرشاد، والرسوم، وإدارة النفايات، والتزويد بالوقود، وكذلك الفصل بين المهام التنظيمية للموانئ والوظائف التجارية، بالاعتماد على تجربة الاتحاد الأوروبي خاصة في هذه المجالات.
- وضع إطار واضح للشفافية المالية للموانئ وإنشاء التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI)، وتنفيذ نظام "النافذة الواحدة" البحرية الوطنية (MNSW)، ونشر أنظمة مجتمع الموانئ (PCS). ستعمل عملية تقديم البيانات الرقمية على تسهيل تدفق إجراءات الإبلاغ.
- مزيد من تبسيط الضوابط الجمركية والإعلانات الأخرى وإجراءات عبور الحدود والشكليات، ولا سيما على أساس أحكام معاهدة تسهيل الحركة البحرية الدولية. كما أن تقريب قانون الجمارك للاتحاد الأوروبي سيسهل حركة البضائع في البحر الأبيض المتوسط.
- تعزيز التعاون لتلقي ومشاركة وتحليل معلومات مراقبة حركة المرور في المنطقة بشكل أفضل. تشجيع وضمان التشغيل البيئي لأنظمة معلومات إدارة الموانئ من خلال التنسيق الوثيق.
- كجزء من تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، ستضع البلدان أهدافاً لخفض الانبعاثات على مستوى الموانئ وستواصل تقديم المبادرات والمشاريع التجريبية بين الموانئ في المنطقة الأورومتوسطية. ستضمن البلدان المرحلة التجريبية للموانئ في الانتقال نحو مجتمعات الطاقة، والتي تعتبر بمثابة طريق نحو تحويل الموانئ إلى "مراكز طاقة مستدامة" للإمداد البحري والداخلي بالطاقة المستدامة والنظيفة، وستضمن أيضاً إنشاء ابتكارات محلية لأنظمة بيئة الأعمال. في هذا السياق، يمكن استخدام العمل التجريبي المخصص من قبل مبادرة WestMED.

ستعمل البلدان على تعزيز EGNOS و GALILEO لتطوير الملاحة البحرية من جميع جوانبها.

يجب تعزيز التعاون وتبادل المعلومات حول الحركة البحرية في المنطقة من خلال تشجيع إنشاء منظمة موانئ البحر الأبيض المتوسط بالتوازي مع منظمة موانئ البلطيق، والتي يمكن أن تسهل وتوحد جهود العمل والتدريب.

يجب تحديد تدابير محددة تتعلق بالبنية التحتية والخدمات للموانئ جنبًا إلى جنب مع خطة عمل، مع مراعاة كل من تغير المناخ، والأوبئة المحتملة من خلال تعلم الدروس من آثار أزمة كوفيد-19.

تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة، ستعمل البلدان على تعزيز تمكين المرأة في قطاع الموانئ، ووصولها إلى المهن ومشاركتها الفعالة في تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات والسياسات، وكذلك في إدارة وتشغيل الشبكات والخدمات.

### الإجراء 10: تطوير النقل البحري

لكون النقل البحري القناة الرئيسية للتجارة عبر منطقة البحر الأبيض المتوسط، يجب أن يظل النقل البحري أولوية عندما يتعلق الأمر بتطويره واندماجه في سلسلة الخدمات اللوجستية ومع وسائل النقل المختلفة. ستعمل البلدان على الترويج لمفهوم الطرق السريعة للبحر من أجل تعزيز الخدمات المتكاملة المتعددة الوسائل وإنشاء روابط نقل بحري أفضل بين موانئ البحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل العابرة لأوروبا ليتم ربطها من خلال شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط المستقبلية. وستركز الجهود أيضاً على تقارب السياسات البيئية، ومقاومة النقل البحري لتغير المناخ، والأوبئة المحتملة، جنباً إلى جنب مع تعزيز تمكين المرأة في النقل البحري، ولا سيما من خلال توفير المرافق المناسبة، بما في ذلك المرافق الصحية.

ستعمل البلدان على تعزيز استثمارات الطاقة المتجددة من أجل تقليل الآثار السلبية للوقود الأحفوري على البيئة والصحة والتنوع البيولوجي. في هذا السياق، يتم تشجيع البلدان على تجديد أساطيلها من خلال برامج الاستثمار على المستوى الوطني باستخدام المؤسسات المالية الوطنية والدولية وجميع أدوات التمويل والدعم المتاحة.

ستواصل البلدان العمل معاً في منطقة البحر الأبيض المتوسط من أجل الاستفادة الكاملة من سعة محطات الغاز الطبيعي المسال الحالية، وزيادة تحسينها للمضي قدماً بما يتماشى مع طلب السوق.

فيما يتعلق بتطوير حلول النقل البحري المستدامة، من الضروري معالجة تنوع خيارات الطاقة، بما في ذلك أنواع الوقود البديلة المختلفة، حسب الاقتضاء، والقابلة للتطبيق على الشحن، وليس فقط المشاركة في الرحلات الدولية ولكن الأهم من ذلك، في طرق الشحن البحري القصيرة. على وجه الخصوص، بالنسبة للبحر الأبيض المتوسط، يمكن أن يرتبط تأمين إمدادات الوقود بالتوافر الأمثل الإقليمي / الخاص بالميناء لمنتجات المواد الأولية أو الطاقة المتجددة.

سيشمل تطوير النقل في المنطقة، ولا سيما بين الشواطئ الشمالية والجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، فتح خطوط شحن جديدة وتفعيل الخطوط الحالية من أجل تقديم خيارات أكثر استدامة لهذه الطرق. سوف تسهل البلدان تطوير الشحن البحري القصير مع الاتحاد الأوروبي على وجه الخصوص لخدمات الركاب والمركبات، بالاستفادة من خبرة الاتحاد الأوروبي في هذا المجال.

يجب متابعة تطوير الطرق البحرية، بما يتماشى مع مفهوم الطرق السريعة للبحر من خلال المبادرة الخاصة التي يمكن تسهيلها من خلال خطط العمل أو مذكرات التفاهم، في هذا السياق، ونهج متكامل يركز على الاستدامة البيئية للنقل البحري، بما في ذلك الموانئ وينبغي تعزيز دمج النقل البحري في سلسلة التوريد، والسلامة والعامل البشري وإدارة المرور من وإلى الأماكن الأخرى في بلدان البحر الأبيض المتوسط. بالإضافة، يجب ضمان التنسيق مع المشاريع والمبادرات الأخرى. يجب معالجة العقبات التي يحتمل أن تعيق الكفاءة والاستدامة الاقتصادية والبيئية للطرق السريعة للبحر، بما في ذلك نقص التواصل والوعي بين أصحاب المصلحة، وكذلك قضايا التمويل، مع مراعاة اللوائح القانونية المعمول بها ذات الصلة. يتم تشجيع البلدان على تعزيز المنافسة بين القطاعين العام والخاص، وزيادة الابتكار وخفض تكاليف الخدمة.

سيكون التعاون في منطقة البحر الأبيض المتوسط ضرورياً بهدف الاستفادة الكاملة من سعة محطات الغاز الطبيعي المسال الحالية بما يتماشى مع طلب السوق.

تتمثل إحدى اللبنيات الأساسية لاستدامة الطاقة في النقل البحري في توافر الطاقة النظيفة وأنواع الوقود البديلة للشحن. تحقيقاً لهذه الغاية، يجب تعزيز إمدادات الغاز الطبيعي المسال أو الهيدروجين الأخضر أو الوقود منخفض الكربون المتجدد، سواء من أصل بيولوجي أو صناعي، بشكل متسق وبطريقة متوافقة مع المواد الأولية وتوافر الطاقة المتجددة حول حوض البحر الأبيض المتوسط. ولهذه الغاية، فإن البلدان مدعوة إلى النظر في الحاجة إلى منشآت تخزين الغاز الطبيعي المسال الموزعة، على نطاق صغير إلى كبير، وقادرة على تأمين الزيادة المتوقعة في الطلب على الغاز الطبيعي المسال كوقود للشحن، وفي نفس الوقت، لتأمين القدرة على الاستيراد وإعادة تحويل الغاز إلى غاز، بالقدر الكافي والضروري. بالإضافة إلى ذلك، كموايد وسيطة للوقود الاصطناعي، أو كوقود لاستخدامات النقل البحري المستقبلية، يجب اعتبار إنتاج الهيدروجين الأخضر بمثابة لبنة بناء مهمة في تعزيز واستيعاب أنواع الوقود البحري البديلة في المستقبل. يجب أن يساعد توافر إنتاج الكهرباء المتجددة في جميع أنحاء البحر الأبيض المتوسط، ولا سيما من البلدان المتوسطية الشريكة الأخرى من خارج الاتحاد الأوروبي، في بناء شبكة مرنة ومتنوعة لإنتاج الوقود البحري، قادرة على دعم تلبية الطلب من الشحن المستدام.

البلدان مدعوة لتحديد التحديات وطرح خطط عمل لمرونة النقل البحري، بما في ذلك تغير المناخ، والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من آثار جائحة كوفيد-19. عند القيام بذلك، يتم تشجيعهم أيضًا على البناء على الأولويات وأفكار المشاريع المحددة في هذا المجال من خلال المبادرات الأخرى ذات الصلة، بما في ذلك مبادرة WestMED والمجموعة الفنية للشحن الأخضر النشطة حاليًا.

وينبغي الحفاظ على إجراءات تعزيز تمكين المرأة، ووصولها إلى مختلف المهن البحرية ومشاركتها الفعالة في إدارة وتشغيل الشبكات.

تحتاج البلدان إلى الاستفادة الكاملة من الحلول الرقمية الذكية وأنظمة النقل الذكية (ITS). تتمتع الأنظمة المتصلة والآلية بإمكانيات هائلة لتحسين أداء نظام النقل بالكامل بشكل أساسي والمساهمة في تحقيق أهداف الاستدامة والسلامة. ستركز الإجراءات على دعم دمج وسائل النقل في نظام متعدد الوسائل يعمل.

### الإجراء 11: السلامة البحرية

البلدان مدعوة لمواصلة جهودها بشأن السلامة البحرية من خلال تنفيذ جميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، والاضطلاع الكامل والفعال للواجبات والمسؤوليات بموجب قواعد دولة العلم ودولة الميناء، وتنفيذ و / أو تعزيز أنظمة المراقبة من خلال تثبيت معدات السلامة الحديثة، ومن خلال تطوير أنظمة الاتصالات والتنسيق الإقليمية. سيضمن هذا إمكانية التشغيل البيئي.

وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي إعطاء الأولوية للجهود الإقليمية لزيادة تحسين القدرات لتلقي وتبادل وتحليل معلومات مراقبة حركة السفن، لتسهيل التعاون بين السلطات الوطنية ذات الصلة، فضلاً عن التعاون دون الإقليمي في مجال السلامة البحرية، بما في ذلك البحث والإنقاذ (SAR) ومساعدة السفن التي في حاجة إلى المساعدة التي تبحث عن مكان لعمليات اللجوء.

ستعمل البلدان على تطوير خطط الطوارئ وإجراءات البحث والإنقاذ وتسهيل التعاون بين مختلف المؤسسات الوطنية ذات الصلة للاستجابة للكوارث البحرية بطريقة حديثة ومتقدمة.

ينبغي إيلاء اهتمام خاص للاضطلاع الفعال بالواجبات والمسؤوليات بموجب قواعد دولة العلم ودولة الميناء، بما في ذلك إنشاء برامج تدريبية مناسبة لضمان امتثال الإجراءات الوطنية للإطار القانوني البحري الدولي، فضلاً عن مواصلة المتطلبات الفنية، فيما يتعلق بمراقبة دولة الميناء، وتطوير وتنفيذ معايير وإرشادات التفنيس وفقاً لمعايير مذكورة تفاهم البحر الأبيض المتوسط (MED MoU) ومذكورة تفاهم باريس.

في سياق مشروع SAFEMED IV الممول من الاتحاد الأوروبي، قامت وكالة السلامة البحرية الأوروبية بتطوير نظام معلوماتي جديد لمذكورة التفاهم المتوسطية بشأن مراقبة دولة الميناء (Med MoU).

هذا النظام الجديد، THETIS-Med، هو نسخة من النظام الحالي الذي تستخدمه الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والأطراف غير المنتمية إلى الاتحاد الأوروبي في مذكرة باريس، والمعروف باسم THETIS والذي يتم استضافته وإدارته بالفعل من قبل وكالة السلامة البحرية الأوروبية. ومع ذلك، تم تخصيص THETIS-Med بالكامل لمذكورة التفاهم المتوسطية. سيدعم THETIS-Med الدول الأعضاء في مذكرة التفاهم المتوسطية (الجزائر، قبرص، مصر، إسرائيل، الأردن، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا) في تنفيذ التزاماتها فيما يتعلق بعمليات التفنيس الخاصة بمراقبة دولة الميناء (PSC).

تلقى النظام تقييم إيجابي للتجربة التشغيلية في تبادل ومشاركة T-AIS في إطار البرنامج الحالي، ويستمر بعد موافقة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في هيئة الحوكمة الرسمية، للاستفادة من تسهيل المساعدة التقنية، طوال مدة المشروع، ولتبادل معلومات T-AIS بين دول جنوب البحر الأبيض المتوسط باستخدام خادم AIS الإقليمي للبحر الأبيض المتوسط.

في سياق مشروع النقل البحري الأورومتوسطي (SAFEMED IV)، تعمل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية مع أصحاب المصلحة الوطنيين والأوروبيين والدوليين لرفع مستوى السلامة والأمن وحماية معايير البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط. وينبغي مواصلة تقديم الدعم للبلدان المستفيدة كدول العلم لإدخالها في أنظمتها التشريعية الوطنية ولتنفيذ أحدث الصيغ من القوانين الدولية. كما ينبغي تقديم الدعم لإنشاء أدوات رصد تهدف إلى تحسين أداء أساطيل البلدان المستفيدة.

### الإجراء 12: الأمن البحري

يجب على الدول أن تنفذ بشكل فعال متطلبات الأمن البحري الإلزامية لاتفاقية حماية الأرواح في البحر (SOLAS) وفقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية، ودعم بناء قدرات الموظفين المشاركين في تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. وينبغي أيضاً أن تؤخذ في الاعتبار المبادئ التوجيهية الدولية، ولا سيما تلك المحددة في إطار المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بمنع القرصنة والسطو المسلح ومكافحتها.

ستعمل البلدان على ضمان تعزيز التخطيط المشترك للطوارئ وإدارة المخاطر ومنع النزاعات والاستجابة للأزمات وإدارة الأزمات، لا سيما بين الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي. ستعمل البلدان أيضاً على تعزيز إجراءات التوعية بشأن الأمن البحري وخاصة الأمن السيبراني في النقل البحري، والمساعدة الفنية في مجال تدقيق أمن الموانئ.

ستواصل الدول الإنفاذ الكامل لأحكام تشريعات وتوجيهات الأمن البحري للاتحاد الأوروبي ذات الصلة، والتي تنشرها بانتظام وكالة السلامة البحرية الأوروبية ودعم بناء قدرات الموظفين المشاركين في التنفيذ. وسوف ينفذون المبادئ التوجيهية الإقليمية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية.

ستنظر البلدان في استخدام تقنيات جديدة مثل المركبات التي تعمل عن بعد (ROVs) والطائرات بدون طيار لتحسين كفاءة خدمات البحث والإنقاذ عن بُعد وكذلك خدمات مراقبة التلوث.

في هذا الصدد، يجب أن تستمر البلدان في ضمان التنفيذ الكامل للتشريعات والمبادئ التوجيهية الأوروبية ذات الصلة بشأن الأمن البحري، والتي تنشرها بانتظام وكالة السلامة البحرية الأوروبية، ودعم بناء قدرات الموظفين المشاركين في التنفيذ، وكذلك تنفيذ المبادئ التوجيهية الإقليمية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية.

### الإجراء 13: حماية البيئة البحرية

يجب على البلدان التصديق في أقرب وقت ممكن، حسب الاقتضاء، والتنفيذ الفعال لاتفاقية ماريبول والقوانين المتعلقة بالبيئة، بما في ذلك ماريبول - الملحق السادس.

وينبغي لهم، حيثما أمكن، استخدام أنظمة المراقبة الساتلية لرصد الأرض فيما يتعلق باكتشاف التلوث المشتبه فيه الذي تسببه السفن.

تشمل الإجراءات التي يتعين اتخاذها أيضاً تعزيز الانتقال إلى طاقات أنظف في الموانئ، وتقديم الدعم للعمليات التي يتم الانتهاء منها في المنظمة البحرية الدولية وإنشاء منطقة مراقبة الانبعاثات في البحر الأبيض المتوسط (MedECA)، في ضوء الاستعداد، في سياق إطار خطة عمل البحر المتوسط لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وتنفيذها بحلول عام 2025 ووضع خطط إدارة نفايات الموانئ.

ستنظر البلدان في استخدام تقنيات جديدة مثل المركبات التي تعمل عن بعد (ROVs) والطائرات بدون طيار لتحسين خدمات مراقبة التلوث.

ستضمن البلدان تدريب جميع أصحاب المصلحة الموجودين في الموانئ والسفن المشاركة على البضائع الخطرة، وفقاً للأحكام الوطنية والدولية القائمة. بالإضافة إلى ذلك، سيقدّمون تعليمات مفصلة للاستجابة لحالات الطوارئ والإسعافات الأولية الطبية المتعلقة بالحوادث التي تنطوي على البضائع الخطرة.

ستضمن البلدان رفع مستوى الوعي البيئي من خلال تعزيز الحوار مع جمعيات الحفاظ على البيئة.

البلدان التي لم تصادق بعد على الملحق السادس لاتفاقية ماريبول مدعوة لتسريع التصديق عليها وتنفيذها بشكل فعال. بالإضافة إلى ذلك، فإن البلدان مدعوة إلى دمج أحكام الاتفاقية المذكورة في القانون المحلي. وهذا ضروري أيضاً للاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (BWM) والاتفاقية الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفطريات الضارة على السفن (AFS).

يجب أن يتضمن تنفيذ أنشطة مكافحة التلوث النفطي تدريبات دولية مع سفن استرداد النفط ومعدات مخصصة للاستجابة للانسكاب النفطي.

في سياق تنفيذ اتفاقية ماريبول، هناك حاجة إلى استثمارات في مرافق إدارة نفايات الموانئ وخطط الاستجابة للطوارئ. يجب استكشاف الاحتمالات للحصول على الدعم الفني والمساعدة، من خلال القوانين الوطنية والدولية المتاحة لإجراء دراسة جدوى تقنية لإنشاء مرافق استقبال الميناء وفقاً لأحكام اتفاقية ماريبول ولشراء واستغلال المعدات ذات الصلة.

يجب تعزيز حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من خلال تطبيق التقنيات الجديدة والحلول المبتكرة، وكذلك من خلال استكشافها على المستويين الوطني والإقليمي. الخيارات التي يجب مراعاتها هي إدخال خطط الحوافز لتعزيز النقل البحري الصديق للبيئة، وفرض الضرائب على الملوّثين، ووضع وتنفيذ خطة إدارة بيئية للموانئ من خلال الالتزام ببرنامج ESPO Eco Port، وكذلك اعتماد شهادة ISO 14001 للإدارة البيئية وشهادة ISO 50001 لإدارة الطاقة.

الموانئ هي مفتاح الاتصال الدولي واقتصاد المنطقة. يجب أن تصبح الممارسات التي تتبعها الموانئ أكثر استدامة ومرونة، أثناء انتقالها إلى عُقد بدون انبعاثات، هو الوضع الطبيعي الجديد، وتمكين أشكال اتصال أكثر استدامة. يجب أن تصبح الموانئ محاور للتنقل والنقل متعدد الوسائل، بحيث تربط بين جميع الوسائل ذات الصلة. سيؤدي ذلك إلى تحسين جودة الهواء محليًا وبالتالي المساهمة في تحسين صحة السكان القريين. تتمتع الموانئ الداخلية والموانئ البحرية بإمكانيات كبيرة لتصبح مراكز طاقة نظيفة جديدة لأنظمة الكهرباء المتكاملة، والهيدروجين وأنواع الوقود الأخرى منخفضة الكربون، وأحواض اختبار لإعادة استخدام النفايات والاقتصاد الدائري. ستضمن البلدان المرحلة التجريبية للموانئ في الانتقال نحو مجتمعات محافظة على الطاقة، والتي تعتبر بمثابة طريق نحو تحويل الموانئ إلى "مراكز طاقة مستدامة" للإمداد البحري والداخلي بالطاقة المستدامة والنظيفة، وستضمن أيضًا إنشاء أنظمة محلية مبتكرة لبيئة الأعمال. إنه موضوع عمل تجريبي من قبل مبادرة WestMED.

إلى جانب تدابير كفاءة الموانئ، يجب أن تكون موانئ البحر الأبيض المتوسط أكثر نظافة، من خلال تحفيز استخدام الوقود المتجدد ومنخفض الكربون وإمداد السفن المتمركزة بالطاقة المتجددة بدلاً من الطاقة الأحفورية، وتطوير واستخدام سفن جديدة وأنظف وأكثر هدوءًا، ومراجعة خدمات وعمليات الموانئ، وتحسين ميناء العبور، ومن خلال الاستخدام الأوسع لإدارة حركة المرور الذكية.

بالتأزر مع نشر أنواع الوقود البحري البديلة، يجب بذل الجهود نحو القضاء على التلوث للحد بشكل كبير من البصمة البيئية الأوسع للقطاع، ونحو استراتيجية البحر الأبيض المتوسط للوقاية والتأهب والاستجابة للتلوث البحري الناجم عن السفن (2021-2031) وخطة عملها، بالإضافة إلى خارطة الطريق المقترح من أجل التخصيص المحتمل للبحر الأبيض المتوسط، ككل، تشير منطقة التحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت وفقًا لملاحق ماريول السادس، ضمن إطار اتفاقية برشلونة، إلى الطريق إلى الأمام في المضي قدمًا نحو تحقيق الهدف النهائي المتمثل في الحد من تلوث الهواء والماء بسبب الشحن في حوض البحر والمناطق الساحلية والموانئ.

#### **الإجراء 14: تدريب وتأهيل البحارة**

يجب على البلدان مواصلة وتوسيع جهود التدريب وإصدار الشهادات، بما في ذلك، إنشاء معاهد التدريب البحري، والتنفيذ الصحيح والفعال لمتطلبات معايير STCW التابعة للمنظمة البحرية الدولية ومعايير اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية (MLC)، وتعزيز التعاون والتنسيق مع دول الاتحاد الأوروبي، وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين المعاهد البحرية، وتعزيز جاذبية مهنة النقل البحري.

ستواصل الدول جهودها لتدريب البحارة واعتمادهم من خلال التطوير المستمر لمعاهد التدريب البحري وكذلك إنشاء معاهد جديدة من شأنها تعزيز تنمية القطاع البحري ودعم خلق فرص عمل. يجب استكشاف وتشجيع توفير فرص التدريب البحري العملي على سفن الدول الأوروبية ومتوسطة، بما في ذلك الخريجين الجدد.

يجب على البلدان اتخاذ تدابير لتعزيز وتسهيل وصول المرأة إلى المهن البحرية ومشاركتها الواسعة في كل من التدريبات البحرية الأولية والتحديثية.

يجب أن تستمر الجهود المبذولة للتصديق على اتفاقية التدريب المهني الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية وتنفيذها وإنفاذها بشكل فعال واتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية (MLC، 2006)، بما في ذلك أحدث التعديلات لهاتين الاتفاقيتين - وفي هذا الصدد (أي التنفيذ والإنفاذ) أن تكون مصحوبة بالتدريب والتوعية وتبادل أفضل الممارسات.

ينبغي مواصلة التعاون وتبادل الخبرات بين معاهد التعليم البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط وتعزيزها، من أجل تعزيز فرص التدريب للبحارة. من الضروري أيضًا ضمان تنسيق أفضل للمبادرات الإقليمية للمنظمة الوطنية الموحدة للتدريب الجامعي، وتحديد المؤهلات للقطاع البحري وتطوير شبكة جامعية إقليمية.

يمكن أن يكون تحالف المجموعات البحرية الجديد ضمن مبادرة WestMED، مع شبكته من معاهد التدريب البحري (بعضها معترف به بالفعل من قبل المنظمة البحرية الدولية) التي تمثل التميز الوطني في هذا المجال، مفيدة في تحقيق هذا الهدف.

هناك حاجة إلى مزيد من الجهود لزيادة جاذبية القطاع البحري من خلال حملات الترويج والتوعية الوطنية والإقليمية بهدف تحقيق التوازن بين العرض والطلب.



#### 4.4. النقل البري (النقل البري والتنقل الحضري والنقل بالسكك الحديدية)

##### الإجراء 15: الإصلاحات التنظيمية والالتزام باتفاقيات النقل البري الدولية

ستواصل الدول جهودها للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية التي تركز على الإصلاحات والتقريب التنظيمي، فضلاً عن تطوير وتكييف أنظمة النقل الوطنية على أساس هذه الاتفاقيات وأفضل الممارسات الأوروبية، مما يسهل النقل الدولي بشكل عام وفي منطقة الأورومتوسطية على وجه الخصوص.

تتعلق الاتفاقيات والإصلاحات بالنقل على الطرق وسلامة المرور على الطرق، والقيادة وفترات الراحة للسائقين المحترفين، بما في ذلك اعتماد تكنولوجيات رقمية، والحالة الفنية لأسطول المركبات، وتبسيط إجراءات عبور الحدود، والنقل الآمن للبضائع الخطرة والمواد الغذائية القابلة للتلف، إلخ.

من بين الاتفاقيات المختلفة، تم اعتبار عشرة أدوات لحركة المرور البري كأولويات للانضمام:

اتفاقية المرور على الطرق لعام 1968، اتفاقية عام 1968 بشأن إشارات ولافتات الطرق، الاتفاقية الأوروبية لعام 1970 بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في النقل البري الدولي (AETR)، اتفاقية عام 1956 بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية (CMR)، وبروتوكول عام 1978 لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع عن الطريق البري، واتفاقية الجمارك لعام 1975 بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء دفاتر اتفاقية النقل البري الدولي (TIR)، الاتفاقية الدولية لعام 1982 بشأن تنسيق ضوابط مراقبة السلع على الحدود (اتفاقية التنسيق)، اتفاقية 1957 المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (ADR)، وبروتوكول عام 1993 الذي يعدل المادة 1 (أ)، والمادة 14 (1) والمادة 14 (3) من الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة، واتفاقية 1970 بشأن النقل الدولي للبضائع والمواد الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة التي سيتم استخدامها في مثل هذا النقل (ATP)، اتفاقية 1958 المتعلقة باعتماد مواصفات فنية موحدة للمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و / أو استخدامها على المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات، واتفاقية 1997 بشأن اعتماد شروط موحدة للفحص الفني الدوري للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات التفتيش هذه، واتفاقية 1956 بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية (CMR)، وبروتوكولها لعام 1978 وبروتوكولها الإضافي لعام 2011 بشأن مذكرة الشحن الإلكترونية (e-CMR) وكذلك الانتقال نحو المزيد من الأدوات المبتكرة مثل اتفاقية النقل البري الدولي الإلكتروني e-TIR.

يوصى بوضع استراتيجيات إدارية مناسبة متعددة التخصصات على المستوى الوطني لتعزيز الانضمام إلى هذه الاتفاقيات وتنفيذها بشكل فعال والإصلاحات الوطنية الضرورية، مما يضمن التزامًا أكبر وملكية أكبر للإجراءات ذات الصلة.

يوصى أيضًا بأن يعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC) الترجمة العربية الرسمية للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة وتحديثاتها الدورية، مع مراعاة وتيرة التعديل (سنتان).

وينبغي أن تستمر مشاركة الخبراء من البلدان الشريكة في عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وأن يتم تشجيعها وتسهيلها بشكل أكبر. ستوفر مثل هذه المشاركة مزايا متعددة للخبراء من حيث بناء القدرات، وفهم أفضل للأهمية، والأحكام والمزايا الرئيسية للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها، وتكامل شبكة الخبراء الأوروبية والدولية والمشاركة في عملية التفاوض.

##### الإجراء 16: تسهيل النقل البري الدولي

ستواصل البلدان الجهود لإصلاح و / أو إنشاء أنظمة نقل بري فعالة وتنافسية تعزز النقل البري الدولي وتسهيله. وتستند هذه الجهود إلى الإصلاحات التنظيمية وتقريب تشريعات النقل، وتطبيق القواعد والمعايير المنسقة على أساس الممارسات الدولية، والمهنية والقدرات الفنية للمشغلين والسائقين، وتحسين الحالة التقنية لأسطول المركبات.

يجب أن تشمل الجهود أيضًا نشر أنظمة النقل الذكية (ITS) ونظامًا لجمع البيانات يمكن أن يعزز عمليات وإدارة أنظمة النقل بشكل عام.

كما يلزم اعتماد وتنفيذ تدابير محددة بشأن الحد من انبعاثات المركبات، ومرونة البنية التحتية للنقل البري وخدماتها، وتدابير تعزيز تمكين المرأة في قطاع النقل البري، ولا سيما من خلال توفير المرافق الملائمة، بما في ذلك المرافق الصحية.

علاوة على ذلك، يعتبر بناء القدرات المؤسسية للحكومة وبناء قوة عاملة ماهرة أمراً ضروريا لضمان كفاءة أنظمة النقل.

يعتمد تسهيل النقل العابر للحدود بشكل أساسي على الانضمام إلى المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتنفيذها، والتقريب التنظيمي وأفضل ممارسات الاتحاد الأوروبي، بما في ذلك تدريب السائقين المحترفين المستوحى من التوجيه EC / 59/2003، والامتثال لقواعد القيادة وفترات الراحة المنصوص عليها في الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري

الدولي، وإدخال القواعد الخاصة بالوصول إلى مهنة سائق النقل وفقاً لللائحة EC / 2009/1071، بصيغته المعدلة بموجب اللائحة (الاتحاد الأوروبي) 1055/2020 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي بتاريخ 15 يوليو 2020، وتحسين الشروط الفنية للمركبات في تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1997، التوجيه EU / 45/2014 بشأن عمليات الفحص الفني الدورية والتوجيه EU / 47/2014 بشأن الفحص الفني على جانب الطريق للمركبات التجارية.

يجب تشجيع استخدام المركبات الأقل تلويثاً وأنواع الوقود البديلة والكهرباء. يجب أن يكون تعزيز التنقل الكهربائي، خاصة في المناطق الحضرية، مع البنية التحتية للشحن جزءاً من هذا النهج. يجب أيضاً تطوير معايير للضوضاء وتلوث الهواء وإعدادها لاستخدام أشكال التنقل الجديدة والناشئة، ولا سيما لإدخال المركبات الآلية للتنقل في المناطق الحضرية.

ستعتمد الجهود المبذولة لنشر أنظمة النقل الذكية المنسقة والقابلة للتشغيل البيئي على الإنجازات التي تحققت في إطار خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020 من خلال مشروع دعم النقل الأورومتوسطي، أي "الخطة الإستراتيجية لأنظمة النقل الذكية" EuroMed و"الهندسة الأولية لأنظمة النقل الذكية" لضمان النقل الأمثل والمتكامل والسلس، وزيادة السلامة على الطرق وتقليل الأثر البيئي.

تحتاج البلدان إلى الاستفادة الكاملة من الحلول الرقمية الذكية وأنظمة النقل الذكية (ITS). تتمتع الأنظمة المتصلة والآلية بإمكانيات هائلة لتحسين أداء نظام النقل بالكامل بشكل أساسي والمساهمة في أهداف الاستدامة والسلامة. يجب أن تركز الإجراءات على دعم تكامل وسائل النقل في نظام متعدد الوسائل.

ينبغي للبلدان أن تنظر في إزالة أو تخفيض تكاليف العبور المفروضة على مشغلي الطرق بشكل كبير، من أجل تسهيل نقل البضائع عبر الحدود في المنطقة.

يجب تشجيع تبادل الخبرات والممارسات الجيدة بطريقة منسقة بين البلدان، ولا سيما بين دول الجوار الجنوبي للاتحاد الأوروبي، مع التزام جميع الشركاء المحتملين، مثل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والتعاون الإقليمي وشبه الإقليمي، والأطر، والمؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة الأخرى، والقطاع الخاص، وما إلى ذلك، في مجالات مثل الموافقة على المركبات والتدريب على إصدار الشهادات، وأطر التفيتش الفني الدورية، ومراكز الاختبار والاعتماد والمختبرات. وسيركز الدعم والمساعدة على الإجراءات ذات الأولوية والمشاريع التجريبية على المستويين الوطني والإقليمي، والتي تندرج في إطار التنمية المستدامة، والانتقال الطاقوي واستخدام الطاقات النظيفة.

يجب أن تؤخذ مرونة النقل البري في الاعتبار في المستقبل، بما في ذلك تغير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من آثار جائحة كوفيد-19. في الواقع، يجب أن تؤخذ هذه الآثار في الاعتبار عند تنظيم أنظمة النقل البري وفي مشاريع البنية التحتية المستقبلية ومرافق الاستقبال لضمان صحة الناس وسلامتهم.

ينبغي تشجيع تعزيز تمكين المرأة في قطاع النقل البري، ووصولها إلى مهن النقل البري، فضلاً عن تعزيز مشاركتها الفعالة في تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات والسياسات وفي عمليات الشبكة وإدارتها.

### **الإجراء 17: السلامة على الطريق**

يجب أن تكون السلامة على الطرق أولوية بالنسبة لحكومات البلدان. ستقوم البلدان بتنفيذ و / أو مراجعة الإدارة المؤسسية للسلامة على الطرق على أساس أفضل الممارسات والمبادئ التوجيهية الموصى بها دولياً. في هذا السياق، ستواصل البلدان إنشاء وكالة رائدة للسلامة على الطرق وتطوير و / أو مراجعة الاستراتيجيات الوطنية للسلامة على الطرق.

كما ستضمن البلدان استمرار تنفيذ أحكام الاتفاقيات الدولية بشأن المرور على الطرق، ومراجعة قواعد المرور على الطرق، وإنشاء أنظمة موثوقة ومنسقة وقابلة للمقارنة لجمع بيانات السلامة على الطرق. يجب أن يكون الانضمام إلى اتفاقيات ومعاهدات السلامة وتنفيذها، والمراجعة الإضافية لقواعد المرور على الطرق، ومواصلة تطوير أنظمة البيانات الموثوقة، واعتماد تدابير سلامة المركبات، والسلامة على الطرق والرعاية بعد وقوع الحوادث، جزءاً من خطة عمل السلامة على الطرق.

يوصى بمواءمة هذه الاستراتيجيات مع إعلان ستوكهولم الصادر عن المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق (2020)، بما يتماشى مع الأهداف الدولية لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق الذي أعلن الفترة 2021-2030 العقد الثاني للعمل، وعقد الخطة العالمية لعقد العمل بشأن السلامة على الطرق 2021-2030، وهذا يشمل، على وجه الخصوص، اعتماد نهج النظام الآمن.

إن مواصلة تطوير وكالة رائدة لهياكل السلامة على الطرق وتطوير و / أو مراجعة الاستراتيجيات الوطنية، وتحديد الأهداف الوطنية والإقليمية لجميع البلدان، سيكون من الأولويات. يجب ربط الاستراتيجيات والأهداف بالنسبة المؤمية لخفض عدد الوفيات



على الطرق من خلال ضمان الإدارة الفعالة للسلامة على الطرق، إلى جانب التنسيق والتمويل الأفضل لتنفيذها. يجب أن يستند إنشاء هياكل السلامة الرئيسية إلى تفويض واضح منصوص عليه في نص تنظيمي، من أجل إعطاء المهام القيادية للوكالة، بما في ذلك صلاحيات أنشطة التنسيق الأفقي ووظائف الإدارة المؤسسية. وتشمل هذه الوظائف التشريع والتمويل والترويج والمراقبة والتقييم والبحث والتطوير ونقل المعرفة.

يجب أن تستمر الجهود المبذولة لمراجعة القواعد وأن تتعلق بشكل خاص بإشارات الطرق ولافتات الطرق، وقواعد المرور على الطريق (مثل السرعة، واستخدام الخوذة، وحزام السلامة، وأنظمة تقييد الأطفال، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم امتثال المشاة وراكبي الدراجات وغيرها من الانتهاكات المرورية، وتعليم مستخدمي الطرق، وتدريب السائقين وفحصهم، ورخص القيادة والمتطلبات الأخرى للبضائع الثقيلة ومركبات الركاب، وتسجيل المركبات والموافقة على نوع السيارة وكذلك عمليات التفتيش الفني. ينبغي تعزيز إنفاذ قواعد المرور على الطرق، إلى جانب بناء القدرات لجميع المعنيين.

تحتاج البلدان إلى ضمان مراعاة السلامة على الطرق وتطبيقها بالكامل في جميع مراحل مشاريع الطرق: التصميم والبناء والتشغيل والصيانة. بالإضافة إلى ذلك، ستقوم بدمج الرعاية ما بعد الحوادث في الجهود المبذولة لنشر أفضل الممارسات في الرعاية وتطوير تدريب محدد.

ينبغي بذل الجهود لإنشاء أنظمة جمع بيانات موثوقة ومنسقة وقابلة للمقارنة للسلامة على الطرق وتبادل البيانات على المستوى الإقليمي، مع تطبيق الممارسات الجيدة. في هذا السياق، يجب على الدول أن ترصد وتنفذ بشكل فعال خارطة الطريق المتفق عليها في ورشة العمل الإقليمية لبرنامج الدعم التقني الأوروبي المتوسطي في أثينا، وتطبيق المعايير الدولية ومعالجة الفجوات القائمة بين الإحصاءات الوطنية وتلك التي أبلغت عنها منظمة الصحة العالمية.

من المستحسن النظر في تطوير أنشطة مختلفة للسلامة على الطرق في المنطقة، أو مشروع مساعدة فنية يعتمد على السلامة على الطرق، في إطار شراكة الاتحاد الأوروبي.

يجب على الدول الإفريقية الشريكة التأكد من أن الإجراءات المتخذة تتماشى مع توصيات مجموعة السلامة على الطرق التابعة لفريق العمل المعني بالنقل بين إفريقيا والاتحاد الأوروبي، والتي تم تبنيها في عام 2020.

### **الإجراء 18: التنقل الحضري**

ينبغي للبلدان أن تواصل تنفيذ سياسات التنقل الحضري الوطنية وخطط التنقل الحضري المستدام لأهم مدنها كجزء من نهج شامل ومتكامل. في هذا السياق ومن أجل معالجة جميع التحديات المشتركة للتنقل الحضري على مستوى كل منطقة حضرية، يمكن للبلدان، ولا سيما تلك الموجودة في الجوار الجنوبي للاتحاد الأوروبي، الاعتماد على إرشادات الاتحاد الأوروبي بشأن تطوير وتنفيذ خطط التنقل الحضري المستدام، التي تم نشرها لتشجيع التبنّي الواسع لخطط التنقل الحضري المستدام (SUMPs) كحجر زاوية لسياسات التنقل الحضري.

يجب أن تستند السياسات العامة إلى الحوكمة، وبناء القدرات، والتمويل، وتعزيز النقل العام، بما في ذلك المركبات الكهربائية، وأنماط النقل النشطة والناعمة، فضلاً عن تحسين السلامة على الطرق وإمكانية الوصول إليها، بشكل أساسي للمستخدمين الضعفاء والمعاقين. يجب أن تركز على تنسيق التخطيط المكاني، والتكامل بين وسائل النقل المختلفة وتكامل الخدمات واستخدام أنظمة النقل الذكية.

في هذا السياق، ينبغي مواصلة الجهود من حيث تطبيق أنظمة النقل الذكية لتطوير النقل متعدد الوسائل وتكامل الخدمات، لا سيما من خلال تعزيز الحلول التكنولوجية المبتكرة (التنقل كخدمة - MaaS) من أجل التنقل الحضري المستدام والذكي.

يجب أن تأخذ خطط التنقل الحضري المستدام (SUMPs) في الاعتبار مرونة البنية التحتية ومناطق الاستقبال وأنظمة النقل لتغيير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من آثار جائحة كوفيد 19.

علاوة على ذلك، فإن تحسين جمع البيانات من خلال تطبيق أفضل الممارسات الدولية هو عنصر أساسي في مراقبة تنفيذ خطط التنقل الحضري المستدام.

يجب أن يكون ترشيح اللوجستيات الحضرية أحد مكونات خطط التنقل الحضري المستدام، بهدف التنمية المستدامة مع مراعاة أبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

تحتاج البلدان إلى ضمان التنسيق بين خطط النقل وخطط استخدام الأراضي ويشمل هذا التنسيق في سياسة التنقل الحضري، والذي سيجعل من الممكن تحقيق الأهداف المتوقعة، من خلال توفير حلول طويلة الأجل لمشاكل النمو السكاني والزحف العمراني وزيادة أوقات التنقل والاعتماد على السيارات. ينبغي تشجيع تكثيف وتنويع استخدام الأراضي، وكذلك تطوير النقل العام، من خلال الإجراءات المصممة لتحسين التنقل الحضري.

يجب ضمان التكامل بين وسائل النقل المختلفة. يشير التحليل الشامل والمتكامل للتنقل الحضري إلى أن التنسيق عبر القطاعات سيكون نهجًا أفضل. سيكون للتفاعل بين العديد من وسائل النقل العام والسفر متعدد الوسائل وتأثيره على تصميم شبكة النقل الحضري وإمكانية الوصول والاستخدام السليم للمناطق الحضرية تأثير إيجابي على التنقل الحضري ويساعد على 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 والوصول إلى النظام والوسائل المتعددة، محكوم عليه بالفشل. في هذا السياق، ينبغي تشجيع جميع وسائل النقل، ولا سيما السفر غير الآلي (المشي وركوب الدراجات).

يعتمد التنفيذ الفعال لخطط التنقل الحضري المستدام على إنشاء آليات تمويل مستدامة، بما في ذلك تمويل البنية التحتية، وتحديث النقل العام الجماعي وتجديد الأسطول، فضلاً عن الأطر التنظيمية القوية التي تؤدي إلى انفتاح أوسع للقطاع الخاص، بالنظر إلى أهمية الاستثمارات اللازمة لمواكبة التراكم في تلبية الطلب على أساس النقل الجماعي.

يجب تعزيز التركيز على نشر أنظمة النقل الذكية في خطط التنقل الحضري المستدام. يمكن تحسين التنقل الحضري بشكل كبير من خلال تطبيقات الملاحة GNSS مثل تطبيقات Galileo، والتنقل كخدمة، ومنصات وقوف السيارات، وكذلك استخدام الكاميرات ومراقبة تطبيق القانون.

ينبغي تعزيز تكنولوجيا التنقل الكهربائي في المدن، وخاصة تلك التي تحتاج إلى تجديد أسطول النقل العام والخاص، مما يضمن حدوث تطور حاسم في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والتلوث الضوضائي. سيتطلب هذا الاتجاه الاستراتيجي تخطيط وتنفيذ البنية التحتية للشحن، وتعزيز التحول إلى الحافلات الكهربائية وتقديم حوافز لتقليل التكلفة الإجمالية لتكنولوجيا المركبات الكهربائية. هناك أيضاً حاجة للتحضير لاستخدام أشكال التنقل الناشئة حديثاً وخاصة لإدخال المركبات المؤتمتة حتى لو لم يتم تنفيذ هذه التقنيات في المستقبل القريب.

إن الجوانب المتعلقة بترشيح اللوجيستيات الحضرية مبينة على مستوى الإجراء 5 أعلاه.

يجب أن تواصل البلدان جهودها لتحسين جمع البيانات من خلال تطبيق أفضل الممارسات على المستوى الدولي بشكل عام وفي المنطقة بشكل خاص، إلى جانب جهودها لنشر المعلومات عن المشاريع والبرامج القائمة وإبلاغ النتائج، مع تعزيز إبراز الإنجازات وتشجيع المدن للمشاركة، قدر الإمكان، في منتديات CIVITAS و POLIS، إلخ.

يوصى أيضاً بضمان المراقبة الفعالة لتنفيذ خطط التنقل الحضري المستدام وإجراء بعض التعديلات والتحسينات. يجب أن تتطور كل خطة للتكيف مع الاحتياجات المتغيرة للمدينة، لمراقبة الإجراءات وتعديلها عند الضرورة.

ينبغي أن تستمر الجهود المبذولة للجمع بين السلطات العامة ذات الصلة من أجل النجاح في الاستجابة بفعالية لتحديات التنقل الحضري، وتعزيز التعاون بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب على المستوى الدولي، وتبادل المعرفة والخبرة المكتسبة أثناء تنفيذ المشاريع السابقة، وفي وضع أفضل الممارسات والدروس المستفادة. من الضروري أيضاً مراقبة ومراجعة التدابير والإجراءات التي تم نشرها بالفعل لتحديد فوائد وتأثيرات المقترحات واتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة. بالإضافة إلى ذلك، يوصى بشارك المدن والسلطات العامة المحلية في تنفيذ إجراء النقل الحضري لخطة العمل RTAP من أجل الحصول على التزام أكبر من أصحاب المصلحة المعنيين بخطط التنقل الحضري المستدام.

ينبغي تشجيع تقديم أنشطة المساعدة الفنية المتعلقة بالنقل الحضري الإقليمي والتي تقدمها أدوات الاتحاد الأوروبي والشركاء الآخرون في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة. وهذا من شأنه أن يساهم في نجاح النهج المتبع وتحقيق نتائج وتغييرات مستدامة وفعالة في المدن، ولا سيما تلك الموجودة في بلدان الجوار الجنوبي.

## الإجراء 19: الإصلاحات التنظيمية والهيكلية والانضمام إلى المنظمات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل بالسكك الحديدية

ستواصل البلدان جهودها لتنفيذ الإصلاحات التنظيمية بشكل فعال، والتصديق على الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، بما في ذلك التصديق على معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية والانضمام إلى المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية من قبل الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً متعاقدة في معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية، فضلاً عن التقارب مع الاتفاقيات واللوائح الأوروبية.

ستواصل البلدان الإصلاحات الهيكلية في قطاع السكك الحديدية. اعتماداً على احتياجات البلدان، يجب أن تستند هذه الإصلاحات إلى برامج استثمار طموحة واستباقية والتركيز على تطوير قطاع السكك الحديدية بشكل عام، وتحسين أداء إدارة المنظمات والتشغيل والبنية التحتية من خلال فحص الدور الذي يمكن أن يلعبه القطاع الخاص، والالتزام بالإجراءات لتعزيز نقل البضائع إلى السكك الحديدية والممارسات الجيدة في هذا المجال. يجب إعطاء الأولوية أيضاً لتعزيز الوظائف التنظيمية، وفصل وظائف إدارة البنية التحتية عن مهام التشغيل، والوسائل المتعددة والوصول إلى سوق خدمات النقل بالسكك الحديدية.

يوصى بتعزيز تبادل الخبرات بين البلدان، ولا سيما بين الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي، والتعاون بين الشمال والجنوب وبين بلدان الجنوب.

يجب أن تشمل الإصلاحات الهيكلية، على وجه الخصوص، إعادة هيكلة المشغلين لتحسين قدرتهم التنافسية ونتائجهم المالية، وهذا، على وجه الخصوص من خلال إطار تعاقدي يحدد بوضوح علاقتهم مع الدولة والتزاماتهم المتبادلة، لا سيما فيما يتعلق بالمتطلبات التي تفرضها الدولة على التزامات الخدمة العامة على سبيل المثال، التزام الدولة من حيث الدعم والتعويض بموجب هذه الالتزامات. يجب أن تشمل إعادة الهيكلة أيضاً برامج الاستثمار لتجديد البنية التحتية وتحديث الشبكة الحالية، وكذلك لتجديد وشراء عربات السكك الحديدية. وبالتالي، ينبغي بذل الجهود على المستويين الوطني والإقليمي، وينبغي حشد جميع الأدوات المالية الإقليمية والدولية المتاحة لتحقيق هذه الإصلاحات.

يجب تعزيز التعاون مع المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية لأن عضوية هذه المنظمة يمكن أن تسهم في اعتماد المعايير الدولية وإنشاء أنظمة قانونية موحدة لنقل الركاب والبضائع بالسكك الحديدية في حركة المرور الدولية (بما في ذلك نقل البضائع الخطرة)، واستخدام البنية التحتية والعربات في حركة المرور الدولية، وكذلك قابلية التشغيل البيئي والمواصفة الفنية في قطاع السكك الحديدية. ويتعلق التعاون بشكل خاص بمعاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية وعقود النقل ونقل البضائع الخطرة وإمكانية التشغيل البيئي. علاوة على ذلك، ينبغي تشجيع تبادل الخبرات بين الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي، وكذلك التعاون بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب.

## الإجراء 20: تطوير النقل العابر للحدود وسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي

ستواصل البلدان الجهود لتحقيق قابلية التشغيل البيئي وتعزيز النقل العابر للحدود من خلال تحديد المستوى الأمثل للتنسيق التقني وإعادة تأهيل الشبكة وتجديد المعدات واستبدالها، ورفع مستوى أنظمة الإشارات، وكذلك الكهرباء، لتطوير خدمات النقل بالسكك الحديدية ضمن ممر شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، ولا سيما ممر الشرق والغرب.

ستشمل الأولويات إعادة تأهيل الشبكات، وتجديد المعدات وصيانتها، والكهربة، والإشارات، وتنفيذ متطلبات التشغيل البيئي<sup>14</sup> وعلى وجه الخصوص الانتقال إلى نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية. ستضمن البلدان مرونة أنظمة النقل بالسكك الحديدية، وتطوير نشر أنظمة النقل الذكية (ITS)، وتعزيز تمكين المرأة في قطاع السكك الحديدية، ولا سيما من خلال توفير المرافق المناسبة، بما في ذلك المرافق الصحية، وتحسين كفاءة الطاقة، واستخدام طاقة أقل تلويثاً وتطوير أنظمة إدارة الجودة في النقل العام للأشخاص.

يجب على الدول أن تواصل جهودها لتحسين أمن السكك الحديدية وسلامتها، لا سيما من خلال إنشاء هيئة منفصلة للتحقيق في الحوادث، وإنشاء نظام لإدارة السلامة، وبشكل عام من خلال اعتماد المعايير واللوائح الدولية. يجب إيلاء اهتمام خاص لسلامة المعابر السككية.

<sup>14</sup> يتم تعريف متطلبات التشغيل البيئي بموجب تشريعات الاتحاد الأوروبي في شكل الوصفات الفنية لقابلية التشغيل البيئي (TSIs) وبموجب الإطار القانوني لمعاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية في شكل وصفات فنية موحدة (UTPs). هناك تكافؤ بين الصفات الفنية الموحدة والصفات الفنية لقابلية التشغيل البيئي

ستركز مرونة أنظمة النقل بالسكك الحديدية على تحديد وتنفيذ خطط عمل المقاومة التي تشمل كلاً من تغيير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من آثار جائحة كوفيد-19. في هذا السياق، يوصى بشدة بتعزيز تبادل الخبرات، باستخدام على سبيل المثال منصة Corona التابعة لوكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية.

سيركز تطوير نشر أنظمة النقل الذكية على تعزيز خدمات النقل وتكاملها، وإدارة حركة المرور والسلامة، وترقيات كفاءة الطاقة.

ستعمل البلدان على تعزيز تمكين المرأة في قطاع السكك الحديدية، ووصولها إلى المهن ذات الصلة ومشاركتها الفعالة في تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات والسياسات وفي إدارة الشبكات وعملياتها.

عند إنشاء هيئة منفصلة للتحقيق في الحوادث، ستحتاج البلدان إلى ضمان إنشاء إطار قانوني يحدد الإجراءات التشغيلية، وتطوير قاعدة بيانات للحوادث وتنظيم التدريب اللازم للتشغيل السليم للهيئة، ولا سيما بشأن تحليل حوادث السكك الحديدية وكيفية إجراء التحقيقات في حوادث السكك الحديدية.

ستواصل البلدان إجراءات بناء القدرات والتدريب على المستوى الوطني و / أو الدولي من خلال أدوات التعاون المتاحة على كلا المستويين. ستأخذ هذه الإجراءات في الاعتبار احتياجات البلدان، ويجب إعطاء الأولوية لإنشاء نظام إدارة السلامة، بالإضافة إلى هيئات السلامة الوطنية (NSAs) وهيئات التحقيق المستقلة في الحوادث، وتعزيز النقل الدولي بالسكك الحديدية، وتعزيز عملية اعتماد أنظمة النقل الذكية وكفاءة الطاقة في قطاع السكك الحديدية واستخدام الطاقة المتجددة.

على وجه الخصوص، يجب أن يعمق التدريب المعرفة بالنظام الأوروبي لمراقبة القطارات (ETCS)، ونظام الاتصالات الراديوية للسكك الحديدية GSM-R، والذي يجب أن يتبعه نظام الاتصالات المتنقلة للسكك الحديدية المستقبلي (FRMCS) من عام 2030 فصاعداً، بما في ذلك الإطار التنظيمي والمكونات الفنية لكلا النظامين.

#### 5.4. الطيران المدني

##### الإجراء 21: الإصلاحات والترويج لمنطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة

بالإضافة إلى الوفاء بالتزاماتها بالتصديق على اتفاقيات الطيران المدني الدولي وتنفيذها، ستواصل البلدان أيضاً إصلاحات لضمان التقارب التنظيمي بين تشريعاتها وتشريعات الاتحاد الأوروبي، ولا سيما فيما يتعلق بجوانب فتح الأسواق والسلامة والأمن، البيئة، وإدارة الحركة الجوية، من أجل تحقيق التقارب الذي من شأنه تسهيل إبرام اتفاقيات طيران أورومتوسطية جديدة وتعزيز منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة (EMCAA). يجب أيضاً إيلاء اهتمام خاص لمزيد من تطوير قوانين حماية المستهلك والتدابير الخاصة للركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة.

يجب على البلدان استكشاف طرق مختلفة لتعزيز استعادة الحركة الجوية كوفيد-19 من خلال الانخراط أكثر مع المشغلين المحتملين، وتحالفات شركات الطيران العالمية، وشركات الطيران منخفضة التكلفة، وما إلى ذلك.

فيما يتعلق باستخدام النقل الجوي، فإن البلدان، ولا سيما دول الجوار الجنوبي للاتحاد الأوروبي، مدعوة لتبني وإدماج تدابير المرونة في قطاع الطيران، مع ضمان تكافؤ الفرص، وهو أمر ضروري لتطوير النقل الجوي المستدام.

بالإضافة إلى ذلك، ينبغي إيلاء اهتمام خاص لمزيد من نشر أنظمة النقل الذكية في مختلف خدمات الطيران المدني، وتعزيز تمكين المرأة في قطاع الطيران المدني.

البلدان مدعوة لضمان مقاومة قطاع الطيران المدني، على مستويي المطار والنقل الجوي، لتغيير المناخ، والأوبئة المحتملة من خلال تعلم الدروس من آثار جائحة كوفيد 19، والنظر في الممارسات الجيدة مثل الأنشطة لخلية تنسيق أزمة الطيران الأوروبية (EACCC) كنموذج يجب اتباعه.

تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة، ستعمل البلدان على تعزيز تمكين المرأة في قطاع الموانئ، ووصولها إلى المهن ومشاركتها الفعالة في تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات والسياسات، وكذلك في إدارة وتشغيل الشبكات والخدمات. ستسلط البلدان الضوء على الحاجة إلى توفير المرافق الملائمة، بما في ذلك المرافق الصحية، لجذب المزيد من النساء إلى المهنة.

يوصى بمشاركة أفضل الممارسات فيما يتعلق بتحرير السوق الجوي من خلال تنظيم أحداث افتراضية (مؤتمرات وندوات عبر الإنترنت وما إلى ذلك) لمناقشة مزايا وعيوب عملية التحرير. يوصى بإنشاء مجموعة عمل افتراضية تتألف من ممثلين عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ودول الجوار الجنوبي لمراقبة عملية التحرير وتقديم المساعدة للبلدان المعنية.

## الإجراء 22: السلامة والأمن وحماية البيئة

ستواصل البلدان جهودها في مجال السلامة والأمن وحماية البيئة من خلال إعطاء الأولوية لتنفيذ وإنفاذ المعايير الدولية (ICAO) وتقريب تشريعات السلامة والأمن الوطنية مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، وكذلك من خلال اتخاذ إجراءات ملموسة لحماية البيئة. يجب تزويد السلطات المسؤولة عن الإشراف على سلامة وأمن الطيران بالموارد البشرية والمالية اللازمة لتنفيذ مهامها وفقاً للمتطلبات الدولية.

فيما يتعلق بسلامة الطيران، فإن الهدف هو الامتثال لمعايير وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي (SARPs) لتعزيز قدرات مراقبة سلامة الطيران، وتنفيذ خطط إدارة السلامة الوطنية، وتقريب لوائح السلامة مع تلك الموجودة في الاتحاد الأوروبي. لذلك، من المهم متابعة وتعزيز التعاون مع وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي، والمشاركة والانضمام إلى برنامج فحص المدرجات وتحسين قواعد بيانات سلامة الطائرات من خلال استخدام نظام الإبلاغ عن الحوادث والمشاكل التابع لمركز التنسيق الأوروبي (ECCAIRS). كما ينبغي العمل على تعزيز أمن الشحن الجوي والبريد الجوي، بما في ذلك إنفاذ الأحكام الدولية ذات الصلة. حيثما كان ذلك ممكناً، ينبغي تشجيع دعم وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي في تنفيذ برنامج السلامة الوطني وإدارة قضايا البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

فيما يتعلق بالأمن، ينبغي أيضاً إعطاء الأولوية لتقارب اللوائح الأمنية وآليات الرقابة مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، وزيادة تحسين الإجراءات الأمنية، وتنفيذ برنامج وطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني (NCASQCP) وبرنامج تدريب وطني لأمن الطيران المدني، ولضمان الحفاظ على سلسلة التوريد الآمنة للشحن الجوي في الاتحاد الأوروبي من خلال تلبية متطلبات الاتحاد الأوروبي ACC3.

فيما يتعلق بحماية البيئة، يتم تشجيع البلدان على القيام بأنشطة لوضع لوائح لمراقبة الانبعاثات ومستويات الضوضاء في المطارات وإعداد خطط بيئية على أساس مبادرة خطة عمل منظمة الطيران المدني الدولي وأفضل الممارسات الأوروبية. يجب تعزيز التعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة ولا سيما فيما يتعلق بخطة تعويض الكربون وخفضه في الطيران الدولي (CORISIA) وفي هذا الصدد، التعاون مع مجموعة عمل الطيران والبيئة ECAC / EC ومركز التميز لاستدامة الطيران في EUROCONTROL من أجل الاستجابة بفعالية لتحديات استدامة الطيران.

يوصى بالمشاركة في ضمان الامتثال لتشريعات الاتحاد الأوروبي والخطط الوطنية فيما يتعلق بتنفيذ لائحة حماية البيئة في المطارات الوطنية بالتنسيق مع شركات إدارة المطارات والمؤسسات الوطنية.

يوصى بالمشاركة الكاملة من خلال المشاركة في لجنة حماية البيئة للطيران على مستوى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي - لجنة حماية البيئة في مجال الطيران - لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي على نحو ملموس بشأن خطة كورسيا والوفاء بتنفيذ الآلية العالمية، من خلال المشاركة بنشاط في جميع العمليات المخصصة لتبسيط الإجراءات اللازمة والانخراط في حوار بناء مع منظمة الطيران المدني الدولي وسلطات الطيران في الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة.

المطارات هي مفتاح الربط الدولي في المنطقة واقتصادها. أثناء انتقالها إلى عقد بحرية خالية من الانبعاثات، يجب أن تصبح أفضل الممارسات التي تتبعها المطارات الأكثر استدامة هي الوضع الطبيعي الجديد وتمكين أشكال اتصال أكثر استدامة. ينبغي أن تصبح المطارات بمثابة مراكز للتنقل المتعدد الوسائل تربط جميع الوسائل ذات الصلة. سيؤدي ذلك إلى تحسين جودة الهواء محلياً، وبالتالي المساهمة في تحسين صحة السكان القريبين.

يوصى بالمشاركة الكاملة في نهج سياسة المطارات الخضراء، مما يحفز المطارات الوطنية ويراقبها لضمان التنفيذ الدقيق للإجراءات الرئيسية المطلوبة لتقليل الأثر البيئي لكل من البنى التحتية وأنشطة النقل الجوي ككل. في ضوء ذلك، ينبغي النظر في جميع الإجراءات التي تتم تحت إشراف هيئة الطيران المدني فيما يتعلق بالشهادة البيئية الوطنية التي تتوافق مع المتطلبات الدولية كتلك الصادرة بموجب ACI Europe. تمثل مثل هذه المبادرات إنجازاً قيماً وتحتاج إلى مزيد من التحسين لتقليل أي تأثير لأنشطة النقل الجوي على جودة الهواء المحلي والحد الأقصى لانبعاثات الضوضاء.

ولتحقيق هذا الهدف، يوصى بمبادرات حول وقود الطيران المستدام تهدف إلى تسهيل الحوار بين الإدارات وأصحاب المصلحة والصناعة الوطنية والدولية المنتجة لوقود الطيران المستدام ومراكز البحث الوطنية والمؤسسات الأكاديمية.

تحتاج البلدان إلى اتخاذ تدابير لجعل مطارات البحر الأبيض المتوسط أنظف، من خلال تحفيز نشر الوقود المتجدد ومنخفض الكربون وتزويد الطائرات المتمركزة بالطاقة المتجددة بدلاً من الطاقة الأحفورية، وتطوير واستخدام طائرات جديدة وأنظف وأكثر هدوءاً، من خلال مراجعة رسوم المطار، وعن طريق تخضير الحركات الأرضية في المطارات (بالتعاون مع وكالة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي). البلدان مدعوة لاتخاذ التدابير اللازمة للامتثال لمتطلبات منظمة الطيران المدني الدولي، وتقريب التشريعات مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، والمشاركة في مختلف المبادرات ومجموعات العمل المخصصة لحماية البيئة، على مستوى منظمة الطيران المدني الدولي وعلى المستوى الأوروبي.

## الإجراء 23: إدارة الحركة الجوية

يجب أن تستمر الأنشطة في مجال إدارة الحركة الجوية، ولا سيما لتعزيز آليات مراقبة السلامة، والتقديم الإضافي والتشغيل التدرجي لنظام GNSS والجهود الموسعة لتشمل بلدان الجوار الجنوبي في إطار التعاون بشأن تحسين إدارة المجال الجوي (من خلال التعاون مع مدير شبكة الاتحاد الأوروبي).

ستواصل دول الجوار الجنوبي التقارب نحو لوائح السماء الأوروبية الموحدة وامتثال مزودي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) للوائح المذكورة فيما يتعلق بإدارة الحركة الجوية، ولا سيما في إطار اعتماد مزود خدمات الملاحة الجوية. تحقيقاً لهذه الغاية، يوصى بمتابعة وتعزيز التعاون مع مدير الشبكة والمبادرات شبه الإقليمية (مثل BLUE MED FAB).

يجب مواصلة الخطط الوطنية لدول الجوار الجنوبي مع نظام إدارة الحركة الجوية الأوروبي الذي تم تشكيله في سياق السماء الأوروبية الموحدة (SES). كما ينبغي تحسين قدرة الشبكة الجوية المتوسطة من خلال التنفيذ المنسق للخطط الوطنية للتنقل القائم على الأداء في إطار خطة الملاحة الجوية الإقليمية والتعاون المتعدد الجنسيات في مجال الملاحة الجوية.

في هذا السياق، ينبغي النظر في اتفاقية تعاون في مجال الملاحة الجوية بين الدول ويوروكنترول.

يجب أن تستمر مشاركة دول الجوار الجنوبي في برنامج الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية، وكذلك في المبادرات شبه الإقليمية في مجال إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك مبادرات تحسين المجال الجوي على أساس الحدود الإقليمية وليس على الحدود الوطنية مثل AEFMP. يمكن تسهيل المشاركة في مشروع برنامج الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية، ونشر المشاريع المشتركة، والتنفيذ المنسق لخطط التنقل القائم على الأداء من خلال زيادة استغلال التنسيق في إطار عمل مجموعات المجال الجوي الوظيفية.

إن دول الجوار الجنوبي مدعوة لتزويد سلطات إدارة الحركة الجوية بالموارد البشرية والمالية اللازمة للمضي قدماً، بوتيرة مقبولة، في تنسيق معايير وأنظمة الطيران المدني.

من ناحية أخرى، يجب نشر التغييرات التشريعية في السماء الأوروبية الموحدة على نطاق واسع للسلطات في دول الجوار الجنوبي.

ستواصل البلدان وضع آليات محددة لضمان مراقبة سلامة مقدمي خدمات الملاحة الجوية. في هذا السياق، يمكن النظر في بناء قدرات السلطات الوطنية المختصة، ويمكن تصور ذلك، من خلال التعاون مع هيئات السلامة الوطنية في الاتحاد الأوروبي لامثال مزودي خدمات الملاحة الجوية مع الأداء والقواعد الأخرى المعادلة للوائح السماء الأوروبية الموحدة. ينبغي تعزيز التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف لتحسين تبادل الخبرات وتعزيز الروابط بين الشبكات الوطنية والأوروبية لإدارة الحركة الجوية.

يوصى بتقديم الدعم لتطوير التشريعات ذات الصلة والوثائق المصممة خصيصاً لاحتياجات الموظفين (دليل سلطة السلامة الوطنية) لإعداد شهادة مقدمي خدمات الملاحة الجوية. يوصى أيضاً بالمشاركة في مشروع برنامج الأبحاث حول إدارة الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي (بشرط أن تكون اتفاقيات CATA و Horizon Europe سارية)، سواء في مرحلة التطوير التي يديرها مشروع SESAR 3 المشترك، وأثناء نشر المشاريع المشتركة وفقاً للوائح التنفيذية ذات الصلة.

يوصى بشدة بأن تتماشى الخطط الوطنية لبلدان الجوار الجنوبي على الفور مع الجهود المبذولة حالياً على المستويات التنظيمية والتكنولوجية لتسهيل اندماج المستخدمين الجدد (مثل المركبات غير المأهولة والرحلات الأسرع من الصوت، وما إلى ذلك) في إدارة مجالهم الجوي.

علاوة على ذلك، يتم تشجيع دول الجوار الجنوبي على تعزيز تعاونها مع مدير شبكة الاتحاد الأوروبي، المعين من قبل المفوضية الأوروبية، من أجل ضمان واجهة أكثر كفاءة وسلاسة مع شبكة إدارة الحركة الجوية الأوروبية لصالح جميع أصحاب المصلحة التشغيليين والمواطنين. في هذا السياق، من المهم المشاركة والانضمام إلى برامج مدير الشبكة من أجل تعزيز نهج مركزي للشبكة الإقليمية في إدارة تدفقات حركة المرور، وتعزيز القدرة على التنبؤ، وتقليل الازدحام والأداء البيئي.

#### الإجراء 24: نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية — GNSS

يجب أن تستمر الأنشطة المنفذة بموجب خطة العمل RTAP السابقة وأن يتم تعزيزها من خلال تطوير استراتيجية وطنية موحدة لنظام GNSS تركز على صناعة النقل والأنشطة المرتبطة بها. بالإضافة إلى استيعاب خدمات Galileo المفتوحة الحالية، قد تنتظر الاستراتيجيات الوطنية في الاستفادة من النشر التدريجي لخدمات EGNOS التابعة للاتحاد الأوروبي، وتوقيع الاتفاقيات الضرورية من أجل EGNOS Safety-Life.

في هذا السياق، يجب أن يمكّن بناء قدرات الاتحاد الأوروبي من الاستيعاب الوطني والإقليمي لخدمات النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية (GNSS) من خلال دعم صنع القرار الوطني وتطوير التطبيقات وإجراءات المطار المصممة محليًا. يجب أيضًا إيلاء اعتبار خاص لاحتياجات البلدان من محطات EGNOS RIMS، إلى المزيد من تركيب هذه المحطات، من أجل توسيع تطبيق هذه الخدمات واستخدامها.

إن تطوير استراتيجية وطنية موحدة لنظام GNSS تركز على جميع وسائل النقل والأنشطة ذات الصلة وإدخال خدمات الملاحة العالمية عبر الأقمار الصناعية (EGNOS و Galileo) في منطقة البحر الأبيض المتوسط هي أدوات رئيسية لتطوير شبكة نقل فعالة وأمنة ومأمونة في منطقة.

يوصى بتعزيز التنسيق بين صانعي القرار الوطنيين المسؤولين عن إدخال نظام EGNOS، مع إنشاء لجنة وطنية مؤلفة من أصحاب المصلحة الرئيسيين لدعم عملية صنع القرار. سيساعد هذه اللجنة فريق وطني من الخبراء المسؤولين عن استيعاب EGNOS في مختلف القطاعات، وفي حالة الدول التي تستضيف محطات EGNOS RIMS، ستساعد السلطات المعنية المسؤولة عن البنية التحتية ذات الصلة تلك اللجنة.



#### 6.4. تنفيذ وتقييم خطة العمل RTAP

##### الإجراء 25: مراقبة عمل أنظمة النقل

ستضمن البلدان المراقبة الفعالة لعمل أنظمة النقل على المستوى الوطني. كما أنها ستوفر التنسيق اللازم للمراقبة على مستوى البحر الأبيض المتوسط والمستوى العالمي. تحقيقاً لهذه الغاية، وافقت البلدان على تعزيز أو إنشاء قاعدة بيانات ونظام لجمع البيانات لرصد أداء نظام النقل وتحليل تطوره واستكشاف كيفية تنسيق وتقاسم جمع البيانات وإنتاجها على المستوى الإقليمي من أجل تعزيز التفكير في المنطقة وأولوياتها.

سينظر الاتحاد من أجل المتوسط في إنشاء مركز معرفة دائم لدعم أنشطة المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط بشأن توصيلية النقل ومجموعات العمل المواضيعية التابعة له من خلال الجمع والتحليل المنهجي للبيانات ذات الصلة لرصد أداء أنظمة النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

##### الإجراء 26: بناء القدرات

يجب مواصلة وتوسيع البرامج والمشاريع التي تهدف إلى تحسين القدرات المؤسسية لبلدان الاتحاد من أجل المتوسط في قطاع النقل.

##### الإجراء 27: البحث والابتكار

ينبغي اعتبار البحث والابتكار من الأولويات الوطنية والإقليمية على مستوى الاستراتيجيات والسياسات العامة، ولا سيما سياسات النقل والتنقل وسياسات حماية البيئة ونشر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

يجب أن يركز البحث والابتكار على التحديات الاستراتيجية في السنوات القادمة، ولا سيما كفاءة أنظمة النقل والوسائل المتعددة، واحترام البيئة وتغير المناخ، والرقمنة والأتمتة، ومرونة أنظمة النقل.

ستضمن البلدان تخصيص ميزانيات كافية للبحث والابتكار، وتشجيع المساهمات الخاصة وإنشاء فرق بحثية لتغطية جميع جوانب البحث والابتكار في المجالات. ينبغي تشجيع التعاون الإقليمي في مجالات البحث والابتكار. يمكن تقويتها، أيضاً من خلال برنامج EC Horizon Europe في مجالات اهتمام محددة، لتقوية المهارات المحلية وتطوير المعرفة وتمكين تبادل أفضل الممارسات والمشاركة الفعالة للخبرات المتعلقة بالنقل والتنقل.

وينبغي تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتسهيل نقل التكنولوجيا بين البلدان.

##### الإجراء 28: تنفيذ خطة العمل RTAP والمراقبة والتقييم

المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط حول اتصال النقل، باعتبارها المنصة الرئيسية للمناقشة والمراقبة والتحديث المنتظم لخطة العمل RTAP، ستقدم مراجعة على المدى المتوسط لخطة العمل RTAP بحلول نهاية عام 2024 وتقرير تقييمي نهائي بحلول منتصف عام 2027.

من أجل الوفاء بمهمة المراقبة فيما يتعلق بتنفيذ الممرات عبر الوطنية داخل شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط، ستنشئ المنصة الإقليمية مجموعة عمل مواضيعية إضافية في عام 2022 للتعامل مع البنى التحتية لجميع وسائل النقل. ستنتظر مجموعة العمل في طرق متعددة، مع التركيز على محاور النقل المتوسطة الرئيسية، مع الأخذ في الاعتبار شبكة النقل الأوسع. علاوة على ذلك، يجب أن تنسق عملها مع مجموعات العمل المواضيعية الأخرى التابعة للاتحاد من أجل المتوسط.



## 5. مؤشرات الأداء

### إخلاء المسؤولية:

فيما يلي قائمة أولية لمؤشرات الأداء التي تمثل أساسًا لرصد وتقييم الإجراءات المقترحة. يقترح هذا الجدول أيضًا بشكل إرشادي، من خلال العديد من الأهداف والمعالم، مسار نظام النقل الإقليمي نحو تحقيق هدف التنقل المستدام والذكي والمرن والأنظف والأكثر اندماجًا بما يتماشى مع رؤية التكامل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في قطاع النقل. يوفر الجدول مرجعًا لتنفيذ الإجراء 28 المتعلق بالمراقبة والتحديث المنتظم لخطة العمل RTAP، والتي سيتم إجراؤها داخل المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط حول اتصال النقل.

خطة العمل 2021 – RTAP 2021: النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل) <sup>15</sup>				
مصادر التحقق	الهدف 2027	خط الأساس 2021	المؤشرات	النتائج
الإجراء 1: الأبعاد الإقليمية والدولية لاستراتيجيات وسياسات النقل الوطنية، والالتزام بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية الإجراء 2: استراتيجيات وسياسات أنظمة النقل المستدامة				
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل)			تعكس البلدان الالتزام بتحقيق أهداف التنمية المستدامة في استراتيجيات النقل الوطنية الخاصة بها	تعكس البلدان التزامها بتحقيق أهداف التنمية المستدامة في استراتيجيات النقل الوطنية الخاصة بها
الإجراء 3: شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط الإجراء 7: تمديد شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط				
أمانة الاتحاد من أجل المتوسط / الرئاسة المشتركة			تمت الموافقة على خريطة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط	البلدان لديها خطة إقليمية مشتركة لتنسيق استثمارات في مجال النقل
أمانة الاتحاد من أجل المتوسط / الرئاسة المشتركة			تم دمج شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط في شبكة النقل العابرة لأوروبا	
الإجراء 4: التمويل				
أمانة الاتحاد من أجل المتوسط / الرئاسة المشتركة			تم وضع إطار عمل لدعم مشاريع النقل الإقليمية	تحسين تحديد المشاريع الإقليمية ودعمها
الإجراء 5: تطوير اللوجستيات والنقل المتعدد الوسائط الإجراء 6: تنسيق وترقية مزودي الخدمات اللوجستية				
البنك العالمي			مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (البنك الدولي)	قامت البلدان بتحسين أدائها اللوجستي.
الإجراء 8: الإصلاحات التنظيمية والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية في القطاع البحري والمينائي				

<sup>15</sup> يمكن في البداية استكمال معظم قيم خط الأساس بالاعتماد على المعلومات الواردة في تقرير التقييم للفترة 2014-2020

خطة العمل 2021 – RTAP 2021: النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)<sup>15</sup>

مصادر التحقق	الهدف 2027	خط الأساس 2021	المؤشرات	النتائج
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل البحري)			العدد الإجمالي لانضمام دول الجوار الجنوبي إلى الاتفاقيات والمعاهدات الرئيسية المتعلقة بقطاع النقل البحري.	تستخدم الدول المعايير الدولية في قطاع النقل البحري
الإجراء 9: تحسين كفاءة الميناء				
مؤشر البنك الدولي حول سهولة ممارسة الأعمال التجارية			تحسينات في	الدول في وضع يسمح لها بتسهيل التجارة الدولية للسفن بشكل أفضل
			• توفير في الوقت	
			• توفير في التكاليف	
			• الإجراءات البيروقراطية	
إحصاءات الأونكتاد <sup>16</sup>			مؤشر ربط الشحن البحري	
الإجراء 10: تطوير النقل البحري				
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل البحري)			عدد الخطوط المستغلة حسب مفهوم الطرق السريعة للبحر.	بلدان الجوار الجنوبي مرتبطة بشكل أفضل فيما بينها وكذلك مع أوروبا
الإجراء 11: السلامة البحرية				
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل البحري)			الدول القادرة على تغطية الساحل (بالكامل) بشبكة نظام التعرف التلقائي	البلدان في وضع يمكنها من ضمان السلامة البحرية بشكل أفضل
			البلدان التي لديها اتفاقيات لتبادل بيانات نظام التعرف التلقائي	البلدان في وضع يمكنها من ضمان السلامة البحرية بشكل أفضل
الإجراء 12: الأمن البحري				
المنظمة البحرية الدولية			متوسط عدد أوجه القصور (المتعلقة بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية)، المكتشفة فيما يتعلق بالسفن الخاضعة للرقابة.	البلدان في وضع يمكنها من ضمان الأمن البحري بشكل أفضل
			نسبة السفن التي تم فحصها مقارنة بإجمالي الحركة.	
الإجراء 13: حماية البيئة البحرية				
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل البحري)			عدد الدول التي صادقت على الملحق السادس في اتفاقية ماربول	تمتلك البلدان أدوات أفضل تحت تصرفها لحماية البيئة البحرية
الإجراء 14: تدريب واعتماد وترقية البحارة				
NORMLEX (منظمة العمل)			عدد الدول التي صادقت على	تقدم الدول للبحارة تدريباً وظروف عمل

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92><sup>16</sup>

خطة العمل 2021 – RTAP 2021: النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)<sup>15</sup>

مصادر التحقق	الهدف 2027	خط الأساس 2021	المؤشرات	النتائج
الدولية <sup>17</sup>			اتفاقية العمل البحري لعام 2006 (MLC)	أفضل
الإجراء 15: الإصلاحات التنظيمية والالتزام بالاتفاقيات الدولية للنقل البري الإجراء 16: تسهيلات النقل البري الدولي العابر للحدود				
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، البلدان (الوزارات المسؤولة عن النقل)			العدد الإجمالي لدول الجوار الجنوبي المنضمة إلى الاتفاقيات والمعاهدات الرئيسية المتعلقة بقطاع الطرق.	
الإجراء 17: السلامة على الطريق				
منظمة الصحة العالمية/الدول (الوزارات المكلفة بالنقل)			عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق سنوياً (الإجمالي الإقليمي)	تحسن وضع السلامة على الطرق.
الإجراء 18: التنقل الحضري				
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل / وزارات الداخلية)			عدد البلدان التي لديها سياسة / تشريعات وطنية للتنقل الحضري من أجل التخطيط للتنقل الحضري المستدام.	البلدان / المدن في وضع أفضل لتقديم ظروف تنقل حضري أفضل للمواطنين
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل / وزارات الداخلية)			عدد المدن التي طورت / قيد تطوير خطط التنقل الحضري المستدام	
الإجراء 19: الإصلاحات التنظيمية والانضمام إلى المنظمات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل بالسكك الحديدية والإصلاحات الهيكلية الإجراء 20: تطوير النقل العابر للحدود وسلامة السكك الحديدية وقابلية التشغيل البيئي				
المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية / الدول (الوزارات المكلفة بالنقل)			الدول الأعضاء في معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية	تسهيل حركة السكك الحديدية العابرة للحدود بين البلدان
الدول (الوزارات المكلفة بالنقل)			عدد البلدان التي لديها نظام إدارة السلامة مطبق	
			عدد الدول التي لديها هيئة تحقيق مستقلة في الحوادث	
الإجراء 21: الطيران المدني: إصلاحات منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة وتعزيزها				
المفوضية الأوروبية / الدول (الوزارات المسؤولة عن الطيران المدني)				إحراز البلدان تقدماً نحو التقارب التنظيمي وسوق أكثر انفتاحاً
الإجراء 22: السلامة والأمن وحماية البيئة				
قاعدة بيانات ICAO CMA			النسبة المئوية للتنفيذ الفعال	تقدم البلدان نحو ممارسات أكثر أماناً في

<sup>17</sup>نظام معلومات عن معايير العمل الدولية.

خطة العمل 2021 – RTAP 2021: النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)<sup>15</sup>

مصادر التحقق	الهدف 2027	خط الأساس 2021	المؤشرات	النتائج
iSTARS			لبرنامج منظمة الطيران المدني الدولي العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)	مجال الطيران
			البلدان التي تحقق هدف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) المتمثل في التنفيذ الفعال بنسبة 60% لنظام مراقبة السلامة الحكومية	
الإجراء 23: إدارة الحركة الجوية				
منظمة الطيران المدني الدولي / البلدان (الوزارات المسؤولة عن الطيران المدني)			عدد الدول التي تحقق هدف منظمة الطيران المدني الدولي المتمثل في تنفيذ التنقل القائم على الأداء بنسبة 100%  الاتفاقيات والترتيبات الفنية والتشغيلية بين الدول الأعضاء في الاتحاد من أجل المتوسط ومدير شبكة Eurocontrol	البلدان في وضع أفضل لضمان إدارة الحركة الجوية بكفاءة
الإجراء 24: نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية — GNSS				
المفوضية الأوروبية / الدول (الوزارات المسؤولة عن الطيران المدني)			عدد دول الجوار الجنوبي التي تفاوضت / أبرمت اتفاقية مع الاتحاد الأوروبي بشأن تنفيذ النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية	تتقدم البلدان نحو تعاون أفضل فيما يتعلق بالنظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية
الإجراء 25: مراقبة عمل أنظمة النقل				
أمانة الاتحاد من أجل المتوسط			إطلاق مركز للمعرفة دائم لدعم أنشطة المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط بشأن اتصال النقل ومجموعات العمل المواضيعية التابعة له	إنشاء الاتحاد من أجل المتوسط لمركز للمعرفة دائم لدعم أنشطة المنصة الإقليمية للاتحاد من أجل المتوسط حول اتصال النقل ومجموعات العمل الموضوعية (WG) التابعة له لمراقبة أداء أنظمة النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط.
الإجراء 26: بناء القدرات				
المفوضية الأوروبية / أمانة الاتحاد من أجل المتوسط			عدد البرامج والمشاريع المنفذة لتحسين القدرات المؤسسية لبلدان الاتحاد من أجل المتوسط في قطاع النقل	امتلاك البلدان القدرة المؤسسية اللازمة لضمان الإدارة الفعالة لأنظمة النقل ومراقبتها.
الإجراء 27: البحث والابتكار				
المفوضية الأوروبية / الدول (الوزارات المسؤولة عن النقل)			عدد المبادرات والبرامج البحثية التي شاركت أو بادرت فيها البلدان.	تشجيع التعاون الإقليمي في مجال البحث والابتكار
الإجراء 28: تنفيذ مراقبة وتقييم خطة العمل RTAP				

خطة العمل 2021 – RTAP 2021: النتائج ومؤشرات الأداء الرئيسية (التكامل الإقليمي الشامل)<sup>15</sup>

مصادر التحقق	الهدف 2027	خط الأساس 2021	المؤشرات	النتائج
أمانة الاتحاد من أجل المتوسط.				إحراز تقدم في مراقبة وتقييم وتنفيذ خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

## المرفق 1. التوجهات ذات الأولوية لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

يوصى بالإرشادات التالية، في تقرير التقييم لخطة العمل RTAP السابقة، لدول الجوار الجنوبي كأساس لوضع إجراءات ملموسة لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2021-2027، لدعم إصلاحاتها التنظيمية والبنية التحتية.

### (1) 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 مقاومة النقل المستقبلية في الاعتبار تغيير المناخ والأوبئة المحتملة من خلال التعلم من حالة كوفيد-19 وتأثيرها.
4. تشجيع استخدام المركبات الأقل تلويثاً 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 تأثير جائحة كوفيد 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.

### (2) شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط واللوجستيات

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 ويشكل تقدماً 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 والمصنفة من 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 المتعدد 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 تلويثاً، 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، باعتباره امتداداً لربط شبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط بشبكة النقل العابرة لأوروبا، وبالتالي ضمان الارتباط بأوروبا، مما يسهل حركة الأشخاص والسلع وزيادة التجارة والنمو بشكل عام.

### (3) النقل البحري

12. تعزيز الأنشطة لتحسين كفاءة الموانئ من خلال التركيز على تكيف البنية التحتية والمعدات مع الاحتياجات. تسهيل وتبسيط وأتمتة الإجراءات ونظام مجتمع الميناء، 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 السيراني البحري.

14. تعزيز أنظمة المراقبة الإقليمية والوطنية وتركيب معدات أمنية حديثة، وتطوير أنظمة الاتصال والتنسيق الإقليمية، وضمان التشغيل البيئي والتغطية الكاملة لأنظمة VTS / VTMIS وربطها في نهاية المطاف بالأنظمة الأوروبية. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي مواصلة الجهود المبذولة لجعل CleanSeaNet سائدة في بلدان الجوار الجنوبي والاستخدام الحصري لـ THETIS-MED لمراقبة الميناء من قبل جميع البلدان.

15. مواصلة الجهود للانضمام وتنفيذ اتفاقية ماربول في، الملحق السادس، ولا سيما فيما يتعلق بإمكانية إنشاء منطقة لمراقبة 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 مع الغاز الطبيعي المسال والبنية التحتية لإمداد الكهرباء على الشاطئ.

16. إن الاستمرار في تطوير الطرق السريعة للبحر سيعزز الخدمات المتكاملة المتعددة الوسائل ويشكل تقدماً ملموساً في الترابط بين شبكة النقل العابرة لأوروبا وشبكة النقل العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

### (4) النقل البري (الطرق 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 خطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط 2014-2020.

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. الحد 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 تطبيق 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، والفصل بين وظائف إدارة البنية التحتية وتشغيلها، والوسائل المتعددة، والوصول إلى خدمات النقل في سوق السكك الحديدية وكذلك متابعة الأنشطة المتعلقة بتحسين سلامة السكك الحديدية من خلال إنشاء سلطة مستقلة مسؤول عن سلامة السكك الحديدية، وإنشاء نظام لإدارة السلامة وإنشاء هيئة مستقلة مسؤولة عن التحقيقات. يجب أن تولي الدول اهتماماً خاصاً لسلامة المعابر السككية.

21. مواصلة الجهود من حيث قابلية التشغيل البيئي وتعزيز النقل العابر للحدود من خلال تحديد المستوى الأمثل للتنسيق التقني لتطوير خدمات النقل بالسكك الحديدية داخل ممر RTM-T واتصاله المستقبلي بممر RTE-T. وستتعلق الأولويات بإعادة تأهيل الشبكات، وتجديد المعدات وصيانتها، والكهربة، والإشارات، وعلى وجه الخصوص الانتقال إلى نظام إدارة حركة القطارات الأوروبية.

## (5) النقل الجوي

22. تسريع الإصلاحات في التشريعات الوطنية، لا 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 التي يتم مزاولتها في مجال إدارة الحركة الجوية، ولا سيما تعزيز آليات مراقبة السلامة، والتقديم المستمر والتشغيل التدريجي لنظام GNSS والجهود الجارية لإدراج بلدان الجوار الجنوبي في إطار التعاون بين كتل المجال الجوي الوظيفية.

## (6) مبادئ توجيهية مشتركة لجميع وسائل النقل

25. متابعة الخطط والبرامج الوطنية لنشر أنظمة النقل الذكية لتعزيز خدمات النقل وتكاملها وإدارة المرور والسلامة وتحسين كفاءة الطاقة وغيرها، 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 المحلي 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.



## المرفق 2. قائمة الاختصارات.

اتفاقية الأمم المتحدة لعام 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، 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 لمعاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية)
CIT	اللجنة الدولية للنقل بالسكك 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 للشراكات 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
ETF	منتدى النقل الأورومتوسطي
EU	الاتحاد الأوروبي

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	معاهدة 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	تدقيق IMSAS
الصندوق الدولي لتعويض التلوث النفطي	معاهدة صندوق IOPC
الاتحاد الدولي للنقل البري	IRU
الاتحاد الدولي للنقل البري	IRU
المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية	ISPS
لجنة النقل الداخلي	ITC
منتدى النقل الدولي	ITF-OECD
أنظمة النقل الذكية	ITS
خبير رئيسي	KE
المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن	معاهدة MARPOL
معاهدة العمل البحري	معاهدة MLC
آلية تسهيل الاستثمار في الجوار	NIF
خبير غير رئيسي	NKE
المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية	OTIF
اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية	RID
المعاهدة الدولية للبحث والإنقاذ البحري	معاهدة SAR
المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر	معاهدة SOLAS
الجزائر، مصر، إسرائيل، الأردن، لبنان، ليبيا <sup>18</sup> ، المغرب، فلسطين، سوريا، <sup>19</sup> تونس،	دول الجوار الجنوبي

<sup>18</sup>ليبيا لديها صفة مراقب في الاتحاد من أجل المتوسط.

<sup>19</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 عبر أوروبا	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
الاتحاد الدولي للسكك الحديدية	UIC
البنك العالمي	WB
منظمة الجمارك العالمية	WCO
منظمة الصحة العالمية	WHO
اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن	معاهدة WRC

### المرفق 3. قائمة متجددة لأطر السياسات المرجعية العالمية والإقليمية لكل من نقل السياسة والتقارب التنظيمي لخطة عمل النقل الإقليمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

- اتفاق باريس - اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (12 ديسمبر 2015)
- [A / RES / 70/1 - تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030](#) (25 سبتمبر 2015)
- [اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها السبعة](#) (16 فبراير 1976)
- التكامل الإقليمي في الاتحاد من أجل المتوسط: تقرير مرحلي 2021 ([إطلاق الحدث](#) في 27 مايو 2021)
- [خارطة طريق طريق الاتحاد من أجل المتوسط للعمل](#) (23 يناير 2017)
- [2013 المؤتمر الوزاري للنقل \(بروكسل، 14 نوفمبر 2013\) - بيان وزاري](#)
- [تقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط \(RTAP 2014-2020\)](#)
- [تقييم تقرير خطة عمل النقل الإقليمي 2014-2020 \(RTAP\)](#)
- [عملية برشلونة: الاتحاد من أجل المتوسط - المؤتمر الوزاري - "البيان الختامي"](#) (مرسيليا، 3-4 نوفمبر 2008)
- [بيان مشترك عن قمة باريس من أجل المتوسط](#) (13 يوليو 2008)
- [2005 المؤتمر الوزاري للنقل \(مراكش، 15 ديسمبر 2005\)](#)
- [تقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط \(2013-2007\)](#)
- [تقرير تقييم خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط \(2013-2007\)](#)
- [بيان برشلونة](#) (27-28 نوفمبر 1995)
- [أجندة جديدة للبحر الأبيض المتوسط](#) (9 فبراير 2021)
- [الاتصال المشترك: تجديد الشراكة مع الجوار الجنوبي - أجندة جديدة للبحر الأبيض المتوسط وثيقة عمل الهيئة المشتركة: تجديد الشراكة مع خطة الجوار الجنوبي الاقتصادية والاستثمارية للجوار الجنوبي](#)
- [اقتراح بشأن تنظيم البرلمان الأوروبي والمجلس المنشئ لأداة الجوار والتنمية والتعاون الدولي \(COM / 2018/460\)](#) (final).
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018PC0460&from=EN>
- [استراتيجية التنقل المستدام والذكي](#) (9 ديسمبر 2020).
- [استراتيجية التنقل الذكي والمستدام](#) (EC 9.12.2020) (COM (2020) 789 final)
- [وثيقة عمل الهيئة](#) (EC 9.12.2020) (SWD (2020) 331 final)
- [الصفة الأوروبية الخضراء](#) (11 ديسمبر 2019)
- [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF) ;
- [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_2&format=PDF)
- [استنتاجات المجلس الأوروبي بتاريخ 1-2 مارس 2012](#)
- [ورقة استراتيجية سياسة الجوار الأوروبية](#) (12 مايو 2004)

#### المرفق 4. قائمة الاتفاقيات الدولية في قطاع النقل

الطريق	
اتفاقية الأمم المتحدة لعام 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 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	اتفاقية 1957 المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عبر الطرق البرية
AETR	الاتفاقية الأوروبية لعام 1970 بشأن عمل أطقم المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي
ATP	اتفاقية 1970 للنقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة التي ستستخدم في هذا النقل
اتفاقية التنسيق	الاتفاقية الدولية لعام 1982 بشأن تنسيق المراقبة الحدودية للسلع
اتفاقية النقل البري الدولي	الاتفاقية الجمركية لعام 1975 بشأن النقل الدولي للبضائع تحت غطاء اتفاقية النقل البري الدولي
اتفاقية CMR	اتفاقية عام 1956 بشأن عقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البر (CMR)، وبروتوكولها لعام 1978 وبروتوكولها الإضافي لعام 2011 بشأن مذكرة الشحن الإلكترونية (e-CMR)
البحر	
معاهدة AFS	المعاهدة الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للفظريات الضارة على السفن
اتفاقية أثينا	اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً / 1974.
اتفاقية BWM	الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (Ballast Water Management)
معاهدة CLC	المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي
معاهدة FAL	اتفاقية تسهيل الحركة البحرية الدولية
مدونة IMDG	مدونة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر
تدقيق IMSAS	نظام تدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية
اتفاقية صندوق IOPC	الصندوق الدولي لتعويض التلوث النفطي
مدونة ISPS	المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية
معاهدة MARPOL	المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن
معاهدة MLC	معاهدة العمل البحري
معاهدة SAR	المعاهدة الدولية للبحث والإنقاذ البحري
معاهدة SOLAS	المعاهدة الدولية لحماية الأرواح في البحر
معاهدة STCW	المعاهدة الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للبحارة
معاهدة WRC	اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن

السكة الحديدية	
القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (الملحق ب لمعاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية)	CIM
معاهدة النقل الدولي بالسكك الحديدية	معاهدة COTIF
اللائحة الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية	RID
الطيران	
	معاهدة ICAO
	قواعد وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي