



European Union



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



المملكة الأردنية
الهاشمية

خطة عمل النقل الإقليمي (RTAP) لمنطقة البحر الأبيض المتوسط

٢٠٢٠ - ٢٠١٤

منتدى النقل الأورومتوسطي - مارس ٢٠١٥
(المبادئ التوجيهية ذات الأولوية: المؤتمر الوزاري لوزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط ٢٠١٣)

**خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط
(RTAP)
٢٠٢٠ - ٢٠١٤**

جدول المحتويات

١	.....	مقدمة
I	.....	العامة المبادئ
٢	.....	الهدف الرئيسي لخطة العمل RTAP للفترة ٢٠٢٠-٢٠١٤
٢	.....	المبادئ الأساسية
٢	.....	عملية التنفيذ وأدوات الاتحاد الأوروبي والتقييم
II	.....	البحري النقل إجراءات
٤	.....	الإجراء رقم ١: كفاءة الموانئ والشفافية في استخدامها
٥	.....	الإجراء رقم ٢: السلامة البحرية
٥	.....	الإجراء رقم ٣: الأمان البحري
٦	.....	الإجراء رقم ٤: البيئة البحرية
٦	.....	الإجراء رقم ٥: تدريب الملاحين البحريين واعتمادهم وترقيتهم
٧	.....	الإجراء رقم ٦: الطرق الملاحية السريعة (MoS)
٧	.....	الإجراء رقم ٧: حقوق الركاب في النقل البحري
III	.....	إجراءات النقل البري (النقل على الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري)
٨	.....	الإجراء رقم ٨: أنظمة النقل البري الفعالة
٨	.....	الإجراء رقم ٩: النقل البري ونقل البضائع البري على المستوى الدولي
٩	.....	الإجراء رقم ١٠: السلامة على الطريق
١٠	.....	الإجراء رقم ١١: النقل الحضري
١١	.....	الإجراء رقم ١٢: السلامة وتبادلية التشغيل في قطاع السكك الحديدية
١١	.....	الإجراء رقم ١٣: حقوق المسافرين في قطاع النقل البري
IV	.....	إجراءات النقل الجوي
١١	.....	الإجراء رقم ١٤: الطيران المدني: فتح سوق النقل الجوي
١١	.....	الإجراء رقم ١٥: نقل جوي أكثر أماناً وسلامة
١٢	.....	الإجراء رقم ١٦: إدارة الحركة الجوية
١٢	.....	الإجراء رقم ١٧: حقوق المسافرين في قطاع النقل الجوي
١٣	.....	الإجراء رقم ١٨: تطبيق الطيران باستخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
V	.....	نحو شبكة نقل أوروبتوسطية متعددة الوسائط ومتكاملة
١٤	.....	الإجراء رقم ١٩: مبدأ تطوير شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) وروابطها مع شبكات النقل عبر الأوروبية (TEN-T)
١٤	.....	الإجراء رقم ٢٠: التمويل
١٥	.....	الإجراء رقم ٢١: الأدوات الفنية
١٥	.....	الإجراء رقم ٢٢: تطوير الخدمات اللوجستية
١٥	.....	الإجراء رقم ٢٣: توسيع شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط
١٦	.....	الملحق ١: بيان المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط لعام ٢٠١٣
١٩	.....	الملحق ٢: إرشادات خطة العمل الإقليمية للنقل (٢٠٢٠-٢٠١٤)
٢١	.....	الملحق ٣: قائمة الاختصارات

مقدمة

في ظل متابعة الضرورة التي أقرها المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي في عام ٢٠٠٥ في مراكش، تبنى الوزراء المسؤولون عن النقل في الاتحاد من أجل المتوسط (UfM) في اجتماعهم في بروكسل في ١٤ نوفمبر ٢٠١٣ إعلاناً يؤكد من جديد على أهمية التعاون الأورومتوسطي في مجال النقل تأسيساً على ركيزتين متكاملتين: (١) الإصلاح والتقارب النظاميين في جميع قطاعات النقل المختلفة ذات الصلة (البحري والطيران المدني والطرق والسكك الحديدية والنقل داخل المدن)؛ و(٢) إنشاء شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (TMN-T) المزمع إقامتها في المستقبل، لتكون متصلة بشبكة النقل العابرة للمنطقة الأوروبية (TEN-T).

وباعتماده نتائج تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (RTAP) ٢٠٠٧-٢٠١٣، فإن المؤتمر الوزاري للنقل يؤكد مجدداً على التكامل بين مبادئ شبكة TMN-T والإصلاحات النظامية كأساس للنموذج المتعدد المتكامل لشبكة النقل الأورومتوسطية المزمع تنفيذها في المستقبل.

أعرب وزراء نقل الاتحاد من أجل المتوسط (UfM) عن رغبتهم في اتباع هذا النهج في ضوء المبادئ التوجيهية (في المرفق) التي هي أساس خطة RTAP الحالية والتي تغطي الفترة من ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٠ التي تناولتها بالتفصيل القمة الأورومتوسطية للنقل.

I. المبادئ العامة

الهدف الرئيسي لخطة العمل RTAP للفترة ٢٠٢٠-٢٠١٤

مواصلة، من خلال إجراءات ملموسة، كل من الإصلاح النظامي والتقارب في جميع قطاعات النقل المختلفة ذات الصلة (البحري والطيران المدني والطرق والسكك الحديدية والنقل داخل المدن) وإنشاء شبكة نقل أوروبتوسطية متعددة ومتكاملة، ويعد ذلك شرطاً للتنمية الاقتصادية والتكامل في منطقة البحر الأبيض المتوسط من خلال تسهيل التجارة وربط الناس بين الاتحاد الأوروبي والشركاء في منطقة البحر الأبيض المتوسط وكذلك بين الشركاء في منطقة البحر الأبيض المتوسط وبعضهم البعض.

تم تناول خطة العمل RTAP بالتفصيل مع الشركاء في منطقة البحر المتوسط من دول الجوار الجنوبي^٢ ومن أجلهم. وقد تم الأخذ بعين الاعتبار تجربة تركيا المترنة بالحوار الأوروبتوسطي عند تناول خطة العمل RTAP هذه.

تمت صياغة خطة العمل RTAP لتقديم إطار عمل مرجعي لضمان التكامل والترابط بين المبادرات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية في مجال النقل في البحر المتوسط.

المبادئ الأساسية

تتسق خطة العمل RTAP مع سياسة النقل الوطنية للشركاء في منطقة البحر المتوسط.

يتأكد الاتساق بين سياسات النقل المحلية والإقليمية من خلال تكامل خطط العمل الثنائية التي يتم إصدارها في إطار سياسة الجوار الأوروبية (ENP) لاتفاقية الشراكة بين البلدان الشريكة للاتحاد الأوروبي وخطة العمل RTAP للفترة ٢٠٢٠-٢٠١٤.

وينبغي ضمان التآزر بين التعاون في مجال النقل الأوروبتوسطي والمبادرات الأخرى التي يديرها الاتحاد الأوروبي، ويشمل ذلك على وجه الخصوص العمل في إطار السياسة البحرية المتكاملة وسياسة التوسع وحماية البيئة وفي مجال البحوث.

تتطوي عملية التنفيذ الفعالة لخطة العمل RTAP للفترة ٢٠٢٠-٢٠١٤ على تعزيز الموارد البشرية، من خلال تطوير المعرفة والكفاءة والتدريب، وتعزيز الحكم الرشيد والإمكانات المؤسسية والتنظيمية.

عملية التنفيذ وأدوات الاتحاد الأوروبي والتقييم

يتم تنسيق عملية تنفيذ خطة العمل RTAP ورصدها من خلال هيكل الحوار الأوروبتوسطي المنشأ بموجب عملية برشلونة والذي يتبعه الاتحاد من أجل المتوسط (UfM). يجذب هيكل الحوار هذا، والذي تديره اللجنة الأوروبية بدعم من سكرتارية الاتحاد من أجل المتوسط، ممثلي وزارات النقل بالدول المتوسطية الشريكة والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ليكونوا أعضاء به.

يدار الحوار على ٣ مستويات

- يتبنى المؤتمر الوزاري للنقل القرارات السياسية والتوجهات الاستراتيجية؛
- تُصدق القمة الأوروبتوسطية للنقل على الأنشطة الفنية التي تتم من خلال مجموعات العمل الموضوعية. وتعمل القمة أيضاً على إعداد المعطيات الفنية لتقديمها إلى المؤتمر الوزاري للنقل خلال اجتماع كبار مسؤولي الاتحاد من أجل المتوسط (SOM/UfM)؛
- مجموعات العمل الموضوعية التي تتولى المشاكل الفنية في مجال الشبكات والنقل البري والبحري والجوي.

ترتبط مختلف الجهات المعنية مثل GTMO/5+5 و CETMO و AMU و ESCWA^٣، والمؤسسات المالية الدولية (EIB, WB, EBRD) إلخ. بشكل وثيق بهذا الحوار الفني.

ووفقاً للاتفاق بين أعضاء هذا الحوار فإنه يمكن أن يفتح لجهات معنية أخرى ذات صلة، مع مراعاة الموضوعات التي يتم تناولها. يستمر دعم الاتحاد الأوروبي الموجه نحو تنفيذ خطة العمل RTAP من خلال التعبئة ذات الصلة للآلية الأوروبية للجوار (ENI)، ولا سيما آلية تسهيل الاستثمار في منطقة الجوار-NIF (وقد يتم دمجها مع الآلية الأوروبية للاتصال-CEF^٤)، وكذلك مع الوثائق الثنائية والإقليمية (مثل TAIEX^٥، مشاريع التوأمة والمساعدة الفنية). وسيتم تعزيز هذا الدعم من خلال مشاركة هيئات النقل الأوروبية، حسب الاقتضاء، والبنك الأوروبي للاستثمار.

سوف تسهم التعبئة المنسقة لجميع الجهات المعنية على أساس إطار عمل استراتيجي مشترك ومعتمد على المستوى الوزاري، بما في ذلك دعم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ومشاركة القطاع الخاص والعام، في التنفيذ الفعال لخطة العمل RTAP. وبالإضافة إلى ذلك، سيتم تشجيع عمليات تبادل الخبرات بين دول غرب البحر المتوسط الشريكة من أجل تكامل الحوار الأورومتوسطي (شمال-جنوب).

يتم إعداد تقرير سير العمل الخاص بتنفيذ خطة الأعمال RTAP، المزمع تقديمه في المؤتمر الوزاري التالي للنقل للاتحاد من أجل المتوسط، بواسطة منتدى النقل الأورومتوسطي وتقديمه من خلال اجتماع كبار مسؤولي الاتحاد من أجل المتوسط.

٣ GTMO - مجموعة وزراء النقل في غرب المتوسط؛ CETMO: مركز الدراسات في مجال النقل في غرب المتوسط؛ AMU: اتحاد المغرب العربي؛ ESCWA: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

٤ IFI - المؤسسات المالية الدولية؛ EIB - البنك الأوروبي للاستثمار؛ WB - البنك الدولي؛ EBRD - البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية.

٥ اللائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم ٢٠١٣/١٣١٦ الصادر عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس المنعقد في ١١ ديسمبر ٢٠١٣ والذي أصدر الآلية الأوروبية للاتصال، واللائحة المعدلة (الاتحاد الأوروبي) رقم ٢٠١٠/٩١٣ واللوائح الملغاة (المفوضية الأوروبية) رقم ٢٠٠٧/٦٨٠ و (المفوضية الأوروبية) رقم ٢٠١٠/٦٧ (JO L ١٢٩/٣٤٨ اعتباراً من ٢٠ ديسمبر ٢٠١٣)

٦ TAIEX - المساعدة الفنية وتبادل المعلومات

II. إجراءات النقل البحري

الإجراء رقم ١: كفاءة الموانئ والشفافية في استخدامها

- ينبغي السعي إلى إجراء إصلاحات تنظيمية وتبسيط الإجراءات بهدف تحسين كفاءة الموانئ والشفافية في استخدام الأموال العامة.
- ينبغي مواصلة الإصلاحات المحلية لتعزيز التخطيط الاستراتيجي المحلي والإقليمي (شبكة) للبنى التحتية للموانئ، والاتصالات بين الموانئ والمناطق الواقعة خلفها لتعزيز الوصول غير التمييزي للسوق والمنافسة العادلة واليقين القانوني وإدراك التدابير الكافية للحد من الآثار البيئية لمشاريع تطوير الموانئ.
- يجب أن تأخذ تلك الإصلاحات بعين الاعتبار فصل الوظائف التجارية والمهام التنظيمية بما في ذلك، عند الضرورة، إنشاء هيئات تتمتع بالاستقلالية داخل الإدارات البحرية بالإضافة إلى تقييم توافق التمويل العام (دعم الدولة) وسياسة تحديد الرسوم مع أساسيات المنافسة العادلة.
- يجب تحسين عملية تبسيط الإجراءات من خلال:
 - (i) الاستمرار في تنفيذ مبدأ «نافذة واحدة قومية» لكل مجموعة الإجراءات الرسمية المتعلقة بموانئ التوقف مع مراعاة التوافق و/أو قابلية الأنظمة للتشغيل البيئي والالتزام بالمعايير الدولية/أو معايير الاتحاد الأوروبي.
 - (ii) تبسيط ضوابط الجمارك وضوابط المعابر الحدودية الأخرى وإعداد تقارير عن الإجراءات، تحديداً في موانئ شبكة النقل العابرة لإقليم البحر المتوسط (TMN-T)، مع مراعاة توصيات اتفاقية حركة المرور البحرية الدولية (FAL^v) لتحديد مقاييس الإجراءات الرسمية لإعداد التقارير الأساسية للسفن عند الوصول إلى و/أو مغادرة الموانئ.
 - (iii) وضع اتفاقيات لمستوى الخدمة في محطات الحاويات والتي تهدف إلى خفض مدد البقاء في الموانئ وتحسين مستوى الكفاءة العام للخدمات التي تقدمها الموانئ.
 - (iv) تحسين مستوى كفاءة الأنشطة اللوجيستية وتوفير أنشطة جديدة إذا تطلب الأمر ذلك، بالإضافة إلى تقوية نظام الاتصال بين الجهات المعنية (الموانئ وخطوط الشحن وصناعات التصدير والاستيراد والجمارك) من خلال، على سبيل المثال، نوافذ أنشطة لوجيستية موحدة.
 - (v) وضع نظام تبادل البيانات الإلكترونية (EDI) ومعايرته بهدف تأسيس روابط قوية بين البرامج الأساسية لنظام تبادل البيانات الإلكترونية للموانئ المعنية في إقليم البحر المتوسط، كما يجب وضع تصور لإمكانية الانتقال إلى تطبيق حلول تقنيات المعلومات والاتصالات المتكاملة (ICT) ونظام تبادل البيانات الإلكترونية (EDI) المطلوب تنفيذهما في كل وسائل النقل (عمليات تحويل وسائل النقل) بالإضافة إلى التصميم الوظيفي والفني لنظام تبادل المعلومات الإلكترونية في النقل المائي الداخلي (IWT) المتكامل مع أنظمة EDI/ICT للموانئ البحرية.
 - (vi) توضيح الشروط اللازمة للوصول إلى سوق خدمات الموانئ وتسهيل تلك الشروط والخاصة تحديداً بقطر السفن وإرشادها والإرساء وإدارة المخلفات وتزويد السفن بالوقود.
- تشجيع الشركاء في إقليم البحر المتوسط على زيادة فعالية أنشطة EuroMed GNSS الحالية والمستقبلية لتقييم تأثير خدمات الملاحة بالأقمار الصناعية التي توفرها EGNOS وتطبيقها على الأنشطة اللوجيستية للنقل متعدد الوسائل وكفاءة الجمارك.
- تشجيع الشركاء في إقليم البحر المتوسط على التعاون فيما بينهم من خلال التدريبات المشتركة وإجراءات التوأمة التي تغطي ما ذكر أعلاه.

v FAL: اتفاقية حركة المرور البحرية الدولية وتعديلاتها في عام ١٩٦٥.

- تشجيع الشركاء في إقليم البحر المتوسط على تأسيس تجمعات بحرية قومية (إطار عمل لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بين الجهات المعنية الخاصة والعامة) بهدف تعزيز مستوى أداء الموانئ بالإضافة إلى استكشاف الخيارات المتاحة للارتقاء بمستوى ربط شبكات التجمعات البحرية مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وبين هذه الدول بعضها بعضاً.

تشجيع الشركاء في إقليم البحر المتوسط على التنفيذ الفعال لتوصيات منظمة العمل الدولية (ILO)/منظمة الصحة العالمية (WHO)^٨ المتعلقة بمتطلبات الصحة والسلامة المتوافقة مع «المبادئ التوجيهية لنظم إدارة الصحة والسلامة المهنية» والتي تهدف إلى الحفاظ على سلامة العاملين في الموانئ وصحتهم وتوفير الرعاية لهم.

- يجب مراعاة التعاون في مجال الأنشطة البحثية والابتكارية بهدف التوصل إلى حلول ابتكارية للتحسين من مستوى كفاءة الموانئ

الإجراء رقم ٢: السلامة البحرية

دعوة الشركاء في إقليم البحر المتوسط إلى تطبيق مزيد من التحسينات على إمكاناتهم الخاصة باستقبال معلومات مراقبة المرور ومشاركتها وتحليلها. ويجب أن تراعي الجهود الفردية والإقليمية التطورات الحالية والمستقبلية مثل استخدام نظام Sat-AIS^٩.

تشجيع الشركاء في إقليم البحر المتوسط على تنفيذ و/أو تعزيز نظام VTMIS^{١٠} في كل سواحلهم لتحقيق مستوى ملائم من المراقبة والمتابعة والتسجيل لكل الأنشطة البحرية مع تيسير حركة السفن في نفس الوقت وتجنب وقوع أي تصادمات أو حوادث، وبالإضافة إلى ذلك ستتم مشاركة المعلومات مع مركز البحث والإنقاذ للتدخل في الوقت المناسب إذا دعت الضرورة لذلك.

يجب تشجيع إمكانية الانضمام إلى كل المنظمات والاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة والتنفيذ الفعال لتلك الاتفاقيات، وخاصة IMO^{١١}. يجب تعزيز تمثيل الشركاء في إقليم البحر المتوسط في عدد من المنتديات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) لتحقيق الوحدة في التمثيل في القضايا العامة، ويجب عقد مناقشات تحضيرية لتحقيق تلك الغاية كلما أمكن ذلك داخل مجموعة العمل البحرية للشراكة الأوروبية المتوسطية.

يجب أن يسعى الشركاء في إقليم البحر المتوسط على تحقيق التعاون الفني فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة لضمان التنفيذ الفعال للاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة وذلك من خلال التدريب الشامل.

الإجراء رقم ٣: الأمان البحري

يجب أن يعمل الشركاء في إقليم البحر المتوسط على تحقيق التنفيذ الفعال للمتطلبات الإلزامية للأمان البحري في اتفاقية SOLAS^{١٢} وفقاً لمدونة ISPS^{١٣} مع الأخذ في الاعتبار الإرشادات التوجيهية الدولية (خاصة الإرشادات المحددة في إطار عمل المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بمنع القرصنة والسطو المسلح في البحر ومكافحة تلك الجرائم). يجب تحقيق ذلك من خلال:

- يهدف إطار العمل التنظيمي القومي إلى تحديد الأدوار والمسؤوليات سواء على مستوى الدولة التي ترفع السفينة علمها أو دولة الميناء.

- تحقيق مستوى أعلى من الوعي بالقيمة الاستراتيجية للأمن في القطاع البحري.

- إلمام موظفي الإدارات بمجال الأمن البحري فيما يتصل بقدرتهم على تنفيذ المهام الموكلة لهم.

٨ ILO/WHO - منظمة العمل الدولية / منظمة الصحة العالمية

٩ SAT-AIS: الأقمار الصناعية الأوروبية - نظام التعريف الآلي

١٠ VTMIS - نظام معلومات وإدارة حركة السفن

١١ IMO - المنظمة البحرية الدولية

١٢ SOLAS: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار

١٣ ISPS - المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ

- وضع أنظمة مراقبة وإشراف مترابطة ومتسقة يعمل على تشغيلها أفراد مدربون يتميزون بالكفاءة.
- نشر أفضل الممارسات المعتمدة دولياً بين الهيئات والجهات المشغلة على المستوى القومي فيما يختص بمنع القرصنة والسطو المسلح في البحار وعلى السفن التجارية ومكافحة تلك الجرائم.
- مراعاة التشريعات والإرشادات الأوروبية ذات الصلة والمتعلقة بهذا المجال والتي يتم نشرها بانتظام، وتحديداً من خلال وكالة السلامة البحرية الأوروبية (EMSA).

الإجراء رقم ٤: البيئة البحرية

- يجب أن يحرص الشركاء في إقليم البحر المتوسط على التنفيذ الفعال لاتفاقية MARPOL^{١٤} مع توجيه اهتمام خاص لتأسيس مرافق الاستلام في الموانئ وإعداد خطط إدارة مخلفات الموانئ والاستجابة في حالات الطوارئ.
- في حالات محددة، يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط التنفيذ الكامل لكل الاتفاقيات المتعلقة بالشؤون البيئية مثل اتفاقية MARPOL - الملحق السادس^{١٥} بما في ذلك تطوير تجهيزات لإعادة التزود بالوقود قابلة للتشغيل البيئي خاصة بالغاز الطبيعي المسيل (LNG) ومنهج تنظيمي لاستخدام أجهزة تنظيف الغاز.
- يمكن للشركاء في إقليم البحر المتوسط استخدام، حيثما كان ذلك ملائماً، مهام الاستعداد التشغيلي في EMSA بالإضافة إلى خدمات الكشف والاستجابة فيما يتعلق بالتلوث الناتج عن السفن والتلوث البحري من تجهيزات النفط والغاز، كما يجب عليهم مراعاة اتفاق CleanSeaNet^{١٦} مع وكالة EMSA.
- يتضح من الرؤية الاستراتيجية للشركاء في إقليم البحر المتوسط الخاصة بالتطوير المستقبلي لموانئهم مدى حرصهم على اتخاذ الإجراءات اللازمة نحو تحقيق تحول تدريجي في اتجاه مبدأ الموانئ الخضراء وفقاً للمعايير والتعريف القابل للتطبيق. هذا بالإضافة إلى ضرورة مراعاة التعاون في مجال الأنشطة البحثية والابتكارية.
- يجب أولاً على الشركاء في إقليم البحر المتوسط التصديق على اتفاقية BWM^{١٧} للبدء في تطبيقها وإدخالها حيز التنفيذ الفعال، كما يجب عليهم إعطاء اهتمام خاص للوحدات البحرية المتنقلة وسفن الإمدادات البحرية، هذا بالإضافة إلى ضرورة توفير موظفي مراقبة في دولة الميناء.

الإجراء رقم ٥: تدريب الملاحين البحريين واعتمادهم وترقيتهم

- يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط الحرص على إنشاء معاهد للتدريب البحري باعتبارها أحد العوامل الأساسية لتطوير القطاع البحري ودعم الفرص الوظيفية. بالإضافة إلى ذلك، فإن إنشاء شبكات تربط بين معاهد التدريب البحري يمكن أن يعود بالفائدة، تحديداً على تحسين المهارات والقابلية للتوظيف ودعم المنافسة في المجال البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط.
- يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط إعطاء الأولوية للانضمام لاتفاقية العمل البحري التابعة لمنظمة ILO^{١٨}، والتي أصبحت سارية في ٢٠١٢ على المستوى الدولي، والبدء في التنفيذ الفعال لمتطلباتها.
- بعد الطلب الذي قدمته الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي للاعتراف بالشهادات الممنوحة للملاحين البحريين الصادرة من الشركاء في إقليم البحر المتوسط، يجب على الاتحاد الأوروبي توفير توقيت ملائم لإجراء عمليات الفحص اللازمة لدول البحر المتوسط التي لم يتم الاعتراف بها على مستوى الاتحاد. وإلى أن تتم عمليات الفحص هذه، يجب على الشريك المعني في إقليم البحر المتوسط الاستعداد لهذا الفحص من خلال التحقق من مدى التزامه بمتطلبات اتفاقية STCW^{١٩}. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي توفير فرص للملاحين البحريين في الشركاء في إقليم البحر المتوسط للتدريب والعمل على السفن التي تحمل العلم الأوروبي.

١٤ - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن - MARPOL

١٥ - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم من السفن - الملحق السادس: منع تلوث الهواء من السفن - MARPOL

١٦ - CleanSeaNet - خدمة الكشف الأوروبية عن السفن والتسرب النفطي المعتمدة على الأقمار الصناعية

١٧ - IMO/BWM - الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة ماء الصابورة للسفن ورواسبها (إدارة ماء الصابورة)

١٨ - منظمة العمل الدولية

١٩ - اتفاقية STCW - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالملاحين البحريين

يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط زيادة مستوى الوعي والمعرفة لاستقطاب مشتركين جدد خاصة من الشباب للالتحاق بالفرص الوظيفية المتوفرة في المجال البحري. يمكن تحقيق ذلك من خلال:

- تحسين جودة المعيشة في البحار وتوفير مزايا للملاحين البحريين مثل تلك المتوفرة في الأعمال الساحلية.
- توفير سكن ملائم للمتدربين وتشجيع كل الموظفين على المشاركة الفعالة في التدريبات على السفن.
- إبراز الدور الذي تلعبه المرأة في وظيفة الملاحة البحرية وتشجيعها على زيادة نسبة المشاركة في التدريبات البحرية.

الإجراء رقم ٦: الطرق الملاحية السريعة (MoS)

يلعب تطوير الطرق الملاحية السريعة دوراً رئيسياً في الربط بين المنطقة الأورومتوسطية والمناطق الخلفية في موانئ تلك المنطقة. يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط تطوير خدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائل ومعدات وعمليات قابلة للتشغيل البيئي في كل الإقليم لتعالج تحدياً: البيئة؛ وتكامل النقل البحري في سلسلة الخدمات اللوجيستية؛ والسلامة البحرية وإدارة حركة السفن والعنصر البشري والتدريب.

يمكن أن تساعد الطرق الملاحية السريعة في تطوير الاتصالات بين شبكة النقل العابرة للمنطقة الأوروبية وشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط المزمع إقامتها في المستقبل. طبقاً لنصوص الإرشادات الجديدة لشبكة النقل العابرة للمنطقة الأوروبية (TEN-T)^{٢٠}، فإن مشروعات الطرق الملاحية السريعة (MoS) قد تكون موضع اهتمام مشترك ومؤهلة لتلقي الدعم المالي من الاتحاد الأوروبي، ويتم حالياً تطوير تلك المشروعات وعلى الشركاء في إقليم البحر المتوسط متابعة تطويرها.

من الممكن أن تصبح حزمة أعمال النقل المتضمنة في P.R.I.M.A (الشراكة في البحوث والابتكار في المنطقة المتوسطية)^{٢١} إطار عمل للتعاون في مجال الأبحاث والابتكار في هذا القطاع.

الإجراء رقم ٧: حقوق الركاب في النقل البحري

يجب أن يتم الاعتراف بحقوق الركاب في مجال النقل البحري في التشريع الوطني فيما يختص بمعلومات والمساعدة والتعويض في حالة تأخير الخدمات أو إلغائها والإجراءات الخاصة بالركاب من ذوي الاحتياجات الخاصة.

٢٠ اللائحة رقم ٢٠١٣/١٣١٥ (الاتحاد الأوروبي)

٢١ يجب أن تغطي شراكة P.R.I.M.A السلسلة كاملة بدءاً من الأبحاث والابتكار وتفعيل دور الجامعات والابتكار ومؤسسات الأبحاث العامة والخاصة والصناعة والمشروعات الموجهة نحو الأبحاث والابتكار والمشروعات الصغيرة والمتوسطة الحجم ووصولاً إلى المنظمات التي توفر خدمات الدعم مثل المؤسسات المالية والمستثمرين.

III. إجراءات النقل البري (النقل على الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري)

الإجراء رقم ٨: أنظمة النقل البري الفعالة

يتجه تركيز الإصلاح التنظيمي والتقارب الداعمين للنقل عبر الحدود ونقل البضائع البري الدولي في الإقليم نحو المتطلبات التشغيلية والمهنية بين الاتحاد الأوروبي والشركاء في إقليم البحر المتوسط، لذا يجب تحديد المنهج التنظيمي الشامل في الاستراتيجيات القومية، التي تهدف إلى تحسين النقل البري، من خلال:

- التأكد من تطبيق قواعد النقل ومعايير المتسقة التي تستند إلى أفضل الممارسات الدولية.
- استعراض نشر أنظمة النقل الذكية (ITS) القابلة للتشغيل البيئي والتي تتميز بالاتساق نظراً لتأثيرها الفعال في تحقيق أهداف سياسة النقل فيما يختص بتقليل مستوى الزحام وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري، بالإضافة إلى تحسين كفاءة الشبكة والنظام ومستوى السلامة على الطرق. يجب تطوير أنظمة ITS من خلال «خطة أنظمة النقل الذكية الاستراتيجية» التي تحدد الرؤية والتطبيقات وعمليات تطوير السياسات والفوائد والمداخل اللازمة لنشر التقنيات المعتمدة على أنظمة النقل الذكية.
- تعزيز بناء قدرات للهيئات المسؤولة عن النقل البري وتحديدًا فيما يتعلق بتجميع البيانات والنماذج والأنظمة التي يمكن أن تزيد من كفاءة العمليات وإدارة أنظمة النقل على وجه العموم.
- متابعة الجهود المبذولة لتحسين كفاءة قطاع النقل البري ونقل الركاب ونقل البضائع البري وزيادة احترافية السائقين والمشغلين وتحسين الحالة الفنية لأسطول المركبات ومستوى السلامة على الطرق.
- معالجة التنظيم والسلامة والقابلية للتشغيل البيئي في قطاع السكك الحديدية من خلال:
 - (i) تطبيق القواعد الأوروبية والممارسات الجيدة في إدارة الجودة لنقل الركاب في السكك الحديدية.
 - (ii) تطوير استراتيجيات لجذب الشحن باستخدام وسائل نقل مختلفة إلى النقل بالسكك الحديدية.
- يجب مراعاة التعاون في مجال الأنشطة البحثية والابتكارية بهدف التوصل إلى حلول ابتكارية للتحسين من مستوى كفاءة الأنظمة المستخدمة.

الإجراء رقم ٩: النقل البري ونقل البضائع البري على المستوى الدولي

يجب تشجيع الانضمام إلى اتفاقيات ومعاهدات النقل البري الرئيسية التابعة للأمم المتحدة والتنفيذ الفعال لها، وخاصةً فيما يتعلق بالنقل البري وسلامة حركة المرور على الطرق وتسهيلات عبور الحدود ونقل البضائع الخطرة والأطعمة سريعة التلف ولوائح المركبات المذكورة أدناه، فالانضمام لهذه الاتفاقيات والمعاهدات والتنفيذ الفعال لها من الممكن أن يعود بالفائدة على شركاء إقليم البحر المتوسط نتيجة اتباع إطارات عمل متسقة فيما بينها على نحو كبير.

وهي الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي (AETR)، والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (ADR)، والاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف (ATP)، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي (اتفاقية النقل الدولي الطرقي (TIR)، والاتفاقية الدولية لمواءمة عمليات رقابة السلع على الحدود (اتفاقية المواءمة)، واتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات والمعدات المزودة بعجلات والقطع التي يمكن أن تتركب على و/أو أن تستخدم في المركبات المزودة بعجلات (اتفاق عام ١٩٥٨)، الاتفاق المتعلق باعتماد شروط موحدة لعمليات التفيتيش التقني الدورية للمركبات ذات العجلات.

وفي قطاع السكك الحديدية فهي تتضمن الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية للسكك الحديدية (وبخاصة اتفاقية COTIF المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية).

يجب أن تتم متابعة وتشجيع المشاركة في أعمال منظمات النقل الدولي الرئيسية (الطرق البرية والسكك الحديدية) مثل UNECE (اللجنة الاقتصادية لأوروبا)، UIC (الاتحاد الدولي للسكك الحديدية)، OTIF (المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية)، CIT (اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية) بين جميع البلاد الشريكة. وستعمل مجموعة العمل الخاصة بالنقل البري للمنتدى الأورومتوسطي على تعزيز الحوار وتبادل أفضل الممارسات بهدف دعم الشركاء في منطقة البحر المتوسط لتحديد التدابير اللازمة لتنفيذ هذه الاتفاقيات على نحو فعال. وتحقيقاً لذلك يجب عقد المناقشات التحضيرية بين مجموعة العمل الخاصة بالنقل البري للمنتدى.

وستعمل مجموعة العمل الخاصة بالنقل البري للمنتدى الأورومتوسطي على تعزيز الحوار وتبادل أفضل الممارسات بهدف دعم الشركاء في منطقة البحر المتوسط لتحديد التدابير اللازمة لتنفيذ هذه الاتفاقيات على نحو فعال.

الإجراء رقم ١٠: السلامة على الطريق

ينبغي على الشركاء في إقليم البحر المتوسط الاستمرار في تطوير سياسات وخطط السلامة على الطريق والتي يجب أن تتضمن وضع هدف وطني. وعليه، فإن جميع الشركاء سيساهمون معاً في تحقيق الهدف الإقليمي المرتبط بتخفيض نسب وفيات حوادث الطرق. ويمكن إتمام هذا الهدف الإقليمي بالأهداف الوطنية للحد من الإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق في أوروبا.

تشمل المجالات المؤثرة التي يجب أن تتم معالجتها بتخطيط تنظيمي شامل، كحد أدنى: (١) لافتات وإرشادات الطرق، وقواعد حركة المرور على الطرق، والقانون الجنائي المتعلق بجرائم المرور الخطرة بما في ذلك التنفيذ الفعال لهذه القواعد المرورية، (٢) تثقيف مستخدمي الطرق وتدريب السائقين واختبارهم، (٣) رخص القيادة وغيرها من المتطلبات لمركبات النقل الثقيل ومركبات نقل الركاب، (٤) تسجيل المركبات بالإضافة إلى عمليات التفتيش التقني لبعض أنواع المركبات والحد الأدنى من المعايير فيما يتعلق بأي من المركبات سيتم اختبارها، (٥) الحد الأدنى من معدات السلامة الإلزامية في المركبات والدراجات البخارية، (٦) مبادئ إدارة السلامة التي يجب تطبيقها عند إنشاء البنى التحتية للطرق الرئيسية وتطويرها وصيانتها.

تحسين الهيكل التنظيمي وتقويته، وذلك من خلال هيكل تنظيمي يضمن التعاون بين مختلف الوكالات والكيانات عبر برنامج السلامة الوطني.

ويضمن هذا الإطار المؤسسي التحسن الفعال للسلامة على الطرق من خلال:

- إجراء مراقبة منتظمة وشفافة وتقديم تقرير مفصل حول التدابير ذات الصلة وأيضاً التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف (الأهداف) الوطنية؛
- تضافر الجهود من أجل إنفاذ قواعد حركة المرور المتعلقة بالسلامة على الطرق مع تعزيز جهود توعية وتثقيف جميع مستخدمي الطرق بما في ذلك مستخدمي الطرق المعرضين للخطر؛
- إعداد نظام لجمع البيانات الموثوقة عن الوفيات في حوادث الطرق وعن حوادث الطرق الخطيرة بما في ذلك أسباب حدوثها إن أمكن لتسهيل إمكانية مقارنة البيانات؛
- تبادل الخبرات والممارسات النافعة في مجال إدارة السلامة على الطرق على صعيد وسائل النقل العام للركاب (من أنظمة النقل الجماعي وحتى سيارات الأجرة الجماعية).

يتم تشجيع دول البحر المتوسط على مشاركة بياناتها الوطنية على المستوى الإقليمي، على غرار ممارسة المرصد الأوروبي للسلامة على الطرق وقاعدة بيانات حوادث الطرق في أوروبا (CARE). ولهذين النظامين الأساسيين صلة وثيقة بتعزيز المعرفة وجمع البيانات والمعلومات المتعلقة بشأن السلامة على الطرق ونشرهما.

الإجراء رقم ١١: النقل الحضري

زيادة إمكانية الوصول إلى المناطق الحضرية إلى الحد الأقصى ورفع جودة المعيشة بها وضمان توفر مستويات عالية من الجودة وأنظمة النقل المستدام للأفراد والسلع ضمن المناطق الحضرية وداخلها، وذلك على أساس تطوير منظومة النقل العام بشكل خاص عن طريق:

- زيادة إمكانية الوصول إلى المناطق الحضرية إلى الحد الأقصى ورفع جودة المعيشة بها وضمان توفر مستويات عالية من الجودة وأنظمة النقل المستدام للأفراد والسلع ضمن المناطق الحضرية وداخلها، وذلك على أساس تطوير منظومة النقل العام بشكل خاص عن طريق:
- تطوير الآليات والنماذج المالية المستدامة للنقل العام الحضري.
- سيشكل إطار العمل لتجميع ومراقبة البيانات ذات الصلة والموثوقة حول النقل الحضري وتأثيره (على سبيل المثال: جودة الهواء، حوادث الطرق) على المستوى الوطني والمحلي، الأساس اللازم لتحديد مشكلات النقل الحضري والتعامل معها بشكل فعال.
- تبادل الخبرات مع المدن الأوروبية والمشاركة في برنامج الاتحاد الأوروبي «CIVITAS»^{٢٢}.

الإجراء رقم ١٢: السلامة وتبادلية التشغيل في قطاع السكك الحديدية

يجب على الشركاء في إقليم البحر المتوسط تنفيذ نظام إدارة السلامة للنقل بالسكك الحديدية (الأفراد والسلع) وذلك عن طريق إنشاء هيئة مستقلة ذات صلة للتحقيق في الحوادث، وتجميع بيانات عن حوادث السكك الحديدية وإعداد تقارير عنها، والتأقلم مع لوائح ومعايير السلامة الأوروبية والدولية والتوافق معها.

كما ينبغي تشجيع تبادل الخبرات في مجال إدارة المزلقانات وتحسينها.

يجب الاستمرار في تحسين منظومة السكك الحديدية الفعالة، فيما يخص عمليات التشغيل وإدارة البنية التحتية والأمن، بالإضافة إلى ضرورة فتح الأسواق إلى المشغلين الخارجيين.

سيساعد تبادل الخبرات بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين على تنفيذ هذه الإجراءات في قطاع السكك الحديدية وخصوصاً، حسب الاقتضاء، مع دعم الوكالة الأوروبية للسكك الحديدية.

الإجراء رقم ١٣: حقوق المسافرين في قطاع النقل البري

يجب أن يتم إقرار حقوق ركاب قطاعات السكك الحديدية والنقل البري في التشريعات الوطنية، فيما يتعلق بالمعلومات والمساعدات والتعويضات في حالة تأخير الخدمة أو إلغائها، والتدابير المخصصة للركاب المعاقين وذوي الاحتياجات الخاصة.

^{٢٢} يهدف البرنامج الأوروبي CIVITAS (نحو وسائل نقل نظيفة ومستدامة في المدن) إلى دعم المدن في تطبيق السياسات والإجراءات الطموحة فيما يخص النقل لتعزيز النقل الحضري المستدام.

IV. إجراءات النقل الجوي

الإجراء رقم ١٤: الطيران المدني: فتح سوق النقل الجوي

يتابع الاتحاد الأوروبي بنشاط سياسة تحسين منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة (EMCAA) من خلال إبرام اتفاقيات الطيران مع الشركاء المتوسطيين التي تستند إلى مبدأ الفتح التدريجي للسوق والتقارب التنظيمي. وتعتبر عملية تنفيذ الإصلاحات الهيكلية في مجال النقل الجوي، وبخاصة فتح سوق النقل الجوي للمنافسة الداخلية والدولية، عملية بعيدة المدى. وتتم هذه العملية في أغلب الدول بالتوازي مع الإجراءات الإصلاحية لشركات الطيران الوطنية العامة التي تتمتع بحقوق المرور الحصرية في الممرات الدولية.

وتعد الغاية بعيدة المدى هي تطوير منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة تدريجياً لتصبح منطقة مفتوحة ومتكاملة حقاً ليس فقط بين الإتحاد الأوروبي وكل الشركاء المتوسطيين ولكن بين الشركاء المتوسطيين أنفسهم.

وعليه فإن الشركاء المتوسطيين مدعوون إلى:

- (i) مواصلة إصلاح التشريعات الوطنية في مجال النقل الجوي لتسهيل انفتاح الأسواق (الملكية والمراقبة، شركات النقل الجوي، الخدمات الأرضية، التنظيم الاقتصادي للمطارات، وغيرها).
- (ii) ضمان التقارب التنظيمي بين تشريعاتها وبين الإتحاد الأوروبي فيما يتعلق بحماية المستهلك في مجال النقل الجوي بشأن قواعد شفافية الأسعار، والمساعدة والتعويض في حالة تأخير الرحلة أو إلغائها أو رفضها، والتدابير المخصصة للركاب المعاقين وذوي الاحتياجات الخاصة.
- (iii) إبرام اتفاقات النقل الجوي فيما بينها بغية السماح بتطوير سوق النقل الجوي.

الإجراء رقم ١٥: نقل جوي أكثر أماناً وسلامة

بدراسة النمو المتوقع في سوق النقل الجوي فإنه من المهم ضمان الامتثال للمعايير الدولية الخاصة بالسلامة والأمن والحماية البيئية. ولهذا فإن ضمان استدامة قطاع النقل الجوي في المنطقة تتطلب التزام تشريعات النقل الجوي بقواعد ومعايير منظمة الطيران المدني الدولي^{٢٣}.

فيما يتعلق بأمن الطيران المدني فإن الشركاء المتوسطيين مدعوون إلى:

- (i) مواصلة ملائمة تشريعاتها مع لوائح الإتحاد الأوروبي.
- (ii) استكشاف فرص التعاون القوي مع الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA)، قد يكون ذلك من خلال التوقيع على ترتيبات العمل مع الوكالة. وستواصل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران عملها مع الشركاء المتوسطيين في تطوير أنشطة التعاون المحددة وتنفيذها.
- (iii) تعزيز قدراتها على مراقبة سلامة الطيران وإقامة/تحسين قواعد بيانات سلامة الطائرات وللنظر في المشاركة في برنامج الإتحاد الأوروبي لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA)^{٢٤}.
- (iv) تقديم ترتيبات إقليمية عبر الحدود فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث في مجال الطيران المدني وإنشاء قواعد بيانات لهذا المجال. وبالإضافة إلى ذلك، فهم مدعوون أيضاً لتحسين التعاون من خلال استخدام مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن حوادث ووقائع الطيران (ECCAIRS).

٢٣ - ICAO - منظمة الطيران المدني الدولية.

٢٤ - SAFA - تقييم سلامة الطائرات الأجنبية.

فيما يتعلق بأمن الطيران المدني فإن الشركاء المتوسطيين مدعوون إلى:

(i) ترتيب الأحكام التنظيمية للأمن وآليات الإشراف الأمني بما يتوافق مع تشريعات الاتحاد الأوروبي.

(ii) ضمان تنفيذ هذه الأحكام والآليات من قبل المشغلين المختصين والسلطة المعنية أو مشرّع أمن الطيران المستقل.

(iii) تعزيز أمن البضائع والبريد الجوي، بما في ذلك التنفيذ التام للمعايير الدولية (التعديل الثالث عشر والرابع عشر للملحق السابع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي إيكافو ICAO - الأمن)، ومن خلال تنفيذ نظام الأمن الأساسي العام لشحن البضائع والبريد إلى الاتحاد الأوروبي لتحقيق - عبر الفحص المستقل - تعيين ACC 3 (ناقل البضائع بالشحن الجوي أو البريد الذي يعمل إلى دول الاتحاد من مطار بلد ثالث).

الإجراء رقم ١٦: إدارة الحركة الجوية

خضع نظام إدارة الحركة الجوية الأوروبي لإجراءات إصلاحية ضمن سياق مبادرة الأجواء الأوروبية الموحدة (SES) والمبادرات البحثية حول المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR)؛ وهذا يعني وضع أحكام جديدة وتدابير متجانسة فضلاً عن تقديم مفاهيم وتقنيات وأدوات جديدة.

ونظراً للطبيعة الدولية لنطاق إدارة الحركة الجوية (ATM) ونظراً لأسباب الكفاءة والفعالية، فمن المفضل تطوير الإجراءات المخصصة وتنفيذها لإنشاء واجهة تواصل مناسبة بين نظام إدارة الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي وأنظمة إدارة الحركة الجوية لدول حوض البحر المتوسط. يمكن لتلك الإجراءات المخصصة أن تعتمد على مبادرات إدارة الحركة الجوية دون الإقليمية القائمة مثل: الاتفاقية الأوروبية للشرق أوسطية لتنسيق إدارة الحركة الجوية (EAMEC) والخطة الخاصة بتوحيد أنظمة التحكم في إدارة الحركة الجوية (AEFMP).

يشجع الاتحاد الأوروبي الشركاء المتوسطيين للانضمام إلى مبادرات الكتل الوظيفية للمجال الجوي (FAB) للاتحاد الأوروبي ذات الصلة.

ومن أجل تحسين سلامة مجال إدارة الحركة الجوية وزيادة كفاءته، فقد تم تشجيع الشركاء المتوسطيين إلى:

(i) إرساء سبل التعاون المناسبة بين سلطات الرقابة الوطنية لديها (NSAs) وسلطات الرقابة الوطنية للاتحاد الأوروبي بهدف الإشراف على امتثال مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) المعنيين للوائح السماء الأوروبية الموحدة في إدارة الحركة الجوية.

(ii) تأسيس أو تعيين سلطات الإشراف المحلية (NS) مستقلة وظيفياً عن مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) وفقاً للوائح السماء الموحدة متى كان ذلك مناسباً، وتضمن هذه السلطات مراقبة امتثال مقدمي خدمات الملاحة الجوية والإشراف المستمر عليهم.

(iii) تحسين الاتصالات بين شبكات إدارة الحركة الجوية المحلية لديهم وتلك الأوروبية، لا سيما من خلال اتفاق التعاون مع مدير شبكة الاتحاد الأوروبي المعين من جانب المفوضية الأوروبية.

(iv) المشاركة في برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد، سواء في مرحلة التطوير التي تديرها المنشأة المشتركة، أو في عملية النشر، خلال المشاريع المشتركة.

الإجراء رقم ١٧: حقوق المسافرين في قطاع النقل الجوي

يجب إقرار حقوق المسافرين بقطاع النقل الجوي في التشريعات الوطنية، فيما يتعلق بالمعلومات والمساعدات والتعويضات في حالة تأخير الخدمات أو إلغائها، أو منع الصعود إلى الطائرة أو تخفيض الدرجة والتدابير الخاصة للركاب الذين يعانون من عجز الحركة وذوي الاحتياجات الخاصة.

الإجراء رقم ١٨: تطبيق الطيران باستخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

يجب أن يتحقق التعاون مع الشركاء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في مشاريع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) من خلال:

- نشر إشارة سلامة الحياة EGNOS^{٢٥} «خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية» عن طريق نشر البنية التحتية لتحقيق تغطية المجال الجوي للشركاء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط. ويمثل الدعم النشط الفعال من الشركاء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط العامل الأساسي في تشييد محطات رصد تكامل تحديد المدى (RIMS)^{٢٦} لخدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية بسرعة في أراضيهم فضلاً عن تمكين التشغيل السلس لديهم.
- توقيع الاتفاقية الدولية: بإمكان الدول غير المنتمية إلى الاتحاد الأوروبي الاشتراك في مثل هذه الاتفاقيات للمساهمة في برنامج خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية. ويمكن تصور «اتفاقية دولية أفقية» على غرار نماذج النقل الجوي. وتعمل هذه الاتفاقية مع غيرها، على تعريف الحاكمية والمسؤولية والتمويل. كما ستضم هذه الاتفاقية تعريفاً لدور الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA).
- توقيع اتفاقية عمل خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية (EWA خارج الاتحاد الأوروبي): يلزم إبرامها بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية المحليين ومقدمي خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية (مقدمي خدمات الأقمار الصناعية الأوروبية ESSP حالياً) لتقديم جميع الاحتياجات التشغيلية المطلوبة لتوفير الخدمات فعلياً.
- إقرار أحكام منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- إعداد الاستراتيجية الوطنية التي تم تحديدها للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنفيذها: للطيران المدني ومجالات النقل الأخرى.

٢٥ - EGNOS - خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية

٢٦ - RIMS - محطات رصد تكامل تحديد المدى

٧. نحو شبكة نقل أوروبية متوسطة متعددة الوسائط ومتكاملة

الإجراء رقم ١٩: مبدأ تطوير شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) وروابطها مع شبكات النقل عبر الأوروبية (TEN-T).

أيد المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط المنعقد في نوفمبر ٢٠١٣ مبدأ تطوير شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط. وستساهم هذه الشبكة التي تربط الشركاء المتوسطيين فيما بينهم في النمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي لديهم من خلال نظام نقل متعدد الوسائط فعال ومستدام ومحكم وآمن لحركة الأشخاص والتجارة.

إن تطوير منصات الخدمات اللوجستية وخاصة التي تقع بالقرب من الموانئ سيعزز قابلية التشغيل البيئي للنظام بما يتيح توفير خدمات متعددة الوسائط ومتكاملة بفضل الاتصال بين خطوط السكك الحديدية والنقل البري والبحري وشبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط المكونة للمطارات.

ونظراً لتطور شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط، سيكمل منتدى النقل الأورومتوسطي مناقشاته وعمله من خلال مجموعات العمل الموضوعية ذات الصلة. وتشمل الروابط القابلة للتشغيل المتبادل والمتعددة الوسائط المحتملة داخل شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط ومع شبكة النقل عبر الدول الأوروبية من خلال الطرق السريعة في البحر والمنصات اللوجستية والمطارات والموانئ والروابط البرية. أي ما يحدد المشاريع ذات الأولوية لشبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط والإجراءات الداعمة ذات الصلة. وسيتم التصديق على هذه النتائج المتوقعة من جانب المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط.

كما سيتم التصديق على الخريطة الإرشادية لشبكة نقل عبر البحر الأبيض المتوسط من جانب المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط. وسيتم اقتراح هذه الخريطة لإدراجها كملحق إرشادي لشبكة النقل عبر الدول الأوروبية إلى شركاء البحر الأبيض المتوسط موجه للشركاء المتوسطيين للاتحاد الأوروبي في اللائحة الخاصة بالمبادئ التوجيهية للاتحاد من أجل تطور شبكة النقل عبر الدول الأوروبية^{٢٧}. وسيشكل إدراج خريطة شبكة النقل عبر الدول الأوروبية كملحق إرشادي لشبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط، من جانب الاتحاد الأوروبي، رؤية للعلاقة بين الشبكتين وذلك كما تم التأكيد عليه ثانية من جانب المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط عام ٢٠١٣، كما سيؤكد تماسك النهج لتطور روابط النقل ليس فقط داخل الاتحاد الأوروبي ولكن أيضاً مع جيرانها.

وستسعى المفوضية الأوروبية بدعم من سكرتارية الإتحاد من أجل المتوسط وممثلي وزارات النقل للشركاء في البحر الأبيض المتوسط والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي نحو تحقيق الحوار الفني داخل مجموعة العمل الأورومتوسطية الموضوعية «الشبكة (شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط) / النقل البري».

ومن هذا المنطلق، فإن أصحاب المصلحة ذوي الصلة ومن ضمنهم مجموعة وزراء نقل غربي المتوسط (GTMO/٥+٥/CETMO) ودول اتحاد المغرب العربي (UMA) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) والمؤسسات المالية الدولية (IFI) (بنك الاستثمار الأوروبي).

الإجراء رقم ٢٠: التمويل

لدعم تنفيذ دورة الحياة بأكملها وإدارتها (تحديد وتقييم وتصنيف وتمويل وتنفيذ ورصد) للمشاريع ذات الأولوية لشبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط، فمن المهم تعزيز البحث عن كل المروجين المهتمين المحتملين وحشد كل الأموال المتاحة بطريقة منسقة بما في ذلك أدوات الاتحاد الأوروبي والدعم المقدم من بنك الاستثمار الأوروبي والمؤسسات المالية الأوروبية والدولية الأخرى.

وسيؤكد الإتحاد من أجل المتوسط على دوره كعامل محفز للتمويل جنباً إلى جنب مع جميع المؤسسات المالية الأوروبية والدولية من أجل اقتراح استراتيجيات التمويل الأكثر صلة فيما يتعلق بمشاريع شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط. وقد يتضمن هذا تقييم المشاريع باستخدام تحليل متعدد المعايير وعرضها على كبار مسؤولي الإتحاد لتصنيفها.

٢٧ اللائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم ٢٠١٣/١٣١٥ للبرلمان الأوروبي والمجلس المنعقد في ١١ ديسمبر ٢٠١٣ الخاصة بالمبادئ التوجيهية لتطوير شبكة النقل عبر الدول الأوروبية وإبطال القرار رقم ٢٠١٠/٦٦١/EU، المادة ٤٩٦.

وسيتم تسليط الضوء على الروابط بين شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل عبر الدول الأوروبية لا سيما عن طريق تشجيع الطرق السريعة عبر البحر والتعبئة الممكنة لأداة شبكة النقل عبر الدول الأوروبية، أي برنامج «تسهيل الربط بين دول أوروبا» بالإضافة إلى وسائل التمويل المتوفرة الأخرى وبالتكامل معها.

ووفقاً لاختصاصها في البحث عن المروجين والشركاء الماليين، فإن الاتحادات من أجل المتوسط ستنشئ شبكة من أصحاب المصلحة ذوي الصلة المشاركين في تنفيذ مشاريع شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط المستقبلية بما في ذلك الربط بشبكة النقل عبر الدول الأوروبية.

بالإضافة إلى ذلك، يجب تشجيع إبرام مذكرة تفاهم بين الجنوب والجنوب وبين الجنوب والشمال مماثلة لتلك المبرمة بين تونس/فرنسا والأردن/إيطاليا، وذلك لدعم تنفيذ مشاريع الطرق السريعة عبر البحر.

وبناءً على طلب وزراء النقل في الإتحاد من أجل المتوسط المنعقد في نوفمبر ٢٠١٣، تم عقد مؤتمر في ديسمبر ٢٠١٤ في إيطاليا (موانئ روما/تشيفيتافيكيا) من أجل إشراك جميع الشركاء الماليين المحتملين. وقد شكل الخطوة الأولى في عملية الحوار المؤدية إلى تحديد إجراءات ملموسة في مجال تمويل مشاريع النقل.

الإجراء رقم ٢١: الأدوات الفنية

وعلى مستوى شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط، يجب دعم وصف نظام النقل ومتابعته من خلال قاعدة بيانات مشتركة ونظام معلومات جغرافية وكذلك نماذج تبيؤ وتحديد سيناريوهات للمستقبل. إذا كان هذا يناسب الشركاء المتوسطيين، يمكن أيضاً إتاحة تجربة شبكة النقل عبر الدول الأوروبية من خلال أداة TENtec.

وستقوم مجموعة الخبراء الأورومتوسطيين المؤسسة ضمن خطة العمل الإقليمية للنقل (RTAP) الماضية للفترة ٢٠١٣-٢٠٠٧ (المعروفة باسم أعمال مجموعة الثماني عشر) بمتابعة عملها وفقاً لما تم تحديده من جانب منتدى النقل الأورومتوسطي.

الإجراء رقم ٢٢: تطوير الخدمات اللوجستية

وفي سبيل إنشاء شبكة نقل أورومتوسطية متعددة الوسائل متكاملة، يجب تحسين أداء الخدمات اللوجستية في المنطقة عن طريق:

- تعزيز الشبكة الأورومتوسطية لأولويات منصات الخدمات اللوجستية بواسطة الدراسات الفنية والاقتصادية للمنصات الإقليمية الجديدة.
- دعم تحديد الحلول اللوجستية العالمية للتحكم الأمثل للتدفقات بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب.
- تنفيذ برنامج لرفع مستوى مقدمي الخدمات اللوجستية للشركاء المتوسطيين في دول جنوب البحر الأبيض المتوسط وتعزيز الشراكة بين ممثلي دول الشمال والجنوب ودول الجنوب والجنوب.

الإجراء رقم ٢٣: توسيع شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط

سيطرق منتدى النقل الأورومتوسطي إلى توسيع شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط باتجاه أفريقيا (كرايط بأوروبا) وشبه الجزيرة العربية فضلاً عن آسيا. وسيتم تقديم نتائج هذا العمل إلى المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الإتحاد من أجل المتوسط.

الملحق ١: بيان المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط لعام ٢٠١٣

المؤتمر الوزاري حول النقل تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط

بروكسل، ١٤ نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠١٣

البيان الوزاري

إن وزراء النقل لدول الاتحاد من أجل المتوسط المجتمعين في بروكسل بتاريخ ١٤ نوفمبر ٢٠١٣ تحت الرئاسة المشتركة بين الاتحاد الأوروبي والمملكة الأردنية الهاشمية

يشيرون إلى:

١. نتائج المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي حول النقل لعام ٢٠٠٥ (مراكش) التي أكدت على التزام الوزراء بتحقيق الأهداف الرئيسية لمسار برشلونة، خاصة في مجال النقل، وإنشاء شبكة أورومتوسطية متكاملة للنقل متعدد الوسائط تساهم في تعزيز عمليات التبادل بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم.
٢. المؤتمر رفيع المستوى لعام ٢٠٠٧ (لشبونة) حول توسيع المحاور الرئيسية للنقل العابرة لأوروبا إلى منطقة البحر المتوسط.
٣. الإعلان المشترك لقمة باريس من أجل المتوسط لعام ٢٠٠٨، والتي أطلقت الاتحاد من أجل المتوسط، وهو عبارة عن شراكة مُعززة قائمة على نتائج مسار برشلونة تشدد على ضرورة زيادة نطاق التعاون في مجالات مثل النقل.
٤. نتائج المؤتمر الأوروبي ٢٠٠٩ (نابولي) حول «مستقبل شبكات النقل العابرة لأوروبا: التقريب أكثر بين أوروبا وجيرانها» عن طريق تشجيع الربط بين شبكة النقل عبر الدول الأوروبية والشبكات غير الأوروبية بشكل خاص شبكة النقل العابرة للمتوسط.
٥. نتائج مجلس الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٦ أكتوبر ٢٠١١ حول «التعاون في مجال النقل مع المناطق المجاورة للاتحاد الأوروبي» حيث تعترف في إطار سياسة الجوار الأوروبي، « بأهمية التعاون مع المناطق المجاورة في شتى وسائل النقل، بما في ذلك العمليات متعددة الوسائط، بهدف تحسين الأمن والسلامة والأداء البيئي والاجتماعي»، و«تشجع الاتحاد الأوروبي على مواصلة التعاون الأورومتوسطي للنقل برعاية الاتحاد من أجل المتوسط، بهدف دعم المشاريع ذات الأولوية الفعلية التي تم تحديدها بالفعل في إطار شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط، وتتطلع باهتمام إلى انعقاد المؤتمر الوزاري الثاني للنقل في المنطقة الأورومتوسطية».

يعيدون التأكيد على:

٦. الحاجة إلى نظام نقل آمن وسليم ودائم وفعال قائم على تجانس معايير النقل المنسقة كشرط للنمو الاقتصادي والاندماج في المنطقة المتوسطية عن طريق تسهيل التجارة والربط بين الأشخاص.
٧. أنه، وفي هذا السياق، تقوم شبكة النقل الأورومتوسطية متعددة الوسائط والمتكاملة هذه بدور رئيسي في تعزيز التبادل بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم.

٨. أهمية التعاون الأورومتوسطي في مجال النقل الذي تأسس على اثنين من الركائز المكملة للإصلاح التنظيمي والالتقاء في جميع قطاعات النقل المختلفة ذات الصلة (البحري والبري والسكك الحديدية والطيران المدني والنقل الحضري) وأهمية إنشاء شبكة النقل عبر البحر الأبيض المتوسط المستقبلية وربطها بشبكة النقل عبر الدول الأوروبية.
٩. تهدف الرؤية وراء هذا الاتصال، كما هو موضح في اللوائح الأوروبية الخاصة بتوجيهات الاتحاد، إلى تطوير شبكة المواصلات بين الدول الأوروبية، كما تُرسي «مرفق الربط الأوروبي»، وذلك كما تم التصديق عليه من قبل الشركاء المتوسطيين بالاتحاد الأوروبي من خلال اللوائح الوطنية ذات الصلة والالتزامات الثنائية والإقليمية والدولية.

مرحبًا:

١٠. أجري هذا العمل من خلال تعاون النقل الأورومتوسطي، وذلك من خلال منتدى النقل ومجموعات العمل الموضوعية الخاصة بها في مجال النقل الجوي والبري والبحري، إلى جانب البنية التحتية، والذي يعمل كإطار عمل فعال للحوار وتبادل الخبرات؛
١١. تم إحراز التقدم من خلال تنفيذ خطة عمل النقل الإقليمي لمنطقة البحر المتوسط (RTAP) ٢٠٠٧-٢٠١٣ وفقاً لتصميم شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) والمجال النظامي؛
١٢. الإجراءات الداعمة التي تم تنفيذها من خلال اتفاقيات الاتحاد الأوروبي واستراتيجيات الشركاء المتوسطيين علاوة على التعاون مع AMU، و GTMO/ ٥+٥ CETMO و ESCWA^{٢٨} والتي تهدف جميعها إلى تنفيذ شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T).

تصديق:

١٣. التقرير التقييمي لخطة عمل النقل الإقليمي (RTAP) للأعوام من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٣ لمنطقة البحر الأبيض المتوسط؛
١٤. المبادئ التوجيهية ذات الأولوية لتأسيس خطة عمل النقل الإقليمي الجديدة (RTAP) للأعوام من ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٠ الصادرة عن منتدى النقل الأورومتوسطي والذي من المقرر أن يضع إجراءات ملموسة بشأن الإصلاح النظامي والتقارب بالإضافة إلى تطوير شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T)؛ ينبغي أن تركز هذه الإجراءات على تطوير الطرق الملاحية السريعة وعمليات تشغيل حركة المرور البحرية جنباً إلى جنب مع المنطقة الخلفية، والاستخدام المثالي لشبكات الطرق والسكك الحديدية، وتأسيس منطقة طيران أورومتوسطية مشتركة، فضلاً عن أمان وفعالية النقل عبر الجهات المتداخلة، وتطوير الحلول المبتكرة ذات الصلة، وذلك من خلال التعاون المستمر بشأن نظم الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية (GNSS)
١٥. مبدأ تطوير شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) وربطها مع شبكات النقل عبر الأوروبية (TEN-T).
١٦. الموافقة على تفويض منتدى النقل الأورومتوسطي لتتابع عن كتب وضع خريطة إرشادية متفق عليها من جانب شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T)، بالإضافة إلى الموافقة على تحديد قائمة المشروعات ذات الأولوية الموضوعية في شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) فضلاً عن الإجراءات الداعمة ذات الصلة. وخلال القيام بذلك، سيتم اكتشاف أمثلة على الروابط المحتملة ضمن شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) وشبكات النقل عبر الأوروبية (TEN-T)، وما تشمله من روابط ممكنة بين سواحل البحر الأبيض المتوسط وسواحل الأطلنطي عبر الطرق الملاحية السريعة.
١٧. تشجيع تضمين الخريطة الإرشادية لشبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) في اللوائح بشأن توجيهات الاتحاد حول تطوير شبكة النقل عبر الدول الأوروبية.

٢٨ AMU: اتحاد المغرب العربي؛ GTMO/ ٥+٥ : مجموعة وزراء النقل لمنطقة غرب المتوسط (٥-فرنسا وإيطاليا ومالطا والبرتغال وإسبانيا/٥-الجزائر وليبيا وموريتانيا والمغرب وتونس)؛ CETMO: مركز دراسات النقل في غرب المتوسط؛ ESCWA: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

١٨. **التأكيد** على أهمية التعبئة لكل الأموال المتوفرة، وما تشمله من اتفاقيات الاتحاد الأوروبي ودعمها من قبل البنك الأوروبي للاستثمار بالإضافة إلى المؤسسات المالية الدولية والأوروبية الأخرى، وذلك بطريقة منسقة لدعم تنفيذ شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) ومشروعاتها ذات الأولوية. في سبيل تحقيق هذا الهدف، دعم عقد مؤتمر في أقرب وقت ممكن يضم كل الشركاء الماليين المحتملين لتنظيمه من قبل أمانة الاتحاد الأورومتوسطي قبل نهاية ٢٠١٥.
١٩. **تعهد** منتدى النقل الأورومتوسطي بتعزيز التعاون بين الشركاء الأورومتوسطي في المحافل الدولية ذات الصلة، بالإضافة إلى تشجيع تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين الدول المشاركة، ودعم الحوار وتبادل وجهات النظر مع الأطراف المعنية.
٢٠. **التوصية** بالانخراط الكامل للهيئات الأوروبية ذات الصلة في سبيل تنفيذ خطة العمل الإقليمية للنقل (RTAP) للأعوام من ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٠، بما يتفق مع لوائحها التنظيمية.
٢١. **إبراز** أهمية ضمان الدعم الفني الدائم لتشغيل منتدى النقل الأورومتوسطي داخل أمانة الاتحاد من أجل المتوسط.
٢٢. **الموافقة** على إقامة المؤتمر الوزاري التالي للنقل الأورومتوسطي للاتحاد في أواخر عام ٢٠١٦، بالإضافة إلى طلب قيام منتدى النقل الأورومتوسطي، في هذا الصدد، بتقديم تقرير يفيد مدى التقدم المحرز إلى الاجتماع الرسمي الرئيسي للاتحاد من أجل المتوسط حول التعاون في مجال النقل الأورومتوسطي، وما يشمله من تطوير شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية (TMN-T) وتنفيذ خطة العمل الإقليمية الجديدة للنقل للأعوام من ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٠.

الملحق ٢: إرشادات خطة العمل الإقليمية للنقل (٢٠١٤-٢٠٢٠) (الوثيقة التي يتبناها المؤتمر الوزاري للنقل في الاتحاد من أجل المتوسط لعام ٢٠١٣)

خطة العمل الإقليمية للنقل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (٢٠١٤-٢٠٢٠) المبادئ التوجيهية ذات الأولوية

يتحمل وزراء الاتحاد من أجل المتوسط مسؤولية إقامة اجتماع النقل في المؤتمر المنعقد في بروكسل في الرابع عشر من نوفمبر لعام ٢٠١٣، وقد وضع الوزراء المبادئ التوجيهية ذات الأولوية والتي يجب ترجمتها إلى إجراءات ملموسة في خطة العمل الإقليمية لمستقبل النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط في الفترة من عام ٢٠١٤ وحتى عام ٢٠٢٠.

مع الاستمرار في الشراكة المطروحة من قبل المؤتمر الوزاري المنعقد في مراكش في عام ٢٠٠٥ مع الأخذ في الاعتبار بالمبادرات المنجزة أو قيد التنفيذ على مختلف المستويات (القومي والدولي والإقليمي ودون الإقليمي)، ينبغي على التعاون الإقليمي الأورومتوسطي في مجال النقل التركيز على الأولويات التالية:

المبادئ التوجيهية العامة

- يتمثل الهدف الرئيسي للشراكة الأورومتوسطية الإقليمية في تعزيز التعاون الوثيق بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط وبين الشركاء المتوسطيين أنفسهم من حيث الإطار التنظيمي والبنية التحتية في مجال النقل في ضوء تحقيق نتائج ملموسة.
- سوف تستند خطة العمل المستقبلية (٢٠١٤-٢٠٢٠) على مبادئ الاتساق والتكامل بين سياسات النقل المحلية والإقليمية وكذلك العمل على توجيه جميع الجهات الشريكة نحو الأهداف الاستراتيجية المشتركة.
- سوف يتم التنسيق لتنفيذ خطة العمل ورصدها بواسطة الهيئات المشاركة في الحوار الأورومتوسطي تحت رعاية الاتحاد من أجل المتوسط، وهم منتدى النقل وثلاث مجموعات عمل موضوعية: النقل البحري والطيران وشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (TMN-T)/النقل البري. وسوف يستمر الدعم من مشاريع المساعدة الفنية للبلدان الشريكة في منطقة البحر المتوسط. وسيتم تعزيز إشراك هيئات النقل الأوروبية وبنك الاستثمار الأوروبي.
- سوف يراعى في تنفيذ خطة العمل نتائج المؤتمر الدولي بمشاركة جميع الشركاء الماليين المحتملين والذي سيعقد وفقاً للإعلان الوزاري لعام ٢٠١٣.

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية للنقل البحري

- تحسين كفاءة الموانئ وتعزيز الروابط بين منصات EDI (التبادل الإلكتروني للبيانات) في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
- إكمال نشر VTS/VTMIS^{٢٩} (خدمات حركة السفن/نظام معلومات ورصد حركة مرور السفن)؛
- تعزيز السلامة البحرية، بما في ذلك أنشطة البحث والإنقاذ وشروط تدريب البحارة وإجازتهم وحماية البيئة، وكذلك الأمن ومكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر.

٢٩ VTS: خدمات حركة السفن VTMIS: نظام معلومات ورصد حركة مرور السفن

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية للنقل البري (الطرق والسكك الحديدية والنقل بين المدن)

- (i) مواصلة عملية تحرير قطاع النقل البري؛
- (ii) دعم التنسيق بين وسائل النقل البري الدولية؛
- (iii) دعم إجراءات تعزيز السلامة على الطرق والنقل بين المدن فضلا عن السلامة وتبادلية التشغيل في قطاع السكك الحديدية.

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية للنقل الجوي

- (i) تعزيز إنشاء منطقة أوروبية متوسطة مشتركة للملاحة الجوية من خلال اتفاقيات النقل الجوي على وجه الخصوص؛
- (ii) تنفيذ إطار عمل تنظيمي متجانس لتشغيل خدمات النقل الجوي؛
- (iii) تعزيز مشاركة بلدان منطقة البحر المتوسط الشريكة في مشاريع الاتحاد الأوروبي ذات الصلة في مجال النقل الجوي.

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية «للشبكة»

- (i) تنفيذ شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط (TMT-N) المتفق عليها ومشاريعها ذات الأولوية؛
- (ii) السعي إلى تطوير منهجيات وقاعدة بيانات ونظام معلومات جغرافي لوصف نظام النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومتابعته؛
- (iii) تعزيز اتصالاتها مع شبكة النقل العابرة للمنطقة الأوروبية (TEN-T)، من خلال اتخاذ إجراءات على الممرات الملاحية السريعة والخدمات اللوجستية والمطارات والطرق البرية.

المبادئ التوجيهية ذات الأولوية المشتركة بين جميع مجالات النقل

- (i) تسهيل تبادل الخبرات بين بلدان الجنوب للتكامل مع عملية تبادل الخبرات بين بلدان الشمال والجنوب، وتبسيط الإجراءات التي تهدف إلى حشد الأدوات الثنائية والإقليمية ذات الصلة؛
- (ii) تعزيز الموارد البشرية من خلال تطوير المعرفة والكفاءة والتدريب وتشجيع الحكم الرشيد وكذلك القدرات المؤسسية والتنظيمية في جميع المجالات التي تغطيها خطة العمل المستقبلية؛
- (iii) دعم عمليات التقييم الاجتماعية والاقتصادية في تطوير تخطيط واستراتيجيات النقل، ويشمل ذلك الاستعانة بالمبادرات المناسبة في مجال البحث؛
- (iv) إبداء اهتمام خاص بحقوق الركاب وحماية البيئة واستخدام وسائل النقل المتعددة؛
- (v) تشجيع تطوير الحلول المبتكرة ذات الصلة، ويشمل ذلك التعاون المستمر في تطوير GNSS (نظم الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية)؛
- (vi) تشجيع التصديق على المواثيق الدولية المتعلقة بالنقل وتنفيذها، وتعزيز التعاون الأورومتوسطي في المحافل الدولية ذات الصلة.

الملحق ٣: قائمة الاختصارات

ADR	الاتفاق الأوروبي بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة
AEFMP	الجزائر، إسبانيا، فرنسا، المغرب، البرتغال
AETR	الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الدولي على الطرق
AMU	اتحاد المغرب العربي
ATP	الاتفاق بشأن النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف
BWM	إدارة مياه الصابورة
CEF	الآلية الأوروبية للاتصال
CETMO	مركز دراسات النقل لغربي المتوسط
CleanSeaNet	خدمة الكشف عن حركة السفن وتسرب النفط المستدة إلى القمر الصناعي الأوروبي
CIT	اللجنة الدولية للنقل عبر السكك الحديدية
COTIF	الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية
EASA	سلطة سلامة الطيران الأوروبية
EBRD	البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية
EC	المفوضية الأوروبية
ECCAIRS	مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث والوقائع
EDI	نظام تبادل البيانات الإلكترونية
EIB	بنك الاستثمار الأوروبي
EGNOS	خدمة الغطاء الملاحي بالمحطات الأرضية الأوروبية
EMCAA	منطقة الطيران الأورومتوسطية المشتركة
EMSA	وكالة السلامة البحرية الأوروبية
ENI	الآلية الأوروبية للجوار
ENP	سياسة الجوار الأوروبية
ESCWA	لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا
EU	الاتحاد الأوروبي
FAL	اتفاقية تيسير حركة النقل البحري الدولي
GNSS	نظم الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية
GTMO	مجموعة وزراء النقل لغربي المتوسط
ICAO	المنظمة الدولية للطيران المدني
ILO	منظمة العمل الدولية
IFI	المؤسسات المالية الدولية
IMO	المنظمة البحرية الدولية
ITS	أنظمة النقل الذكية
ISPS	المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية
LNG	الغاز الطبيعي المسال
MARPOL	المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن
شركاء الشرق الأوسط - RTAP	الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان وليبيا والمغرب وفلسطين وسوريا وتونس
NIF	صندوق استثمار الجوار
OTIF	المنظمة الدولية للنقل والسكك الحديدية
RIMS	محطات رصد تكامل تحديد المدى
RTAP	خطة العمل الإقليمية للنقل
SAT-AIS	القمر الصناعي الأوروبي-نظام التعريف الآلي
SOLAS	الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
SOM	اجتماع كبار المسؤولين
معاهدة STCW	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين
TMN-T	شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط
TEN-T	شبكة النقل العابرة للمنطقة الأوروبية
UfM	الاتحاد من أجل المتوسط
UIC	الاتحاد الدولي للسكك الحديدية
UNECE	اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة
TAIEX	هيئة المساعدة الفنية وتبادل المعلومات
معاهدة TIR	الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي عبر الطرق
VTMIS	نظام معلومات ورصد حركة مرور السفن
VTS	نظم حركة السفن
WB	البنك الدولي
WHO	منظمة الصحة العالمية

