

Distr.: General
18 January 2022
Arabic
Original: English

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية لأوروبا

لجنة النقل الداخلي

الدورة الرابعة والثمانون

جنيف، 22-25 شباط/فبراير 2022

البند 2 من جدول الأعمال المؤقت

خمس وسبعون عاماً على لجنة النقل الداخلي:

ربط البلدان ودفع عجلة التنقل المستدام

مشروع قرار وزاري اعتمد بمناسبة الاحتفال بالذكرى الخامسة والسبعين للجنة النقل الداخلي، بعنوان "بدء عقد من الإنجاز لتحقيق النقل الداخلي المستدام والتنمية المستدامة"*

نحن الوزراء وغيرهم من رؤساء وفود الأطراف المتعاقدة في اتفاقيات الأمم المتحدة التي تدخل في نطاق اختصاص لجنة النقل الداخلي، وقد حضرنا دورتها الرابعة والثمانين واجتمعنا أيضاً للاحتفال بذكرها السنوية الخامسة والسبعين في 22 شباط/فبراير 2022،

إذ نعترف بالدور الفريد الذي أدته لجنة النقل الداخلي خلال السنوات الـ 75 الماضية بوصفها مركز اتفاقيات الأمم المتحدة التي شكلت ولا تزال تطور الإطار التنظيمي الدولي الأساسي للنقل الداخلي إقليمياً وعالمياً، وإذ نعترف أيضاً بأن 78 في المائة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أطراف متعاقدة في إحدى تلك الاتفاقيات على الأقل،

وإذ نشير إلى قرارات الجمعية العامة 1/70 المؤرخ 25 أيلول/سبتمبر 2015 والمعنون "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"؛ و213/69 المؤرخ 19 كانون الأول/ديسمبر 2014 و197/70 المؤرخ 22 كانون الأول/ديسمبر 2015 بشأن الترابط وممرات النقل العابر؛ و260/70 المؤرخ 15 نيسان/أبريل 2016 و271/72 المؤرخ 12 نيسان/أبريل 2018 و299/74 المؤرخ 31 آب/أغسطس 2020، فضلاً عن قرارات أخرى تصدر كل سنتين بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم؛ و212/72 المؤرخ 20 كانون الأول/ديسمبر 2017 بشأن تعزيز الروابط بين جميع وسائل النقل لتحقيق أهداف التنمية المستدامة؛ و219/74 المؤرخ 19 كانون الأول/ديسمبر 2019 بشأن حماية المناخ العالمي؛ و306/74 و307/74 المؤرخين 11 أيلول/سبتمبر 2020 بشأن مواجهة جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19) على الصعيد العالمي،

* تقرر نشر هذه الوثيقة بعد تاريخ النشر المعتاد لظروف خارجة عن إرادة الجهة التي قدمتها.



وإن نشير أيضاً إلى اتفاق باريس بشأن تغيير المناخ لعام 2015 وبرنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للفترة 2014-2024،

وإن نشير إلى التزامنا بتنفيذ القرارات الوزارية التي أقرتها لجنة النقل الداخلي، وهي القرار الصادر عام 2017 بشأن استقبال عهد جديد من الاستدامة في مجالي النقل الداخلي والتنقل، والقرار الصادر عام 2019 بشأن تعزيز التعاون والمواءمة والتكامل في عصر رقمنة النقل وتشغيله الآلي، والقرار الصادر عام 2021 بشأن توجيه نداء عاجل لاتخاذ إجراءات متضافرة لتعزيز الترابط المرن للنقل الداخلي في حالات الطوارئ،

وإن نشدد على الدور الأساسي لاستراتيجية لجنة النقل الداخلي حتى عام 2030، التي تعزز أهمية عمل اللجنة على الصعيد العالمي بوصفها منصة الأمم المتحدة للنقل الداخلي، ولا سيما في مواصلة إدارة وتطوير اتفاقيات النقل الداخلي الإقليمية والعالمية، وفي دعم التكنولوجيات والابتكارات الجديدة في مجال النقل الداخلي، وفي قيادة الحوارات الإقليمية والأقليمية والعالمية بشأن سياسات النقل الداخلي، وفي تعزيز ترابط النقل الداخلي والتنقل المستدامين على الصعيد الإقليمي والأقليمي، بوصفها خطوات أساسية للتنمية المستدامة للنقل الداخلي،

وإن نعترف بأن الأعوام حتى 2030 أعلنت عقداً للعمل والإنجاز لتحقيق التنمية المستدامة، وأن النقل الداخلي المستدام شرط أساسي لنجاح تنفيذ خطة عام 2030،

وإن ندرك أهمية دعم البلدان النامية والعكوف على وضع سياسات وأطر تنظيمية لضمان عدم تخلف أحد عن الركب تماشياً مع أهداف وتطلعات أهداف التنمية المستدامة، التي تسعى إلى عدم ترك أحد أو مكان خلف الركب،

وإن نسلم بأن مزيجاً غير مسبوق من حالات الطوارئ والتحديات العالمية، بما في ذلك تغيير المناخ والسلامة على الطرق وجائحة كوفيد-19، يهدد بعرقلة تنفيذ خطة عام 2030 وأهداف التنمية المستدامة،

وإن نؤكد من جديد لذلك تصميمنا على اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ خطة عام 2030 كاملةً وفي أوانها،

وإن نشدد في هذا الصدد على أهمية زيادة التعاون بين الأفرقة العاملة التابعة للجنة النقل الداخلي وغيرها من الهيئات الفرعية، فضلاً عن تعزيز التآزر مع الأنشطة ذات الصلة داخل هيكل اللجنة ومشاريعها ومبادراتها،

وإن نؤكد أن هذا التعاون والتآزر ينبغي أن يركزا على تحقيق نتائج عملية في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة عن طريق الترويج لفوائد الصكوك القانونية للجنة النقل الداخلي؛ وتحديد ونشر أفضل الممارسات في مجالات النقل الداخلي واللوجستيات والترابط وتطوير النقل الحضري المستدام؛ والتركيز على سبيل الأولوية على المبادرات الرامية إلى ضمان استمرار استدامة النقل الداخلي وتعدد الوسائط والسلامة والجودة؛ وتنفيذ مشاريع جديدة ووضع صكوك قانونية تهدف إلى جعل النقل الداخلي جيد الأداء ومستداماً في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا؛ والعمل على تعزيز السلامة على الطرق؛ وزيادة الوعي بشأن اللجنة وعملها داخل منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا وخارجها وإقامة شراكات ذات فائدة متبادلة،

وإن ندرك أهمية صياغة سياسات وأطر تنظيمية سليمة في البلدان النامية، ودور لجنة النقل الداخلي في تشجيع صياغة توصيات السياسات الموجهة إلى الدول الأعضاء بهدف تعزيز السلامة على الطرق لجميع مستخدمي الطرق،

وإن نعترف بأن مهام لجنة النقل الداخلي قد تشمل، عند الطلب، إجراء استعراضات مفصلة للسياسات القائمة بشأن السلامة على الطرق ودراسة قضايا السياسة العامة والإبلاغ عنها، وأن اللجنة يجوز أن تعقد اجتماعات عامة مفتوحة للجمهور ووسائل الإعلام للتوعية بقضايا السياسة العامة المهمة،

وإن نعلن إيماننا الراسخ بأن وسائل النقل الآمنة والنظيفة والمتربطة والفعالة للأشخاص والبضائع يمكن تحقيقها كاملةً من خلال إطار تنظيمي دولي شامل للجميع ومنسق ومرن،

وإن نضع في اعتبارنا المسؤولية المتزايدة لقيادات النقل الداخلي عن توفير حلول عاجلة للانتقال المتسارع إلى التنقل المستدام،

وإن نلاحظ أن حالة الطوارئ العالمية الناجمة عن جائحة كوفيد-19 قد أوجدت فرصة فريدة لإعادة البناء بشكل أفضل وأكثر استدامة،

وإن نعترف بدور لجنة النقل الداخلي في تعزيز المواءمة ووضع إطار تنظيمي تمكيني باعتبارها عنصرين رئيسيين في تسخير مزايا الابتكار التكنولوجي في جميع مجالات النقل الداخلي تسخيراً كاملاً،

وإن نرحب باعتماد اللجنة الاقتصادية لأوروبا خارطة الطريق المتعلقة بنظم النقل الذكي للفترة 2021-2025 باعتبارها معلماً مهماً في إدماج الاستجابة للتغيرات التكنولوجية في نظم النقل الذكية في الأنشطة التنظيمية للجنة النقل الداخلي،

وإن نشيد بدور لجنة النقل الداخلي في تعزيز النقل المستدام للبضائع والركاب على الصعيد الدولي والإقليمي والوطني، وفي تحسين مزيج الوسائط وتعزيز النقل العام والأداء البيئي وكفاءة استخدام الطاقة والاقتصاد الدائري، وفي الوقت نفسه تحفيز إدخال تحسينات على سلامة النقل الداخلي وأمنه، فضلاً عن البنية التحتية لوسائل النقل غير الآلية وتوفير الخدمات بكفاءة في قطاع النقل،

وإن نرحب بنتائج الاجتماع الرفيع المستوى الخامس المعني بالنقل والصحة والبيئة،

وإن نؤكد أهمية الترابط المرن بين نقل الركاب والبضائع والتنقل بوصفها من أركان النشاط الاقتصادي، وإتاحة الوصول والإدماج الاجتماعي للجميع،

وإن نشعر ببالغ القلق إزاء التوزيع غير المتكافئ للاختلالات الناجمة عن جائحة كوفيد-19، واستمرار عدم اليقين بشأن مدة آثار الجائحة وشدتها، وتدبير التصدي الوطنية المبكرة غير المنسقة التي أدت إلى اختلالات في سلاسل الإمداد والتدفقات التجارية، وفي توافر المنتجات الأساسية،

وإن نعترف بأن الرقمنة، بما في ذلك مستندات النقل والجمارك، ونشر التكنولوجيات الجديدة، يحسنان مرونة النقل وكفاءته، وينبغي من ثم التعجيل بهما،

وإن نثني على عمل لجنة النقل الداخلي في تعزيز الترابط المرن والمستدام، وتحديداً من خلال التطوير المنسق دولياً للبنية التحتية للنقل الداخلي، وتخطيط الاستثمار المتعدد البلدان لتدفقات التجارة والبضائع في الحاضر والمستقبل، والعبور السلس للحدود، واستخدام خبرتها المتممة في مجال النقل لقيادة التعاون بين القطاعات،

وإن نعترف بأن اتفاقيات الأمم المتحدة للنقل التي تدخل في اختصاص لجنة النقل الداخلي توفر لأطرافها المتعاقدة إطاراً تنظيمياً دولياً عملياً ومجرباً على محك الزمن لنظم النقل الداخلي يمكن، في جملة أمور، أن يتطور ويساعد في تعزيز التأهب وتدبير الاستجابة المتضافرة في حالات الطوارئ،

وإن نشدد على أن النقل والتنقل لا يمكن اعتبارهما مستدامين إلا بعد معالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق أيضاً،

وإن نلاحظ مع الأسف أن المقصد 3-6 من الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة، وهو خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2020، لم يتحقق، وإن نرحب بإعلان الجمعية العامة، في قرارها 299/74 المؤرخ 31 آب/أغسطس 2020، الفترة 2021-2030 عقْد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق، ووضع خطة عمل عالمية للعقد الثاني كوثيقة توجيهية لدعم تنفيذ الدول الأعضاء لأهدافها،

وإن نعترف بالدور المعزز للجنة النقل الداخلي بوصفها منصة الأمم المتحدة للنقل الداخلي في زيادة الفهم على نطاق العالم للعناصر الأساسية لنهج النظام الآمن الذي يشمل المستخدمين والمركبات والبنية التحتية والإدارة،

وإن نرحب في هذا الصدد باعتماد توصيات لجنة النقل الداخلي لتعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق ودورها الحفاز في المساعدة على حل أزمة السلامة على الطرق وحماية جميع مستخدمي الطرق، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل،

وإن نقدر العمل الذي قام به المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق وصندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق دعماً للسلامة على الطرق،

وإن نتفق بأن تحسين التشغيل الآلي وزيادته بالاقتران مع المراقبة الذكية لنظم النقل سيعزز السلامة والاستدامة في حركة المرور،

وإن نعترف بأهمية العمل الذي أنجزته لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا من خلال منتداها العالمي لتنسيق مواصفات المركبات، ولا سيما من خلال حوكمة وإدارة الاتفاق المتعلق باعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات، والاتفاق المتعلق بوضع مواصفات تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، والاتفاق المتعلق باعتماد شروط موحدة لعمليات التفيتش التقني الدوري للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بعمليات التفيتش هذه،

وإن نشير إلى أن المنتدى العالمي لتنسيق مواصفات المركبات، الموجود منذ أكثر من 50 عاماً ويجتذب مشاركين من جميع أنحاء العالم، يوفر إطاراً فريداً لوضع مواصفات منسقة عالمياً بشأن المركبات، تعود بفوائد ملموسة في مجالات السلامة على الطرق وحماية البيئة والتجارة،

وإن نعترف بالدور الذي تؤديه اللجنة الاقتصادية لأوروبا في التنسيق العالمي لمعايير تصنيف الأخطار وأدوات الاتصال وفي شروط نقل البضائع الخطرة لجميع وسائل النقل، وذلك بالتعاون الوثيق مع كيانات منظومة الأمم المتحدة الأخرى مثل منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية،

وإن نؤكد أهمية أنشطة لجنة النقل الداخلي وهيئاتها الفرعية لتنفيذ اللائحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة في وسائل النقل الداخلي للطرق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية،

وإن نعترف بأن الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالمجاري المائية الداخلية أداتان مهمتان لتيسير التجارة الدولية في البضائع الخطرة ونقلها عبر الحدود بمستوى عالٍ من الأمان،

وإن تشير جزعنا الحاجة الملحة إلى حماية كوكبنا من التهديدات المناخية والبيئية التي تعطل الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية، وتؤثر بشكل غير متناسب على الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية،

وإن ندرك أن للنقل الداخلي تأثيراً في هذه الاختلالات وأنه يتأثر بها بشدة، مع ما يترتب على ذلك من تبعات اقتصادية واجتماعية عميقة على الصعيد العالمي،

وإن نعترف بالدور الرئيسي للجنة النقل الداخلي في تحسين الأداء البيئي للنقل الآلي على الطرق، وفي دعم الانتقال في مجال الطاقة في هذا القطاع، وفي تعجيل التحول إلى وسائل نقل أكثر ملاءمة للبيئة، وفي التصدي لتزايد ضعف البنى التحتية للنقل الداخلي والتنقل،

وإن ندرك أن جميع التغييرات اللازمة لبدء عهد جديد من الإنجاز لتحقيق الاستدامة في مجالي النقل الداخلي والتنقل تتطلب التزامات ومساهمات عالمية من أعضاء لجنة النقل الداخلي والأطراف المتعاقدة،

نقرر:

(أ) تشجيع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على النظر في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في اتفاقيات الأمم المتحدة التي تدخل في نطاق اختصاص لجنة النقل الداخلي، إن لم تكن فعلت ذلك بعد؛

(ب) التعجيل بمواصلة تطوير الصكوك القانونية للجنة النقل الداخلي وتحديثها بانتظام للتقليل من تجزؤ الإطار التنظيمي وزيادة تنسيقه وملاءمته وتأثيره نظراً للمشهد الاستراتيجي السريع التغير من خلال الإدماج الكامل للتغيرات التكنولوجية في جميع وسائل النقل الداخلي وتعزيزها، ولا سيما فيما يتعلق بنظم النقل الذكية، والمركبات المستقلة والموصولة، والقيادة الآلية، ورقمنة مستندات وإجراءات النقل في النقل الدولي؛

(ج) دعوة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التي هي أطراف متعاقدة إلى توسيع نطاق مشاركتها في أعمال اللجنة وهيئاتها الفرعية، تماشياً مع حقوقها القانونية، بغية التعجيل بتطوير الإطار التنظيمي وتعزيز تنفيذه، وبذلك دعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة،

(د) الطلب من الأمانة تقييم فعالية الاتفاقيات والقرارات القائمة في ضوء البيئة والأهداف المتغيرة، ووضع خيارات لتطوير آليات لتعزيز رصد تنفيذ الاتفاقيات الرئيسية وتقديم ورقة سياسات شاملة إلى لجنة النقل الداخلي للنظر فيها في دورتها الخامسة والثمانين؛

(هـ) تشجيع الأطراف المتعاقدة في الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية على استخدام المعلوماتية البعدية في نقل البضائع الخطرة؛

(و) دعوة الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل الدولي على الطرق (اتفاقية النقل الدولي على الطرق) إلى التعجيل بالربط بين نظمها الجمركية الوطنية والنظام الإلكتروني للنقل الدولي على الطرق والبدء في استخدام الضمانات الإلكترونية على سبيل الأولوية العليا، والأطراف المتعاقدة في البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، للتوصل إلى اتفاق بشأن مفاهيم النظام وعملياته المنصوص عليها في البروتوكول الإضافي، على نحو يضمن الانتقال بسلاسة وكفاءة من المشاريع التجريبية إلى العمليات الفعلية؛

(ز) تشجيع أعضاء لجنة النقل الداخلي على الإسراع بعملية تعيين جهات تنسيق من أجل الاستفادة الكاملة من المنافع العامة والخدمات الابتكارية التي يقدمها المرصد الدولي للبنية التحتية للنقل العامل بكامل طاقته، الذي يرقم اتفاقات الأمم المتحدة بشأن البنى التحتية ويعزز الترابط بين الأقاليم ويزيد تمويل البنى التحتية للنقل؛

(ح) تعزيز الشراكات، من خلال المنصة التي توفرها لجنة النقل الداخلي، مع جميع الجهات المعنية صاحبة المصلحة، دولاً كانت أو غير دول، لمواجهة التحديات المرتبطة بالتنمية المستدامة للنقل الداخلي وقلب المسار صوب تحقيق أهداف التنمية المستدامة، ودعوة الأمانة إلى القيام، بالتعاون الوثيق مع مكتب اللجنة، بإعداد مقترحات لطرح مبادرات للتعاون وما يتصل بها من أنشطة مع اللجان الإقليمية الأخرى؛

(ط) العمل على تحسين الترابط الإقليمي والأقليمي بضمن ممرات النقل الدولية وكفاءتها وإمكانية الوصول إليها وقدرتها وسلامتها وأمنها، وبدعم اتفاقات ومشاريع البنية التحتية ذات الصلة من خلال المنصة التي توفرها لجنة النقل الداخلي؛

(ي) دعوة الدول الأعضاء والجهات الرئيسية صاحبة المصلحة إلى بناء نظم السلامة الوطنية على الطرق أو إنجازها أو تعزيزها خطوة خطوة من أجل النجاح في تحقيق أهداف عقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق؛

(ك) الطلب من الأمانة، استناداً إلى عملية تقييم نظم السلامة على الطرق التي أقرتها لجنة النقل الداخلي في دورتها الثانية والثمانين، أن تضع أداة تقييم تعزز القدرات التشغيلية للإدارات الوطنية، لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، على تحديد الثغرات في نظمها الوطنية للسلامة على الطرق بصورة منهجية وفعالة، تماشياً مع مبادئ نظم السلامة التي تقوم عليها التوصيات المتعلقة بتعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق؛

(ل) الاستفادة على وجه السرعة من مهام لجنة النقل الداخلي في مجال التنظيم والتوصية بالسياسات للحد من الانبعاثات الضارة واستهلاك الطاقة، ولا سيما في النقل على الطرق، وتشجيع استخدام النقل المتعدد الوسائط والحلول المنسقة للمسائل المناخية والتدهور البيئي، وتحسين الجمع بين الوسائط لنقل الركاب والبضائع، من أجل تعزيز مساهمة قطاع النقل الداخلي في تحقيق غايات وأهداف اتفاقية الأمم الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية من أجل تحقيق أهدافها في مجال النقل المستدام الخفيف الانبعاثات؛

(م) دعوة الدول الأعضاء إلى المشاركة بنشاط في أعمال لجنة النقل الداخلي وهيئاتها الفرعية بشأن تحسين قدرة نظم النقل على التكيف مع الآثار الحالية والمستقبلية لتغير المناخ وما يتصل به من ظواهر جوية قصوى، على نحو يساهم في خلق وعي ومعرفة كافيين بسبل إدماج اعتبارات تغير المناخ في تخطيط النقل والعمليات التشغيلية ذات الصلة؛

(ن) تعزيز الإطار التنظيمي للنقل المتعدد الوسائط المستدام بتشجيع الحلول القانونية والسياساتية الخاصة بالسكك الحديدية والمجاري المائية الداخلية والنقل المتعدد الوسائط واللوجستيات، بهدف الحد من التأثير البيئي للنقل وزيادة إمكانية الوصول وتحسين الكفاءة؛

(س) تعزيز الأنشطة المتداخلة أيضاً في إطار الصكوك القانونية للجنة النقل الداخلي ومع اللجان القطاعية الأخرى التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، من أجل مواصلة تطوير المنجزات المتوخاة الداعمة للاقتصاد الدائري، تماشياً مع القرارات المتخذة في الدورة التاسعة والستين للجنة الاقتصادية لأوروبا، وتسليط الضوء على الدورانية باعتبارها قضية شاملة متزايدة الأهمية حيث تضيف الصكوك القانونية الجديدة أو المجددة قيمة كبيرة؛

(ع) الالتزام بدعم تنفيذ استراتيجية لجنة النقل الداخلي حتى عام 2030 من خلال التركيز الواجب على أهمية تعبئة الموارد ومواءمة تدفقات التمويل مع أهداف التنمية المستدامة، وذلك من أجل تمكين اللجنة من إنجاز برنامج عملها المعزز كاملاً وتلبية احتياجات النقل الداخلي على الصعيدين الإقليمي والعالمي.