



European Union



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



المملكة الأردنية
الهاشمية

بروكسل - 41 نوفمبر 3102

خطة العمل الإقليمية للنقل في إقليم البحر المتوسط 2013 - 2007

تقرير تقييمي

الهدف من هذا المستند تقييم نتائج كافة الإجراءات المقترحة (من 1 إلى 34) في خطة العمل الإقليمية للنقل RTAP في القطاعات المختلفة ذات الصلة من النقل (البحري، والبري على الطرق والسكك الحديدية، والجوي المدني) فضلاً عن تسليط الضوء على أهم المشكلات والقضايا ذات الصلة بالخطة. ويعكس التقرير ردود وآراء الدول العشر¹ التي شاركت في المشاورات التي أجريت في الأعوام 2012 و2013. كما يقدم التقرير اقتراحات تهدف لتحسين عملية تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل (2014-2020)

جدول المحتويات

3	1- استراتيجية وتنسيق سياسات النقل (الإجراء 1)
6	2- النقل البحري والموانئ (الإجراءات من 2 إلى 9)
6	1-2 تحسين كفاءة الموانئ
13	2-2 الإصلاحات في قطاع الشحن
19	3- النقل البري عبر الطرق والسكك الحديدية (الإجراءات من 10 إلى 13)
19	1-3 النقل البري: تحقيق التجانس في الشحن البري الدولي
24	2-3 النقل على السكك الحديدية: القابلية للتوائم المتبادل والإصلاحات الهيكلية
28	4- الطيران المدني (الإجراءات من 14 إلى 16)
28	1-4 فتح سوق الطيران
30	2-4 جعل النقل الجوي أكثر أمناً وسلامة
	5- سياسة البنية التحتية: الشبكة والأهداف ذات الأولوية والربط مع شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (الإجراءات 17 إلى 31)
33	1-5 الخدمات المتكاملة متعددة الوسائط
35	2-5 دور استثمارات وتطوير البنية التحتية
36	3-5 التقييم ووضع الأولويات
39	4-5 الاعتبارات البيئية
41	5-5 الاعتبارات الاجتماعية الاقتصادية
43	6-5 اعتبارات الأمن والسلامة
46	7-5 القدرات المؤسسية والتنظيمية
46	8-5 تطلعات التمويل
51	6- متابعة تنفيذ خطة العمل الإقليمية للنقل (الإجراءات 32-34)
54	لملحق ج: قائمة بالاختصارات

¹ شاركت 10 دول متوسطة في خطة العمل الإقليمية للنقل (2013-2007) وهي: الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وفلسطين وسوريا (تم تعليق تعاون منظمة الشراكة الأورومتوسطية EuroMed مع سوريا في الوقت الراهن) وتونس وتركيا.

1- استراتيجية وتنسيق سياسات النقل (الإجراء 1)

الإجراء 1

من المهم التنسيق لعمليات تخطيط النقل وسياساته على المستويات المختلفة، خاصة بين خطط أو إستراتيجيات النقل الرئيسية (الماستر) الوطنية وبين الخطط الإجرائية لسياسة الجوار الأوروبية ENP والشراكة الأورو-متوسطية. ومن ثم يجب موائمة الإجراءات المقترحة في خطة العمل الإقليمية للنقل بما يناسب الاحتياجات الوطنية وبحيث تنعكس في إستراتيجيات النقل الوطنية و/أو خطط عمل سياسة الجوار الأوروبية، وذلك إذا كانت مناسبة.

• النتائج والمحصلة

- التنسيق بين السياسات الوطنية وخطة العمل الإقليمية للنقل

صاغ إجراءات خطة العمل الإقليمية للنقل الشركاء المتوسطيون أنفسهم وفقاً لاحتياجاتهم وأهدافهم الوطنية. ومن ثم، فقد تم الأخذ بإجراءات خطة العمل الإقليمية للنقل في معظمها في الاعتبار أثناء وضع الاستراتيجيات السياسية وخطط العمل الوطنية المتنوعة في مجال النقل. وكانت الرؤية الإقليمية للخطة قد أملتها توجيهات المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي للنقل في مراكش (ديسمبر 2005). وفي ظل هذه الخطة، استطاعت وزارات النقل تقوية آلياتها التنسيقية مع الدول الشريكة الأخرى والكيانات الوطنية للوصول إلى إجراءات ذات قيمة إقليمية مضافة مرتفعة (كالإجراء رقم 18 على سبيل المثال، انظر أدناه).

- التنسيق بين السياسات القطاعية التي تغطيها خطة العمل الإقليمية للنقل

كان هيكل الحوار والتعاون لبرنامج يوروميد للنقل EuroMed Transport، والذي جاء ثمرة عملية برشلونة، وأضاف إليه في سنة 2008 الاتحاد من أجل المتوسط UfM، نشطاً للغاية من خلال منتدى النقل الأورو متوسطي وفرق العمل الموضوعية المختلفة في تأطير ومتابعة التنفيذ المنسق للخطة في مختلف قطاعات النقل. وقد أنشئت لهذا الغرض فرق العمل الموضوعية الآتية:

- (1) قضايا البنية التحتية والقضايا التنظيمية (النقل الداخلي)
 - (2) السياسة البحرية (وتتضمن الفرق الفرعية 'الطرق الملاحية السريعة' و'الأمن والسلامة البحرية')
 - (3) الطيران الجوي
 - (4) الملاحة بالأقمار الصناعية "GNSS"
- أما مشاريع EuroMed للمساعدات التقنية الداعمة للدول المتوسطية المشاركة وهيكل الحوار والتعاون لبرنامج يوروميد للنقل فهي:
- برنامج EuroMed Transport I and II (وهو المشروع الرئيسي في مجال العمليات الإصلاحية لقطاع النقل للشركاء المتوسطيين على أساس الدراسات والحلقات التدريبية وورش العمل والشبكات)؛
 - SAFEMED I, II and III (يختص بالسلامة والأمن البحري ومنع التلوث)؛
 - MEDAMOS I and II (وهو المشروع المتضمن لوسائل النقل المختلفة على الطرق السريعة في البحر المتوسط).
 - EuroMed Aviation I and II (الأمن والسلامة وإدارة المرور الجوي)؛
 - مشروع النقل البري (RRU) (مشروع النقل عبر الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل الحضري)؛
 - مشروع حول سلامة الطرق؛
 - EuroMed GNSS I and II (برامج الملاحة بالأقمار الصناعية EGNOS/Galileo).

- التنسيق بين التعاون الإقليمي (EuroMed) والثنائي الأطراف (خطة عمل سياسة الجوار الأوروبية ENP).

خلال الفترة من 2007-2013، كان هيكل التعاون والحوار، الذي دعمه مشروع EuroMed للنقل، ومشروع المساعدات التقنية للنقل الإقليمي من EuroMed لآلية الجوار والشراكة الأوروبية ENPI، قد دعم التنسيق بين سياسة النقل الإقليمية والمحلية.

وفي إطار سياسة الجوار الأوروبية ENP وسياستها للنقل، كانت البرامج الصادرة وإطار العمل الإستراتيجي والتنفيذ (خطة العمل) وآليات الحوار مثل اللجان الفرعية وفرق العمل الثنائية للنقل، مكّنت EuroMed كلاً من الدول المتوسطة الشريكة ودول الاتحاد الأوروبي من ضمان اتساق السياسات والخطط الإجرائية، إلى جانب تحقيق تنسيق أفضل بين الآليات القائمة (كمشاريع المساعدات التقنية من EuroMed، وآلية المساعدة التقنية وتبادل المعلومات TAIEX، والتوأمة (twinning).

- التنسيق مع الأطراف المعنيين الآخرين

يجب أن يُذكر تجنيد الشركاء المؤسسيين الآخرين في تنفيذ إجراءات خطة العمل الإقليمية للنقل كأحد نجاحات المدخل التنسيقي على المستوى التشغيلي وعلى الإستراتيجية الإقليمية المشتركة.

وفي الواقع، وفي سياق هيكل التعاون وحوار EuroMed، كانت المشاركة الدورية لسكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط UfM لمجموعة 5+5 لوزراء النقل ببلدان غرب المتوسط/مركز دراسات النقل ببلدان غرب المتوسط GTMO5+5/CEMTO لاتحاد المغرب العربي UMA ومنظمة الإسكوا، قد أتاحت تبادل الخبرات والتجارب بين هذه الأطر المتنوعة.

- الإنجازات التي تحققت من جانب الدول المتوسطة الشريكة

- حققت الجزائر تقدماً كبيراً على المستوى الوطني في مجال النقل في كافة الوسائل. وتقع العديد من خطط العمل القطاعية في النقل (السكك الحديدية والموانئ والمطارات والمنصات اللوجستية) ضمن إطار الخطة القومية للتخطيط المكاني SNAT. وعليه، فإن إستراتيجية الوطنية تتمثل في تطوير وتحديث منظومة النقل من حيث البنية التحتية والإصلاحات المؤسسية. ويتمشى تخطيط شبكات النقل مع إجراءات خطة العمل الإقليمية للنقل. وعلى المستوى الإقليمي، تأتي شبكات البنية التحتية للنقل متماشية مع إجراءات الخطة. وقد أجرت الجزائر عملية التنسيق ضمن إطار خطة العمل المشتركة بين الجزائر والاتحاد الأوروبي. وتتفق البرامج الداعمة المقدمة من الاتحاد الأوروبي لقطاع النقل مع خطته للتنمية القطاعية.

- وضعت مصر إطاراً مؤسسياً، وهيكلًا تنظيمياً ومخططاً للموارد البشرية، تتضمن إعادة تعريف لدور هيئة تخطيط مشروعات النقل. وتم وضع إستراتيجية نقل وطنية تتماشى مع خطة العمل الإقليمية للنقل 2007-2013. وقد أعدت وزارة النقل الخطط الوطنية المتكاملة لمشاريع التنمية لكافة قطاعات النقل. وقد ركزت هذه الخطط على القيمة الإقليمية المضافة وتسهيل التجارة. وقد تضمنت إنشاء خطوط سكك حديدية وموانئ جافة ونقل داخلي وموانئ بحرية وأنشطة لوجستية. فعلى سبيل المثال، تضمنت الإستراتيجية الوطنية والإقليمية إنشاء وصلة بحرية جديدة مع تركيا (من خلال خط شحن بين الموانئ المصرية والتركية والخدمات اللوجستية). ويجري حالياً مناقشة احتمال إنشاء نفس الخدمة بين مصر ولبنان. وضمن إطار مشروع MEDAMOS، تلقت مصر مساعدات تقنية في مجال النقل البحري واللوجستيات والتي تهدف لإنشاء وصلات متبادلة الوسائل، من الباب للباب door-to-door تتسم بالكفاءة

والتكامل والاستدامة من الناحية البيئية وذلك ضمن منظومات سلاسل الامتداد واللوجستيات الأوسع².

- على المستوى الوطني، حققت إسرائيل تقدمًا كبيرًا في كافة مجالات النقل. ومن المنظور الإقليمي، يجب أن يكون تخطيط شبكات النقل البري قائمًا على قدر أكبر من التعاون والتنسيق مع الدول المجاورة. ويأتي هيكل الحوار EuroMed، ومشروعات المساعدات التقنية ودور منسق المفوضية الأوروبية في الاجتماعات الثنائية بين فلسطين وإسرائيل ليبسهم في دعم التعاون التشغيلي التقني الإقليمي في مجال النقل.

- تتفق استراتيجية النقل الوطنية 2012-2014 للاردن مع خطة عمل سياسة الجوار الأوروبية ENP وخطة العمل الإقليمية للنقل فيما يتعلق بالإصلاحات الهيكلية والتشريعات والإجراءات الجمركية وإنشاء الموانئ والمطارات وأفضل تنفيذ للمشروعات ذات الأولوية والدراسات المتعلقة بالمنصبات اللوجستية وبرنامج تيسير التجارة والنقل، وفصل الأنشطة الإدارية والتنظيمية من خلال إنشاء هيئات تنظيمية مستقلة في مختلف قطاعات النقل (هيئة تنظيم النقل البري LTRC، هيئة تنظيم الطيران المدني CARC، السلطة البحرية الأردنية JMA)³.

- تماشياً مع خطة العمل الإقليمية للنقل، قامت وزارة الأشغال والنقل اللبنانية بوضع مجموعة متنوعة من الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، والتي تشمل الأمن والسلامة؛ وكفاءة النقل والاقتصاد في تكاليفه، وحماية البيئة؛ ومشاركة القطاع الخاص والمنافسة السوقية الصحية؛ والتنمية الجغرافية المتوازنة؛ والدمج في البنية التحتية الإقليمية والدولية للنقل؛ والتنمية الاقتصادية. وقد تم صوغ خطط وبرامج التنفيذ وفق هذه الأهداف، وتمت موائمة برنامج الاستثمار في قطاع النقل بما يعكس تنفيذ المشروعات ذات الأولوية التي من شأنها تلبية هذه الأهداف.

- تملك المغرب العديد من خطط العمل الرئيسية المتعلقة بوسائل النقل المختلفة (الطرق السريعة والطرق الرئيسية، والطرق العادية، والسكك الحديدية والموانئ والمطارات واللوجستيات). وتسعى وزارة البنية التحتية والنقل لإنشاء بنية تحتية أساسية عصرية للنقل، وتسهيل التجارة المحلية والإقليمية والدولية وضمان النقل السهل والمريح والأمن للبضائع والأشخاص في تكامل تام مع شبكة النقل عبر الأوروبية TEN-T وشبكة النقل عبر المتوسطية TMT-N وتماشياً مع الإجراءات الواردة في خطة العمل الإقليمية للنقل وخطة عمل سياسة الجوار الأوروبية ENP. وكانت الإستراتيجية الوطنية لقطاع النقل أثناء الفترة 2008-2012 قد أعطت الأولوية للإصلاحات الهيكلية لطرق ووسائل النقل المتنوعة/البضائع، والسكك الحديدية والطيران المدني والنقل البحري والموانئ) والتي تهدف في الأغلب لنوع من التحرير المتنامي المرتكز على أنشطة النقل. وفيما يتعلق بالبنية التحتية، كانت المغرب قد أجرت بالفعل مشاريع مهمة للبنية التحتية تهدف لتحقيق التكامل الإقليمي.

- كانت الإستراتيجية الوطنية لفلسطين فيما يتعلق بقطاع النقل 2010-2012، والتي أعدتها وزارة النقل، تأخذ في الاعتبار شبكات النقل وأنشطة خطة العمل الإقليمية للنقل من أجل دمج منظومة النقل الفلسطينية في المنطقة وبين المنطقة والاتحاد الأوروبي.

- يتم تنسيق سياسات النقل التونسية بين المستويات المتنوعة. وقد تمت موائمة الإجراءات المقترحة تحت مظلة خطة العمل الإقليمية للنقل بما يوافق الاحتياجات الوطنية.

² نظام مجتمع الموانئ المتكامل (PCS) مع دراسة موانئ الاتحاد الأوروبي حول نظام إدارة الموانئ، وتطوير نظام مجتمع الموانئ متصل مع نظيره من الاتحاد الأوروبي وفقاً للتوجيه 2010/65/EU؛ النظام الإلكتروني لاعتماد الصحة النباتية من خلال شهادات الصحة النباتية بين مصر وسلوفينيا؛ والبرامج التدريبية لمفتشي الصحة النباتية المصريين؛ ودراسة الجدوى المبدئية لممرات نقل متبادلة الوسائل للربط مع ممر النقل متبادل الوسائط المخطط له.

³ هيئة تنظيم النقل البري LTRC، هيئة تنظيم الطيران المدني CARC، السلطة البحرية الأردنية JMA.

● **اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020**

- ⇨ أطلق المؤتمر الوزاري للنقل في مراكش (2005) الإستراتيجية الراهنة للتعاون الأوروبي ومتوسطي في مجال النقل. وفي هذا السياق، وبدمج المبادرات القائمة (الوطنية، ودون الإقليمية، والإقليمية والدولية)، ينبغي على المؤتمر الوزاري للنقل في 2013 أن يضع أولويات التعاون الأوروبي ومتوسطي حتى عام 2020.
- ⇨ مواصلة بحث وعلاج القضايا ذات الاهتمام المشترك ضمن إطار إقليمي، وهي ستشكل التوجيهات الرئيسية للخطة المستقبلية للنقل الإقليمي. ومن هذا المنطلق، العمل على حشد الأطراف المشاركة – بشكل يتسم بالتنسيق والتركيز – فضلاً عن الآليات التقنية والمالية المتاحة.
- ⇨ تتمثل إحدى الأهداف الرئيسية للشراكة في دفع استثمارات النقل الملموسة والتعاون الوثيق بين الدول المتوسطية المشاركة حول سياسات وإستراتيجية وبرامج النقل. كما تستدعي هذه الشراكة كذلك رفع مستوى التجانس بين الشركاء المتوسطيين حول الإجراءات والممارسات الجمركية لتسهيل نقل الأشخاص والبضائع والمركبات. ويجب أن يكون الأسلوب القائم على إنشاء "مقر أوجد يجمع كافة الخدمات" إجراءً أساسياً وملموماً لضمان النقل السريع بين الشركاء المتوسطيين المعنيين.
- ⇨ في أول إجراء لخطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل، يجب التأكيد على مبدأ التوافق الأساسي، والتكامل بين الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية.

2- النقل البحري والموانئ (الإجراءات من 2 إلى 9)

1-1 تحسين كفاءة الموانئ

الإجراء 2

تشجيع دول البحر المتوسط على العمل نحو التخلي عن مسؤوليات إدارة الموانئ والمحطات النهائية، من جهة، والمهام التنظيمية، من جهة أخرى، إلى هيئات مختلفة تتمتع بالاستقلالية. كما ينبغي أن تتمتع عملية إدارة الموانئ والمحطات النهائية باللامركزية، وذلك بعدة طرق منها منح امتيازات إدارة هذه المرافق للقطاع الخاص. ويجب إرساء مفهوم منظومة مجتمع الميناء داخل كل ميناء. والمفوضية الأوروبية مُطالبة من جانبها بدعم نقل المعرفة التقنية من خلال عدة وسائل منها أنشطة التوأمة ونشر أفضل الممارسات.

● **النتائج والمحصلة**

رغم أن دول حوض البحر المتوسط حققت بصفة عامة تقدماً في الفصل بين المهام التنظيمية والتشغيلية للموانئ، إلا أن الوضع الراهن لسلطات الموانئ في بعض الحالات ينبغي توضيحه بكثير من التفصيل.

- استهدفت الإجراءات المتخذة بالفعل في الجزائر تحسين الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ. وينبغي لسياسة تطوير الموانئ أن تجعل هدفها تحسين كفاءة العمليات التشغيلية للموانئ بهدف إعطاء دفعة للتجارة الخارجية للجزائر مع دول العالم من خلال اللوجستيات الفعالة (وكانت الجزائر قد انضمت مؤخرًا إلى مشروع LOGISMED). ويجري في الوقت الحاضر تنفيذ نظام النافذة الموحدة للموانئ.

- تجري مصر إصلاحات تشريعية تخص صناعة النقل البحري والموانئ، حيث تم تعديل الأحكام التي تخضع لها أنشطة النقل البحري وجار العمل حاليًا على إدخال بعض التحسينات في هذا المجال. ومن أعمالها البارزة في هذا المجال قيامها بإنشاء نظام مجتمع موانئ PCS لميناء دمياط ويعتمد على التبادل متبادل الوسائل لعمليات الشحن بين بحر دمياط وموانئ النهر.

ويضع المشروع مواصفات عمومية للنسخة الأولى من نظام تبادل البيانات الإلكتروني EDI وخارطة طريق لنظام إدارة مرور الصنادل البحرية BTMS. وسيكون نطاق هذا النظام من حيث الحمولات هو نقل الحاويات.

- في إسرائيل، تعمل هيئات مستقلة في مجالات التنظيم وإدارة الموانئ والمحطات. ويجري حالياً تنفيذ قرار حكومي بخصخصة شركات الموانئ.

- تعمل الأردن على إنشاء ميناء استراتيجي يهدف لتحسين إدارة الموانئ والمحطات، والتنظيم، وإتاحة المجال لتنمية الأعمال والمشاريع. وكانت إدارة الموانئ والمحطات تتمتع باللامركزية من خلال الامتيازات الممنوحة للقطاع الخاص. وقد تم طرح مفهوم 'مجتمع الموانئ'. وستواصل سياسات تطوير الموانئ العمل على زيادة السعة وكفاءة المناولة وطرح مؤشرات الأداء الرئيسية (KPIs) في إدارة وتشغيل الموانئ. وقد اتخذت إجراءات وطنية لتقليل مدة البقاء well times في محطات الحاويات بدعم من مشروع MEDAMOS. ويتعين على كل هيئة لإدارة الموانئ استخدام هذه الإجراءات كأساس لمخططاتها السنوية لمزاولة الأعمال⁴. وقد تم تحقيق عملية فصل الإدارة والأنشطة التنظيمية من خلال إنشاء هيئات تنظيمية مستقلة كالسلطة البحرية الأردنية JMA/ميناء حاويات العقبة ACT.

- وضعت لبنان استثمارات كبيرة بغية رفع كفاءة البنية التحتية، وتحديث المعدات ورفع كفاءة العمليات التشغيلية للموانئ اللبنانية التجارية المختلفة، وخاصة فيما يتعلق بالجوانب التالية: (1) توسيع محطة الحاويات في ميناء بيروت؛ (2) شراء رافعات قنطرية متحركة جديدة إضافية؛ (3) إنشاء محطة حاويات جديدة في ميناء طرابلس؛ (4) إنشاء ميناء جديدة في صيدا يحل محل الميناء القديم. وقد تم منح عقود إنشاء محطات الحاويات في كل من موانئ بيروت وطرابلس إلى القطاع الخاص من خلال اتفاقيات امتياز. وقد أتاحت المساعدات التقنية من خلال مشروع MEDAMOS II إطلاق عملية تطوير منظومة مجتمع الموانئ والتي ستشكل ملتقى التواصل بالنسبة لكافة أصحاب المصلحة المشاركين في استلام وتخليص البضائع. كما سيتعاون مع جمعية منظومة مجتمع الموانئ الأوروبية وينفذ منهجيتها المشاركة.

- في المغرب، تم إجراء أعمال إصلاحية للموانئ بهدف توضيح أدوار المشغلين المختلفين للموانئ وتحقيق الفصل الكامل بين الجانب التنظيمي والجانب العملية والتشغيلية. كما تم إنشاء قسم أوجد للصيانة واتخاذ ما يلزم من إجراءات لضمان توافر بيئة المنافسة داخل نفس الميناء وبين الموانئ المختلفة. وقد أنشأت الهيئة التنظيمية (وهي الوكالة الوطنية للموانئ) في سنة 2006 للإشراف على النظام، كما وضعت شروط تنافسية في كازابلانكا، حيث يتولى أعمال الصيانة مشغل من القطاع الخاص. وقد تمخض الإصلاح عن تراجع فوري لتكاليف الميناء (-30% في المتوسط)، وتعزيز جودة الخدمات المقدمة للمراكب والبضائع، وتحسين الأمن من خلال درجة أفضل من التنسيق داخل الموانئ وتقليل مدة العبور 'الترانزيت' الخاصة بالحاويات. كما أن إدخال القطاع الخاص في الموانئ من خلال الامتيازات قد أتاح قدر كبير من التحسين في الإنتاجية وجودة الخدمات. وفي إطار سياستها للموانئ، حققت المغرب تقدماً في رفع كفاءة الموانئ، ومنها مثلاً ميناء طنجة المتوسط، والذي يمكن اعتباره مثلاً يُحتذى للمنطقة. ويأتي الموقع الاستراتيجي لهذا الميناء، وطاقته الاستيعابية الراهنة والمستقبلية، واستعانتته بالشراكة بين القطاعين العام والخاص وإدارته، كلها متماشية مع خطة العمل الإقليمية للنقل في هذا المجال، وعلى المدى الأطول، وضعت المغرب مؤخرًا استراتيجية للموانئ لسنة 2030، وهي تتألف من تحديد 6 موانئ قطبية Pole ports على امتداد مسافة 3,500

⁴ تتضمن خطط تطوير موانئ الأردن والنقل واللوجستيات الإجراءات التالية: (1) النزعات الدولية في جانب الالتزام الخاص بالموانئ متعددة الوسائل/موانئ الشحن، (2) دفع السعة والكفاءة في تشغيل الموانئ؛ (3) تعزيز التنافسية الإقليمية للموانئ والمطارات؛ (4) ضمان الأمن والسلامة والبيئة ويشمل نظام موانئ بيئي ECO يتوافق مع توجيهات الاتحاد الأوروبي؛ (5) الاستثمارات طويلة الأجل والمستدامة؛ (6) الأجهزة الفريدة من نوعها والتكنولوجيا الجديدة؛ (7) حماية استثمارات أصحاب المصلحة والشركاء.

كيلومتر من الخط الساحلي. ويتضمن الجزء الرئيسي في هذه الإستراتيجية إنشاء خمسة موانئ كبرى جديدة (تشمل ميناء 'الناظور غرب المتوسط' على البحر المتوسط)، وزيادات السعة في الموانئ الحالية (وتشمل كازابلانكا وأغادير) وإدراج الموانئ في التخطيط والتأهيل الحضري (كازابلانكا وطنجة).

- وفي فلسطين، تعد هيئة الموانئ البحرية جزءًا من وزارة النقل، وهو الأمر الذي يمكن النظر إليه باعتباره عقبة تعترض الفصل بين العمليات التنظيمية والتشغيلية من ناحية الممارسة. وي طرح هذا الموقف الحاجة لتوجيه المساعدات التقنية لبناء القدرات.

- وفي تونس، تتولى هيئة الموانئ إدارة الموانئ البحرية التجارية وفقًا لـ 'قانون الموانئ البحرية' (القانون رقم 2009/48). ويهدف القانون لدعم دور ومهام سلطات الموانئ، وخاصة شرطة الموانئ، وحماية المجال العام لهذه الموانئ والمحافظة عليها، وإنشاء وتشغيل مشاريع الموانئ تحت الامتياز أو الشراكات بين القطاعين العام والخاص PPPs، فضلاً عن إنشاء الهياكل اللازمة للمتابعة والتنسيق مع كافة الأطراف في الموانئ (المجلس الوطني للموانئ، ومنظومة قطاع الموانئ، ولجنة لأمن وسلامة كل ميناء). وتدير جهات التشغيل الخاصة أنشطة المرافق والموانئ من خلال الامتيازات.

- في تركيا، تعد هيئة الموانئ البحرية تابعًا لوزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات وتحمل صلاحيات تنظيمية. وتتم إدارة الأعمال والعمليات التشغيلية الخاصة بأنشطة الموانئ بواسطة مشغلين من القطاع الخاص من خلال الامتيازات.

• أبرز القضايا العالقة

- إشراك القطاع الخاص في إدارة المحطات أو أنشطة الميناء الكاملة ينتج عنه قدر أكبر من الاستقلالية واللامركزية. إلا أن بعض هيئات الموانئ تشكل جزءًا من شراكات. وفي هذه الحالات، يبدو من الصعب أكثر الفصل عمليًا بين المهام التنظيمية والتشغيلية.

- في بعض الحالات، نرى أن القدرة الضعيفة لهيئات الموانئ على تنفيذ امتيازات إدارة الموانئ بشكل فعال ينتج عنها أداء ضعيف من أصحاب الامتياز.

- تجدر الإشارة إلى أن إصلاحات إدارة الموانئ صممت في إطار منظور متوسط الأجل، ومن ثم فإن إجراء تقييم كامل في هذه المرحلة ليس ذي جدوى دومًا. وقد تواجه عملية التنفيذ مقاومة كبيرة من جانب أصحاب المصلحة (كالاتحادات التجارية مثلًا). كما أن بعض الحكومات تحرز تقدمًا بطيئًا في تنفيذ المشاريع الواردة في خطة الإصلاحات.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇨ دعم بناء القدرات والمعرفة الفنية، ويجب أن تغطي المساعدات والمعارف التقنية المستمرة ما يلي: إطار تنظيمي كفاء (التحديث والتحويل)؛ وزيادة المعرفة الفنية حول مشاركة القطاع الخاص، والشراكة بين القطاعين العام والخاص وهياكل الامتيازات؛ تحسين كفاءة عمليات الموانئ (الجمارك والرقابة الخ)؛ وزيادة الاهتمام بالتأثير البيئي.

⇨ ضمان زيادة مشاركة القطاع الخاص وإرساء هيكل حوكمة أكثر شفافية مع التمييز الواضح بين الحوكمة (دور القطاع العام) والعمليات التشغيلية (دور القطاع الخاص). ومن شأن تبني أسلوب أكثر اهتمامًا بظروف كل بلد على حدة وزيادة المساعدات من خلال التوأمة والبرامج الأخرى أن يزيد من المعرفة ويسهم في إرساء الإطار التنظيمي المناسب.

⇨ تحديد المعايير اللازمة لتحسين أداء امتيازات إدارة الموانئ (كالتخطيط الرئيسي الملزم وإدارة التعاقدات والنمذجة المالية ومؤشرات الأداء الرئيسية للتشغيل).

الإجراء 3

مواصلة العمل على تبسيط الإجراءات الجمركية تماشيًا مع توصيات المؤتمر الوزاري التجاري الأورومتوسطي (توصيات باليرمو)، مع الأخذ في الاعتبار التعهدات المبرمة في سياق إطار لمعايير تأمين وتسهيل التجارة الدولية لمنظمة الجمارك الدولية WCO SAFE، وكذلك التعهدات الواردة في إطار خطط عمل سياسة الجوار الأوروبية ENP. وسوف يتم تقديم الدعم الفني في هذا الخصوص من خلال المشروع الأورومتوسطي للممرات الملاحية EuroMed Mos

• النتائج والمحصلة

تتناول الإجراءات من 3-5 لخطة العمل الإقليمية للنقل الشحن البحري الدولي، وهو أحد أولويات تعاون EuroMed في مجال التجارة. وقد لاقت الإجراءات الثلاث دعمًا من مشروع MEDAMOS I (2007-2010) وأيضًا من MEDAMOS II (وذلك منذ نوفمبر 2010).

وفيما يتعلق بالإجراء 3 (تبسيط الإجراءات الجمركية)، يبدو أن معظم البلدان تطبق توصيات باليرمو لسنة 2003 لتسهيل التجارة، وذلك من خلال عدة طرق من أبرزها ما يلي:

- الجهود التي تبذلها بعض دول المتوسط لتسهيل الإجراءات الجمركية. فعلى سبيل المثال، قامت الجزائر والمغرب وتونس بإنشاء خدمات متخصصة ضمن الإدارة الجمركية تركز على التنسيق وتحليل المخاطر⁵. فضلاً عن التقدم الذي قالت المغرب وتونس أنهما أحرزتا في استخدام المستند الإداري الواحد (SAD)، والمناولة الإلكترونية. ففي تونس، يقوم المشغلون بإجراء مشروع 'حزمة النقل' تحت إشراف وزارة النقل، وعلى نحو يمكن أصحاب المصلحة المشاركين في المعالجة الإلكترونية للمسائل الشكلية من خلال 'المقر الإلكتروني الأوحد للتجارة الخارجية والنقل' لتقليل المدة التي تبقى خلالها البضائع في الميناء. ولا تستلزم عملية المعايرة الخاصة بالإجراءات الجمركية بالضرورة تبني نظام المستند الإداري الأوحد. وقد أفادت بعض الدول (إسرائيل وتركيا) إمكانية اللجوء لطرق أخرى لهذا الغرض.

- تقوم مصر بإعادة تنشيط "لجنتها الوطنية لتسهيل النقل والتجارة" بناء على توصية الإسكوا. وتضمن هذه اللجنة ممثلين رفيعي المستوى من الحكومة والقطاعات الخاصة (وزارات التمويل ومصالح الجمارك، والتجارة والصناعة، والداخلية، والطيران المدني، والمعلومات والاتصالات والزراعة، فضلاً عن الغرف التجارية، وشركات التأمين، وجمعيات الصناعة والأعمال، واتحاد وكلاء الشحن).. وتنفذ مصر تكاليفات اللجنة (المرسوم الوزاري لسنة 2004) بصفة أساسية من أجل تشخيص المشكلات وتحديد العقبات والاختناقات التي تواجه حرية الحركة الإقليمية للبضائع (برًا وبحرًا وجوًا).

- شكّلت لبنان "اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة"، والتي تضم كافة أصحاب المصلحة من كل من القطاعين العام والخاص. ويتمثل هدف اللجنة في إرساء مناخ فعال للحوار والتعاون والتنسيق بين مختلف أصحاب المصلحة، فضلاً عن تطوير إجراءات إدارية وتشغيلية مبسطة للأنشطة التجارية. وقد أفادت منظومة مجتمع الموانئ من المساعدات التقنية لبرنامج MEDAMOS II وباتت تعتبر الآن من الأنشطة ذات الأولوية في خطط تيسير التجارة.

وفيما يتعلق بالتعاون بين الهيئات العامة والمشغلين، أطلقت كل بلد أنشطة تهدف لإيجاد حلول عملية.

- تواصل الجمارك الأردنية بذلها للجهود الرامية لتبسيط الإجراءات الجمركية تماشيًا مع توصيات المؤتمر الوزاري التجاري الأورو متوسطي. (تم خفض مدد البقاء في موانئ

⁵ الجزائر: "المديرية الفرعية المسؤولة عن التيسيرات"؛ المغرب: "مديرية التيسير والمعلومات"؛ تونس: "مديرية تحليل المخاطر".

حاويات العقبة من 10.5 يوم إلى 5.45 يوم في 2010، وتزعم السلطات الأردنية زيادة خفض هذه المدة من خلال بدء استخدام أجهزة المسح العاملة بالأشعة السينية في محطة حاويات العقبة بحلول الربع الثالث من 2013)

- وهناك المهمة الصعبة التي يسعى إليها الجانب الفلسطيني المتمثلة في إضفاء اللامركزية على الموانئ من خلال الامتيازات الممنوحة لشركات القطاع الخاص لإدارة محطات الحاويات أو لإجراء العمليات التشغيلية. وتشارك هيئة الجمارك الفلسطينية حاليًا في إصلاحات تهدف لتحقيق قدر أكبر من التبسيط والكفاءة في عمليات التفتيش على الحاويات.

• أبرز القضايا العالقة

لكي تتحقق لها الفعالية المنشودة، يجب تنسيق الجهود الموجهة نحو تسهيل الإصلاحات على المستوى الحكومي، حيث تؤثر على الخدمات الوزارية/الإدارية المختلفة (النقل والتجارة والجمارك).

وعلاوة على ذلك، فإن عدم كفاية البنية التحتية للاتصالات قد تحول دون استخدام الأنظمة الإلكترونية لتبادل البيانات.

يجب تبسيط الإجراءات الجمركية؛ خاصة فيما يتعلق بأنظمة العبور الجمركية وتطبيق الرقابية الانتقائية. إن عدم التوازن وانعدام الكفاءة في تبادل معلومات الأمن والسلامة بين الإدارات الجمركية في المنطقة يجعل من الإجراءات الجمركية أكثر صعوبة. كما أن غياب الموارد اللازمة لرفع مستوى تطبيق التقنيات الحديثة يتسبب في الرقابة غير المتسقة على كافة الحمولات.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ تعزيز التنسيق الداخلي على المستوى الحكومي في الدول الشريكة من أجل ضمان التنفيذ المتناسك لكافة الإجراءات الخاصة بخطة العمل الإقليمية للنقل لسنة 2014-2020.
- ⇨ تعزيز التعاون الأورومتوسطي من خلال الالتزام بتقديم الدعم لكافة الأطراف ذات الصلة في كافة القطاعات (النقل والتجارة والجمارك). ويجب تحسين تبادل المعلومات بين الإدارات بناء على تجربة "المستند الإداري الوحيد".
- ⇨ نشر مشاريع المساعدات التقنية والتطرق للاتصالات مع الدول الجنوبية الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. ومن شأن استخدام "المشغل الاقتصادي المرخص" في المنطقة أن يوفر آلية مفيدة لتحسين فترات العبور الجمركية.
- ⇨ الالتزام بالإجراء 3، والذي يسمح باستلام المساعدات التقنية من خلال ترقية الخدمات الجمركية كأهداف للمشاريع التجريبية في كل بلد من البلدان الشريكة. ويجب تنظيم ورش عمل وبرامج تدريبية مخصصة لنشر أفضل الممارسات ورفع الوعي بالخدمات والتطبيقات والآليات الجمركية الفعالة.

الإجراء 4

توضيح الإجراءات الوطنية لخفض فترات البقاء في محطات الحاويات بدعم من المشروع الأورومتوسطي للممرات الملاحية السريعة (MoS). ويجب استخدام هذه الإجراءات من جانب كل هيئة لإدارة الموانئ كأساس لخططها السنوية للعمل.

• النتائج والمحصلة

أفادت بعض الدول الشريكة بقيامها بإعداد خطط عمل أو إنجاز بعض النتائج الإيجابية، خاصة في سياق خفض مدد بقاء الحاويات في المحطات الطرفية للموانئ:

- طرحت إسرائيل إصلاحًا في منظومة التعريفات الجمركية حققت به خفضًا لفترات بقاء الحاويات في الموانئ.
- يتعين على كل هيئة لإدارة الموانئ في الأردن الرجوع إلى الإجراءات الوطنية لخفض مدد البقاء في محطات الحاويات بدعم من مشروع MEDAMOS كأساس لخططها السنوية للعمل. وتتم الإشارة إلى متوسط مدة البقاء كمؤشر رئيسي لأداء الميناء في دليل إدارة الموانئ الذي طرحه مشروع MEDAMOS.
- اتخذت لبنان إجراءات ملموسة، من خلال "اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة"، من أجل تبسيط الشكليات الجمركية وتعزيز إجراءات العمل الخاصة بهيئة ميناء بيروت بهدف تقليل فترات بقاء الحاويات في الموانئ. إلا أن الأمر يحتاج إلى المزيد من الإجراءات. كما أن تطوير منظومة مجتمع الموانئ PCS وإنشاء الميناء الجاف المخطط من شأنه أن يقدم أدوات فعالة لتحقيق هدف تبسيط وتسريع تخليص البضائع وتقليل فترات بقاء الحاويات.
- تم تحسين مدد البقاء في محطات الحاويات منذ تنفيذ إصلاح الموانئ في المغرب وكذلك إدارة ميناء طنجة المتوسط ووصلاته مع شبكات السكك الحديدية والطرق السريعة والطرق العادية). ومن المتوقع إدخال تحسينات إضافية لفترات انتظار الحاويات من خلال برمجة الموانئ الجافة (ميناء جاف على مساحة 200 هكتار في كازابلانكا على مسافة 20 كم من الميناء الحالي مع طريق كبير الاستيعاب ووصلة سكك حديدية) وبنية تحتية رابطة.
- في تونس: تستهدف الإجراءات الخاصة بالممرات الملاحية السريعة إنشاء نظام تشغيل طرفي (TOS) في مدينة (رادس)، وذلك باستخدام بوابة إلكترونية وتبادلات بيانات إلكترونية حول النقل الدولي للبضائع من خلال منصة TTN، والمرتبطة بمارسيليا وجنوا.
- في فلسطين، ترتبط مدد البقاء الطويلة ارتباطًا وثيقًا بالجمارك والإجراءات الرقابية وغيرها من الحواجز الإدارية.

• أبرز القضايا العالقة

تعد الموارد البشرية العصرية من المتطلبات الضرورية لتحقيق تحسينات ملموسة في هذا المجال. ويتطلب الأمر تعزيز التنسيق بين أصحاب المصلحة لضمان تحقق كفاءة أكبر في السلسلة اللوجستية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ ضمان مشاركة القطاعين العام والخاص في تنفيذ إجراءات خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل لسنة 2014-2020.
- ⇨ تعزيز الإجراءات الموجهة نحو رفع جودة الموارد البشرية.
- ⇨ التركيز على الأسباب المحتملة الأخرى لفترات البقاء الطويلة للحمولات في الموانئ أو فترات الانتظار الطويلة للمراكب قبل تفرغها. فسيكون من المفيد مثلاً إجراء دراسة على المستوى الإقليمي وتحليل مصادر انعدام الكفاءة وحالات الاختناق.

الإجراء 5

القيام في الأجل القصير بطرح توصيات اتفاقية منظمة الملاحة البحرية لتسهيل حركة المرور البحرية الدولية IMO-FAL لوضع المعايير القياسية للإجراءات الشكلية الأساسية للإبلاغ عن السفن عند الوصول أو المغادرة من الموانئ بحيث تكون الوثائق مقبولة في كافة الموانئ الإقليمية على قدم المساواة. وسوف يتم تقديم المساعدة الفنية في هذا الصدد من خلال المشروع الأوروبي المتوسطي للممرات الملاحية السريعة EuroMed MoS.

• النتائج والمحصلة

يشير هذا الإجراء إلى تطبيق التوصيات التي أوردتها تعديلات سنة 2005 لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1965 بشأن تسهيل حركة المرور البحرية الدولية (IMO-FAL) والمقرر لها أن تضيف طابعاً عسرياً على الاتفاقية لدفع عملية تسهيل حركة المرور البحرية الدولية. وقد صدقت كافة دول البحر المتوسط، باستثناء المغرب وتركيا، على هذه الاتفاقية⁶.

- نظراً لأسباب أمنية، من المتوقع تطبيق الاتفاقية بشكل جزئي في عدد من الموانئ الإسرائيلية وهي حيفا وأشدود وإيلات. ويسير العمل بنظام إلكتروني - وبدون استخدام للورق - في المجتمع البحري.

- تبنت تركيا تشريعاً (عام 2010) يتعلق بقبول نماذج منظمة الملاحة البحرية الدولية/تسهيل حركة المرور البحرية الدولية (IMO-FAL)، وجاري التصديق على هذه الاتفاقية في جلسان برلمان الجمعية العامة.

- بدأت الأردن جزئياً تنفيذ توصيات الاتفاقية لمعايير الإجراءات الشكلية الأساسية للإبلاغ عن السفن عند الوصول و/أو المغادرة من الموانئ بحيث تكون الوثائق مقبولة في كافة الموانئ الإقليمية على حد سواء. وسوف تُقدّم المساعدة الفنية في هذا الصدد من خلال المشروع الأورومتوسطي للممرات الملاحية السريعة EuroMed MoS.

- تتمثل إحدى الموضوعات الرئيسية التي تعد قيد الدراسة والإعداد حالياً من جانب "اللجنة الوطنية لتسهيل التجارة والنقل" في تحقيق التجانس والالتزام بالمعايير في المستندات القائمة على اتفاقية منظمة الملاحة البحرية الدولية/تسهيل حركة المرور البحرية الدولية (IMO-FAL).

- في تونس، يتم تحويل الوثائق المطلوبة بما يتفق مع الاتفاقيات الدولية بنجاح من خلال منصة TTN.

• أبرز القضايا العالقة

تتمثل أبرز القضايا من حيث تطبيق اتفاقية تسهيل حركة المرور البحرية الدولية (IMO-FAL) في التكنولوجيا. وكما هو الحال مع قواعد توثيق الحمولات، وبالنظر إلى أن موانئ البحر المتوسط تجمع بالفعل المعلومات التي تتطلبها الاتفاقية، وإن لم يكن بالصيغة الإلكترونية القياسية، فإن معايرة النماذج الإلكترونية يثير بعض المخاوف. وقد استهلت تركيا دراسات حول تطبيق الجمارك الإلكترونية في موانئها.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ توفير الدعم التقني للدول المتوسطية الشريكة التي لم تصدق على الاتفاقية، وذلك بعدة وسائل من ضمنها دعم تنمية الموارد البشرية.
- ⇨ ضرورة تشجيع استخدام الأنظمة التقنية IT والنماذج الإلكترونية المعيارية لضمان الانسجام بين الأنظمة في الدول المختلفة.

⁶ في المغرب، ورد ما يفيد بأن هذه الاتفاقية تطبق على ميناء طنجة المتوسط.

← ضرورة الأخذ في الاعتبار تعزيز الكفاءة في الإجراءات الإدارية، وهي تشمل الأخذ بأسلوب المكتب الإداري الواحد، ونظم معلومات ومراقبة مرور السفن VTMIS، وأنظمة الإنذار المتقدمة، وأنظمة اتصالات وإدارة معلومات الموانئ المتكاملة.

2-2 الإصلاحات في قطاع الشحن

الإجراء 6

تشجيع دول البحر المتوسط على تقييم أداء الإصلاحات المتعلقة بالمنافسة في قطاعاتها الوطنية للشحن، وطرح توصيات للتخلص من العوامل الضارة بالمنافسة. ودعوة فريق العمل المعني بـ 'النقل البحري' لمندى النقل الأورومتوسطي لمتابعة هذا النشاط على المدى القصير. ومن جانبها، يتعين على المفوضية الأوروبية توفير الخبرة الخارجية على النحو الواجب.

• النتائج والمحصلة

ينطوي تحرير خدمات النقل البحري الدولية على إعادة هيكلة صناعة الشحن على نحو يسمح بالاستثمار الموازي في تحديث أساطيل السفن. وتتمثل الإجراءات الأساسية فيما يلي: إزالة المعوقات التشريعية والإجراءات الإدارية المصعبة لمشاركة القطاع الخاص في صناعة الشحن وتطوير الحوافز تماشيًا مع مخططات الاتحاد الأوروبي (كفرض الضريبة الموحدة على الحمولة). ويتساوى مع ذلك في الأهمية علاج السلوكيات المضرة بالمنافسة (كإساءة استغلال سفن النقل لقوى السوق في فرض رسوم باهظة).

ولدى الكثير من الدول المتوسطية قطاعات شحن وطنية شديدة المحدودية، ويتغير موقف هذه الدول بين الدول التي تملك أساطيل وطنية أكبر:

- في الجزائر، يجري في الوقت الحالي تنفيذ العديد من الأنشطة في مجال كفاءة النقل البحري، خاصة بهدف تقوية مكانة العلم الوطني.

- في سنة 2005، قامت إسرائيل بخصخصة شركتها الوطنية في هذا القطاع. وفي هذه المرحلة، لا توجد ضرورة ل طرح مزيد من الإجراءات لزيادة المنافسة في قطاع الشحن.

- أطلقت الأردن العديد من المبادرات في هذا المجال، ومن أبرزها دمج نظام مجتمع موانئ العقبة ودمج شركاء التبادل الإلكتروني للبيانات EDI، ونظام النافذة الموحدة، وربط ميناء جنوة ومحطة حاويات العقبة، ونقل ساحة التفتيش الجمركي، والسكك الحديدية الوطنية - محطة الحاويات في ميناء/محطة حاويات العقبة لما بعد 2014.

- يمتلك القطاع الخاص ويدير حصريًا أساطيل سفن الشحن في لبنان. ويتمثل دور الإدارة الحكومية هنا في وضع التشريعات واللوائح المطبقة على صناعة الشحن، والالتزام بالاتفاقيات الدولية. وفي هذا الصدد، سوف يتولى فريق لـ "تنفيذ دولة العلم" من المسؤولين المؤهلين مساعدة ملاك السفن في صيانة سفنهم. وقد تم منح حوافز لملاك السفن لتشجيعهم على تطوير أساطيلهم.

- استفادت المغرب من مشروع التوأمة المؤسسية الذي يهدف لتدعيم الإطار التنظيمي، وتعزيز جودة الخدمات وإشراك القطاع الخاص تمشيًا مع مجموع قوانين وتشريعات الاتحاد الأوروبي. وبصفة خاصة، تم تحرير عملية نقل البضائع في سنة 2007، وتم تطبيق لوائح تنظيمية جديدة على الركاب في سنة 2007. كما قامت المغرب أيضًا بخصخصة شركتها الوطنية (كوماناف) في سنة 2007. وتجرى حاليًا دراسة لوضع استراتيجية طموحة لتنمية القطاع البحري ورفع العلم الوطني المغربي.

- تم فتح النقل البحري التونسي أمام القطاع الخاص منذ عام 1992. كما تم تحرير النقل البحري الدولي من وإلى تونس بالكامل منذ سنة 1998. ويحكم سوق الخطوط الدورية قانون العرض والطلب، مع العمل في الوقت ذاته على مراقبة قواعد المنافسة والشفافية.

- في تركيا، سيتم إجراء إصلاحات خاصة بالمنافسة بمجرد إتمام خصخصة الموانئ. ومعظم الموانئ التركية هي موانئ تمت خصصتها، وتهيمن شركات تشغيل الموانئ الخاصة على السوق. كما أن لدى تركيا مشروع تحت عنوان "تجديد الأسطول الساحلي التركي" والذي يهدف لتجديد الأسطول.

• أبرز القضايا العالقة

يظل التمويل والإصلاحات التنظيمية هي أهم القضايا الخاصة بتطوير هذا القطاع. أدى تحرير نقل البضائع إلى طرح ضغوط تنافسية من المشغلين الأجانب على الأسطول الوطني، كما هو الحال مثلاً في المغرب. ويمكن أيضاً ربط هذا الجانب بالتكاليف الأقل للسفن غير الوطنية (الوقود والتأمين) بالإضافة إلى صعوبة الحصول على التمويل. وفي فلسطين، تتمثل القضية الرئيسية في شفافية القواعد المطبقة على منح امتيازات الموانئ. وبرغم الجهود الرامية لإشراك المشغلين من القطاع الخاص في أنشطة الموانئ، إلا أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الموانئ/المحطات تظل عند مستوى أقل بكثير مقارنة بالبلدان الأوروبية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇨ حشد المساعدات الفنية الكافية لتعيين الإرشادات والهيكل التي تستهدف تسهيل مشاركة القطاع الخاص في عمليات الموانئ والعمليات البحرية. ويمكن دعم نقل المعرفة الفنية من خلال عدة أشياء من بينها أنشطة التوأمة ونشر أفضل الممارسات.

⇨ السعي بإصرار وراء أهداف هذا الإجراء كأحد الأولويات ضمن خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل. وقد يكون التقدم في هذا الأمر بطيئاً وصعب التحقيق، نظراً لأن القطاعات البحرية والموانئ تعد في الكثير من البلدان مناطق "حساسة"، وتعتبر ذات أهمية استراتيجية، الأمر الذي يجعلها تحت رقابة وإشراف مستمرين من الحكومة.

⇨ وفي الواقع، فإن كل دولة سوف تجري في كل الأحوال إصلاحاً معيناً بغرض تطوير نظام للموانئ الوطنية وما يرتبط بها من صناعة وطنية. وستعكس كافة الإصلاحات موقف الصناعة الوطنية في مواجهة المنافسة الدولية.

⇨ القيام، وفي إطار خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل، بمتابعة المناقشات حول تحرير الخدمات في النقل البحري، والتي يتم إجراؤها حالياً في إطار التعاون الثنائي مع الاتحاد الأوروبي. فعلى سبيل المثال، قد يتم رفع تقرير مجمع بصفة دورية لمناقشته في فرقة العمل "البحرية".

الإجراء 7

فيما يتعلق بالمعاهدات الدولية وعلى ضوء الحاجة الملحة لتحسين الأمن والسلامة البحريين، يجب إعطاء الأولوية للتطبيق الكامل لمتطلبات الأمن والسلامة المستمدة من لوائح منظمة الملاحة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية IMO/ILO. ويجب تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق ISPS بشكل يتسم بالفعالية على مستوى كل من دولة العلم ودولة الميناء التزاماً بالتوصيات وفي ظل الدعم التقني لمشروع SAFEMED. ومن المتوقع إذا كانت الظروف مثالية أن يصبح هذا الأمر ساريًا في سنة 2008. ويتمثل الهدف متوسط الأجل بحلول سنة 2013 في مسح دول البحر المتوسط من القائمة السوداء والوصول لهدف مذكرة تفاهم باريس فيما يتعلق بالتفتيش.

• النتائج والمحصلة

منذ بداية مشروع SAFEMED (في سنة 2006)، صدر 16 تصديق على اتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية IMO من قبل الدول المتوسطية الشريكة، ووقعتها الأردن. وتظل هناك دولتان فقط في القائمة السوداء لمذكرة تفاهم باريس. وكانت آخر البلدان التي تمت إزالتها من القائمة السوداء الجزائر (وباتت الآن في القائمة الرمادية) والمغرب (والتي صدقت على معظم اتفاقيات IMO/ILO وكانت أحد المستفيدين من كافة الأنشطة التي أجريت في ظل مشروع SAFEMED) وتركيا (الآن في القائمة البيضاء). وقد تطوعت كلاً من إسرائيل وتركيا رسمياً للانضمام إلى المخطط الطوعي لتدقيق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية VIMSAS. ويجري في الوقت الراهن تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق ISPS من قبل كل من إسرائيل والأردن والمغرب وتركيا. وقد أعلنت تونس عن استعدادها للتطوع في مخطط التدقيق المتعلق بتطبيق الأدوات الإلزامية لمنظمة الملاحة البحرية الدولية (VIMSAS).

- قامت الجزائر بالتصديق على معظم اتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية واستفادت من أنشطة SAFEMED.

- تلتزم كافة الموانئ المصرية في الوقت الراهن بمتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق ISPS، واتفاقيات حماية البيئة البحرية فضلاً عن متطلبات السلامة المنصوص عليها في اتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية وتوجيهاتها وبروتوكولاتها.

- وقعت الأردن على اتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية وطبقته بفعالية من خلال التشريعات الوطنية وكذلك من خلال الجزء ذي الصلة من الخطط الإستراتيجية الوطنية لقطاع النقل. وتستهدف الأردن بالإضافة إلى ذلك تحقيق التعاون مع الدول في المنطقة فيما يتعلق بالأمن والسلامة من خلال المشاركة الفعالة في أنشطة رقابة دول الميناء وتبادل معلومات تفتيش واحتجاز السفن من خلال مراكز المعلومات (كالتعاون مع دول البحر الأحمر في الأمن والسلامة وحماية البيئة من خلال PESEGA وتوقيع مذكرة التفاهم). وقد كان الدعم والمساعدات التقنية للاتحاد الأوروبي عنصراً جوهرياً في هذا التعاون الإقليمي.

- أنشأت لبنان "اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة"، وهي تتألف من ممثلين رفيعي المستوى من الهيئات المعنية لضمان التطبيق الفعال لإجراءات الأمن البحرية وفقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق ISPS. وكانت كافة السفن التي ترفع العلم اللبناني بالإضافة لكافة الموانئ ومرافق الموانئ قد التزمت بمتطلبات المدونة. وقد خضع مسئولو الأمن في الموانئ ومسئولو أمن السفن لدورات تدريبية تعينهم على الاضطلاع بمسئولياتهم بكفاءة وفعالية.

- بذلت فلسطين جهوداً كبيرة من خلال مشروع SAFEMED من أجل الالتزام بمعايير الأمن والسلامة الدولية في النقل البحري. كما حققت نتائج ذات صلة من حيث الالتزام باتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية IMO/ILO، ولكن مستوى تصديقها على الاتفاقيات والبروتوكولات الأحداث يحتاج مزيداً من التحسين.

- استفادت تونس من مشروع SAFEMED المدعوم من الاتحاد الأوروبي، والذي يهدف لتحسين أمن وسلامة النقل البحري. كما تضمن هذا النشاط أيضاً حماية البيئة البحرية للموانئ وبناء الطاقة الاستيعابية وتمويل الدراسات. ويشمل هذا تحليل الإطار التنظيمي، وتقييم تنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بأمن وسلامة السفن والشحن، وأمن السفن ومرافق الموانئ، وحماية البيئة البحرية والتدريب البحري.

- تعد تركيا من الدول الموقعة والمتعاقدة في كافة اتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية ومذكرات التفاهم الخاصة بالبحر الأسود والبحر المتوسط. وتنفذ تركيا اللوائح الخاصة بسلامة الحياة الإنسانية والأملاك وحماية البيئة البحرية، كما ينبغي عليها كذلك متابعة التطورات الفنية.

وقد كانت منظمات الأمن المعترف بها في تركيا (RSOs) مفوضة بإعداد خطة أمن السفن وتقييم أمن السفن والموافقة عليها واعتمادها بالنيابة عن الإدارة. ومن حيث مرافق الميناء، تحمل هذه المنظمات تفويضًا لإعداد خطة أمن مرافق الموانئ وتقييمات الأمن. ويتم إجراء الموافقة والاعتماد من جانب الإدارة.

وفيما يتعلق بالاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW، اعترفت المفوضية بالفعل بكل من الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن والمغرب وتونس وتركيا. ويوصى بتوفير الدعم إلى لبنان في عملية الاعتراف.

• أبرز القضايا العالقة

ينبغي على الإدارات الوطنية أن تقدر بالكامل أهمية قضايا الأمن والسلامة وأن تسعى للوصول إلى التطبيق الكامل والفعال لاتفاقيات وآليات منظمة الملاحة البحرية الدولية. وتستتبع الأساطيل المتقدمة للدول المتوسطة الشريحة مخاطر كبيرة من ناحية الأمن والسلامة. كما يواجه القطاع الخاص صعوبة في الحصول على تمويل أعمال الصيانة والإصلاح وضمان تأهيل أطقم الملاحة.

ويُعد تمويل المشاريع، والمذكورة في الخطط الإستراتيجية الوطنية، من أهم القضايا بالنسبة للعديد من البلدان.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⊖ السعي لدعم الإتحاد الأوروبي من أجل تحسين التعاون من أجل تطبيق هذا الإجراء الخاص بخطة العمل الإقليمية للنقل، والذي ينبغي أن يركز على المساعدات الفنية الثنائية والتدريب الأكثر تقدمًا (كـتدريب المفتشين تحت مظلة "الرقابة على دول الموانئ الموقعة على مذكرة التفاهم المتوسطية").
- ⊖ إبداء المزيد من الاهتمام بالقضايا المرتبطة بالقرصنة والسطو المسلح.
- ⊖ الإبقاء على هذا الإجراء على المدى الطويل (حتى عام 2020) كأحد المسائل ذات الأولوية.

الإجراء 8

دعوة وكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA لبحث طرق التعاون مع الدول المتوسطة، والقيام من هذا المنطلق بتحديد مجالات ملموسة للتعاون.

• النتائج والمحصلة

كان تبني اللوائح الأوروبية المنحقة لوكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA في يناير 2013 قد أدى إلى توسيع النطاق الجغرافي لمهام التعاون والاستجابة والمتابعة إلى مجموعات مختلفة من دول العالم الثالث ومنها الدول الشريكة المتوسطية⁷. وعلى هذا الأساس، يمكن تحديد مجالات ملموسة للتعاون. وفي هذا السياق، تضمنت الوكالة مرة أخرى دورها الفني في المشروع الإقليمي SAFEMED III (2013-2015).

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الدول تجري عملية تعاون مع الوكالة:

- في مجال التدريب والتعليم البحري في الأردن، تم البدء في إجراءات لتوقيع مذكرة تفاهم للاعتراف المتبادل بشهادات الكفاءة (للربابنة، والضباط البحريين والمهندسين البحريين) من

⁷ لائحة الإتحاد الأوروبي رقم 2013/100، اللائحة التعديلية (المفوضية الأوروبية) رقم 2002/1406 المؤسسة لوكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA (OJL 36, 9.2.2013, p. 30-40).

- جانب كافة الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي بعد الحصول على الموافقة النهائية لوكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA للاعتراف بإجراءات السلطة البحرية الأردنية.
- تعد لبنان الآن في سبيلها للاعتراف بالشهادات المعتمدة للملاحين وفقاً لاتفاقية منظمة الملاحة البحرية الدولية/ معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين IMO-STCW. وتجري وكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA، ولصالح الاتحاد الأوروبي، مهمة تفتيش لهذا الغرض.
- طلبت المغرب، في سياق عدد من المشاريع الملموسة الجارية حالياً، تحديد قواعد تعاونها ومشاركتها مع وكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA مع ربط قاعدة البيانات المغربية لتتبع السلع الخطيرة HAZMAT ببرنامج SafeSeaNet التابع للوكالة.
- تعد تركيا أحد المستخدمين النشطين لـ CleanSeaNet، ويتولى تطبيق هذا المشروع وكالة السلامة البحرية الأوروبية.
- تم الاعتراف بنظام التدريب والاعتماد التونسي (STCW) من قبل الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي على ضوء أحد التقييمات التي أجرتها وكالة EMSA. وتزعم تونس تعزيز أدواتها التعاونية مع الوكالة من خلال مذكرة تفاهم.

• أبرز القضايا العالقة

تتمثل أهم القضايا في هذا المجال في الحاجة لعلاج عدة قدرة البلدان غير الأعضاء في الإتحاد الأوروبي في الاستفادة بخدمات وكالة السلامة البحرية الأوروبية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

↔ مواصلة توفير الدعم لهذا التعاون، إما على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف. ومن شأن إعطاء الوكالة زمام قيادة مشروع SAFEMED III أن يعزز هذا الدعم.

الإجراء 9

دعوة الدول المتوسطة لتقييم – ثم تطبيق – نظام مشروع خدمات مرور السفن VTS أو نظم معلومات ومراقبة مرور السفن VTMIS في الموانئ المتوسطة الكبرى وتنسيق الحلول التكنولوجية بين الموانئ والمناطق الساحلية المتجاورة. ويجب – وبشكل مناسب – استخدام الخبرات التي كونتها وكالة EMSA وبرنامج SAFEMED في هذا الخصوص وكذلك على استخدام تقنية المعلومات والاتصالات ICT (بما في ذلك منظومة الملاحة بالأقمار الصناعية GNSS) لتحسين كفاءة الواجهات البحرية/الأرضية.

• النتائج والمحصلة

تم تنفيذ أنظمة VTS/VTMIS بالفعل في الموانئ في الجزائر (وهي تطلق حالياً مشروع VTMIS) وإسرائيل والأردن وتركيا (حيث يجري تطوير مشاريع جديدة). ومن المرجح حصول تونس على هذه الأنظمة، وحيث تقترح تونس تنفيذ دراسة جدوى حول إنشاء نظام لمتابعة ومراقبة أعمال الشحن الساحلي الخاضعة لمشروع خدمات مرور السفن VTS على امتداد السواحل الشمالية (قناة صقلية).

- تقوم لبنان بإعادة مشروعها القديم لخدمات مرور السفن VTS، والذي كان يغطي المياه الإقليمية اللبنانية وكان يتم من خلاله الإشراف على كافة الأنشطة البحرية وإدارتها. ومن خلال المساعدات التقنية التي تقدمها المفوضية الأوروبية، تم إعداد مناقصات لشراء مشروع VTS جديد. ولا تزال الإجراءات في هذه المرحلة تركز على تأمين الميزانية المطلوبة لمشترىات لبنان لإعادة تنصيب الـ VTS.

- في المغرب، تم تطبيق الإجراءات التالية من قبل السلطة العامة (توجيه البضائع البحرية): تشغيل مشروع خدمات مرور السفن VTS في طنجة (جبل طارق)، وتطوير قاعدة بيانات HAZMAT لتتبع السلع الخطير، ونظام التعريف الآلي للسفن البحرية AIS.

- تم تنفيذ عدد من المشاريع المهمة في الأعوام الأخيرة في تركيا، حيث تم إرساء مشروع خدمات مرور السفن VTS في مضائق اسطنبول ومدينة شناق قلعة Canakkale وبحر مرمره لتعزيز السلامة البحرية، وتقليل مخاطر التهديدات المحتملة وحماية البيئة البحرية تماشيًا مع التشريعات الوطنية واللوائح الدولية، وبالنظر إلى أنها تخدم نحو 55000 سفينة سنويًا. كما تقوم تركيا كذلك بتطوير مشاريع جديدة لتوسيع تطبيق نظم متابعة المرور البحري على امتداد كافة سواحلها. ويجري حاليًا تنفيذ مشروع الـ VTS في موانئ أزميت Izmit واسكندرونة Mersin-Iskenderun والخلجان التي تتسم بكثافة حركة المرور البحرية فيها.

• أبرز القضايا العالقة

يلزم إجراء دراسة تفصيلية على أن يتم في أفضل الظروف تنفيذها تحت إطار SAFEMED حول تطبيق مشروع خدمات مرور السفن VTS أو نظم معلومات ومراقبة مرور السفن VTMS.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇐ تحديد العلاقات بين الإتحاد الأوروبي والدول المتوسطية بشكل أكثر تفصيلاً لدعم الإجراءات في هذا المجال. وتعتبر الكثير من الدول الشريكة دعم المفوضية الأوروبية (ومن أمثلته إجراء دراسة حول إنشاء مشروع خدمات مرور السفن VTS على الخط الساحلي) ضروريًا بالنسبة لتنفيذ الإجراء 9.

⇐ التركيز على الجوانب التالية:

✓ الارتباط مع SafeSeaNet؛

✓ المساعدات التقنية الثنائية لنشر مشروع خدمات مرور السفن VTS/نظم معلومات ومراقبة مرور السفن VTMS (تقييم المتابعة السنوية للتقدم المحرز في هذا المجال)؛

✓ مناقشة ومراجعة التقدم المحرز بصورة سنوية (فرقة العمل).

⇐ إرساء فريق عمل أوجد للقضايا البحرية والتي تشمل الطرق الملاحية السريعة والموانئ، والأمن والسلامة البحرية. ويجب أن يضمن الفريق أخذ آراء كافة المشغلين والمساهمين في الاعتبار.

⇐ ضمان التنسيق مع المبادرات التي تجريها مجموعة وزراء نقل غربي المتوسط GTMO وأمانة الإتحاد من أجل المتوسط UfM في مجال النقل البحري.

3- النقل البري عبر الطرق والسكك الحديدية (الإجراءات من 10 إلى 13)

1-3 النقل البري: تحقيق التجانس في الشحن البري الدولي

الإجراء 10

يجب إنشاء فريق عمل متوسطي يتألف من مسؤولين من إدارات الطرق الوطنية من قبل منتدى النقل الأورو متوسطي في الأجل القصير لتقييم الالتزام بعدد من الاتفاقيات الأساسية للجنة الاقتصادية لأوروبا – الأمم المتحدة UN ECE وتحديد الإجراءات اللازمة لتطبيق هذه الاتفاقيات. كما يجب كذلك على فريق العمل إعداد التوصيات الرامية لتحرير التدرج للنقل الدولي للبضائع على الطرق وتحقيق التجانس فيه.

• النتائج والمحصلة

في إطار 'مجموعة عمل قضايا البنية التحتية والقضايا التنظيمية'، تم عقد اجتماعين للمجموعة الفرعية المعنية بـ 'القضايا التنظيمية للنقل على الطرق والسكك الحديدية' في سنة 2008.

وخلال اجتماعها الذي عقد في 21 نوفمبر 2008، طرحت كافة الدول المشاركة الحاضرة الوضع الراهن لقطاعاتها الخاصة بالنقل على الطرق والسكك الحديدية، كما قدمت رؤية عامة للإصلاحات الحالية في هذه القطاعات. ومن هذا الاجتماع بات جلياً أن الحكومات المشاركة تعمل على إصلاحات فعلية في هذه القطاعات، بيد أنها بحاجة لمزيد من التشجيع لبذل جهود أكبر لتطبيق الإجراءات الواردة في خطة العمل الإقليمية للنقل كما أنها في حاجة لمزيد من المساعدة.

وعليه، قرر الإتحاد الأوروبي تمويل مشروعين إقليميين جديدين خلال الفترة 2010-2014: وكان إحداها قد ركز بصفة خاصة على سلامة الطرق⁸، فيما ركز الآخر على النقل البري (النقل على الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري)⁹.

لم تنضم كل الدول بنفس الدرجة إلى اتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE¹⁰. إلا أن التعاقدات الثنائية قد أشارت إلى عدد من الإجراءات المعيّنة المتخذة على المستوى الوطني لتنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. فمثلاً:

- صدّقت الجزائر على معاهدة النقل الدولي للبضائع (TIR).

- تعد الأردن طرفاً متعاقداً في أربعة من أصل 13 اتفاقية نقل أممية على الطرق. وهذه الاتفاقيات هي: اتفاقية النقل البري الدولي TIR، واتفاقية التنسيق، واتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR) والاستيراد المؤقت للمركبات الخاصة. ومع ذلك، دمجت الأردن في تشريعها وتنفيذ بشكل فعال جانباً كبيراً من الأحكام المنصوص عليها في اتفاقيات النقل الأممية الأخرى على الطرق، وأبرزها معاهدة نقل البضائع الخطرة على الطريق ADR (والتي تُطبق بعض أحكامها في الأردن) وعلامات وإشارات الطرق لسنة 1968 (مع أحكام مماثلة تماماً لتلك التي تضمنتها الاتفاقية) والاتفاقية المتعلقة بطواقم المركبات المستخدمة في

الشراكة العالمية لسلامة الطرق GRSP.

⁹ بإطلاقه مؤخراً لأولويات المشروع الجديد، ينبغي على برنامج EuroMed Transport (للنقل على البرية والسكك الحديدية والنقل الحضري) التركيز على النقل على الطرق، وتحرير سوق النقل على الطرق، ودفع النقل عبر الحدود من خلال تجميع الظروف في قطاع النقل المهني والعمليتي ضمن كل دولة من الدول المشاركة. وهذا يتضمن تنسيق تراخيص القيادة واختبارات صلاحية الطرق وتعزيز اتفاقيات اللجنة الاقتصادية الأممية لأوروبا UNECE في هذا المجال.

¹⁰ فمثلاً، صدقت الجزائر والأردن على تسعة اتفاقيات، فيما صدقت لبنان على ست اتفاقيات وقد وقعت على واحدة أخرى. وفي الأعوام الأخيرة، أصبحت تركيا طرفاً متعاقداً في معظم اتفاقيات ومعاهدات النقل الدولية التابعة لـ UNECE. انظر (وضع اتفاقيات ومعاهدات النقل الخاصة بالأمم المتحدة – 2013/1/30) الصادرة عن اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، والمتاحة على الرابط: <http://www.unece.org/trans/conventn/intro.html>

النقل الدولي على الطرق AETR (فيما يتعلق بالقيادة وأوقات الراحة التي يتمتع بها السائقون المحترفون وجهاز تسجيل الحركة التناظري) ولوائح المركبات للأعوام 1958 و1997 (حيث يتم تطبيق عدد جيد من أحكامها في الأردن).

- لم توقع الأردن بعد على معاهدة نقل البضائع الخطرة على الطريق ADR11، ولكنها تقر بأهميتها، وشكلت في سنة 2012 لجنة خاصة لدراسة هذه المعاهدة وأثرها على القطاع الأردني وضمان المتابعة حول هذه القضية. إلا أن الأردن أدركت تعقيد تشريعات هذه المعاهدة نظرًا لأنها تتطلب قدرًا عاليًا من الجهد والخبرة. وقد أوصت ورشة عمل لرفع الوعي عقدت في مايو 2013 (عمان) حول اتفاقيات الأمم المتحدة للنقل على الطرق الرئيسية في إطار مشروع نقل EuroMed بخارطة طريق حول المستقبل في الأردن والذي يشمل المساعدات التقنية المطلوبة.

- تعد لبنان طرفًا متعاقدًا في اتفاقية النقل الدولي للبضائع TIR (1975)؛ واتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR) (1956)؛ وبروتوكول اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق (2006)؛ واتفاقية وبروتوكول المرافق السياحية (1954)؛ واتفاقية التعريف على الطرق (1949)؛ والبروتوكول المعني بإشارات ولافتات الطرق (1949). كما استهلكت لبنان أيضًا الإجراء الإداري الداخلي للتصديق على كل من النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق ADR (1957)، واتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للفساد ATP (1970).

- تعد المغرب أحد الأطراف المتعاقدة في اتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE الثمانية والمتعلقة بالنقل على الطرق. وهناك اتفاقيات/معاهدات حول: المرور على الطرق (1968)؛ اللافتات والإشارات (1968)؛ النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق (ADR) والتي تنطبق أحكامها على كلاً من النقل الدولي والوطني؛ النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للفساد وعلى المعدات الخاصة المستخدمة في هذا النقل (النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للفساد ATP، 1970)؛ اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق CMR (1956)؛ اتفاقية النقل البري الدولي TIR (1959)؛ الاتفاقية الدولية لتنسيق مراقبات البضائع على الحدود (1982)؛ والجمارك حول الاستيراد المؤقت لمركبات الطريق الخاصة (1954).

ورغم أن المغرب ليست من الأطراف المتعاقدة في لوائح اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE للمركبات، إلا أن هذه اللوائح والتعليمات يتم تطبيقها في لوائحها الوطنية حول شهادات صلاحية السير على الطرق للمركبات.

- صدقت تونس على عدد من الاتفاقيات الدولية (وتشمل معاهدة نقل البضائع الخطرة على الطريق ADR، اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق CMR)، النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للفساد ATP، اتفاقية النقل البري الدولي TIR، والاتفاقية الدولية لتنسيق مراقبات البضائع على الحدود). ورغم ذلك، وجدت تونس صعوبات في تطبيق بعض الاتفاقيات (ADR وATP وTIR)، وذلك بسبب غياب التمويل والمؤهلات. ويخضع نشاط النقل التجاري للبضائع لصالح الأشخاص الآخرين لمواصفات وإعلان مسبق، وتتمثل الظروف التشغيلية الرئيسية في الصفة المهنية والقدرة التقنية والسمعة الحسنة. وتنطبق المجانية على نقل البضائع للحساب الشخصي وللإيجار أو المكافأة عندما لا تتعدى قيمة الوزن الإجمالي للمركبة GVWR 12 طنًا.

- في أعقاب انضمامها لمعاهدة نقل البضائع الخطرة على الطريق ADR في 2010، أنشأت تركيا مديرية عمومية في وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات، وهدفها تنظيم ومراقبة وتفتيش نقل البضائع الخطرة على الطرق وبوسائل النقل الأخرى (السكك الحديدية والبحر والمجاري المائية الداخلية). وقد عقدت تركيا 58 اتفاقية ثنائية حول النقل الدولي على الطرق،

وقامت بتحرير قطاع النقل مع 24 دولة، وعمليات النقل الدولية على الطرق مع ثلاثة بلدان تابعة لـ EuroMed.

وتأتي الدرجات المتفاوتة لانضمام الدول المتوسطة لاتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE لتعكس فيما يبدو الدور المختلف الذي يلعبه الشحن البري بالنسبة لتبادلات كل دولة مع كلاً من الاتحاد الأوروبي والدول المتوسطة.

كما فوض كذلك الإجراء 10 المجموعة الفرعية للخروج بتوصيات للتحرير التدريجي للنقل الدولي للبضائع على الطرق وتحقيق التجانس فيها. ويجب على الدعم المقدمة من جانب مشروع النقل البري (RRU) أن يسهل تطبيق هذا الإجراء (انظر الاقتراح المعين أدناه).

ويتصل هذا العنصر اتصالاً وثيقاً بالإصلاحات المقترحة في الإجراء 11 لكامل قطاع الطرق (الركاب ونقل البضائع). وقد بدأت آليات الإصلاح منذ مدة طويلة (في مطلع التسعينات) في كافة البلدان وهي تتنامى بسرعات شديدة الاختلاف منذ ذلك الحين. وربما تشرح هذه الحقيقة كذلك إيقاع الانضمام المختلف للاتفاقيات الدولية المتبعة في مختلف البلدان.

• أبرز القضايا العالقة

- إن التقدم مطلوب إجمالاً في هذا المجال المتعلق بسلامة الطرق. ولا يزال عدد حوادث الطرق الحاصلة سنوياً في الدول المتوسطة كبيراً للغاية، وذلك باستثناء إسرائيل وتركيا حيث تقل قيمها أعداد وفيات حوادث الطرق سنوياً ولكل مليون نسمة. وتستلزم التحسينات في سلامة الطرق توجيه الجهود لتحسين المركبات والبنية التحتية وسلوكيات المستخدمين على الطرق.
- وبرغم التقدم المتحقق من خلال الانضمام للاتفاقيات والمعاهدات الدولية، لا تزال الدول المتوسطة الشريكة تحتج لتحسين تطبيق المعاهدات الرئيسية وخاصة اتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE¹².
- ومع ذلك، وبالنسبة للدول المتوسطة، من المهم تحديد مزايا متبادلة واضحة في التعاون الدولي. فمثلاً، لوحظ أن وجود نموذج أوحده من التحرير قد يثير مخاوف في البلدان التي يتم فيها التعامل مع النقل الدولي بواسطة الاتفاقيات الثنائية القائمة على المعاملة بالمثل. كما أشارت ردود أخرى إلى حقيقة مفادها أنه كان في مستطاع الإتحاد الأوروبي أن يكون أكثر استباقية إزاء الاتفاقيات الرأسية المحتملة حول النقل على الطرق بما يعكس نموذج السماوات المفتوحة.
- ويتمثل أحد الآثار الجانبية المنطوية على مشكلات والتي يمكن ربطها بهذه العملية في بعض البلدان في العدد الهائل لشاحنات النقل الثقيل مقارنة باحتياجات السوق وتشرذم السوق بين عدد من المشغلين (أي النسبة المرتفعة للأفراد من ملاك الشاحنات).
- وفيما يتعلق بالمساعدات التقنية للاتحاد الأوروبي، وبالنسبة لبعض الدول الشريكة، فيجب زيادتها بشكل مؤثر. وقد أكدت الدول على أن أسلوب الإتحاد الأوروبي في التعامل مع سلامة الطرق يقوم على مبادئ اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE، ويشكل المرجعية الضرورية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

¹² وهي تشمل بوجه الخصوص شبكة الطرق الإلكترونية AGR وشبكة النقل المجمع AGTC، ومعاهدة المرور على الطرق، ومعاهدة اللافتات والإشارات، والأوزان والأبعاد، وإصدار صلاحية رخص القيادة، والتفتيش الفني على المركبات، ولوائح المركبات العالمية، والاتفاقيات AETR/ADR/TIT/CMR/E-CMR.

- ⇨ تبسيط هيكل EuroMed، وذلك في إطار فريق العمل المعني بقضايا البنية التحتية والقضايا التنظيمية. وتقوية "القضايا التنظيمية الخاصة بالنقل الأرضي"، وتقادي زيادة الفرق الفرعية أو فرق العمل.
- ⇨ تدعيم الإجراء 10 كعنصر أساسي من خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل. فبالنسبة للأردن على سبيل المثال، من المهم النظر إلى تجربة الدول الأخرى في الإجراءات المتخذة لتطبيق معاهدة نقل البضائع الخطرة على الطريق ADR. وفي كل الأحوال، وقبل اتخاذ أي تغيير، من الضروري تقييم نتائج البرنامج الإقليمي لـ EuroMed (مشروع النقل البري).
- ⇨ إعداد خطة استراتيجية أو خارطة طريق ضمن فريق العمل للتحضير التدريجي، وموائمة المتطلبات المهنية والتشغيلية في قطاع النقل على الطرق في مختلف البلدان الشريكة، وتحقيق التجانس في النقل التجاري الدولي للبضائع على الطرق. ويجب أن يستهدف ذلك تقوية الوعي بشأن القضايا البيئية وسلامة الطرق، وقضايا النقل الحضري والنقل عبر الحدود وتسهيل التجارة.
- ⇨ يجب وضع خطة التحضير بناء على الإستراتيجية الوطنية لكل بلد من البلدان الشريكة.
- ⇨ الجمع بين الإجراءين 10 و 11 (والتي تعد وسائل عنها أهداف) نحو أهداف ملموسة وجديدة من حيث النقل على الطرق وسلامة الطرق والنقل الحضري (والأخيرتين هما أولويتان يجب إدراجها في خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل)، وأوضاع الأساطيل وتجديدها وترخيصها. وفي هذا الصدد، يجب الاستعانة بفريق العمل كذلك في علاج القضايا ذات الصلة المتعلقة بالنقل على الطرق، وتعزيز النقل عبر الحدود، وموائمة المتطلبات التشغيلية والمهنية للنقل على الطرق في كافة البلدان الشريكة، وموائمة النقل الدولي على الطرق.
- ⇨ بحث احتمالات إنشاء نظام للموافقة والتصنيف على مشغلي النقل التجاري للبضائع على الطرق في خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل.
- ⇨ عقد مناقشة مع فريق العمل حول أهمية اختتام اتفاق رأسي بين الدول المتوسطة والاتحاد الأوروبي في مجال النقل على الطرق، والتي تستهدف التلاقي مع مجموع قضايا وقوانين الاتحاد الأوروبي.
- ⇨ تسهيل الانضمام للمعاهدات الدولية حول النقل على الطرق من خلال الإجراءات المنسقة. وتعزيز المساعدات التقنية في هذا الصدد.

الإجراء 11

يتعامل فريق المهام المعني بالنقل على الطرق كذلك مع الإصلاحات الضرورية في صناعة الطرق. فعلى الفريق بصفة خاصة بحث وسائل إصلاح النقل التجاري للبضائع على الطرق وقطاع نقل الركاب، وذلك بغية رفع المستوى المهني للسائقين (من خلال اختبارات القيادة الصارمة والدورية) والمشغلين (ب طرح نظام لمنح التراخيص) فضلاً عن الحالة الفنية لأسطول المركبات (ب طرق اختبارات صلاحية السير على الطرق والإجراءات المكتملة الداعمة لتحديث أساطيل السيارات). ويوصى بأن تكون اختبارات صلاحية السير على الطرق إلزامية للمشغلين المشاركين في النقل الدولي بحلول سنة 2009.

• النتائج والمحصلة

تبنت معظم الدول المتوسطة اتفاقيات تشريعية وتنظيمية تتضمن أحكاماً لإصلاح المجالات المحددة في الإجراء 11: أي المزيد من اختبارات القيادة الصارمة وتطبيق أنظمة التراخيص واختبارات صلاحية السير على الطرق، فضلاً عن برامج تجديد أسطول السيارات.

ويقترح تقرير الطرق لبلدان المشرق والمغرب¹³، نقل الاهتمام من مخرجات "التحرير" إلى النتائج المتوقعة من التحرير، وذلك من حيث السلامة والاستدامة والتركيز على النقل الحضري.

- قامت الجزائر بتحرير قطاع النقل على الطرق للمسافرين (منذ 2008) والبضائع. وتقوم المشروعات الخاصة والحكومية بمزاولة نشاطها في هذا القطاع. وقد قامت الجزائر بتطبيق جهاز ونظام تسجيل الحركة tachograph إلى جانب قانونها للنقل على الطرق، وطرح أحكام معينة تهدف لتحسين السلامة والرقابة الفنية الإلزامية ومراجعة القواعد الحاكمة لتنظيم النقل البري الحكومي من أجل ضمان إدارة الأنفاق القائمة في مدن الجزائر ووهران، وخطوط الترام المتنوعة. وتستفيد الجزائر أيضاً من أحد برامج التوأمة، وذلك ضمن إطار الاتحاد الأوروبي، في مجال سلامة الطرق.

- أنشأت مصر جهازاً تنظيمياً للنقل على الطرق، وهو يختص بعدة أشياء من بينها المعايير الخاصة بالنقل على الطرق واختبار واعتماد السائقين والمشغلين والمركبات. كما يقوم الجهاز بالشرح والتحديث الدوري للكتيبات الإجرائية المعيارية للوائح السلامة أثناء التشغيل والخدمة، ونقل البضائع الخطرة (القابلة للاشتعال أو السامة الخ) والمؤهلات وسلوك المفتشين، ومعايير المركبات المستخدمة في خدمات النقل العام الخ.

- تم تحرير قطاع نقل الحمولات في الأردن من كافة المعوقات في سنة 2005، وبدأت الكثير من شركات النقل المتخصصة في أصناف مختلفة من النقل (الحاويات والنقل الخام والحمولات العامة وناقلات السيارات والبضائع المجمدة وناقلات الحمولات الثقيلة الخ). كما جرى حديثاً تبني لوائح جديدة لترخيص ناقلات الحمولات وتنظيم الخدمات الثانوية لقطاع الحمولات. وهي تشمل قانوناً داخلياً جديداً لترخيص وتصنيف الناقلات ووكلاء الشحن (16 يناير 2013) واللوائح المطلوبة (1 إبريل 2013)، فيما من المتوقع أن تتم صياغة اللوائح للخدمات الثانوية لقطاع الشحن بنهاية عام 2013.

- تم تحرير قطاع النقل اللبناني، حيث يتولى القطاع الخاص مزاولة كافة الأنشطة التشغيلية المتعلقة بنقل الركاب والبضائع. وينحصر دور الإدارة الحكومية هنا في وضع اللوائح ومتابعة تطبيقها. ويتم الترخيص لوكلاء الشحن من قبل المديرية العامة للنقل البري والبحري وفقاً للقرار الذي يحدد المعايير والمؤهلات المطلوبة لمزاولة النشاط. ووفقاً لقانون المرور، تُجبر كافة المركبات سواء كانت للمسافرين أو البضائع التي تعمل بالجازولين أن تخضع لفحص فني مرة واحدة سنوياً (أو مرتين سنوياً بالنسبة للمركبات العاملة بالديزل) وذلك لضمان صلاحيتها للسير على الطرق قبل تجديد الرخصة لقائدها.

- قامت المغرب بالفعل بتحرير النقل التجاري للبضائع على الطرق (منذ 2003)، فيما طرحت عدداً من المعايير للحصول على هذه الخدمة، والتي تغطي عدة أشياء من بينها كفاءة المركز المالي والسلوك المهني (فريق إشرافي وحد أدنى من التدريب الخ). كما تم وضع لوائح حول عدد ساعات القيادة والراحة للسائقين المحترفين، وذلك على أساس القانون الجديد للنقل على الطرق (Code Marocain de la route)، والذي دخل حيز التنفيذ اعتباراً من 1 أكتوبر 2010. وقد وقعت الحكومة والقطاع الخاص عدة عقود إدارية تهدف لتحديث هذا القطاع، وتطوير قدرته على المنافسة وافتتاحه أمام الاستثمارات (تطوير مجتمع الأعمال وتجديد أسطوله من المركبات).

- أجرت تونس منذ سنة 2000 مراجعة كاملة لقانون الطرق العامة ونصوصه التنفيذية والتي تشمل الاختبارات الدورية لصلاحية السير على الطرق للمركبات والتي تحدد تكرارية معينة

¹³ "تقرير حالة بشأن تطبيق إجراءات النقل على الطرق الخاصة بخطة العمل الإقليمية للنقل وذلك في دول المغرب"، دراسة مولها الاتحاد الأوروبي (يناير 2010)، ومتاحة على الرابط: <http://EuroMedtransport.eu/En/image.php?id=1708>

للمركبات الثقيلة المخصصة لحمل البضائع والركاب. وكانت النصوص الجديدة الخاصة بأوقات السواعة والراحة قد واجهت بعض الصعوبات في التطبيق. ومن ثم فإن مراجعة هذا التوجيه أمر لازم على ضوء جهاز تسجيل الحركة Tachograph.

- تم طرح مجموع المبادئ والقوانين والممارسات القانونية للاتحاد الأوروبي EU acquis بشأن "ترخيص التشغيل للناقلين التجاريين للبضائع"، و"أنظمة اعتماد الكفاءة المهنية" و"التفتيش الفني للمركبات" و"محطات الرقابة على الأوزان والأبعاد" في التشريع التركي وقواعد قطاع النقل على الطرق. وقم تم ترخيص واعتماد ما يقرب من 98% من سوق النقل المحلي على الطرق مع طرح نظام الترخيص 14. ومن أجل تحديث أسطول النقل على الطرق في تركيا، تم سحب أكثر من 110,000 مركبة قديمة من السوق بعد إطلاق البرنامج في 2007.

• أبرز القضايا العالقة

- بالنسبة للسلطات العامة، يأتي رفع مستوى تطبيق الإجراءات الجديدة من جانب كافة المشغلين، خاصة على ضوء قضايا السلامة والحالة الفنية لأسطول المركبات، ليترجم تحديًا وهدفًا في نفس الوقت.
- وقد أجرت الأردن حملات لاختبار صلاحية السير على الطرق قبل أي إجراء يتعلق بقضايا السلامة. وتم إطلاق حملتين للسلامة: إحداهما في 2012 لإرهاق السائقين، والأخرى في 2013 حول أهمية امتلاك رخصة مركبة صالحة ورخصة قيادة قانونية تتناسب فئة المركبات.
- كما وضعت المغرب خطة استراتيجية متكاملة لسلامة الطرق تتضمن 7 مجالات إحداهما يغطي الأدوات الرقابية والجزاءات. كما عملت المغرب أيضًا على تقوية شبكتها للمراكز الفنية في أنحاء المملكة المغربية بشكل يتناسب مع النمو في أساطيل المركبات وضمن توفير الخدمات المحلية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ كما ذكرنا أسفل الإجراء 10، اضمن أن فريق العمل يلعب دوره من خلال مشروع النقل البري (RRU) في مجال الإصلاحات الخاصة بالنقل على الطرق من خلال بحث وسائل إصلاح قطاع النقل التجاري للبضائع على الطرق ونقل الركاب من أجل زيادة مستوى المهنية لدى السائقين (من خلال اختبارات القيادة الصارمة والدورية) والمشغلين (من خلال طرح نظام منح التراخيص) فضلاً عن الحالة الفنية لأسطول المركبات (بترجم اختبارات صلاحية السير على الطرق، والإجراءات التكميلية الداعمة لتحديث أساطيل المركبات).
- ⇨ من خلال مشروع النقل البري (RRU)، العمل على ضمان تقديم المساعدة التقنية بخصوص أجهزة تسجيل الحركة tachograph وحول نقل البضائع الخطرة.
- ⇨ العمل من خلال فريق العمل على وضع مؤشرات معينة، تتعلق بأهداف النقل على الطرق (سلامة الطرق)، لكي يتم تحقيقها بحلول سنة 2020.

3-2 النقل على السكك الحديدية: القابلية للتواءم المتبادل والإصلاحات الهيكلية

الإجراء 12

سوف تتطلب زيادة جاذبية النقل على السكك الحديدية على المدى الطويل استثمارات في البنية التحتية وإصلاحات هيكلية. وعلى المدى المتوسط، أي بحلول سنة 2013، فإن الدول المتوسطة مدعوة لوضع

خطة زمنية وتمويلية لاستثمارات البنية التحتية التي تتعلق بعدة جوانب من بينها القابلية للتواؤم المتبادل، وتجديد مركبات السكك الحديدية، وأنظمة الكهرباء والإشارات.

• النتائج والمحصلة

قامت الدول الشريكة بعدة مبادرات تم إطلاقها على المستوى الوطني ويتم في الوقت الحالي تنفيذها لتنفيذ استثمارات البنية التحتية:

- فالجزائر على وشك تنفيذ برنامج تطويري كلي لتحديث السكك الحديدية، والطرق (المسارات والطرق السريعة) ومحطات الطرق، والأنفاق وخطوط الترام.

- ووافقت إسرائيل على برنامجين كبيرين للاستثمارات يستغرقان عدة سنوات وتصل تكلفتها إلى نحو 9 مليارات يورو، وتغطي عدة جوانب من بينها تجديد مركبات السكك الحديدية وأنظمة الإشارات وأنظمة التغذية الكهربائية. وتشمل التغييرات الهيكلية المتحققة تعهيد صيانة مركبات السكك الحديدية لأطراف أخرى، وتصميم وإنشاء خطوط جديدة من قبل شركات أخرى عاملة في مجال البنية التحتية، وإنشاء شركات للنقل التجاري للبضائع بالتعاون معه القطاع الخاص.

- أجرت لبنان دراسة شاملة حول إعادة إحياء صناعة النقل العام ونقل البضائع. ومن أهم المشروعات التي اقترحتها الدراسة إعادة إنشاء منظومة السكك الحديدية. وقد تم وضع مشروع ذي أولوية لإنشاء قطاع السكة الحديدية الساحلية من الحدود اللبنانية السورية في شمال بيروت، وماراً من خلال ميناء طرابلس ليخدم ميناء بيروت. ويجري في الوقت الحاضر إجراء دراسة الجدوى الاقتصادية والهندسية الخاصة بهذا المشروع.

- يسعى مشروع السكك الحديدية الوطني في الأردن لمجموعة شاملة من الأهداف التي تتراوح بين تطوير وزيادة تنافسية ميناء العقبة وإنشاء أعمال وصناعات جديدة مضافة القيمة من خلال بنية تحتية أكثر تنافسية ووصلات لوجستية، وحتى وصلات تحقق التوفير في التكلفة مع شبكة السكك الحديدية الإقليمية، ووضع سياسة نقل إقليمية متناغمة بين الأردن وجامعة الدول العربية وبين الأردن والمنطقة الأورومتوسطية. وقد تم عرض المشروع الوطني للسكك الحديدية على جهات الإقراض التي قد تكون معنية أو مهتمة بالأمر¹⁵. وكان المشروع المصغر (وصلة شيديا Shidya) والذي يمثل جزءاً من الممر الشمالي الجنوبي لمجمل الشبكة قد نال دعماً فنياً من EuroMed وبنك الاستثمار الأوروبي. وقد تم تأمين هذا المشروع من خلال المنح الخليجية، وهو الآن في مرحلة استلام العطاءات. وقد قام الاتحاد من أجل المتوسط مؤخراً بتسمية الممر الشمالي الجنوبي من مشروع السكك الحديدية الأردني JNRPO وأعد خارطة طريق له.

- يعد قطاع السكك الحديدية في المغرب من العناصر المهمة في سياسة النقل في البلاد. ولهذه الغاية، تم وضع استراتيجية طموحة للسكك الحديدية، وهي تتمحور حول تطوير 1,500 كم من الشبكات عالية السرعة، و2,743 كم من الخط الكلاسيكي، وشبكة محطة لوجستية مرتبطة بنقل السكك الحديدية، والنقل الإقليمي على السكك الحديدية، وجودة وسلامة الخدمات. وفي إطار هذه النظرة، تم بذل جهود مهمة لإنشاء سكك حديدية في المغرب، وتشمل استثمارات في إطار الخطة التنموية لسنة 2005-2009 (بقيمة 18.8 مليار درهم) والخطة التنموية لسنة 2010-2015 (بقيمة 3 مليار يورو). ويدعم هذا الأخير إجراءات مثل خطوط السكك الحديدية عالية السرعة بين طنجة والقنيطرة (بتكلفة 1,819 مليار يورو) وتعزيز وزيادة سعة خط كازابلانكا - القنيطرة (بتكلفة 409 مليون يورو)، وكهربة الخط السككي فاس-وجدة. وبالمثل، وبهدف التواؤم مع أنظمة إشارات السكك الحديدية الأوروبية، استثمرت المغرب في تنفيذ نظام المراقبة

¹⁵ تم تقديم "تقرير إعادة تعريف مشروع" في مايو 2012، وهو يحلل تطوير وصلة سكك حديدية تدعم نقل الفوسفات من موقع المنجم إلى ميناء العقبة. أما نقل محطة الفوسفات البحري فسيؤدي إلى توقف النقل بالسكك الحديدية في سنة 2013.

- الأوروبي لمرور السكك الحديدية (بالإنجليزية)، نظام إدارة مرور السكك الحديدية الأوروبية ERTMS، على امتداد 78.4 كيلومتر بين عين السبع وأكدال الرباط في المرحلة الأولى.
- يركز مشروع فلسطين للنقل الأورومتوسطي على 'الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري' والذي تم إطلاقه في مطلع 2012 على سلامة السكك الحديدية، وفصل العمليات والبنية التحتية، وبصفة خاصة على التوافق المتبادل في سياق التعزيز الإضافي للنقل على السكك الحديدية بين الحدود. ويجب ربط هذه القضايا بالتطورات الملموسة للسكك الحديدية في المنطقة، خاصة فيما يتعلق بالبعد العابر للحدود أو الإقليمي.
- أجرت شركة السكك الحديدية الوطنية في تونس SNCFT إصلاحات مؤسسية من خلال فصل البنية التحتية عن مشغلي النقل الذين تم تجميعهم معاً في 5 وحدات عمل (اثنين للأحياء، وواحد للخطوط الرئيسية، وواحد للشحن، ووحدة لنقل الفوسفات). ومن المقرر الاحتفاظ بهذا النظام في المستقبل على ضوء مزاياه مقارنة بالنظام الكلاسيكي (الخطوط والمعدات الخ). وعلاوة على ذلك، تم توجيه دراستين جاريين حالياً في 2013 لعلاج موضوع البنية التحتية (الخطوط عالية السرعة للدول المجاورة، وموائمة شبكة الفوسفات ومركبات السكك الحديدية لتشغيل القطارات الأثقل عالية الأداء) والمعدات (الاحتياجات وإعادة تأهيل الأسطول الحالي).
- تتمحور الخطة الإستراتيجية لتركيا والتي تغطي الأعوام 2010-2014 حول تحليل الحالة الراهنة ونظرة للتطورات المستقبلية، وتشمل الأهداف الإستراتيجية وتحليل التكلفة والعائد.

• أبرز القضايا العالقة

- تشمل التحديات المهمة في تنفيذ هذا الإجراء ما يلي:
- توافر التمويل، وخاصة بسبب حجم المشروع، وبصفة خاصة عجز بعض البلدان على توفير ضمانات سيادية لتوفير التمويلات منخفضة التكلفة.
- الحاجة للاستثمار في تخطيط وتصميم وتنفيذ عناصر البنية التحتية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇐ العمل على تنفيذ إجراءات خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل وفقاً لما يلي:
- ✓ دعم المناقشات مع الجهات المقرضة ودعم مشاركتها.
 - ✓ تدعيم المساعدات التقنية فيما يخص الموارد البشرية، على أن يتضمن ذلك دعم تنفيذ السياسات في قطاع السكك الحديدية لزيادة مستوى السلامة والكفاءة؛
 - ✓ العمل على زيادة جاذبية النقل بالسكك الحديدية على المدى الطويل لدعم استثمارات البنية التحتية الراهنة والإصلاحات الهيكلية.
 - ✓ وضع جدول زمني وخطة تمويلية للاستثمارات في البنية التحتية، والموائمة المتبادلة، ومركبات السكك الحديدية الجديدة الخ.
 - ✓ يجب النظر إلى قضايا التمويل في السياق الأوسع لسياسات البنية التحتية والاستثمار بهدف تنفيذ الشبكة (الإجراءات 29 و30 و31).

الإجراء 13

بهدف زيادة جاذبية النقل بالسكك الحديدية، فإن الدول المتوسطة مدعوة لوضع ورقة استراتيجية حول مستقبل قطاعاتها الوطنية للسكك الحديدية، مع التركيز على نقل الحمولات. وهذه الأوراق الإستراتيجية – والمقرر إعدادها على الأجل القصير لتتضمن الإصلاحات الدائرة والمخططة – يجب تقديمها ومناقشتها مع فريق العمل الجديد المقرر تشكيله بواسطة منتدى النقل الأورومتوسطي حول 'البنية التحتية والقضايا التنظيمية'.

وعلاوة على ذلك، تُوصى الدول المتوسطة بالمضي في إصلاح هيكل السكك الحديدية يبدأ بتفعيل

الفصل المناسب لإدارة البنية التحتية عن العمليات. وهذا يتضمن أن الاستقرار على البنية التحتية للسكك الحديدية (والتي تشمل الترخيص لمشاريع السكك الحديدية، والاستقرار حول تخصيص المسارات والرسوم) يتم بشكل منفصل عن أي مشروع للسكك الحديدية.

• النتائج والمحصلة

نشأ عدد من المبادرات في الدول الشريكة لتنفيذ الإجراء 13 من خطة العمل الإقليمية للنقل:
- في الجزائر، أدت الإصلاحات الخاصة بتخطيط وتنظيم النقل البري (قانون توجيهات وتنظيم النقل على الأراضي، 2001) إلى إنشاء (الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية) واحتفظت بمبدأ الترخيص وفصل تطوير البنية التحتية عن العمليات التشغيلية.

تجري وزارة النقل الإسرائيلية خطة رئيسية للنقل البري من أجل صياغة أفضل سياسة (من حيث البنية التحتية والتنظيم والإصلاحات التنظيمية) للشحن بصفة عامة، ولزيادة استخدام السكك الحديدية للشحن بصفة خاصة.

- بلغت استراتيجية السكك الحديدية في الأردن (2008) مستوى متقدم من التنفيذ¹⁶. وقد اقترحت الأردن مشروع السكك الحديدية الوطنية، والتي ستتولى فيها حكومة الأردن تملك وإدارة البنية التحتية للسكك الحديدية، وستترك عمليات السكك الحديدية للمشغلين الخصوص. وستتولى الأخيرة المسؤولية عن الاستثمارات في مركبات السكك الحديدية بالإضافة لصيانة البنية التحتية.

- وضعت سياسة النقل البرية اللبنانية وخطتها التنفيذية استراتيجية لإعادة إحياء منظومة السكك الحديدية. وتعتبر مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك، والتي تخضع لوصاية وزارة الأشغال العامة والنقل، هي الجهة التنظيمية لقطاع السكك الحديدية والمسئولة عن البنية التحتية والإشراف على الأنشطة التشغيلية التي ينجزها القطاع الخاص.

- في المغرب، قام المكتب الوطني للسكك الحديدية بوضع "الخطة الإستراتيجية نحو سنة 2035". وقد تم الإعلان عن العديد من الإجراءات بواسطة هذه الخطة، ومنها خطوط السكك الحديدية عالية السرعة (1,500 كم من المحور الأطلنطي من طنجة نحو أغادير، وذلك كاستمرار للوصول عالية السرعة من جنوب أوروبا، ومحور المغرب من كازابلانكا نحو الجزائر وتونس وطرابلس)، وتطوير شبكة سكك حديدية (بامتداد 2.743 كيلومتر)، وربط المنصات اللوجستية بشبكة السكك الحديدية، والنقل متعدد الوسائل، الخ. وتبلغ القيمة المتوقعة للاستثمارات العامة نحو 3 مليار يورو (2010-2015)، وتركز على تمديد خط السكك الحديدية عالية السرعة طنجة - كازابلانكا. وقد استهدف إنشاء شركة السكك الحديدية الوطنية (SMCF) فصل إدارة البنية التحتية عن استغلال خدمات نقل السكك الحديدية. وعلاوة على ذلك، يتم حالياً الانتهاء من برنامج لشبكة نقل سكك حديدية إقليمية لكي يكمل الجهود المبذولة في النقل الحضري، خاصة بعد فتح خطوط الترام في الرباط وكازابلانكا.

- قالت فلسطين بأن مجلس وزراء النقل للـ 22 دولة عربية يخطط لوضع ورقة استراتيجية حول مستقبل شبكتها للسكك الحديدية الوطنية، وربطها معاً بهدف زيادة جاذبية النقل بالسكك الحديدية. ومن المتوقع أن يتم إعداد هذا المخطط في الأجل القصير وسيتم تقديمه ومناقشته في لجنة النقل بجامعة الدول العربية.

- في تونس، وبموجب القانون الذي تم سنّه في سنة 1998، تم الفصل بين تشغيل السكك الحديدية وبين بنيتها التحتية. ولم تعد الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية SNCTF هي

¹⁶ فيصفة خاصة، تم إنشاء هيئة تنظيم النقل البري (LTRC) من خلال القانون رقم 2011/4 باعتبارها الجهة التنظيمية الوطنية للنقل البري. وكانت شركة السكك الحديدية الأردنية

مالكة البنية التحتية، ولكنها تعمل من خلال امتياز مع الدولة. وإلى جانب الشركة، هناك مشغلين آخرين يمكنهم استخدام شبكة السكك الحديدية.

- تُعد وزارة النقل التركية "استراتيجية خطة رئيسية للنقل" و"استراتيجية نقل واتصالات لسنة 2023" من أجل إنشاء بنية تحتية للنقل تتماشى مع توقعات الاقتصاد الوطني والمجتمع المدني وتضمن التوازن بين وسائل النقل. وهذا يشمل زيادة حصة السكك الحديدية في نقل الحمولات بنسبة 15% بحلول سنة 2023. وقد تم تصميم الإطار التشريعي والمؤسسي لقطاع السكك الحديدية التركي وفقاً لمجموع تشريعات وقوانين الاتحاد الأوروبي EU acquis. كما قالت تركيا بأن مشروعها لـ "إصلاح السكك الحديدية التركية"، والذي تموله اتفاقية EU IPA-I، يجري تنفيذه ويهدف إلى إرساء إطار عمل لإعادة هيكلة وإصلاح قطاع السكك الحديدية تماشيًا مع متطلبات المنافسة.

• أبرز القضايا العالقة

- تتمثل الصعوبة الرئيسية التي تواجه وضع ورقة استراتيجية شاملة تتناول مستقبل قطاعاتها الوطنية للسكك الحديدية في عدم توافر التمويل اللازم.
- كما أنه تجدر الإشارة إلى أنه في هذه المرحلة لا يتم بشكل فاعل الفصل بين إدارة البنية التحتية والعمليات التشغيلية في كافة البلدان. وفي هذا السياق كذلك نجد عدم وجود استفادة حقيقية من الشراكات بين القطاعين العام والخاص في المنطقة.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↳ تعزيز المساعدات التقنية لوضع الخطط الاستراتيجية.
- ↳ دعم وإنشاء المشاورات/التعاون في إطار منظمة الإسكوا من أجل رفع قيمة الاستثمارات في هذا القطاع.
- ↳ استغلال تبادل الخبرات بين الدول المتوسطة الجنوبية والدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي لتطوير وتحديث قطاع السكك الحديدية، خاصة حول الرخص.
- ↳ زيادة نصيب السكك الحديدية زيادة كبيرة في سوق النقل التجاري للبضائع من خلال تحسين البنية التحتية وإزالة الاختناقات المرورية وإجراء الإصلاحات الصناعية وزيادة مشاركة القطاع الخاص في صناعة السكك الحديدية.
- ↳ تحقيق التكامل بين إجراءات النقل البرية وجانب النقل الحضري.

4- الطيران المدني (الإجراءات من 14 إلى 16)

1-4 فتح سوق الطيران

الإجراء 14

تشجيع الدول المتوسطة على تقييم نطاق الإصلاحات في تشريعات الطيران الوطني من أجل تسهيل فتح أسواقها للنقل الجوي أمام المنافسة، ويشمل ذلك، وعلى حسب ما تقتضيه الحالة، السماح للمنافسة على ناقلات العلم العام. وتبرز أهمية ذلك بصفة خاصة عند بحث المشاركة في منطقة الطيران الأوروبية المشتركة ECAA. وسوف يتم توفير الدعم الفني في هذا الصدد من قبل مشروع طيران EuroMed والذي يعمل في الوقت الحالي على وضع خارطة طريق لإنشاء منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة EMCAA. وسوف يتم اختتامها في 2010.

• النتائج والمحصلة

تم توقيع اتفاقيات الطيران الأورومتوسطية مع المغرب (12 ديسمبر 2006) والأردن (15 ديسمبر 2010) ومع إسرائيل (10 يونيو 2013). ولا تزال المفاوضات جارية مع لبنان منذ عام

2009 وبدأت مع تونس في 27 يونيو 2013. وفي مراسلاتها في سبتمبر 2013، وضعت المفوضية الأوروبية هدفًا مهمًا يتمثل في اختتام المفاوضات الجارية مع الدول المجاورة المهتمة بحلول عام 2015، بهدف إنشاء منطقة طيران مشتركة¹⁷. وتقوم منطقة الطيران المشتركة في صورتها المزمعة على ما يلي:

1/ إجراء المفاوضات وصولاً إلى اتفاقيات ثنائية شاملة بين الإتحاد الأوروبي والدول المتوسطية المهتمة، والتي من شأنها أن تربط فتح السوق أمام التلاقي التنظيمي نحو مجموعة تشريعات وقوانين الطيران للاتحاد الأوروبي.

2/ بمجرد عقد عدد محدد من الاتفاقيات، يتم التوصل لاتفاقية متعددة الأطراف بين الإتحاد الأوروبي والدول المتوسطية.

وقد تم اختتام خارطة الطريقة لإنشاء منطقة الطيران المشتركة الأورومتوسطية EMCAA في سنة 2009 وتم التصديق عليها من قبل الإدارات العامة للطيران المدني DGCA's خلال اجتماع مجموعة الطيران الثالث في نوفمبر 2009. وتشمل الخريطة 60 هدفًا عالي المستوى مع خطوات محددة يجب اتخاذها فيما يتعلق بالإنفاذ إلى السوق، وأمن وسلامة الطيران، وإدارة البيئة والمرور الجوي. وقد تم دمج هذه الأهداف عالية المستوى في خطط العمل الوطنية ليتم تحديثها بصفة دورية بواسطة كل دولة متوسطة.

- حققت الجزائر تقدمًا كبيرًا في تقاربها التنظيمي مع الإتحاد الأوروبي، وقد تم تحديث قانونها للطيران المدني لإضفاء أساس قانوني على "حق المسافرين".
- إن الاتفاقية الموقعة في 10 يونيو 2013 بين الإتحاد الأوروبي وبلدانه الأعضاء، من جهة، وحكومة دولة إسرائيل، من جهة أخرى تصادق على الافتتاح التدريجي لسوق النقل الجوي بين إسرائيل والدول الأعضاء على أساس نوع من التقارب التنظيمي نحو تشريعات وقوانين الإتحاد الأوروبي.
- استكملت الأردن بالمثل تنفيذها لمجموع تشريعات وقوانين الإتحاد الأوروبي EU acquis التي يتطلبها الملحق 3 من اتفاقية النقل الجوي. وفيما يتعلق بحماية المستهلك، يجري العمل حاليًا على مشروعين: مشروع خاص بحماية المستهلك، ومشروع خاص بالركاب ذوي القدرة المحدودة على الحركة. وسوف يوافق مجلس هيئة تنظيم الطيران المدني CARC على هذه القواعد بمجرد أن يتم تعديل قانون الطيران المدني بواسطة مادة تتناول المستويات المختلفة من المكافآت. وقد استفادت الأردن من العديد من مشاريع المساعدات المعينة خلال الفترة بين 2010 و2012. كما استفادت منذ أغسطس 2013 من إحدى مشاريع التوأمة التي تغطي كافة مجالات مجموع تشريعات وقوانين الإتحاد الأوروبي EU acquis الخاصة بالطيران.
- تبنت لبنان استراتيجية السماوات المفتوحة. وقد أصدرت قانونًا يجيز تحويل المديرية العامة للطيران المدني DGCA، وهي مديرية حكومية، إلى هيئة الطيران المدني CAA، وهي هيئة متمتعة بالاستقلالية، إلا أن التطبيق الكامل لهذا القانون يستلزم أحكام تنفيذ معينة لم يتم الانتهاء منها بعد. وبمجرد أن تضطلع هيئة الطيران المدني بمسئولياتها، فإنها سوف تعتمد إلى إعداد تشريعات وقواعد تجيز بشكل أكثر كفاءة وفعالية تطبيق استراتيجية السماوات المفتوحة. كما قدمت المساعدات الفنية كذلك إلى المديرية العامة للطيران المدني لدعم إعداد خارطة طريق لفتح مجال المنافسة.
- حققت المغرب تقدمًا كبيرًا في تقاربها التنظيمي مع الإتحاد الأوروبي، ويجري في الوقت الحالي فحص مسودة قانونه المدني بهدف تبنيه. ويجب عليها بصفة خاصة توفير

¹⁷ انظر النتائج الختامية لمجلس وزراء النقل للاتحاد الأوروبي بشأن سياسة الطيران الخارجية للاتحاد، والمتبناة بتاريخ 20 ديسمبر 2012، والتي تدعم مراسلات المفوضية لسبتمبر 2012.

الأساس القانوني الضروري لوضع لوائح حول حقوق الركاب. وقد استفادت المغرب منذ ديسمبر 2012 من مخطط توأمة يغطي كافة مجالات مجموع تشريعات وقوانين الاتحاد الأوروبي EU acquis (النفوذ إلى السوق، وسلامة الطيران، وأمن الطيران، وحماية البيئة وإدارة المرور الجوي).

○ وضعت تونس خطة عمل متوسطة الأجل (2010-2015) بهدف تحقيق الأهداف المحددة في خارطة الطريق. ويغطي نطاقها النفوذ إلى السوق والأمن والسلامة وحماية البيئة وإدارة المرور الجوي. وتضع خطة العمل الخطوات الواجب اتخاذها، على المستوى الوطني، في المجالات الرئيسية من الطيران المدني المذكورة أعلاه، وتحدد المنظمات المهمة المسؤولة فضلاً عن طرق التنفيذ الرئيسية. وفي إطار تنفيذ خطة العمل تلك، تم إجراء بعثات للمساعدات التقنية في تونس منذ عام 2009، فيما يتصل بسوق مناوله الطائرات، والتغيرات في القواعد الحاكمة لحماية حقوق الركاب، والإدارة البيئية، وإدارة التعرض للضوضاء وخفض الضوضاء، وخطة تجارة الانبعاثات المجتمعية ETS. وقد أطلقت تونس إصلاحاً شاملاً لقطاع النقل الجوي: ويهدف إلى (1) تحديث إطارها التنظيمي بهدف مواكبتها مع المعايير والممارسات الدولية؛ (2) إعادة تنظيم الخدمات المرتبطة بالطيران المدني؛ (3) تعزيز مشاركة القطاع الخاص في تطوير القطاع.

● أبرز القضايا العالقة

- تفاوت الاستعداد لانفتاح الدول المتوسطية تفاوتاً كبيراً من دولة إلى أخرى بسبب بعض الممانعة من جانب السلطات العامة في إجراء الإصلاحات الضرورية.
- فيما يتعلق بالتقارب التنظيمي، مرة أخرى هناك الكثير من الاختلافات التي ترتبط بمستوى الالتزام السياسي وكذلك بالمعوقات الإدارية والمعوقات ذات الصلة بالموارد البشرية.

● اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇐ العمل ضمن الإطار الأورومتوسطي على تحقيق مستوى من زيادة التقارب وتحت مظلة اتفاقيات ثنائية للنقل الجوي مع الدول المتوسطية، وبحيث يمكن أن لهذه الاتفاقيات أن تتحول إلى اتفاقيات طيران متعددة الأطراف وتتيح مزايا إضافية.
- ⇐ العمل على ضمان تنفيذ إطار تنظيمي في الدول الشريكة لتعزيز المنافسة العادلة بين الحاملات الجوية والآليات التنظيمية المستقلة. وعلاوة على ذلك، ينبغي توفير آلية لحماية كافة المسافرين ومن بينهم المسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة أو العجز عن الحركة للمسافرين جواً، وذلك في كافة البلدان في المنطقة. كما يفضل إرساء قواعد متجانسة لمنح التراخيص للخطوط الجوية فيما يتعلق بالملكية والرقابة الفعالة والقدرة المالية ومتطلبات التأمين على المسؤولية.
- ⇐ مطلوب المزيد من التعاون في المجال في المساعدات التقنية وبين الجنوب – والجنوب South-South من أجل التقدم من خلال الخطوات المتنوعة نحو منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة EACEM. ورفع الوعي على المستوى السياسي حول مزايا الانفتاح والتقارب.

2-4 جعل النقل الجوي أكثر أمناً وسلامة

الإجراء 15

تستلزم استدامة قطاع النقل الجوي في المنطقة قيام الدول المتوسطية بطرح نفس القواعد في تشريعاتها للنقل على غرار تلك المدرجة في التشريعات الدولية والأوروبية التي تحكم الطيران المدني (أي لوائح المفوضية الأوروبية/الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران EC/EASA وهيئات الطيران المشتركة

(JAA). ولهذا الغرض، فإن الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران مدعوة لتحديد ووضع مجالات تعاون ملموسة مع الدول المتوسطية بحلول سنة 2009.

الإجراء 16

دعوة الدول المتوسطية لطرح اتفاقيات إقليمية عابرة للحدود فيما يتعلق بحوادث الطيران والتحقيق في الحوادث ودعم قدراتها الإشرافية على السلامة. وفيما يتعلق بأمن الطيران، فإن الدول المتوسطية مدعوة لتوفيق أقسامها التنظيمية الأمنية وآلياتها الإشرافية الأمنية مع مجموع تشريعات وقوانين منطقة الطيران الأوروبية المشتركة ECAA ودعم الصلاحيات الإشرافية الأمنية للسلطات المختصة. وينبغي على فريق العمل، النقل الجوي، لمنتدى النقل الأوروبي المتوسطي التنسيق لتبادل المعلومات.

• النتائج والمحصلة

تم تنفيذ مشروعات التعاون من حيث السلامة من خلال مشاريع الطيران EuroMed I (2007-2011) و EuroMed II (2012-2014).

وقد تم وضع مشروع معين يطلق عليه خلية سلامة الطيران المتوسطي MASC منذ سبتمبر 2011 ضمن الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران EASA لمدة 3 أعوام. ويهدف إلى مساعدة الدول المتوسطية الشريكة، والتي وقعت على اتفاقية طيران مع الإتحاد الأوروبي أو تجري مفاوضات مع الإتحاد الأوروبي تهدف لتحقيق الاتساق بين أنظمتها القانونية والتنظيمية الوطنية وبين قواعد سلامة الطيران الصادرة عن الإتحاد الأوروبي. والدول المشاركة هي إسرائيل والأردن والمغرب وتونس.

- تستفيد الجزائر من مشروع توأمه يستغرق سنتين وهو مخصص لوضع وتنفيذ الخطة الوطنية لنظام الأمن والسلامة (إبريل 2013-إبريل 2015).
- تنتمي لبنان لعضوية مشروع خلية سلامة الطيران المتوسطي MASC. ويعمل الخبراء عن قرب مع إدارة السلامة في المديرية العامة للطيران المدني، ومدعومين بالمساعدات الفنية التي تقدمها المديرية، وذلك من أجل إعادة صياغة خطة السلامة المرتبطة بقواعد السلامة (صلاحيات الطيران الجوي، وتشغيل وترخيص الرحلات) وتعزيز كفاءتها، عند الضرورة، لتكون في توافق تام مع المعايير الأوروبية. كما تم إعداد خطة أمن وطنية ورفعها إلى السلطات المعنية للتصديق عليها.
- وقّعت المغرب كذلك في 21 مارس 2011 على اتفاق عمل مع الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران، ويتضمن خارطة طريق نحو المشاركة الكاملة للمغرب في برنامج تقييم السلامة الخاص بطائرات الشحن (SAFA). وقريباً ستندمج المغرب تمامًا في هذا البرنامج. وقد أجريت مهمة تقييمية بواسطة الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران EASA في 2012. ومن ثم ستصبح المغرب أول دولة غير أوروبية تشارك في هذا البرنامج.
- تمت المهمة التقييمية الأولى لهيئة سلامة الغذاء الأوروبية EFSA في الأردن تحت مظلة مشروع خلية سلامة الطيران المتوسطي MASC في عمان في 2012. وقد انتهت المهمة إلى أن الأردن قد نفذت معظم مجموع تشريعات وقوانين الإتحاد الأوروبي EU acquis الخاصة بالسلامة باستثناء تحويل تراخيصها لصيانة الطائرات لتوافق المعايير الأوروبية. وقد حددت المهمة بعض المساعدات المطلوبة في هذا الخصوص.
- وبالإضافة إلى المشاركة في مشروع خلية سلامة الطيران المتوسطي MASC، وضعت تونس خارطة طريق (2012-2015) لتحديد الإجراءات الواجب اتخاذها على المستويين الوطني والإقليمي من أجل إنشاء منطقة طيران أوروبية مشتركة EACEM، في عدة مجالات تشمل المجال الأمني، ومن أجل التنفيذ المطرد للإجراءات الواجب اتخاذها (2012-2015).

وفيما يتعلق للتحقيق في حوادث الطيران (الإجراء 16)، فقد طلبت معظم البلدان المتوسطة إجراءات ثنائية.

وتستفيد كافة البلدان المتوسطة من مشروع طيران EuroMed، والذي يتعامل مع أمن الطيران.

• أبرز القضايا العالقة

يستلزم تنفيذ التقارب التنظيمي في السلامة موارد مالية وفنية هائلة، بيد أن استدامة الطيران في المنطقة يتطلب قيام الشركاء المتوسطيين بموائمة تشريعاتهم بشأن الطيران الجوي مع القواعد الدولية والأوروبية الحاكمة للطيران المدني.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

↔ بالإمكان توسيع نطاق برنامج خلية سلامة الطيران المتوسطة MASC التي تتولى إدارته الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران بحيث يشمل دول متوسطة أخرى ضمن امتداد منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة.

↔ القيام، وفي إطار ظروف كل حالة على حدة، بتحليل مشاركة الدول المتوسطة في بعض مشروعات الطيران الأوروبية المعينة مثل مشروع عودة الرحلة والهبوط الآمن الأوتوماتيكي للطائرات SOFIA، وبرنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية SAFA الخاص بأبحاث الإدارة الموحدة للمرور الجوي بالسموات الأوروبية SESAR 18.

↔ وضع إجراء معين بشأن إدارة المرور، والتي لم تكن تخضع لإجراء محدد في إطار خطة العمل الإقليمية للنقل 2007-2013.

↔ وضع إجراءات معينة كذلك في إطار المبادرات الإقليمية القائمة (الخطة المشتركة بين الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال AEFMP، BlueMed)، والتي توفر دعماً إضافياً للتقارب المدمج في المشاريع EuroMed و EuroMed Aviation I و EuroMed Aviation II 19.

18 MASC: خلية سلامة الطيران المتوسطة؛ SOFIA عودة الرحلة والهبوط الآمن الأوتوماتيكي للطائرات؛ SAFA تقييم سلامة الطائرات الأجنبية؛ SESAR الإدارة الموحدة للمرور الجوي بالسموات الأوروبية.

19 تهدف الخطة المشتركة بين الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال AEFMP إلى الموائمة بين أنظمة الملاحة الجوية الخمسة لبلدانها الأعضاء. مشروع BlueMed على الرابط:

<http://www.bluedmed.aero/nodo.php?id=203>

5- سياسة البنية التحتية: الشبكة والأهداف ذات الأولوية والربط مع شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (الإجراءات 17 إلى 31) 1-5 الخدمات المتكاملة متعددة الوسائط

الإجراء 17

يعد إنشاء منصات لوجستية في البلدان المتوسطة أحد الأولويات الكبيرة. وسوف يتم توفير الدعم الأوروبي من خلال أنشطة التيسير على غرار ورش آلية المساعدة التقنية وتبادل المعلومات TAIEX أو مشاريع التوأمة. وتُعد دراسة بنك الاستثمار الأوروبي EIB حول الموضوع (والمقرر استكمالها في منتصف عام 2007) في غاية الأهمية لأنها تشكل أساساً جيداً لتطوير منصات لوجستية في المستقبل.

• النتائج والمحصلة

في أعقاب دراسته لعام 2009، أعد بنك الاستثمار الأوروبي مشروع LogisMed، وهو مشروع يهدف لوضع شبكة من المنصات اللوجستية في منطقة البحر المتوسط، وتقوم على المعايير الدولية فيما يتعلق بالبنية التحتية والكفاءة في الخدمات اللوجستية مع عمالة مؤهلة. وينقسم هذا المشروع إلى مشروعين فرعيين: الأول لإنشاء منصات لوجستية في الدول المتوسطية الشريكة ('LogisMed Hard')؛ والآخر، لرفع المستوى المهاري فضلاً عن تدريب شبكة بينها ('LogisMed Soft'). وقد تم التصديق على العنصر التدريبي لهذا المشروع الأخير، والمعروف باسم 'LogisMed TA' بواسطة الاتحاد من أجل المتوسط UfM في 2011.

وتُعد المنصات اللوجستية عنصراً رئيسياً لتحديث وتحسين تنافسية نقل البضائع ولوجستياتها بين الموانئ على كل من شاطئ البحر المتوسط بهدف إنشاء الشبكة العابرة للبحر المتوسط، وكذلك لربطها مع شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T.

- في تطبيق سياسة البنية التحتية التي وضعها هيكل تعاون وحوار EuroMed، تم تحديد منصات لوجستية بواسطة سوريا (حمص) والأردن (عمان أو المفرق)²⁰، ومصر وتونس (الجبيل الغربي) والمغرب (كازابلانكا) كأهداف ذات أولوية قد تسم مستقبل شبكة النقل عبر المتوسطية).

- من أجل التنفيذ الفعال لسياسة نقل متعددة الوسائل، تزمع مصر تسهيل استخدام وسائل النقل الأخرى المتنوعة من خلال تحسين وترقية أنظمة النقل البرية والنهرية وعلى السكك الحديدية. وقد أجريت دراسة حول احتياجات مصر من المنصات اللوجستية وقدرتها على إنشاء شبكة من المنصات في المنطقة (Medlog) من خلال بنك الاستثمار الأوروبي (تم الانتهاء منها في 2012). ويهدف إنشاء شبكة Medlog إلى توثيق الصلات بين الدول المتوسطية وأوروبا، ومن ثم تعزيز مكانة مصر كمناطة تجاري. وفي الوقت الحالي، تتم صياغة اتفاقية الامتياز الخاصة بتصميم وبناء وتمويل وتشغيل DBFO المركز اللوجستي المقترح إنشاءه بمدينة السادس من أكتوبر. وعلاوة على ذلك، تم إنشاء بنى تحتية في أغلب الموانئ، وتخضع بقية الموانئ في الوقت الحالي لتحسينات وتطويرات.

- في ظل مشروع MEDAMOS II، تم إطلاق عدة دراسات شاملة لإنشاء ميناء جاف في لبنان. وسوف يكون هذا الميناء أيضاً بمثابة منصة لوجستية لتسهيل النقل متعدد الوسائل بين لبنان والمنطقة.

- تم إجراء دراسة جار العمل عليها حالياً حول إنشاء منصة لوجستية في الجبل الغربي في تونس. كما أجريت دراسات أخرى خارج خطة العمل الإقليمية للنقل. وهناك الدراسة الإستراتيجية التي أجريت حول تطوير الخدمات والبنية التحتية اللوجستية (2007)؛ والدراسة

20 في انتظار التوصية النهائية لدراسة الجدوى المبدئية للموانئ الجافة/المراكز اللوجستية الرامية لتحديد أفضل المواقع.

التي أجريت حول إنشاء شبكة من المنصات اللوجستية (وزارة البنية التحتية)؛ والدراسة حول سلاسل لوجستيات النقل (وزارة التجارة).

- في هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن المغرب قد طورت استراتيجية جديدة لتطوير تنافسيتها اللوجستية المبنية حول خمسة محاور (الخطة الوطنية للمنصات اللوجستية، ورفع كفاءة تدفق البضائع، وتحديث ورفع مستوى المهنية والمشغلين، وحوكمة القطاع). ويُعد تطوير شبكة من المنصات اللوجستية أحد المكونات الرئيسية، حيث تنص على إنشاء 3,300 هكتار من مناطق اللوجستيات في 2030 و2080 في الأجل المتوسط.

- تولي وزارة النقل التركية اهتمامًا كبيرًا بتشجيع النقل المجمع ومتعدد الوسائل في تركيا. وتشمل "الخطة الرئيسية للنقل" تطوير خدمات النقل متبادلة الوسائل في تركيا، ومن ثم تقدم توازنًا للانتفاع بمختلف وسائل النقل. وعلاوة على ذلك، ومع نمو قطاعات النقل المجمع ومتعدد الوسائل في تركيا بمعدلات مضطربة، يتطلب الأمر أساسًا قانونيًا وإداريًا لتنظيم الواجهات البينية بين هذه الوسائل لتقاسم المسؤوليات بين مختلفة أصحاب المصلحة والسلطات²¹. وهذه المبادرات ليست مفيدة فقط للجانب التركي، ولكن لها مفيدة كذلك للنقل متبادل الوسائل في المنطقة.

سوف تقضي 'المديرية العمومية لنقل المواد الخطرة والنقل المجمع' بأن تكون عمليات النقل المجمع في تركيا ذات جدوى واقتصادية وصديقة للبيئة وكفئة، وذلك في إطار قواعد المنافسة العادلة والاستدامة والسوق المفتوحة. كما ستنظم كذلك وتدير المسؤوليات المدنية للمشغلين والناقلين في قطاع النقل المجمع.

- يأتي العمل تحت مشروع MEDAMOS لتحديد الطرق الملاحية السريعة في منطقة البحر المتوسط، وباعتباره المكون البحري لشبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T، لتغطي كذلك المناطق الخلفية ومناطق تموين الموانئ والوصلات بين الوسائل، والتي تلعب فيها المنصات اللوجستية – وخاصة الموانئ الجافة – دورًا في غاية الأهمية.

• أبرز القضايا العالقة

على نحو ما ينص عليه بوضوح الإجراء 17، من الأفضل تنفيذ اتفاقيات التوأمة بين المنصات اللوجستية في الدول الشريكة وتلك الموجودة في نفس بلدان الإتحاد الأوروبي وتبادل الخبرات والأدوات والمساعدات، وذلك نحو تقارب تنظيمي نحو مجموع تشريعات وقوانين الإتحاد الأوروبي EU acquis في مجال اللوجستيات وتطوير مرصد للتنافسية اللوجستية. ومن شأن هذا المقترح أن يساهم يقينًا في تحسين تنفيذ هذا الإجراء.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↳ تنسيق وإعادة تركيز كافة عمليات تنفيذ الإجراءات الخاصة بالمنصات، وتشمل مشروع Logismed، على نفس استراتيجية البنية التحتية، والتي تهدف لإنشاء شبكة نقل عبر متوسطة مستقبلية TMN-T تغطي المنطقة الأورومتوسطية تماشيًا مع السياسات المحلية لتطوير شبكات النقل.
- ↳ توفير الدعم لتحديد أولويات تطوير اللوجستيات، وخاصة الإطار التنظيمي والتدريب وتنظيم التجارة وتحسين البنى التحتية (مناطق اللوجستيات، والسكك الحديدية، والطرق والموانئ).

²¹ في دراسة أجرتها منظمة التعاون الاقتصادية والتنمية/المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل OECD/ECMT، نجد خارطة طريق مفيدة للغاية لإطار تنظيمي للإجراءات الضرورية اللازمة لتطوير وبناء المرافق والواجهات بين الوسائل. وقد سعى كذلك برنامج التوأمة لسنة 2009 التابع للإتحاد الأوروبي لهدف يتمثل في "تقوية النقل بين الوسائل في تركيا".

2-5 دور استثمارات وتطوير البنية التحتية

الإجراء 18

في إطار منتدى EuroMed، سوف تقوم الدول الأورومتوسطية بإنشاء شبكة من خبراء النقل للتعاون على التجميع والتنظيم الدوري لبيانات النقل، والاحتفاظ بقاعدة بيانات مشتركة للطلب، وبيانات نظم معلومات جغرافية GIS وسيناريوهات تنبؤ مشتركة للإقليم المتوسطي. وشبكة الخبراء هذه موجودة بالفعل في إطار مركز دراسات النقل لغربي المتوسط CETMO لغربي المتوسط. ويجب توسيع هذه الشبكة خلال الأعوام 2007 و2008 لتضم ممثلين من دول شرقي المتوسط. وبافتراض التأسيس الناجح والحدوث في التوقيت الصحيح لأمانة دائمة لدعم أنشطة منتدى نقل الأورومتوسطي (انظر الإجراء 34)، يجب ربط الإجراءين ببعضهما.

• النتائج والمحصلة

اتخذت هذه الشبكة شكل مجموعة من الخبراء تعرف بـ "الإجراء 18 من خطة العمل الإقليمية للنقل" تحت رعاية مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية". وتغطي هذه المجموعة مناطق شرقي وغربي إقليم البحر المتوسط. ومع توافر الدعم الفني والخبرة لمركز دراسات النقل لغربي المتوسط CETMO لغربي المتوسط، تألفت هذه المجموعة من الخبراء الوطنيين المعينين من قبل الدول الشريكة من خلال منسقي EuroMed، وخبراء كل من TRACECA ESCWA و SAFEMED و MEDSTAT، وقد اجتمعت المجموعة الإستراتيجية مرات خلال الفترة من نوفمبر 2009 وحتى يونيو 2012.

وقد أتاحت هذه المجموعة توجيه العمل التقني لإنشاء قاعدة بيانات ومنهجيات (كنظام للمعلومات الجغرافية، ونماذج تنبؤ، وتحديد سيناريوهات المستقبل). ويجب أن تكون كافة هذه الأدوات قادرة على تحليل وظيفة نظام النقل المتوسطي وتطوره. وعليه، تم تطوير قاعدة بيانات لنظام النقل المتوسطي. وتم إنشاء أدوات نمذجة للتنبؤ بتدفقات النقل إلى مختلف المناطق (2020 و2030).

- ويرتبط بهذه العملية قيام وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات التركية بإجراء مشروع يموله الإتحاد الأوروبي تحت اسم "المساعدات التقنية لطرح نظام لإدارة معلومات النقل في تركيا"، والذي سيركز بصفة أساسية على شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T في تركيا. وسوف يسهم هذا المشروع في إنشاء وحدة تنسيق نقل في الوزارة ونظام لإدارة معلومات النقل. وسوف يرفع المشروع من قدرة الوزارة على جمع ومعالجة وتحليل البيانات المتعلقة بكافة وسائل النقل في تركيا، وكذلك على توفير أفضل البيانات مناسبة للدراسات المتعلقة بشبكات النقل عبر الأوروبية في المستقبل.

ويُعد تجميع البيانات أحد الأجزاء المهمة من قاعدة البيانات والمخطط لأن يتم تحسينها خلال الأعوام القادمة. ونظرًا لأن جودة البيانات تؤثر بشكل مباشر على نظام المعلومات المقرر إنشائه، فإن تحسين قواعد بيانات كل بلد أمر ضروري.

وقد أجرى مجموعة خبراء "الإجراء 18" بعض الأعمال الفنية لتحديد وإعداد الأدوات التي ستعين على وصف الطريقة التي سيعمل بها نظام النقل في منطقة البحر المتوسط. ومع ذلك، فإن المجموعة تسعى لبعض المساعدات التقنية لتحسين كم وجودة البيانات القائمة المتعلقة بالنموذج والمطورة بموجب الإجراء 18 للمصادقة عليها.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⊞ تعزيز مشروع تطويري بواسطة الأقمار الصناعية في قطاع النقل في دول جنوب البحر المتوسط من أجل المساهمة في الجمع والمعالجة المتجانسين للبيانات في هذا القطاع.
- ⊞ السعي، وفي إطار مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية، على الاستقرار على كيفية المضي مع الإجراء 18.
- ⊞ تعزيز ربط كافة الأنظمة المجتمعية للموانئ المتكاملة ضمن كافة الدول المستفيدة (مشروع تجريبي)، كمتابعة لتنفيذ الإجراء 18.

3-5 التقييم ووضع الأولويات

الإجراء 19

تشجيع الدول المتوسطية على اتخاذ الخطوات الضرورية لتطوير المشاريع التي تم التعرف عليها مؤقتاً من خلال المجموعة عالية المستوى HLG كمشروعات ذات أولوية قصيرة الأجل (انظر الملحق (أ)) بالإضافة إلى أي مشاريع أخرى على محاور HLG اختيرت كأولويات من قبل القمة الأوروبية المتوسطية للنقل. ويراعى بالنسبة لكافة المشاريع التي تمت الموافقة عليها أن يتم تقييمها بعد ذلك بشكل منهجي من خلال دراسات جدوى كاملة. والمفوضية الأوروبية من جانبها تشجع وتدعم تطوير المشاريع العابرة للحدود الرامية بغية استكمال التكامل الفعلي بين الدول الأوروبية المتوسطية.

الإجراء 20

إلحاقاً بما ذكر عاليه، تشجيع الدول المتوسطية على تقديم المشاريع التي حددتها الخطة عالية المستوى HLG كأولويات على الأجل القصير (للبدء فيها بعد عام 2010) لإجراء دراسات ما قبل جدوى عليها تحسباً لعملية المراجعة على هذه الأولويات في 2010. ويجب بحث عروض بديلة للمشروعات التي يتبين تدني مستوى صلاحيتها بناء على ما تسفر عنه دراسات ما قبل الجدوى المكتملة عليها. ويجب استكمال كافة دراسات ما قبل الجدوى على كافة الأولويات طويلة الأجل بحلول سنة 2010 وإتباعها بدراسات جدوى مكتملة بحلول عام 2013.

• النتائج والمحصلة

كان المؤتمر رفيع المستوى حول "تمديد محاور النقل الكبرى عبر الأوروبية إلى منطقة البحر المتوسط" (لشبونة، 3 ديسمبر 2007) قد حقق ربطاً استراتيجياً بين الإصلاحات المؤسسية التي حددتها خطة العمل الإقليمية للنقل في منطقة البحر المتوسط للأعوام 2007-2013، والتي طالب بها مؤتمر مراكش، وسياسة البنية التحتية لكبرى المحاور العابرة للقوميات والمشاريع ذات الأولوية التي استهلقتها المجموعة عالية المستوى التابعة للسيدة "دي بالاشيو".

تعيد الإجراءات 19 و20 النص على عنصر رئيسي لسياسة البنية التحتية التي استهلقتها أعمال المجموعة عالية المستوى للسيدة "دي بالاشيو"، وهي تحديد المحاور الوطنية الكبرى العابرة للقوميات، والمشاريع ذات الأولوية المحددة على هذه المحاور.

وكانت مجموعة عمل EuroMed "قضايا البنية التحتية والقضايا التنظيمية" قد أطلقت على أساس منهجية مشتركة متفق عليها ضمن المجموعة، وعلى إناطة الأولوية بمشاريع الملحق (أ) ضمن خطة العمل الإقليمية للنقل من أجل التوصل إلى قائمة مختصرة بحد أقصى مشروعين لكل دولة متوسطية شريكة.

ومن المنتظر أن قائمة المشاريع ذات الأولوية بالإضافة إلى التقييمات عليها من خلال التحليل ودراسات ما قبل الجدوى عليها ودراسات الجدوى، ستقدم إلى المؤتمر الوزاري حول النقل في نوفمبر 2013.

وتأتي سياسة البنية التحتية التي عملت عليها مجموعة "البنية التحتية والقضايا التنظيمية" منذ عام 2009 لتذهب لأبعد من تعريف المحاور العابرة للقومية، وتشكل جزءاً من مدخل شبكي يتمشى مع تفويض مؤتمر مراكش لسنة 2005. وفي الواقع، فقد صرح وزراء النقل الأوروبيون بتفويضهم بـ "إنشاء شبكة نقل أوروبية متكاملة ومتعددة الوسائل تسهم في زيادة التبادل التجاري بين الاتحاد الأوروبي وشركائها المتوسطيين، وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم".

وقد تم تركيز الأعمال التي أتمتها بالفعل مجموعة "البنية التحتية والقضايا التنظيمية" لإعداد هذه الرؤية الاستراتيجية من خلال مراحل متعاقبة ومتكاملة:

- ◀ في البداية مقارنة تقوم على وصلة "جنوبية – جنوبية" من خلال مشاريع إقليمية ضخمة: وتحديد الأولويات من بين المشاريع/الممرات وفقاً لمنهجية مشتركة تضعها وتطبقها الدول. ومن المقرر إدراج هذه المشاريع الإقليمية ضمن الشبكة المستقبلية؛
 - ◀ المدخل الشبكي إلى التكامل الإقليمي "الجنوبي – الجنوبي": إنشاء شبكة عابرة للبحر المتوسط للنقل (رئيسية وشاملة) تقوم على ممارسات المنهجية القائمة دون الإقليمية (مجموعة 5+5 لوزراء النقل ببلدان غرب البحر المتوسط 5+5، GTMO5، الإسكوا) والإقليمية (شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T).
 - ◀ مدخل شبكي إلى الوصلة "الجنوبية – الشمالية": الإدراج الزمني لشبكة نقل رئيسية عابرة للمتوسط وربطها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T بناء على منهجية هذه الأخيرة والاشتراطات الخاصة التي تحددها المنطقة.
- وكل ذلك ينبغي أن يشكل "شبكة النقل الأوروبية المتكامل ومتعدد الوسائل". وينبغي على المؤتمر الوزاري حول النقل في نوفمبر 2013 في بروكسل أن يدعم عملية التوجيه ويطلق تنفيذه حتى الأعوام 2030/2050.

ويُعد حشد الاستثمارات الضرورية من أهم العقبات التي تواجه تسريع إتمام المشاريع ذات الأولوية لرفعها إلى المؤتمر الوزاري لنوفمبر 2013. ومن بين التوصيات الرئيسية في هذا الصدد التفكير في مشكلة تمويل مشاريع البنية التحتية للنقل خاصة المشاريع الإقليمية منها.

● اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ◀ إعادة صوغ الإجراءات 19-20 لتسجيل تطور سياسة البنية التحتية (في أعقاب نتائج المؤتمر الوزاري في نوفمبر 2013) التي تغطي شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T وارتباطها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T.
- ◀ الأخذ بعين الاعتبار البعد العالمي لشبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T حيال أفريقيا وشبه الجزيرة العربية وكذلك حيال آسيا.
- ◀ إعادة تجميع الإجراءات 18-22-23-24-25-26-27-28، كدعم لتنفيذ الإجراءات المحوري لسياسة البنية التحتية الخاصة بشبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T، ومشاريعها ذات الأولوية ووصلتها مع شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (الإجراءات 19-20-21).

الإجراء 21

دعوة الدول المتوسطية، وإلى أقصى مدى ممكن، بتيسير وإنجاح تنفيذ أول مشروعين تجريبيين للممرات الملاحية السريعة MoS في الأعوام 2008 و2009؛ والأخذ بعين الاعتبار المنهجية

المستخدمة واستنساخ أفضل الممارسات الخاصة بها في مشاريع الممرات الملاحية السريعة المستقبلية المقرر إجراؤها خلال الفترة 2010-2013.

• النتائج والمحصلة

تم إجراء متابعة الإجراء 21 بواسطة مجموعة العمل الفرعية لـ EuroMed "الطرق الملاحية السريعة"، مع الدعم الفني لمشروع MEDAMOS.

- وقد أجرت هذه المجموعة تدريبيين إضافيين مشابهين للأسلوب الذي تنتهجه مجموعة "البنية التحتية والقضايا التنظيمية" إزاء الإجراءات 19-20

← أسلوب المشروعات ذات الأولوية من خلال تحديد المشاريع التجريبية الخاصة بالطرق الملاحية السريعة في البحر؛

← الأسلوب الشبكي من خلال تحديد الطرق الملاحية السريعة المتوسطة للبحر كمكون بحري (شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T) والروابط لـ (شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T).

وبخصوص هذه النقطة الأخيرة، يتم حالياً تحضير واعتماد منهجية تقوم على شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T. ويجب أن يتم الموافقة على هذه المنهجية وتطبيقها بشكل جماعي من قبل الدول المتوسطة الشريكة من أجل تحديد النقاط والصلات بين الشبكتين.

- أطلقت الأردن العديد من المبادرات في هذا المجال، ومن أبرزها: نظام مجتمع موانئ العقبة، ودمج شركاء تبادل البيانات الإلكتروني EDI؛ ونظام النافذة الموحدة؛ ووصلة ميناء جنوا – ومحطة حاويات العقبة؛ ونقل فناء التفطيش الجمركي؛ ومحطة حاويات السكك الحديدية الوطنية في ميناء/محطة حاويات العقبة فيما بعد 2014.

- تحت مظلة مشروع MEDAMOS II، حددت لبنان مشروعين رئيسيين: الأول هو منظومة مجتمع الموانئ PCS ومشروع الميناء الجاف. وتُقدّم المساعدة الفنية حالياً لهذه المشاريع. وسوف تطلق وزارة الأشغال العامة بعدها خدمات استشارية لتطوير المنظومة ولإجراء الدراسات التفصيلية الخاصة بإنشاء الميناء الجاف.

- جاء المشروع التجريبي "طريق الملاحة السريعة أغادير – ميناء فندريس" قائماً على عرض لخدمة "من الباب للباب" من اتحاد الشركات الذي تقوده مجموعة ITMC لنقل البطاطس والفواكه الحمضية، بين سوس/ماسة (المغرب) وبين فرنسا. وقد تحقق هذا العرض من خلال العلاقة التعاقدية بين اتحاد الشركات والمصدرين لتوفير خدمة متكاملة لما بعد وقبل النقل التجاري للحمولات حتى منصة الاستقبال في بيريجنان/سانت تشارلز أو على سوق الجملة "شاتو رينار". وقد بدأت هذه الخدمة في نوفمبر 2007.

- أطلقت تونس مشروعين: ميناء راديس/ميناء مارسيليا، وميناء راديس/ميناء جنوا. وقد أدت المرحلة الأولى من المشروع MEDAMOS إلى تحديد العقبات، ووضع الأهداف ومؤشرات الأداء، وقيام الاتحاد بجمع الأطراف الرئيسية على كامل سلسلة النقل على المحورين. وقد تم توفير المساعدات التقنية من قبل المفوضية الأوروبية. وتمثلت الخطوات التالية من المشاريع في إنشاء هيكل متابعة وتقييم المحورين الحاليين عقب إنشاء مؤشرات الأداء وتطبيق الممارسات الجيدة على خطوط الشحن الأخرى (راديس/برشلونة، راديس/ليفورنو، لا شبيزيا) ومشروع الدعم MEDAMOS الجنوب/الجنوب.

- تعد طرق (ميرسين – تريستا) و(اسكندرونة – بور سعيد) هي أفضل الممارسات التي ذكرتها تركيا تدليلاً على مفهوم "الطرق الملاحية البحرية" الناجح القائم على العلاقات ومذكرات التفاهم الثنائية.

• أبرز القضايا العالقة

يظل هناك مجال لتطوير الخدمات المتعلقة بالطرق الملاحية السريعة، ولا يزال هناك تحول نموذجي، بيد أنه يتطلب تمويلاً لتحقيق البنية التحتية المناسبة وتجهيز الإدارات غير القادرة بعد على مصاحبة المشروع.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↳ إعادة صياغة الإجراءات بشأن الطرق الملاحية السريعة، والمنصات اللوجستية، والموانئ، والتي تشكل الركائز السياسية الأساسية التي تربط بين شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T وشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T، وذلك لتطوير مدخل شبكي والروابط مع الإجراءات السياسية 19 و 20. كما يجب أن ينص كذلك على دور أكبر للدول الشريكة على الساحل الشمالي لضمان التنفيذ العملي والفعال.
- ↳ أن ينص على الاستخدام الواسع لمذكرات التفاهم بين شركاء جنوبي وشمال البحر المتوسط، مع الأمثلة المقدمة من جانب الأردن وتونس، وتقوية متابعتها.
- ↳ إنشاء مركز تجمع لوجستي مهم على الطرق الملاحية لجذب الشركات العاملة في مجال اللوجستيات والنقل. وتسريع الإسهامات من برنامج (ماركو بولو) لمنح المشروع الدعم المالي المطلوب لتنميته.

4-5 الاعتبارات البيئية

الإجراء 22

يجب إجراء التقييمات البيئية الإستراتيجية وتقييمات الأثار البيئية لكافة الخطط والبرامج والمشاريع ذات الصلة المتعلقة بالنقل، خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية للموانئ والإدارة والعمليات التشغيلية.

• النتائج والمحصلة

- بالنسبة للقضايا التنظيمية، تمت زيادة الاهتمام بالقضايا البيئية من خلال تفويضات مشروعات EuroMed في مجال النقل الجوي والبري والبحري. ويمكن الاستفادة ببعض الإنجازات المعينة، خاصة مشاريع MEDAMOS والطيران ومشروع النقل البري (RRU).
- أنشأت مصر "قسم التقييم البيئي الاستراتيجي" والذي يختص بصوغ ومتابعة وتفعيل المبادئ والتوجيهات الخاصة بالآثار البيئية والمقرر إجراؤها على كافة مشاريع النقل. وتأت هذه التوجيهات متماشية مع التشريعات المحلية ومتوافقة مع المواصفات والتوجيهات العالمية.
- وفي هذا الصدد، تقوم الأردن بتطبيق لوائح سلامة، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق ISPS لكافة متطلبات الموانئ، ومعايير الموانئ EU ECO في سنة 2012. وعلاوة على ذلك، فقد أصبح القانون أكثر سلامة وأماناً ومراعاة للبيئة، فيما يعني العدد الأقل للحوادث أن المحطة تعمل بشكل سلس بدون توقف أو أعطال، وبما يرفع من سرعة وموثوقية الخدمة.
- وفقاً للتشريع اللبناني، تخضع كافة المشاريع لدراسة تقييمية للآثار البيئية EIA في مرحلة التصميم. وتخضع الدراسة للمراجعة من جانب وزارة البيئة قبل منح التراخيص للمشروع. وتتولى وزارة البيئة بالتعاون مع الهيئة المختصة المسؤولية عن الإشراف على احترام إجراءات التخفيف التي تقترحها الدراسة أثناء تنفيذ المشروع. وينطبق هذا الأسلوب على كافة المشاريع، بما فيها تلك المتعلقة بقطاع النقل.
- يستلزم التشريع المغربي تحقيق تقييمات أثار بيئية للخطط والبرامج والمشاريع المتعلقة بالأنواع المختلفة للنقل. ولهذا الغاية، كان تنفيذ هذه الدراسات منتشرًا.
- وفي تونس، يعد إجراء الدراسات البيئية لكافة مشاريع البنية التحتية من المتطلبات التنظيمية.

وبالنسبة للبنية التحتية، تم إجراء بعض التقييمات، كما هو الحال على سبيل المثال في سياق تحديد الإجراءات المنفذة للمشروعات ذات الأولوية (كما في حال الأردن).

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ إعادة صياغة هذه القضية والتي تغطي طبيعتها الشمولية كافة قطاعات خطة العمل الإقليمية للنقل على نحو يعكس رؤية أكثر استراتيجية تتماشى مع أسلوب النقل عبر الأوروبي TEN.
- ⇨ تنظيم السيمينارات أو المشاريع التي تغطي أفضل الممارسات البحرية والبرية والجوية والتقنيات الجديدة في مجال الحفاظ على البيئة وتطوير وتشغيل البنية التحتية للنقل.

الإجراء 23

من أجل توسيع قاعدة الخبرات البيئية 3 المتاحة للدول المتوسطة فيما يتعلق بالنقل، يوصى بتعزيز الخبرة البيئية ضمن وزارات النقل الوطنية، وذلك بعدة طرق منها على سبيل المثال إنشاء وحدات بيئية خاصة.

• النتائج والمحصلة

- أنشأت مصر "قسم التقييم البيئي الاستراتيجي" الذي ذكرناه بالفعل (الإجراء 22) ووضعت التوصيف الوظيفي، والمؤهلات والخبرات المطلوبة للتعيين في هذا القسم، وخطط التدريب المطلوبة لرفع مستوى الخبرة المحلية.
- في الأردن، تستتبع رؤية وزارة النقل، والتي تتمثل في استراتيجيتها الوطنية الجديدة 2012-2014، قطاع نقل متطور ومستدام، ويتسم بكفاءته وسلامته واستقراره البيئي. وقد تم إنشاء قسم جديد "النقل والبيئة" ضمن وزارة النقل المعاد هيكلتها (يوليو 2012).
- تضم المديرية العامة للطرق والمباني التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل وحدة للبيئة، وهي تتولى المسؤولية عن إجراء مسح على كافة المشاريع وتحديد نوع الدراسة البيئية التي يتوجب إجراؤها قبل التنفيذ. وينطبق هذا الأسلوب على مشاريع الصيانة وإعادة تأهيل الطرق فضلاً عن مشاريع التشييد الجديدة. وتقوم الوحدة البيئية بالتنسيق مع وزارة البيئة. وقد تم اقتراح إدراج وحدة مشابهة في المديرية العامة للنقل البري والبحري، والتي يعاد تنظيمها في الوقت الحالي.
- أنشأ وزير نقل المغرب هيئات للعمل على القضايا المتعلقة بالتنمية المستدامة والقضايا البيئية (تنسيق النقل، وإدارة المخاطر والكوارث، وكفاءة الطاقة، الخ). وتتعاون هذه الهيئات بشكل وثيق مع الوزارة المسؤولة عن البيئة ومع وكالة الطاقة المتجددة ووكالة التنمية وكفاءة الطاقة.
- في الوقت الحاضر، تعمل الوزارة التونسية المسؤولة عن البيئة مع كافة الأقسام ذات الصلة المعتمدة عليها. ورغم ذلك، فإن إمكانية إنشاء هيكل على مستوى وزارة النقل ويتحمل مسؤولية البيئة أمر مطلوب، ويخضع للدراسة في الوقت الحالي.
- في تركيا، أنشأت وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات في سنة 2011 إدارة للبيئة والتغير المناخي، وذلك ضمن المديرية العمومية للعلاقات الخارجية والاتحاد الأوروبي. وتتولى هذه الإدارة المسؤولة عن متابعة وتقييم الدراسات حول البيئة والطاقة وغازات الاحتباس الحراري، والتي تجريها المنظمات الوطنية والدولية والمؤسسات والمنصات الدولية، وغيرها من المنظمات ذات الصلة.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

↪ يجب أن تعكس إعادة صوغ هذا الإجراء الأهداف المذكورة بالفعل، وإعادة تجميع الإجراءات لدعم تنفيذ الهدف الرئيسي لخطة العمل الإقليمية للنقل، وذلك قيماً على سياسة البنية التحتية للنقل عبر المتوسطي المستقبلي، وأهدافه ذات الأولوية وصلتها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (على النحو الموصوف في الإجراءات 19-20-21).

↪ يجب إعادة صياغة هذا الإجراء على ضوء أن هدفه الرئيسي هو تقوية وتحديث القدرات المؤسسية والإدارية في البلدان المتوسطية. وفي الوقت الحاضر، نجد لدى كافة الدول المتوسطية تقريباً قسماً للبيئة، كما سيكون من المفيد تقوية التنسيق والتعاون بين هذا القسم وبين قسم النقل في الدول المتوسطية الشريكة.

↪ يجب أن يتوافر ذلك قدر أكبر من التماسك بين الأنشطة الأوروبية ومتوسطة المختلفة على المستويات الإقليمية أو متعددة الأطراف في مجال حماية البيئة.

5-5 الاعتبارات الاجتماعية الاقتصادية

الإجراء 24

يجب على تقييمات احتياجات البنية التحتية المستقبلية أو دراسات الجدوى أن يترتب عليها تقييم للمخاطر واستراتيجية للإدارة من خلال دمج السيناريوهات بشأن التنمية الاجتماعية الاقتصادية.

• النتائج والمحصلة

يُعد تقييم المخاطر أحد العناصر المتكاملة في أي دراسة جدوى تتعلق بمشروع البنية التحتية للنقل، وهي تشمل تحليلاً للسيناريوهات الاجتماعية الاقتصادية والسيناريوهات المالية.

- يتم إجراء هذا التقييم في مصر ضمن نطاق "قسم تقييم المخاطر البيئية الإستراتيجية" (الإجراء 22).

- في هذا الصدد، أجرت الأردن تحليلاً للآثار الاقتصادية فضلاً عن تحليل اجتماعي وبيئي فيما يتعلق بمشروع السكك الحديدية الوطنية الأردنية، والذي يعد واحداً من المشاريع ذات الأولوية الرئيسية في الأردن.

- تخضع المشاريع الكبرى في لبنان لدراسة للجدوى الاقتصادية، وتقييم للآثار البيئية، فضلاً عن دراسات اجتماعية اقتصادية في مرحلة التصميم. وتُعتبر هذه الدراسات ضرورية قبل منح الترخيص بتنفيذ المشروع.

- في المغرب، يتم بصفة دورية إجراء دراسات جدوى ودراسة للآثار الاجتماعية والاقتصادية في مجال البنى التحتية للنقل وخدماته (البرنامج والمشروع). وتفض إصلاحات الميزانية المنفذة في المغرب مؤشرات أداء في تخطيط وعرض البرامج والمشروعات. وتشرط الجهات المانحة الدولية إجراء دراسات للآثار الاجتماعية الاقتصادية قبل تمويل المشاريع.

- أخذت العناصر الاقتصادية الاجتماعية في الاعتبار في الدراسات المقرر إجرائها في تونس (بغض النظر عن تنفيذ خطة العمل الإقليمية للنقل). ويجب إيلاء اهتمام خاص بالجوانب الخاصة بالبعد الإقليمي.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

↪ إعادة صياغة هذا الإجراء ليعكس الهدف المذكور بالفعل، وإعادة تجميع الإجراءات لدعم تنفيذ الهدف الرئيسي لخطة العمل الإقليمية للنقل، وذلك بناء على سياسة البنية التحتية لشبكة النقل العابرة للمتوسط TMT-N المستقبلية، وأهدافها ذات الأولوية، وصلتها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (على النحو الموصوف في الإجراءات 19-20-21).

← تمت الإشارة أيضًا إلى أهمية السعي للإجراءات التي تسلط الضوء على البُعد الإقليمي للتدخل.

الإجراء 25

من الجوانب التي لا تقل أهمية تذكر أهداف سهولة الوصول والتزام الخدمات العامة. وفيما يتعلق باستثمارات البنية التحتية، من المهم ضمان الترابط العضوي لكافة البنى التحتية الجديدة على المحاور عبر الوطنية مع الشبكات الوطنية.

• النتائج والمحصلة

إن الاتحاد الأوروبي في سبيله للانتهاج من تبني اللوائح الخاصة بتوجيهات الاتحاد الجديدة المتعلقة بتطوير شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T. وقد قام إعداد هذه التوجيهات الجديدة على الدراسات التي أجرتها المفوضية الأوروبية.

- تعد لبنان دولة شريكة في كل من "اتفاقية النقل الدولي على الطرق" و"اتفاقية السكك الحديدية في المشرق العربي"، والتي تم عقدها تحت مظلة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا التابعة للأمم المتحدة UN-ESCWA لدول المشرق العربي. وتضع هذه الاتفاقيات التوجيهات والمعايير اللازمة لضمان التناغم والتكامل أثناء تصميم وتنفيذ منظومة النقل في المشرق العربي.

- كان هذا الأسلوب قد تبنته دائمًا المغرب في تخطيطها وإجراءها لبنيتها التحتية للنقل. فمثلًا، يشمل إطار إنشاء الطرق الوطنية السريعة أو الخطوط عالية السرعة أولويات إقليمية (الشمال - الجنوب والشرق- الغرب) كامتداد لمحاور النقل عبر الأوروبية وفي المغرب. وترتبط هذه المحاور بالولايات والمناطق المختلفة من البلد.

- ترتبط تونس بجاراتها (ليبيا والجزائر) بالطرق وخط للسكك الحديدية في حالة الجزائر. ويجري حاليًا العمل بعدد من مشروعات البنية التحتية عبر الوطنية (وتشمل الطريق السريع لبلدان المغرب، والخط عالي السرعة LGV للمغرب). وفي الواقع، فإن إدراج تعددية وسائل النقل في التخطيط للإقليم الأورومتوسطي يُعد أمرًا ضروريًا.

- بسبب مفاوضات الانضمام، تتولى تركيا كذلك المسؤولية عن إنجاز التوجيهات الجديدة لتطوير شبكة النقل عبر الأوروبية، والتي تعد جزءًا من مجموع تشريعات وقوانين الاتحاد الأوروبي EU acquis، وربطها بشبكاتها الحالية. وفي هذا السياق، تجري الوزارة دراسات، بالتعاون مع المفوضية الأوروبية، فيما يتعلق بتطبيق التوجيهات الجديدة المتعلقة بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T وربطها بالشبكة التركية. ولهذا الغاية، تم إجراء مشروع لتقييم احتياجات البنية التحتية للنقل TINA ويموله الاتحاد الأوروبي، وتم بدء العمل به في 2005، وذلك بمشاركة كافة أصحاب المصلحة. وكان الهدف من المشروع الذي تم استكماله في 2007، وصدرت موافقة المفوضية عليه في 2008، يتمثل في تحديد شبكة نقل متعددة الوسائل (شبكة رئيسية) تعمل على تمديد شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T الخاصة بالاتحاد الأوروبي لتشمل تركيا، وذلك بغرض: تمكين حرية الحركة المستدامة للمسافرين والبضائع؛ وضمان حرية تنقل البضائع والخدمات والأشخاص؛ توفير بنية تحتية عالية الجودة توفر أوضاع اقتصادية مقبولة للمستخدمين؛ تضمين كافة وسائل النقل، بالأخذ في الاعتبار مزاياها المقارنة؛ والسماح بأفضل استخدام ممكن للإمكانيات القائمة؛ قابلية الموائمة المتبادلة ضمن وسائل النقل وتشجيع تبادلية وسائل النقل²².

²² من أجل تلبية لأهداف المرحلة الفنية، بدأ الإعداد لـ "وثيقة شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T" في 2008، وقد بنيت على دراسة مشروع تقييم احتياجات البنية التحتية للنقل TINA. وبعد الاجتماع الذي عُقد في بروكسيل في 13 ديسمبر 2010، وافقت تركيا والمفوضية الأوروبية على شبكة شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T المستقبلية وفقًا للقرار 96/1692 على النحو المعدل،

• أبرز القضايا العالقة

تشمل الصعوبات الرئيسية التي تلاقيها الدول في تنفيذ خطة العمل الإقليمية للنقل في مشكلات جمع البيانات، وذلك مثلاً في حالة دراسات وثنائق مشروع تقييم احتياجات البنية التحتية للنقل TINA وشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T.²³

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇨ إعادة صياغة هذا الإجراء ليعكس الهدف المذكور بالفعل، وإعادة تجميع الإجراءات الداعمة لتطبيق الهدف الرئيسي لخطة العمل الإقليمية للنقل، وذلك قيماً على سياسة البنية التحتية لشبكة النقل العابرة للمتوسط TMT-N المستقبلية، وأهدافها ذات الأولوية، وصلتها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T (على النحو الموصوف في الإجراءات 19-20-21).

⇨ يُعتبر دمج التخطيط الإقليمي متعدد الوسائل في النقل الأورومتوسطي أمراً في غاية الأهمية والحسم.

5-6 اعتبارات الأمن والسلامة

الإجراء 26

بدون تحيز للإجراءات المتخذة في وسائل النقل الأخرى، يجب مراعاة جوانب السلامة في تصميم وإنشاء وتشغيل أي وصلات وعقد طرق مستقبلية، وفي تحديث الوصلات القائمة. ويجب أن يتبع ذلك المعايير التي توصي بها أفضل الممارسات الدولية.

• النتائج والمحصلة

- لم يؤد تنفيذ الجرائر لهذا الإجراء، والذي يعتبر ضرورياً، إلى نشوء أية صعوبات محددة. وقد تم توفير المساعدات التقنية في قطاعات السكك الحديدية والطيران.

- تقوم إسرائيل بتطبيق أحدث معايير الأمن والسلامة في تخطيط وتصميم وبناء وتشغيل البنية التحتية للنقل.

- يتم الأخذ باعتبارات السلامة في الحسابان في الأردن وذلك من خلال وضع خرائط لـ"المواقع الموبوءة بحوادث الطرق" black spots، وتصميمات الطرق أو التقاطعات الجديدة، ومن خلال مراقبة تنفيذ احتياطات السلامة لمشروعات الطرق الجديدة. ومن الناحية التشغيلية، تضمن ذلك تغيير يافطات الأضرار أو إغلاق الإشارات على التقاطعات وفي حالة انسكاب النفط من الشاحنات. وقد تم تحليل الحوادث للتعرف على "المناطق الموبوءة بالحوادث" في الأردن، وتم وضع هذه المناطق على رأس أولويات الإجراءات العلاجية.

- في لبنان، يتم احترام إجراءات الأمن والسلامة في إعداد وتصميم وتنفيذ المشاريع. ومن خلال مشروع سلامة الطرق، والذي يموله الإتحاد الأوروبي، تم تحديد طريق كمشروع تجريبي يتم من خلاله بحث معايير إجراءات سلامة الطرق. وسوف يجري اعتبار هذا المشروع التجريبي نموذجاً يتعين تبنيه على كافة المشاريع المماثلة.

- في المغرب، تم إدراج قضايا سلامة الطرق في تصميم وإنشاء وتشغيل أي ممر أو طريق. وفي الواقع، فإن لدى المغرب خطة استراتيجية متكاملة تضم سبع مجالات منها واحد يتعلق بالبنية التحتية للطرق. وفي هذا السياق، يتم التعامل مع عدد كبير من "البقع السوداء" بصفة سنوية من

وعلى أحد المشروعات ذات الأولوية ذات الاهتمام الأوروبي في إطار هذه الشبكة عبر الأوروبية. وعلى هذا الأساس، اعتبر أنه تم اجتياز الأهداف المرحلية الفنية لمفاوضات الانضمام.
23 مشروع تقييم احتياجات البنية التحتية للنقل TINA لتركيا.

خلال إعادة تأهيل مادية وبرنامج لتخطيط البنية التحتية. وقد تم تصميم المشروعات الجديدة وبناءها وفقاً للمعايير وأفضل الممارسات الدولية.

- أكدت فلسطين أن أحد الاشتراطات الرئيسية في هذا الصدد يتمثل في الانضمام للاتفاقيات الدولية، ومن ثم، إعادة نمذجة السلطات والإجراءات المؤسسية بحيث تولي اهتماماً أكبر باعتبار الأمن والسلامة. وينصح ذلك بصفة خاصة بالنسبة للقطاع البحري وقطاع الطيران المدني (الإجراءات 7 و 8 و 16). وفي قطاع الطرق، تأتي المشكلة أكثر تعقيداً، حيث تتعلق بالمتابعة دون المستوى لضوابط السلامة من قبل سلطات المرور، والأوضاع الفنية غير المطابقة للمعايير لأساطيل معظم مشغلي الطرق الصغار (انظر الإجراء 11). ومع ذلك، فإن الأمر يتعلق كذلك بتصميم البنية التحتية للطرق وصيانتها الرديئة. وهذا يتعلق بالشبكة الفقيرة على الأخص. وفي فلسطين، لا يزال عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق مرتفعاً للغاية مقارنة بالوضع في الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي، وتمثل حوادث الطرق خسارة اقتصادية.

- تستفيد تونس من الدعم الذي يقدمه مشروع EuroMed من أجل "سلامة الطرق". وفي هذا السياق، قامت تونس بتطوير وتنفيذ منظومة إدارة لسلامة الطرق ضمن شركة النقل العام (للركاب). ويتمثل الهدف طويل الأمد في توسيع هذا النظام ليشمل شركات النقل العام الأخرى (الركاب والشحن). ومن أبرز التحديات التي تواجه هذا المسعى توفير التمويل المطلوب للحصول على المعدات الضرورية لإنجاز تنفيذ المشروع وتحسين الموارد البشرية في مجال إدارة سلامة الطرق من خلال البرامج التدريبية (المقرر توفيرها من جانب الخبراء المؤهلين تأهيلاً عالياً ومبادرات التوأمة)

• أبرز القضايا العالقة

تتمثل أحد أبرز المشكلات في غياب التمويل الكافي. وعلاوة على ذلك، فلا تتوفر قاعدة بيانات للحوادث يمكن استخدامها في تحليل المرور لتحديد المشكلات الحقيقية، كما لا يوجد نظام لكيفية التعامل مع مشكلات سلامة المرور.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ⇨ أصبحت السلامة المرورية أحد الركائز المهمة في السياسات الحكومية. كما أنها مهمة كذلك في ضمان وضع وتطبيق القواعد التي تدعم قضايا سلامة المرور.
- ⇨ إدراج هدف سلامة الطرق بشكل صريح في إطار شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية TMN-T المستقبلية 2014-2020. وفي هذا الصدد، وضع أهداف كمية (نسبة مئوية) في مجال السلامة في أنحاء المنطقة.
- ⇨ تمويل احتياجات تمديد البرامج القائمة، والتوأمة المتعلقة بسلامة الطرق.
- ⇨ يجب توفير المساعدات التقنية من جانب الاتحاد الأوروبي لتمكين تنفيذ آلية تدريبية إلزامية ودائمة للسائقين على الطرق (مع استهداف النقل العام ونقل البضائع بصفة رئيسية) وصناعة النقل بهدف تعزيز ثقافة السلامة على الطرق.
- ⇨ يمكن دمج هذه الأنشطة في عملية أوسع فيما يتعلق بسلامة الطرق، وخفض العدد الهائل من الضحايا على شبكة الطرق في المنطقة. وتُعتبر المعلومات والتوعية والتنقيف المروري من خلال الحملات الإعلامية في الدول المجاورة عناصر أساسية لتقليل حوادث الطرق.

الإجراء 27

يجب على الدول المتوسطة مواصلة التعاون مع مشروعات الملاحة بالأقمار الصناعية GNSS من EuroMed وإقامة العلاقات مع مكتب جالييليو للتعاون الأورومتوسطي GEMCO. ويجب على الدول

المتوسطة كذلك إقامة الصلات مع المفوضية الأوروبية فيما يتعلق بالتقدم والفرص المتعلقة بالطرح التدريجي للخدمات الأوروبية في الملاحة بالأقمار الصناعية في المنطقة اعتبارًا من عام 2011

- شاركت الجزائر بزخم أكبر في مشروع منظومة الملاحة بالأقمار الصناعية GNSS التابع لـ EuroMed، وحصدت إنجازات كبيرة من خلال المشاركة المباشرة لمقدم خدمة الملاحة الجوية. ومؤخرًا، استضافت الجزائر ورشة عمل حازت اهتمامًا كبيرًا من أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني. ومن المقرر تركيب محطة أرضية لمنظومة الملاحة الأوروبية عبر التغطية الجغرافية الثابتة EGNOS، والتي يمولها مشروع GNSS الأوروبي، وذلك في مدينة تمنراست الجزائرية. ومع ذلك، فقد وجد أن الموقع غير مناسب من الناحية الفنية. وفي ورشة العمل المذكورة عاليه، عبرت السلطات الجزائرية عن نيتها في إيجاد موقع بديل. كما نوهت كذلك إلى أن محطات الاستقبال المرجعية RIMS تمثل خطوة أولى نحو تحقيق التغطية الخدمية لمنظومة الـ EGNOS، وبما يفسح المجال للعمليات التشغيلية للطيران المدني (خاصة في الجنوب).

- قررت مصر بالفعل في سنة 2004 إنشاء مكتب جاليليو للتعاون الأورومتوسطي GEMCO في القاهرة. وقد شاركت أيضًا في مشاريع EuroMed GNSS I و EuroMed GNSS II. وقد تم بنجاح إنشاء محطتين EGNOS أرضيتين بنجاح في أبو سمبل والإسكندرية. وأحدها يتم تمويله بواسطة برنامج EuroMed GNSS.

- تشارك إسرائيل في مشروع EuroMed GNSS II، حيث تستضيف ورش العمل، وتشارك مع الوفود، وتقدم الخطط المستقبلية لدفع تبني EGNOS في المنطقة، خاصة في مجال الطيران المدني. وقد تم التعبير عن الاهتمام بهذا المجال في قطاعات أخرى (أبرزها قطاع النقل على الطرق). حيث يجري حاليًا إقامة محطة EGNOS أرضية - ويتمويل من برنامج EuroMed GNSS - في حيفا، ومن المقرر أن يبدأ العمل فيه خلال الـ 12 شهرًا القادمة.

- تقوم اللجنة التنظيمية للطيران المدني بالأردن بتطوير استراتيجية GNSS، وتشمل تنفيذ هذه المنظومة خلال الـ 20 عامًا القادمة. ويجري في الوقت الحالي تنفيذ مشروعين يتعلقان باستخدام GNSS في الطيران (وهما ADS-B و RNAV).

- أظهرت لبنان اهتمامًا قويًا دائمًا إزاء كل من الـ GNSS والـ EGNOS، ومن المقرر إنشاء ورشة عمل في بيروت بحلول نهاية 2013.

- أظهرت المغرب اهتمامًا قويًا ومستمرًا بـ GNSS و EGNOS. وفي هذا الصدد، تأتي الاتصالات بين البلد والمفوضية الأوروبية نشطة منذ بدايات 2004. وقد تم استهلال اتفاقية تعاون في 2005 في بروكسيل وتم توقيعها في 2006. وقد تم إنشاء مجموعة اهتمامات اقتصادية خاصة بـ GNSS في المغرب، وتحمل الأهداف التالية: (1) بدء وتشجيع مشاريع مختلفة تهدف لإنشاء وظائف جديدة بقيمة مضافة قوية؛ (2) اشتراط اتفاقيات شراكة مع الشركاء المغاربة والأجانب المختلفين؛ (3) تشجيع تجارب التبادل، خاصة ما يتعلق منها بالتدريب؛ (4) تحسين دور المغرب بين الدول التي تنتج تقنيات وتطبيقات قوية بقيمة مضافة قوية؛ (5) تصدير الخدمات والتطبيقات إلى الدول المجاورة. وقد تم بنجاح إنشاء محطة EGNOS أرضية، ويمولها برنامج EuroMed GNSS، بنجاح في أغادير ومن المقرر أن تبدأ العمل في القريب العاجل.

- شاركت فلسطين بشكل نشط في GNSS و EGNOS. وقد تابعت المفاوضات التي أطلقت في إطار EuroMed GNSS، من خلال استضافة الاجتماعات الفنية، وتشارك بصفة دورية في المناسبات من خلال المندوبين وتعزيز GNSS و EGNOS إزاء أصحاب المصلحة في البلدان (خاصة الجامعات والمراكز البحثية) في المجالات المتنوعة.

- شاركت تونس بشكل استباقي في كل من مشروع EuroMed GNSS، وذلك من خلال استضافة ورش العمل، والمشاركة في المناسبات من خلال الوفود واقتراح الخطط المستقبلية لدفع تبني EGNOS في المنطقة، خاصة بالنسبة للطيران المدني. ويلتزم مقدم خدمة الملاحة الجوية التونسية بدعم استخدام EGNOS في عمليات الطيران المدني، وقد أكد على حاجة البلاد لتغطية كافة أرجائها بهذه المنظومة، خاصة في الجنوب. وتونس على وشك استضافة مكتب جاليليو للتعاون الأورومتوسطي GEMCO الذي تم تحديثه مؤخرًا والذي أطلقته EuroMed GNSS II.
- شاركت تركيا في عدد من مشاريع EuroMed GNSS. وقد تم استكمال كمافة المشاريع التي شاركت فيها Turksat بنجاح، وتم تعلم ممارسات GNSS/EGNOS.

7-5 القدرات المؤسسية والتنظيمية

الإجراء 28

يجب مواصلة برامج التدريب والتوأمة والتبادل التي تستهدف تحسين القدرات المؤسسية على مدار الفترة الخمسية المقبلة وتوسيعها من خلال سيمينارات الإدارة للمساعدة في الإصلاحات التنظيمية لإدارات النقل، وصيانة القدرات المؤسسية وتحديث المعرفة، مع دعوة الدول المتوسطية لاقتراح أنشطة ذات صلة في اتفاقية آلية المساعدة التقنية وتبادل المعلومات TAIEX.

• النتائج والمحصلة

- يلعب هذا الإجراء دورًا حاسمًا في التنفيذ الإجمالي لخطة العمل الإقليمية للنقل. وبالنسبة للقدرات المؤسسية والتنظيمية، يجب أن تهدف الشراكة إلى "تقوية وتدريب الموارد البشرية". ومن ثم فإن لهذا الإجراء أهمية عظمى في تقوية الشراكة الثنائية والإقليمية.
- استفادت الجزائر من برنامجين للتوأمة في مجال الطيران المدني وسلامة الطرق.
- فعلى سبيل المثال، استفادت المغرب من العديد من مشروعات التوأمة والمساعدات التقنية تحت مظلة آلية المساعدة التقنية وتبادل المعلومات TAIEX بصفة خاصة، وذلك في مجالات أمن وسلامة النقل البحري والجوي وسلامة الطرق.
- تستفيد وزارة النقل التونسية في الوقت الحاضر من مشروع توأمة حول توجيه ومراقبة قطاع النقل. كما أطلق برنامج توأمة آخر في إدارة الطيران المدني. وهناك عروض توأمة أخرى جارية، فمنها توأمة في مجال الأرصاد الجوية وتوأمة للأسطول التجاري. كما تقدمت الوزارة كذلك بطلبات للعديد من الإجراءات لكي تغطي مساعدات TAIEX مختلف قطاعات النقل.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↳ تقوية التنسيق بين اتفاقيات التعاون الثنائية والإقليمية.
- ↳ البحث – في إطار التعاون الثنائي – عن ترتيبات لتقوية اتفاقيات التعاون وتبسيط الإجراءات ذات الصلة من أجل ضمان تنفيذ أفضل لهذا الإجراء، ولصالح الدول المتوسطية الشريكة.

8-5 تطلعات التمويل

الإجراء 29

العمل، وفي ظل الدعم المقدم من مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية، على تشجيع الدول المتوسطية على بدء الأعمال التقنية حول الأولويات التي حددتها المجموعة عالية المستوى HLG أو البدائل المتفق عليها (انظر الإجراءات 19-21). كما يجب أن توفر هذه

الأولويات كذلك الأساس المرجعي لتمويل دراسات الجدوى وغيرها من الدراسات التي يجريها صندوق استثمار الجوار NIF.

• النتائج والمحصلة

في هذه المرحلة، لم تقدم أي دراسة حول المشروعات ذات الأولوية إلى صندوق استثمار الجوار NIF.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↪ تقوية دور صندوق استثمار الجوار NIF كآلية للوصلات عبر المتوسطة من خلال دعم مشروعات البنية التحتية كبيرة النطاق، ومن خلال تطوير مدخل مشابه لذلك المستخدم مع شبكة النقل عبر الأوروبية، ومرفق الربط الأوروبي CEF، والذي يجري تبنيه حالياً في الاتحاد الأوروبي²⁴.
- ↪ وضع سلم لأولويات التدخل في هذا الإطار بشكل يسهم في التحديد المقدم للإجراءات التي سيتم دعمها من قبل صندوق استثمار الجوار NIF (حيث يتم مثلاً استهداف الإجراءات الإقليمية في المقام الأول)
- ↪ القيام على المستوى الوطني بدعم تحديث النظام القانوني والمالي، وإنشاء نظام إقليمي للضمانات، وإنشاء ضمانات صندوقية إقليمية لاستثمارات القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية الجديدة للنقل. وفي هذا السياق، سيكون مهماً بحث الدور الذي يمكن أن يلعبه الاتحاد من أجل المتوسط UfM في هذا الصدد.

↪

الإجراء 30

دعوة المفوضية الأوروبية لاستكمال دراسة مصغرة لتقييم الفرص والمخاطر التي تواجه الشركات بين القطاعين العام والخاص في منطقة البحر المتوسط، على أن تصف هذه الدراسة الوضع الراهن، وبما يسלט الضوء على الاحتمالات والمعوقات القانونية، ويذكر قائمة بمشاريع الشراكة الخاصة بالنقل والمنفذة بالفعل في المنطقة. كما ستقوم المفوضية بالتسويق للمشاريع القابلة للتنفيذ كمشاريع شراكة، وإقامة الصلات مع المؤسسات المالية الدولية IFIs وجهات الاستثمار الخاصة النشطة في منطقة البحر المتوسط لتقييم مدى ما لديها من اهتمام بتمويل هذه المشاريع.

• النتائج والمحصلة

- في سنة 2008، أجرى مشروع EuroMed دراسة مصغرة على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل – دفع مشاركة القطاع الخاص في تطوير البنية التحتية للنقل في الدول المتوسطية²⁵.
- في سنة 2011، أجرى بنك الاستثمار الأوروبي EIB دراسة حول الأطر القانونية والمالية لإقامة شراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول المتوسطية الشريكة²⁶.
- يتم تنفيذ سياسة جديدة تهدف لإشراك القطاع الخاص في مصر في الوقت الحالي. وثمة عملية تحول كبرى حيث يتم تبنى كل من الـ BOT والشراكات بين القطاعين العام والخاص بشكل واسع في المشاريع البحرية ومشاريع الموانئ الجديدة.

²⁴ عرض المفوضية الأوروبية لتشريع للبرلمان الأوروبي ولمجلس لإنشاء مرفق الربط الأوروبي، كوم (2011) 665

²⁵ والمتاحة على الرابط: <http://www.EuroMedtransport.eu/Fr/image.php?id=144>

²⁶ والمتاحة على الرابط:

http://www.eib.org/attachments/country/femip_study_on_ppp_vol1_fr.pdf

- في الأردن، تسعى الشركات بين القطاعين العام والخاص في مجالات النقل وتطوير اللوجستيات إلى تحقيق الأهداف التالية: الالتزام بالتوجهات الدولية السائدة في العمليات التشغيلية لموانئ الشحن/النقل متعدد الوسائل؛ تعزيز القدرات والكفاءة؛ وتعزيز التنافسية الإقليمية للموانئ والمطارات؛ والسلامة والأمن والبيئة؛ والاستثمارات طويلة الأجل والمستدامة؛ واستخدام الأجهزة الحديثة والتقنيات الجديدة؛ وحماية أصحاب المصلحة واستثمارات الشركاء؛ ورفع أنشطة النقل إلى المستوى الدولي؛ وتوفير خدمة كفئة وفعالة للعملاء (أي تحقق التوفير في التكاليف والكفاءة في الأداء)؛ وتوفير أماكن عمل آمنة ومحفزة للعمل والإنتاج؛ وتحقيق نمو وأرباح مستدامة للمساهمين. وهناك العديد من قصص نجاح مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (كمطار الملكة علياء الدولي وميناء حاويات العقبة).

- تشارك المغرب بالفعل في مشاريع شراكة بين القطاعين العام والخاص (حيث تم إطلاق العديد من المشاريع في المجالات التالية: إدارة الموانئ، والنقل الحضري، وخدمات المطارات، وسلامة الطرق الخ). ولهذه الغاية، فإن المغرب في سبيلها لتبني مسودة قانون بشأن الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وقد أنشأ وزير النقل وحدة خاصة مسؤولة عن تشجيع الاستثمارات، خاصة في مجال الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

- في تركيا، تم تسجيل عدة مشروعات في مختلف قطاعات النقل خلال الفترة من 2007-2013 من حيث الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وذلك على النحو المحدد في التشريع التركي (BOT): تم إجراء المشاريع المتعلقة بالنقل في ستة مطارات ومحطات دولية (BOT)؛ أربعة مطارات؛ نفق "جوسيك" (محطات خدمات الطرق السريعة، بي أو تي)؛ ثلاثة موانئ، تسعة أحواض لرسو السفن (بي أو تي)؛ نفق مارماري بوسفورس (بي أو تي)؛ الطرق السريعة بطول إجمالي 2,000 كم (بي أو تي)؛ إعادة هيكلة محطة سكك حديدية كابيكولي (بي أو تي)؛ مشروع سكك حديدية أنطاليا - ألانيا (بي أو تي).

• أبرز القضايا العالقة

- من بين التحديات الرئيسية التي تواجه تطبيق هذا الإجراء الحاجة لوضع تعريف كاف للشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP.
- في هذه المرحلة، نجد أن عددًا محدودًا فقط من نماذج الشراكات بين القطاعين العام والخاص يغطيها التشريع الحالي (الـ BOT ونماذج أخرى). ولا يتضمن نطاق التشريع القائم للـ PPP، مثلاً، قطاعات العدالة والتعليم والثقافة، وثمة غياب للتجانس بين قوانين الـ PPP.
- وعلاوة على ذلك، لا نجد أي هيكل إداري مركزي لمشاريع الشراكات بين القطاعين العام والخاص PPPs، وذلك فيما يتعلق بتنفيذها والتنسيق بينها.
- وأخيراً، فإن توافر مرجعية أوروبية تتعلق بتنفيذ مشاريع الـ PPP والتي ستستفيد من المساعدات المالية للاتحاد الأوروبي من شأنها أن تسهل استخدام هذه الشراكات.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

- ↳ توفير الدعم من جانب بنك الاستثمار الأوروبي EIB للشراكات بين القطاعين العام والخاص (مبادرات MED 5P)، على أن يقدم في البداية لمشاريع البنية التحتية ذات الأولوية الخاصة بالدول المتوسطة الشريكة.
- ↳ تنفيذ توصيات الدراسة المصغرة حول "الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل"، ومتى أمكن، تحديث الدراسة بما يسمح لكافة الدول المتوسطة بالاستفادة منها.

الإجراء 31

دعوة المفوضية الأوروبية لعقد اجتماع تنسيقي أو مجموعة من الاجتماعات مع المؤسسات المالية

الدولية المتعددة (IFIs) النشطة في الإقليم المتوسطي، خاصة في سياق مذكرة التفاهم حول التعاون في منطقة الميدا MEDA والموقعة بين المفوضية الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي EIB والبنك الدولي في مايو 2004. ويجب أن يكون هدف هذه الاجتماعات - والمقرر انعقاده في سنة 2007-2008 وترأسه المفوضية الأوروبية - هو إنشاء مجموعة توجيه للبنية التحتية وذلك لتسهيل التعاون على أولويات النقل الإقليمية تماشيًا مع الاستراتيجيات المحددة من قبل السلطات الوطنية. بالإضافة إلى ذلك، يجب بحث خيار إنشاء مرفق إعداد للمشروعات، على أن يتولى هذا المرفق المسؤولية عن تمويل المساعدات التقنية لإعداد المشاريع من أجل جعل الاستثمارات المحتملة مقبولة بنكيًا.

• النتائج والمحصلة

تم إطلاق الاتحاد من أجل المتوسط UfM في 2008، وفي 2010 تسلم سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط SUfM. وتحمل السكرتارية تفويضًا للتركيز على المشاريع، خاصة من ناحية الارتقاء بها وجمع التمويل الكافي لتنفيذها.

وكانت مجموعة العمل المعنية بـ "البنية التحتية والقضايا التنظيمية" (الإجراء 33)، في نتائج أعمالها بتاريخ 13-14 يناير 2010، قد أعادت التأكيد على "الاستعداد لأن تبحث - وبالتعاون مع أعمال الاتحاد من أجل المتوسط، محتوى وموقع مؤتمر يغطي تمويل النقل، والذي يفضل أن يعقد في 2010. وسوف يتم بحث هذه المناقشات الإضافية، والتي تشمل البحث عن مصادر جديدة لتمويل مشاريع النقل، من جانب فريق عمل خاص يقدم تقاريره إلى مجموعة البنية التحتية والقضايا التنظيمية لأخذها في الاعتبار. وقد أنشئ فريق العمل ذلك في 2010 تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط. وفي ديسمبر 2010، صدقت مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية على التوصيات الرئيسية التي قدمها فريق العمل بشأن تمويل المشاريع ذات الأولوية للبنية التحتية للنقل، وشبكة النقل المستقبلية العابرة للمتوسط TMT-N.

- حشد الموارد من أجل إنشاء صندوق للنقل الأورومتوسطي يأخذ في الاعتبار تجربة الآليات ومبادئ آليات تمويل شبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T.

- إجراء تحليلات متعمقة لآليات وقواعد التمويل الخاصة بشبكة النقل العابرة للمتوسط TMT-N وتقييم الاحتياجات المالية لقطاع البنية التحتية للنقل في الإقليم المتوسطي والآليات المطلوبة.

- مطالبة سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط SUfM بتحمل المسؤولية الكاملة في مهمة تحديد ودفع وتسمية مشاريع النقل، والمسئولة عن النتائج القائمة للأعمال الجارية والمساهمة في البحث عن ترتيبات التمويل المبتكرة للبنية التحتية المستقبلية لشبكة النقل العابرة للمتوسط TMT-N.

- التأكيد من أن "مشروع نقل EuroMed I" يحقق أكبر قدر ممكن من المزايا من الاتفاقيات المالية الحالية للاتحاد الأوروبي، حيث يمكن إشراك دول المتوسط، والتي تشمل من بين ما تشمل برامج آلية الجوار والشراكة الأوروبية ENPI والبرامج متعددة الأقطار؛ وكذلك بحث وسائل تقوية التحالف مع المانحين الآخرين والآليات والأنشطة التمويلية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

← أخذ اجتماع المنتدى ليناير 2013 التوصيات التي تقدمت بها مجموعة العمل أعلاه، في نتائجه الختامية ليسلط الضوء على أهميتها في صياغته لسياسات خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020، والتي ستجري مناقشتها في المؤتمر الوزاري القادم في نوفمبر 2013.

6- متابعة تنفيذ خطة العمل الإقليمية للنقل (الإجراءات 32-34)

الإجراء 32

يقوم منتدى النقل الأورومتوسطي، باعتباره المنصة الرئيسية للمناقشات والمتابعة والتحديث الدوري لخطة العمل الإقليمية للنقل RTAP، بتقديم مراجعة نصف مرحلية لخطة RTAP، بحلول سنة 2008 وتقرير مراجعة نهائي بحلول منتصف 2013. وبالنظر إلى القدرة التنفيذية المحدودة لمنتدى النقل الأورومتوسطي، ينبغي على المفوضية الأوروبية – باعتبارها سكرتارية المنتدى – أن تواصل توفير الدعم المطلوب لإعداد التقارير والتحديثات.

• النتائج والمحصلة

تم إعداد أول مشروع للأنشطة النصف مرحلية في 2010 على أساس الأداة التقنية المعلوماتية IT للمتابعة. كما أجريت دراسة في 2011 بواسطة المشروع الرئيسي EuroMed Transport.

وفي أعقاب تقييم الجولة الأولى، تم اتباع أسلوب جديد، وقد اعتمد هذا الأسلوب على أن يقوم الشركاء المتوسطيين بعملية التقييم بأنفسهم.

وقد تم الاستقرار على هذا الأسلوب من قبل مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية في جلستها المنعقدة بتاريخ 26 مارس 2012. وفي هذه المناسبة، أكدت نتائج المجموعة على أهمية تقييم خطة العمل الإقليمية للنقل المقرر إجراؤها بواسطة الدول المتوسطية الشريكة على أساس منهجية مشتركة من خلال استبيان تضعه المفوضية الأوروبية.

وقد أجري التقييم بواسطة الشركاء المتوسطيين وفقاً للإجراء المتفق عليه. وينعكس هذا في التقرير الملخص الحالي. فهذا التقرير يعتمد على الإجابات والإسهامات المستلمة من الدول المتوسطية الشريكة ككل رداً على الاستبيانات التي أعدتها اللجنة. وقد خضع النص لمناقشات ضمن مجموعات عمل الـ EuroMed المعنية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇨ ضمان المتابعة المستمرة والدورية للإجراءات الخاصة بخطة العمل الإقليمية الجديدة للنقل. كما أنه من الضروري كذلك أن تواصل الدول الشريكة لعبها دور مباشر في الإشراف والتحديث المستمر للإجراءات ككل من خلال عمل المجموعات الموضوعية المعنية.

⇨ صياغة مسودة تقرير أنشطة محكم يتضمن الإنجازات الملموسة لخطة العمل الإقليمية للنقل بعد بدء الخطة الجديدة بعامين، ثم على فترات مدة كل فترة عامين. ويجب أن يطلب من المفوضية الأوروبية، بالإضافة إلى سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط SUfM بشأن الإجراءات والمشاريع ذات الصلة بها، أن تقدم الدعم الضروري لإعداد التقارير.

⇨ أن يُذكر – وذلك في تقارير الهيكل والتقييم الجديدة لخطة العمل الإقليمية للنقل – المؤشرات المحتملة المستخدمة في بعض الإجراءات من أجل ضمان التنفيذ الفعال للخطة.

الإجراء 33

من أجل إنجاز مهمة المتابعة الخاصة بتنفيذ المحاور عبر الوطنية في منتدى النقل المتوسطي، فإن منتدى النقل الأورومتوسطي مدعو لإنشاء مجموعة عمل موضوعية إضافية في 2007 لتناول البنى التحتية لكافة وسائل النقل، مع تناول القضايا التنظيمية الخاصة بالنقل البري. وينبغي على مجموعة العمل أن تبحث تعددية الوسائل، والتركيز على محاور النقل المتوسطية الرئيسية ولكن مع الأخذ بشبكة النقل الأوسع في الحسبان. كما أن عليها تنسيق عملها مع مجموعات عمل المنتدى الأخرى. كما ينبغي للمفوضية الأوروبية توفير الدعم التنظيمي والمالي لعمل هذه المجموعات.

• النتائج والمحصلة

تم إنشاء مجموعة العمل المعنية بالبنية التحتية والقضايا التنظيمية (النقل الداخلي) في نوفمبر 2007، وهي تتألف من EuroMed الوطنية، ومنسقين يمثلون ممثلين كبار من وزارات نقل الشركاء المتوسطيين. وقد اتبعت هذه المجموعة الإجراءات المحورية (الإجراءات 19-20-21) من خلال وضع سياسة بنية تحتية لشبكة النقل عبر المتوسطية المستقبلية ومشروعاتها ذات الأولوية وربطها بشبكات النقل عبر الأوروبية TEN-T.

وتعمل هذه المجموعة على توحيد الحوار الإطاري والأعمال التقنية لخطة العمل الإقليمية للنقل لكامل هيكل EuroMed، مع التنفيذ المنسق للركيزتين متبادلنا الاعتماد لمشروع تعاون EuroMed في النقل، أي الإصلاحات والتقارب التنظيمي فضلاً عن سياسة البنية التحتية.

- **اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020**
- ↳ التركيز على تسليم مشاريع وإصلاحات البنية التحتية للنقل وتحديث القطاع.

الإجراء 34

دعوة المفوضية لبحث إنشاء سكرتارية دائمة حول النقل المتوسطي لدعم أعمال منتدى النقل الأورومتوسطي من خلال الجمع والتحليل المنهجي للبيانات ذات الصلة وتوفير الخبرات (انظر أيضاً الإجراء 18). وينبغي على هذه السكرتارية أن تتألف في الظروف المثالية من برنامجين يتناولان شرقي وغربي المتوسط، بالنظر إلى الفرص والتحديات المختلفة والتطوير المتغير للهيكل المؤسسية للتعاون الإقليمي في شبه الإقليمين. ويجب إجراء دراسة جدوى حول إنشاء هذه السكرتارية الدائمة بحلول نهاية 2007 وتأخذ في الاعتبار التجارب المستفادة من مركز دراسات النقل لغربي المتوسط CETMO لغربي المتوسط.

• النتائج والمحصلة

مقارنة بالتوقيت الذي تم فيه تبني خطة العمل الإقليمية للنقل 2007-2013، تغير السياق المؤسسي في قواعد التنفيذ في المستقبل ويجب أن يؤخذ ذلك في الحسبان. وبالفعل، تم إطلاق الاتحاد من أجل المتوسط UfM في 13 يوليو 2008 في قمة باريس، وذلك لمواصلة برنامج الشراكة الأورومتوسطية EuroMed، والمشتق من آلية برشلونة على النحو المؤسس في مؤتمر برشلونة سنة 1995.

وفيما يتعلق بالتعاون العملي بين هيكل نقل EuroMed والاتحاد من أجل المتوسط UfM، تجدر الإشارة إلى الجانبين الرئيسيين التاليين:

- منذ منتدى EuroMed التاسع للنقل الذي عقد بتاريخ 12 ديسمبر 2008، تُعقد كافة الاجتماعات الفنية لهيكل نقل EuroMed "تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط UfM من خلال الرئاسة المشتركة".

- لدى الاتحاد من أجل المتوسط UfM سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط SUfM، والتي تم تبني نظامها الأساسي بتاريخ 3 مارس 2010²⁷ وسيتم إنشاء هذه السكرتارية في مارس 2010، ومقرها في برشلونة.

• أبرز القضايا العالقة

من القضايا التي يجب أن تكون محور إجراء خاص قضية الدعم الفني الدائم المقدم لإقليم البحر المتوسط في مجمله. وفي الواقع، فقد استفادت المنطقة الفرعية الشرقية من أشكال الدعم الفني اللاحقة، وذلك بفضل برامج EuroMed الإقليمية. ولم يمنع عدم استمرار الدعم توافر الالتزام الجماعي من جانب الشركاء، الأمر الذي تمخض عن إنجازات ملموسة. إلا أنه يجب العثور على حل ملائم ومستدام لهذه القضية من أجل تزويد المنطقة الفرعية بدعم فني دائم، وبحيث يكون لهذا الدعم نفس الطبيعة الفنية للدعم الذي قدمه مركز دراسات النقل لغربي المتوسط CETMO للمنطقة الفرعية الغربية.

• اقتراحات لرفع مستوى تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل 2014-2020

⇐ توضيح العلاقة بين مختلف أطر العمل الفنية التشغيلية (EuroMed، سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط SUfM، مركز دراسات النقل ببلدان غرب المتوسط CETMO/مجموعة وزراء النقل لغربي المتوسط GTMO) بغية توفير درجة أفضل من الدعم المنسق للشركاء المتوسطيين في تنفيذ خطة العمل الإقليمية المستقبلية للنقل. وفي السياق المُجمل للخطة المستقبلية، يجب التفكير أيضًا في وكالات النقل الأوروبية كأصحاب مصلحة. والأمر ذاته يجب مراعاته إزاء بنك الاستثمار الأوروبي EIB، وذلك بصفة خاصة من خلال برامج مساعدات تقنية محددة.

⇐ يجب بشكل خاص إنشاء وحدة دعم فني دائم، على أن يرأسها منسقون وطنيون، وذلك لتنفيذ خطة العمل الإقليمية الجديدة للنقل 2014-2020 على ضوء تفويض واضح ودقيق.

²⁷The Statutes of the SUfM is available at www.ufmsecretariat.org

الملحق ج: قائمة بالاختصارات

الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال	AEFMP
الاتفاقية الدولية الخاصة بالتحكم بالمواد المقاومة للطحالب والتحشف المؤدية على السفن	AFS Convention
اتحاد المغرب العربي	AMU
إدارة الملاحة الجوية	ATM
مركز دراسات النقل لغربي المتوسط	CETMO
الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران	EASA
منطقة الطيران الأوروبية المشتركة	ECAA
منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة	EMCAA
المفوضية الأوروبية	EC
نظام تبادل البيانات إلكترونياً	EDI
بنك الاستثمار الأوروبي	EIB
خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية	EGNOS
وكالة السلامة البحرية الأوروبية	EMSA
سياسة الجوار الأوروبية	ENP
آلية الجوار والشراكة الأوروبية	ENPI
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا	ESCWA
الإتحاد الأوروبي	EU
آلية الاستثمار والشراكة الأورومتوسطية	FEMIP
نظم الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية	GNSS
مجموعة وراء النقل لغربي المتوسط	GTMO
المجموعة عالية المستوى	HLG
مؤسسة التمويل الدولية	IFC
منظمة العمل الدولية	ILO
مؤسسات التمويل الدولية	IFI
كود النقل البحري الدولي للمواد الخطرة	IMDG
منظمة الملاحة البحرية الدولية	IMO
اتفاقية منظمة الملاحة البحرية الدولية لتسهيل حركة المرور البحرية الدولية	IMO-FAL
المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق	ISPS
السلطات المشتركة للطيران المدن	JAA
المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن	Marpol
شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية	TMN-T
شبكة النقل عبر الأوروبية	TEN-T
الشركاء المتوسطيون: الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان والمغرب وفلسطين وسوريا وتونس وتركيا	Mediterranean Partners
الممرات الملاحية السريعة	MoS
صندوق استثمار الجوار	NIF

الشراكة بين القطاعين العام والخاص	PPP
خطة العمل الإقليمية للنقل	RTAP
آلية المساعدة التقنية وتبادل المعلومات	TAIEX
مشروع تقييم احتياجات البنية التحتية للنقل	TINA
الدراسة الإقليمية للبنية التحتية للنقل لدول البلقان	TIRS
اللجنة الاقتصادية لأوروبا - الأمم المتحدة	UNECE
اللجنة الاقتصادية لأوروبا - الممرات عبر الأروبية الملاحية السريعة والسكك الحديدية عبر الأروبية - الأمم المتحدة	UNECE TEM et TER
نظم معلومات ومراقبة مرور السفن	VTMIS
نظم حركة السفن	VTS
منظمة الجمارك الدولية	WCO
إطار للمقاييس المعيارية لتأمين وتسهيل التجارة العالمية - منظمة الجمارك الدولية	WCO SAFE