



## الاتفاقات الأساسية للأمم المتحدة للنقل البري



UNITED NATIONS  
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



European Union

**IRU** International  
Road Transport  
Union

**EUR MED**  
TRANSPORT PROJECT  
ROAD - RAIL - URBAN TRANSPORT

## المحتويات

03	الاتفاقات الأساسية للأمم المتحدة للنقل الدولي والاتفاقيات المتبعة من قبل لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة (UNECE) الاقتصادية لأوروبا
03	أهمية الانضمام بهذه الاتفاقات وتنفيذها لدول الأورومتوسطي
04	النقل البري والسلامة المرورية على الطرق
06	تيسير النقل عبر الحدود
08	نقل البضائع الخطرة والأغذية القابلة للتلف
10	أنظمة المركبات

تم إنتاج هذه النشرة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي في إطار عمل مشروع الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري الأورومتوسطي، تقع مسؤولية هذه النشرة فقط على شركة SAFEGE، بالانتماء مع SYSTRA وجامعة أنيذا التقنية القومية و DAR AL-OMRAN و IDOM و FIT وللإستشارات وهيئة تنظيم النقل و LEEGO، ولا يمكن أن ينظر إليها على أنها تعكس وجهة نظر الاتحاد الأوروبي

# الاتفاقيات الأساسية للأمم المتحدة للنقل الدولي والاتفاقيات المتبعة من قبل لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة (UNECE) الاقتصادية لأوروبا

## هذه الاتفاقيات:

تضع إطار العمل النظامي الأساسي والمعايير الدولية التي تيسر النقل البري عبر الحدود؛  
تصلح لتكون بمثابة أنماط للنظم المحلية.  
وهي تعكس 60 عامًا من الخبرة في التعاون الدولي من أجل تيسير النقل الدولي

من ضمن 58 اتفاقية للأمم المتحدة اديرت من قبل هيئة النقل الداخلي للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، هنالك 13 اتفاقية تتعلق بنقل الطرق.  
تتناول تلك الاتفاقيات النقل البري والسلامة المرورية على الطرق، وتيسير النقل عبر الحدود، ونقل البضائع الخطرة والاحذية القابلة للتلف، وانظمة المركبات.

## أهمية الموافقة على الاتفاقيات وتطبيقها لدول الأورومتوسطي



قام مشروع النقل بإصدار خطة عمل متفق عليها لجميع دول الأورومتوسطي، موفراً:

معاونة تقنية وتدريب من خلال محاضرات مخصصة؛  
رفع الوعي من خلال ورش عمل محلية وإقليمية أورو متوسطية؛  
جولات دراسية حول الممارسات الجيدة متضمنة خبراء من جميع دول الأورومتوسطي؛  
رحلات استشارية مخصصة لدول الأورومتوسطي الشريكة.

لم تنل اتفاقيات النقل البري الخاصة بالأمم المتحدة حظاً كافياً من الاستكشاف بعد في منطقة الأورومتوسطي. فشلت معظم بلدان الأورومتوسطي إلى الآن في الانضمام بها، حيث يتعذر عليها أن تستفيد من نفعها المثبت. تفقد العديد من بلدان الأورومتوسطي القدرة على الإعداد للانضمام بالاتفاقيات الدولية وتنفيذها بالكامل.

بالتطرق إلى الحاجة الحيوية للبلدان شريكة الأورومتوسطي لامتثال إلى تشريعات الأمم المتحدة، قام الاتحاد الأوروبي بإقامة مشروع لدعم اتفاقيات الاتحاد (IRU) والاتحاد الدولي للنقل على الطرق UNECE التحم EuroMed RRU. النقل الأوروبي بقوة في منطقة الأورومتوسطي.

Palais des Nations, Geneva:  
© UNECE

# النقل البري والسلامة المرورية على الطرق

وأن تعترف بشهادات تسجيل المركبات الصادرة من الأطراف المتعاقدة الأخرى. بالإضافة إلى ذلك، تفند الاتفاقية الشروط الأساسية لقبول المركبات والساكنين في السير الدولي. تعد الاتفاقية ضرورية لتيسير سير الطريق الدولي والنقل الدولي والتجارة الدولية كذلك السياحة. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 72 دولة، منها 3 أرومتوسطية (إسرائيل والمغرب وتونس).

**اتفاقية الطريق المروري، لعام 1968**، تهدف إلى تيسير الطريق المروري الدولي وزيادة سلامة الطريق عن طريق تبني قواعد موحدة للطريق المروري. تؤسس الاتفاقية للقواعد المتفق عليها حول جميع العوامل المؤثرة على الطريق المروري الدولي وسلامته، شاملاً السائق والمركبة. يجب أن تمتثل الأطراف المتعاقدة لهذه القواعد وأن تتحقق من الامتثال لها. تؤكد الاتفاقية - دون تأثير على حق الطرف المتعاقد في أن يجعل قبول المركبات على أرضه خاضعاً للقوانين السارية في البلد - أن الأطراف المتعاقدة ملتزمة بقبول مركبات آلية من المرور الدولي والساكنين من تلك التي ينطبق عليها الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية في أراضيها



بطولة أمم أوروبا لكرة السلة لعام 2011، يورو باسكت 2011، ليتوانيا، الدور قبل النهائي، فرنسا أمام روسيا: ووزارة النقل، واتحاد كرة السلة ليتوانيا، UNECE، و FIBA Europe، و FIBA، حملة سلامة الطرق



وعلامات الأعمال على الطريق والعلامات وبوابات المرور عبر المزلقات. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 62 دولة، منها 2 أرومتوسطية (المغرب وتونس).

تؤسس اتفاقية علامات وإشارات الطريق، لعام 1968، مجموعة علامات وإشارات للطريق متفق عليها. وتصنف علامات الطريق في فئات ثلاث: تحذير الخطر ونظامية ومعلوماتية وتوفر لكل منها تعريفات ومظهرًا شكليًا، شاملاً الأبعاد، والأشكال والألوان، والرموز الرسومية والمعايير للتحقق من وضوحهم وسهولة قرائتهم. كما تصف الاتفاقية المعايير المتعارف عليها لإشارات إضاءة الطريق وإشارة المشاة. وعلاوة على ذلك، تصف الاتفاقية شروطاً موحدة لعلامات الطريق،



بطاقة شريحة السائق

يعدل بروتوكول اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي البري، لعام 1978، البند 23 من الاتفاقية على عقد الحمولة كمرجع العملة لحساب التعويض (SDR) الدولية للبضائع على الطريق لإدخال حقوق السحب الخاصة المستحق في حال تلف البضائع. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 41 دولة، منها أورو متوسطية (الأردن وتونس ولبنان).

**تعمل الاتفاقية على عقد الحمولة الدولية للبضائع على الطريق لعام 1956، على تيسير النقل على (CMR)،** الطريق الدولي وذلك بتوفير الظروف العامة المنطبقة على عقد النقل بالطريق الدولي، شاملاً إشعار شحن عام وحدود المسؤولية الموائمة. تحدد الاتفاقية عقد الحمولة الدولية للبضائع على الطريق، الظروف الحاكمة للعقد للحمولة الدولية للبضائع بالطريق البري ما بين جهة الحمل وجهة الشحن وتحدد ظروف مسؤولية جهة الحمل في حال فقدان الجزئي أو الكلي للبضائع أو في حال التأخير. ولا تملك الاتفاقية على عقد الحمولة الدولية للبضائع على الطريق تدخلات مباشرة مع الحكومات حيث أنها تقوم بعملية التنظيم من خلال القانون الخاص. ومع ذلك، كي يستفيد العاملين في النقل من الاتفاقية، يجب أن يتم إدراجها في تشريعات البلد. وقد شرع في تفعيل بروتوكول إضافي للاتفاقية على عقد الحمولة الدولية للبضائع على الطريق بهدف تيسير استخدام إشعار على الحفاظ على CMR التحق به إلى الآن، 7 أطراف متعاقدة. تساعد اتفاقية (eCMR)، شحن إلكتروني المنافسة العادلة بين جهات النقل وتحدد تكاليف النقل على الطريق الدولي، شاملاً تكاليف التأمين. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 55 دولة، منها 5 أورو متوسطية (الأردن والمغرب وتونس وسوريا ولبنان).

**تهدف الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي، لعام 1970، (AETR)** لمنع السائقين وأطقم المركبات التجارية التي تتعدى 3.5 طن، أو نقل أكثر من 9 أشخاص، المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي، من القيادة لساعات مفرطة. فمن المعروف أن إرهاق القيادة يزيد من مخاطر حوادث الطرق الخطيرة. قد ينجم عن عدد ساعات العمل غير الخاضعة لمعيار إلى تفاوت في ظروف العمل للسائقين المحترفين وقد تؤثر على المنافسة بين الشركات. وبهذا الشأن، ينظم الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي أوقات القيادة وفترات الراحة للسائقين المحترفين. كما يعرف هذا الاتفاق أدوات التحكم المستخدمة للمراقبة على هذه الفترات، وتنظم المتطلبات الفنية لإنشاء واختبار وتركيب هذه الأدوات والتفتيش عليها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي يحدد أيضاً المتطلبات لفحص ساعات القيادة من قبل سلطات مختصة. وبتنظيم أوقات القيادة وفترات الراحة لسائقي المركبات التجارية المرتبطة بالنقل الدولي، ينشئ الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي تساوياً للفرص في صناعة النقل البري ويساعد على منع حوادث الطرق. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 51 دولة.

على مستوى الاتحاد الأوروبي، يُحكم الموضوع ذاته من لائحة ملزمة من المجلس. فتم إدخال الاستخدام الإلزامي لعداد السرعة الرقمي في الاتحاد الأوروبي عام 2006. ولا يعد الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي مفتوحاً لانضمام دول غير الأعضاء في لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة تناقش الأطراف المتعاقدة في الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم (UNECE) الأمم المتحدة الاقتصادية المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي إمكانية تعديل الاتفاق للسماح بانضمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. يعد تشغيل مقياس السرعة الرقمي تحدياً سياسياً كبيراً يتطلب خبرة فنية متقدمة، وقواعد صارمة التشغيل الفني (JRC) ونظم تعمل بشكل جيد على المستويين المحلي والدولي. يحفظ مركز الأبحاث المشترك المتبادل لعدادات السرعة الرقمية ويعمل كجهة الاعتماد الأوروبية الأساسية للدول المنضمة للاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي. يعزز عدد من البلدان الشريكة الأورو متوسطية إدخال عداد السرعة الرقمي في سوقهم المحلية. تنظر دول الأورو متوسطية الشريكة للاستفادة من إطار عمل الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي الموائمة على نطاق واسع؛ لكنهم سيواجهون تحدياً في موائمة نظم البلد مع النظام الدولي عند التقدم للانضمام بالاتفاقية.

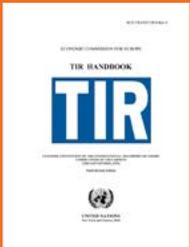
## تيسير عبر الحدود

إن اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل الدولي البري مفتوحة لجميع أعضاء الأمم المتحدة. وقد تم تأسيسها لتيسير عمليات عبر الحدود وجعلها فاعلة وذلك بتقليص التأخير الحدودي والمجهود الإداري عن طريق إدخال نظام ضمان دولي بدلاً من العديد من الضمانات المحلية. والنتيجة هي تقليص كبير في تكلفة النقل الدولي وحمل إداري أقل بالنسبة لأعمال الاستيراد والتصدير. الأطراف المتعاقدة في 13 مارس/أذار 86: 3102 طرفاً، شاملاً الاتحاد الأوروبي و 7 أرومتوسطي (الجزائر وإسرائيل، والأردن، والمغرب، وتونس، وسوريا، ولبنان).

ويكون الوصول إلى نظام اتفاقية النقل الدولي البري محكوماً بعناية، ويتم تطبيق عقوبة إساءة الاستخدام لحظياً. تعد عمليات اتفاقية النقل الدولي البري فعالة بدرجة عالية بفضل الحوسبة. تحتفظ سكرتارية اتفاقية النقل الدولي بينك معلومات دولي (UNECE) التابعة للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وهي تسمح لجميع الأطراف المتعاقدة بالوصول إلى قاعدة البيانات لفحص (ITDB) لاتفاقية النقل الدولي معلومات عن متعهدي النقل التابعين لاتفاقية النقل الدولي البري وأوضاعها. قام الاتحاد الدولي للنقل على لمراقبة إصدار كتيبات النقل الدولي البري وإنهائها في مكتب (SafeTIR) الطرق بتأسيس نظام تحكم دولي (TIR-EPD) الجمارك مكان الوصول. بالإضافة يسمح الإعلان المسبق الإلكتروني لاتفاقية النقل الدولي البري لمستخدمي اتفاقية النقل البري الدولي بإرسال بياناتهم الخاصة بالنقل الدولي البري إلكترونياً للجمارك وذلك قبل القيام بالنقل - خدمة قام بتنفيذها الاتحاد الدولي للنقل بالشراكة مع سلطات الجمارك المحلية. تم في 3002 لتأمين تبادل البيانات - eTIR إطلاق مشروع يهدف إلى رقمنة العمليات بالكامل - "مشروع الإلكترونية بالكامل عبر إدارات الجمارك، وإدارة الضمانات عبر الحدود.

تؤسس الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل البري الدولي)، لعام ، 1975.

الإجراءات العبور الجمركي الدولي الذي يسمح بنقل البضائع الدولي البري المتواصل عبر العديد من الدول الموقعة كما يلزم، من دون الخضوع لإجراءات الجمارك المعتادة أو من دون الحاجة لإيداع دفعة مالية عند كل منطقة حدودية. تشمل الإجراءات استخدام مركبات أو حاويات آمنة يجب أن يتم الموافقة عليها مسبقاً من قبل السلطات المحلية وفقاً لمعايير اتفاقية النقل البري الدولي. كما يوفر الاتفاق نظام بتنظيم ضمان (IRU) عبر الحدود لتغطية الرسوم والضرائب عن كل مرة نقل. تلتزم وحدة الأبحاث الدولية لاتفاقية النقل البري الدولي وتوزيع دفاتر اتفاقية النقل البري الدولي عبر سلسلة ضمان اتفاقية النقل البري الدولي بأسرها. يجب أن تحمل كل مركبة دفتر النقل الدولي البري، الذي يقر بصلاحيته الشحنة عبر مكتب جمارك مكان المغادرة. وهي تكون بمثابة وثيقة ضمان رسمية. تعترف سلطات الجمارك على الحدود الوسيطة بصلاحيته دفتر النقل الدولي البري، وفي العموم لن يتم احتساب أي فحص إضافي إلا إذا استلزم الأمر غير ذلك.



© IRU

© UNECE - IRU



© UNECE

أفضل للضوابط الفعالة لضوابط السلع عند المعابر الحدودية. وبفضل مبدأ محطة التوقف المركزية هذا لضوابط الحدود، ستوفر جهات تشغيل الشحن الدولي الوقت والمال. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/ آذار 57: 2013 طرفاً، شاملاً الاتحاد الأوروبي و 3 أورو متوسطي (الأردن، والمغرب، وتونس).

**تتمثل الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على احدود، لعام 1982** ، في اتفاقية إطارية لتيسير عبور الحدود الدولية للسلع المنقولة عبر تنسيق الإجراءات الرسمية الإدارية وتقليلها، ومن خلال تقليص عدد وفترات مراقبة الحدود. تؤسس الاتفاقية للإجراءات الموصى بها لاتخاذ كافة أنواع المراقبة التي قد تكون لازمة على الحدود بشكل فعال، شاملاً المراقبة الجمركية، والتفتيشات الطبية الصحية، والتفتيشات البيطرية، والتفتيشات الصحية النباتية، ومراقبة الامتثال للمعايير الفنية ومراقبة الجودة. تدعو إجراءات عبور الحدود إلى وجود تعاون دولي متفق عليه داخل إطار عمل، وبين خدمات الحدود لدول الجوار. تضع الاتفاقية تصوراً للإجراءات التي تشمل على الرقابة المشتركة للسلع والوثائق من خلال توفير منشآت مقاسمة، ونفس ساعات العمل، ونفس أنواع الخدمات على الحدود المتقاسمة. تنطبق هذه الإجراءات على جميع السلع التي يتم استيرادها أو تصديرها أو الانتقالية وعلى جميع أنواع النقل. تقوم لجنة إدارية بإدارة الاتفاقية، التي يتوقع لها التطبيق على المستوى (IVWC) العالمي. وهي تنشئ، عبر ملحقها رقم 8 المخصص للنقل البري، شهادة الوزن الدولي للمركبات اللتان تساهمان في تيسير إجراءات الحدود بالاعتماد على الاعتراف (ITIC) وشهادة التفتيش التقني الدولي المتبادل للشهادات لتجنب ضوابط الحدود المتكررة. توفر الاتفاقية تقليصاً في عدد جميع أنواع الضوابط ومدتها الزمنية وممارسات

الخاصة. وعليه، فإن الاتفاقيات تساعد على التقليل من الإجراءات والتأخير عند المعابر الحدودية. الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بالسيارات الخاصة في 31 مارس/ آذار 2013: 80 طرفاً، شاملاً الاتحاد الأوروبي و 7 أورو متوسطي (إسرائيل، والأردن، الجزائر، والمغرب، وتونس، وسوريا، ومصر). الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بالسيارات التجارية في 31 مارس/ آذار 2012: 41 طرفاً، شاملاً، الاتحاد الأوروبي و 1 أورو متوسطي (الجزائر).

**تعمل كلاً من الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للسيارات الخاصة، لعام 1954 ، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للسيارات التجارية، لعام 1956** ، على تيسير القبول المؤقت للمركبات من دولة موقعة إلى أخرى من دون سداد رسوم وضرائب الاستيراد. يمكن للأطراف المتعاقدة أن تحدد أن تكون السيارات الخاصة أو التجارية المستوردة بشكل مؤقت متضمنة في "وثيقة الإدخال الجمركي المؤقت" تضمن هذه الوثائق سداد رسوم وضرائب استيراد المركبات إلى السلطات المحلية المختصة إذا كانت (CPD) المركبة التي قد قبلت بشكل مؤقت لم يتم إعادة تصديرها. يتم إصدار "وثائق الإدخال الجمركي المؤقت" من قبل منظمات أو هيئات معتمدة تضمن السداد.

تصف الاتفاقيات بالتفصيل أداء إجراءات الاستيراد المؤقت والوثائق الواجب استخدامها وكذلك إجراءات المطالبات المنطبقة عند عدم إتمام تصدير المركبات خلال الإطار الزمني المحدد. وتكون الاتفاقيات مفتوحة لجميع أعضاء الأمم المتحدة. وهي تعمل على إدخال إجراءات موحدة وتوفر وثيقة معترف بها دولياً، وهي تحمل محل إجراءات ووثائق البلد، التي تكون بالعادة مختلفة من بلد لآخر. كما تتجنب الإجراءات عملية أنظمة الضمان المحلي، بما أن جميع الضرائب والرسوم قد تم تغطيتها. بالإضافة إلى ذلك، فهي تعمل على الاستكمال الدقيق للوثائق من قبل السلطات والهيئات المختصة أو سائقي المركبات



© UNECE

# نقل البضائع الخطرة والأطعمة القابلة للتلف

تيسير الامتثال والتطبيق والرقابة. يستخدم الملحقين أ وب أيضًا لضبط سير المرور الداخلي في دول الاتحاد الأوروبي. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 48 دولة، منها 2 أوروبة (المغرب وتونس).

القادمة من الأطراف الأخرى إذا امتثلت لأحكام الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، فإن الاتفاق يحفظ للأطراف المتعاقدة حق منع دخول البضائع الخطرة إلى أراضيها. كما تحفظ الأطراف المتعاقدة حقها في إعداد شروط أقل تشددًا للنقل الدولي على أراضيها من خلال اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف.

يهدف الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، لعام 1956 إلى ضمان أعلى مستوى ممكن للسلامة لنقل البضائع الخطرة بتكلفة مقبولة. وهو يُعرف أي مواد خطرة مستحقة للنقل الدولي وأي منها لا تستحق. بالنسبة لأول، يؤسس الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية الظروف التي يمكن حمل هذه المواد بها.

إن الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية يعتبر مفتوحًا لانضمام جميع الدول الأعضاء بالأمم المتحدة. ولا تفرص التزامات مادية على الدول في مقابل الانضمام. ومع ذلك، بالنسبة للدول المصدرة، يفرض الاتفاق شكلًا إداريًا لاختبار التعبئة والخزانات والمركبات، واعتمادها، وتدريب السائقين ومستشار سلامة البضائع الخطرة، وإصدار الشهادات الملائمة. وحيث أنه تم موافقته بواسطة أنظمة الأمم المتحدة النموذجية، التي تصلح لأن تكون قاعدة لجميع أنواع النقل ومعظم الأنظمة المحلية على المستوى العالمي، فإن الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية يعمل أيضًا على

يتم تعريف أنواع محددة من الخطر (متفجرات، سائل قابلة للاشتعال، غازات قابلة للاشتعال، مواد قابلة للتآكل، إلخ) وكذا ظروف التعبئة، والملصقات، والعلامات، واللافتات، والوثائق، والمتطلبات الخاصة وخزانات. يوفر الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، متطلبات لعمليات النقل، وتدريب السائق وكذا صنع المركبة واعتمادها. تم تضمين أحكام الأمن مؤخرًا. وعادة ما يتم تعديل ملصقات الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية كل عامين. على الرغم من أن الاتفاق يلزم الأطراف المتعاقدة بقبول المركبات



© UNECE





والباردة. ويتم عرض مطابقة العدة للمواصفات من خلال شهادة عالمية ولوحة خاصة بالاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة التي يلزم استعمالها لهذا النقل، مثبتة على المركبة لتيسير التعريف السهل للنقل بموجب هذه الاتفاقية والاعتراف المتبادل، وتجنب عمليات الضبط المتكررة. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 48 دولة، منها 2 أوروبتوسطية (المغرب وتونس).

**(ب) من الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي) ويعمل البروتوكول المعدل للبيند 1 (أ) و 14 (1) و 14 للبيضانغ الخطرة بالطرق البرية، لعام 1993 ، على تسهيل الإجراءات لتعديل ملحقات الاتفاق ذاته، ويوائم تعريف مصطلح "مركبة" بالتعريف المستخدم في العديد من توجيهات الاتحاد الأوروبي. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/آذار 2013: 33 دولة**

**يؤسس الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة التي يلزم استعمالها لهذا النقل، لعام 1970 ، مواصفات موحدة للحفاظ على جودة الأغذية القابلة للتلف خلال النقل الدولي. وهو يعرف المقاييس والمعايير الموحدة المطلوبة لنقل المعدات الخاصة وينشئ علامات تمييز موحدة لتثبيتها على المركبات ذات المعدات الخاصة. ومن بينها، أنها تحدد ظروف الحرارة للأغذية المجمدة**

**ATP** APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS  
Zugelassen zur Beförderung  
 Leichtverderlicher Lebensmittel 062051

APPROVAL NUMBER: **D TÜV 36-0709051**  
TÜV Zulassungsnummer:

EQUIPMENT NUMBER: **05C1590-004**  
Aufbau- oder Identnummer:

ATP MARK: **FRC**  
ATP-Klasse:

VALID UNTIL: **11-2011**  
Gültig bis:

TÜV SÜD Industrie Service GmbH, ATP-INCERT-Stab, Reiterstraße 57, D-80339 München, Tel. +49 (0)89 5100-3167, Fax: +49 (0)89 5155-1071



## أنظمة المركبات



وقد ساهمت بشكل كبير في التقدم التقني، والسلامة المتزايدة للمركبات، كما قللت بشكل كبير انبعاثات المركبات. الأطراف المتعاقدة في 31 مارس/أذار 2013: طرفاً، شاملاً الاتحاد الأوروبي و 2 أورو متوسطي (تونس ومصر).

يوفر الاتفاق بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة تسري على المركبات ذات العجلات والمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها واستخدامها في المركبات ذات العجلات، وشروط الاعتراف المتبادل بالتصديقات المسلمة وفقاً لهذه المواصفات، لعام 1958 إطار العمل القانوني لتطوير نظام السلامة والانبعاث لجميع أنواع المركبات الآلية المصنعة في أوروبا والعديد من الأجزاء الأخرى من العالم. تتضمن الوثيقة القانونية 131 نظاماً للأمم المتحدة،

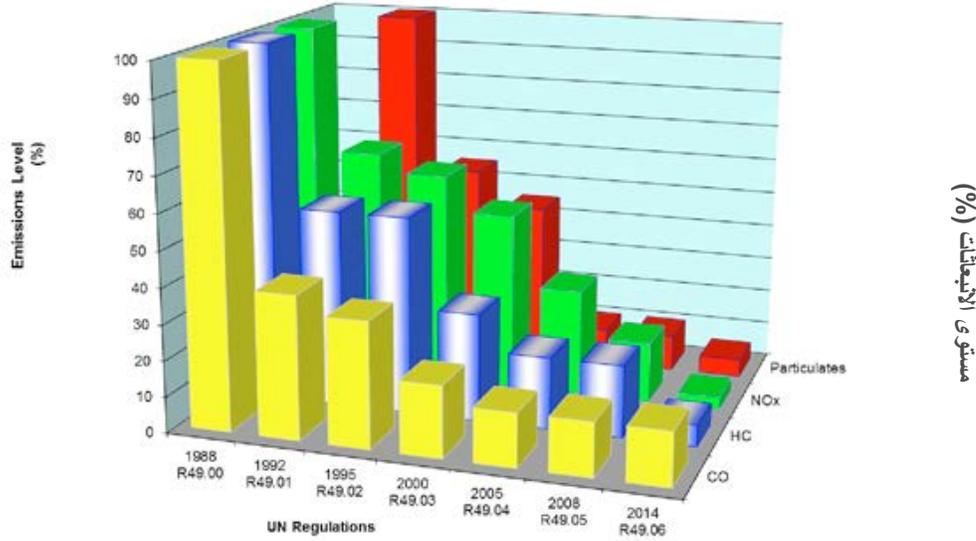


المتبادل لمثل هذه التفتيشات، لعام 1997، إطار عمل قانوني للتفتيشات التقنية على المركبات وقد ألحق به 2 من قواعد الأمم المتحدة واللذان تهدفان إلى الحفاظ على السلامة عبر دورة حياة المركبة بأكملها. وقد ثبت أن هذا الاتفاق مفيداً خاصة في الدول التي لم تتجعد بعد : في وضع نظام تفتيش تقني دوري محلي للمركبات المسجلة. الأطراف المتعاقدة في 13 مارس/أذار 2013: 12 دولة و 17 دولة موقعة معلقة على التصديق.

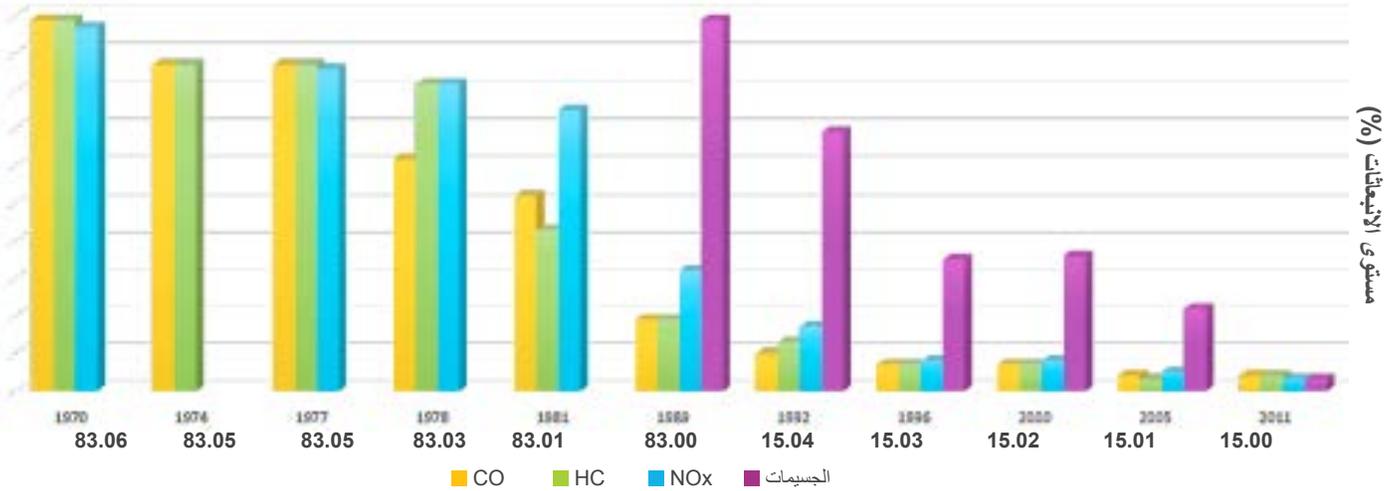
يوفر الاتفاق المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها فيها، لعام 1998 إطار عمل لتطوير الأنظمة التقنية العالمية للمركبات. وقد تم تبني 21 نظاماً تقنياً عالمياً للأمم المتحدة. الأطراف المتعاقدة في 13 مارس/أذار 2013: 33 طرفاً، شاملاً، الاتحاد الأوروبي و 1 أورو متوسطي (تونس).

يوفر الاتفاق المتعلق تبني شروطاً موحدة للتفتيشات التقنية الدورية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف

### تطور حدود انبعاثات الشاحنات



أنظمة لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا  
تطور حدود الانبعاثات لسيارات الركوب



أنظمة لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة  
الاقتصادية لأوروبا

معظم اتفاقيات واتفاقيات الأمم المتحدة مفتوحة لجميع الدول الأعضاء بالأمم المتحدة. ولذا، ما لم يتم تحديد غير ذلك، يمكن لأي دولة عضو في الأمم المتحدة أن تتقدم إلى الأمين العام بوثيقة انضمام أو قبول أو اعتماد لتصبح طرفاً متعاقدًا لأي من هذه الاتفاقيات أو الاتفاقات، معبرة عن نيتها لتنفيذ أحكام الاتفاقية أو الاتفاق. مع العلم أنه كي تصبح دولة طرفاً متعاقدًا لا ينطوي على أي التزامات مالية أو رسوم.

بعد الانضمام بنظام الأمم المتحدة للمركبات ذو أهمية مساوية بالنسبة للدول المنتجة وغير المنتجة للسيارات، حيث أنهم يتحققوا من خلالها من سلامة المركبة، وحماية البيئة، وفعالية الطاقة. توفر الاتفاقات بشأن صنع المركبات (اتفاقات 1958 و 1998) على الأخص، فرص أعمال لصانعي المركبات وأجزاء المركبات وذلك بفضل مبدأ الاعتراف المتبادل. للموافقات النمطية الممنوحة في إطار عمل اتفاق 1958

  
Consulting Engineers



النصور  
© UNECE © IRU

التصميم  
Semantics Design  
www.semanticsdesign.eu

طباعة  
Drifosett Printing sa  
www.drifosett.com

نشر من قبل  
SAFEGE Parc de l'Île  
15/27 , rue du Port 92022  
Nanterre Cedex – FRANCE

Tel.: +33.)0(1.46.14.71.00  
Fax: +33.)0(1.47.24.77.88

[www.safege.com](http://www.safege.com)  
[contact@safege.fr](mailto:contact@safege.fr)

تم إنتاج هذه النشرة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي في إطار عمل مشروع الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري الأوروبي المتوسطي، تقع مسؤولية  
هذه النشرة فقط على شركة SAFEGE، بالانتماء مع SYSTRA وجامعة أثينا التقنية القومية و DAR AL-OMRAN و IDOM و FIT و  
للإستشارات وهيئة تنظيم النقل و LEEGO، ولا يمكن أن ينظر إليها على أنها تعكس وجهة نظر الاتحاد الأوروبي