

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 251115 517700
Website: www.africa-union.org

المجلس التنفيذي
الدورة العادية الحادية عشرة
أكرا، غانا، 25-29 يونيو 2007
-

الأصل: إنجليزي

EX.CL/349 (XI)

تقرير رئيس المفوضية عن مؤتمر
الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء
المسؤولين عن النقل البحري
أبوجا، نيجيريا 19-23 فبراير 2007
-

**تقرير رئيس المفوضية عن مؤتمر الاتحاد
الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري
أبوجا، نيجيريا 19-23 فبراير 2007**

أولا- مقدمة:

- 1- تم تنظيم مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري بالتعاون مع حكومة جمهورية نيجيريا الاتحادية وتم عقده في أبوجا في الفترة من 19 إلى 23 فبراير 2007 تحت عنوان "دور النقل البحري في تنمية إفريقيا" وتضمن المؤتمر دورة تحضيرية للخبراء في الدول الأعضاء عقدت من 19-21 فبراير 2007.
- 2- وحيث أنه كان المؤتمر الأول للنقل البحري تحت رعاية الاتحاد الأفريقي – فقد كانت أهدافه شاملة ومركزة على وضع استراتيجية شاملة للقطاع الفرعي تضمنت الجوانب التالية:
 - تبادل وجهات النظر حول تحديات وآفاق النقل البحري في أفريقيا.
 - اعتماد خطوط إرشادية استراتيجية لوضع سياسة قارية للنقل البحري.
 - إعداد برنامج قاري لتنفيذ كل التدابير اللازمة لضمان السلامة والأمن البحري بصورة أكبر.
 - حث الدول الأفريقية على المصادقة على المعاهدات والاتفاقيات ذات الصلة بحماية البيئة البحرية.
 - وضع الترتيبات الملزمة على نطاق القارة لتنفيذ السياسات والاستراتيجيات وكذلك برامج ومشاريع تنمية النقل البحري في إفريقيا.
 - تحديد تدابير بناء القدرات ومصادر التمويل للقطاع الفرعي.
 - تحديد إطار العمل المؤسسي القاري لتنسيق تنمية النقل البحري.

ثانيا- مداولات المؤتمر:

- 3- كانت 38 دولة عضو بالاتحاد الأفريقي ممثلة في المؤتمر بما في ذلك الجزائر، أنجولا، بنين، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، كوت ديفوار، جيبوتي، مصر إرتريا، إثيوبيا، الجابون، جامبيا، غانا، غينيا، كينيا، ليبيريا، ليبيا، مالي، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، السنغال، سيراليون، الصومال، جنوب إفريقيا، السودان، تنزانيا، توجو، تونس، زامبيا وزيمبابوي.
- 4- شاركت أيضا ست (6) مجموعات اقتصادية إقليمية في المؤتمر المجموعة الاقتصادية لدول وسط إفريقيا، والمجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا، والسوق المشتركة لشرقي وجنوبي إفريقيا، ومجموعة

تنمية الجنوب الأفريقي، والمجموعة الاقتصادية لدول الساحل والصحراء والاتحاد الاقتصادي والنقدي لدول غرب إفريقيا.

5- وكذلك شاركت المنظمات الإقليمية والقارية والدولية التالية: منظمة تعاون الموانئ الإفريقية، بنك التنمية الأفريقي، المنظمة البحرية لغرب ووسط إفريقيا، ورابطة إدارة الموانئ لغرب ووسط إفريقيا، منظمة مذكرة التفاهم لغرب ووسط إفريقيا والمنظمة البحرية الدولية والرابطة الدولية لمعينات الملاحة البحرية والمنارات والمنظمة الدولية للخرائط المائية.

6- تم تسير المؤتمر بواسطة مكتب الاتحاد الأفريقي للوزراء المسؤولين عن النقل البحري والذي تكون على النحو التالي:

الرئيس:	الكونغو (وسط إفريقيا)
النائب الأول للرئيس:	الجزائر (شمال إفريقيا).
النائب الثاني للرئيس:	جيبوتي (شرق إفريقيا).
النائب الثالث للرئيس:	جنوب إفريقيا (الجنوب الإفريقي).
المقرر:	بورкина فاسو (غرب إفريقيا).

7- بحث الوزراء مختلف المسائل والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري الأفريقي حالياً وقدموا عدداً من التوصيات والالتزامات على النحو التالي:

- نظرة شاملة على التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري في إفريقيا.
- تنمية الموانئ وإدارتها.
- أحواض السفن، إصلاح السفن، تفكيك السفن وإعادة تدويرها.
- حماية البيئة البحرية.
- الأمن والسلامة البحرية.
- النقل البحري وتخفيض نسبة الفقر.
- المسائل المؤسسية.
- مشروع الإعلان الوزاري.
- مشروع خطة العمل.

حالة قطاع النقل البحري في إفريقيا ودور الاتحاد الأفريقي:

8- أحاط الوزراء علماً بالعرض الذي يسلط الضوء على الحالة البائسة للنقل البحري في إفريقيا والذي أوضح بالتحديد ما يلي:

- نصيب لا يذكر في الحركة البحرية العالمية.
- انخفاض قدرات الشحن البحري وقدم الأساطيل.
- تدهور وعدم كفاية الهياكل الأساسية والمرافق مقارنة بالملاحة والسلامة والأمن وأنشطة مناولة الشحنات.
- ضعف الالتزام بالاتفاقيات البحرية الدولية.
- نقص القدرات لتنفيذ لوائح السلامة والأمن وحماية البيئة الخ.

- وبالتالي عمليات غير فعالة وارتفاع تكلفة الشحن.

9- كانت النظرة للاتحاد الأفريقي أنه يلعب دور القيادة في تنمية صناعة النقل

البحري القارية مع تركيز خاص على المواءمة والتنسيق والإشراف على تنفيذ سياسات النقل والاستراتيجيات ووضع اللوائح الملائمة لتنفيذ برامج النقل البحري في إفريقيا.

10- وفي هذا الإطار قرر الوزراء الطلب إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي لـ:

- إكمال آلية التنسيق لتنمية الهياكل الأساسية مع مشاركة وتعاون كل المستفيدين.

- ضمان مشاركة الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتخصصة والمستفيدين الرئيسيين الآخرين في أنشطة قطاع النقل في إفريقيا.

11- فيما يتصل بالحالة البائسة بالمعينات الملاحية قرر الوزراء الطلب إلى

إدارات الملاحة البحرية الوطنية ضمان الالتزام واحترام النظم الدولية المرعية بالنسبة للمعينات الملاحية.

- تضمين النظم واللوائح الدولية في القوانين الوطنية بشأن إمداد وعمليات وصيانة المعينات الملاحية بما في ذلك خدمات حركة السفن.
- نشر المعلومات عن النظم المتصلة بالمعينات الملاحية.
- تطوير معينات ملاحية مناسبة وفعالة وموثوق بها بما في ذلك خدمات حركة السفن حيث أنهم يرون أن حجم الحركة ودرجة المخاطر تبرر مثل هذه الخدمات.
- وضع التركيز اللازم على توفير وصيانة معينات ملاحية ذات كفاءة وفعالية.

12- أشار الوزراء إلى أن تنمية الموانئ قليلة جدا في إفريقيا ونتيجة لذلك تميل

الخطوط الملاحية الدولية الرئيسية إلى تسيير سفن أصغر وأقل تكلفة إلى أفريقيا. مما يرفع تكلفة التجارة الدولية للقارة. ولهذا اتخذ الوزراء القرارات التالية:

- حث الدول الأعضاء إلى إعطاء أولوية لكفاءة الموانئ بالالتزام بالحد الأدنى بمعايير التشغيل والأداء المطبقة لسلطات الموانئ.
- دعوة الدول الأعضاء إلى استكشاف بدائل تمويل مبتكرة، بما في ذلك، القطاع الخاص وإقامة شراكات بين القطاع العام والقطاع الخاص لتمويل إعادة إعمار الهياكل الأساسية للموانئ ودعم إنشاء وتعزيز قدرات الشحن.

- 13- بحث الوزراء تقرير دراسة استقصائية يشير إلى عدم كفاية الاتصالات والمعلومات الملاحية وقدم الخرائط الموجودة من جانب الدول الأفريقية- الأمر الذي جعل الملاحة في المياه الأفريقية غير آمنة وقرروا ما يلي:
- ينبغي حث الدول الأعضاء الساحلية على اتخاذ الترتيبات اللازمة لاحترام الفصل الخامس من اتفاقية سولاس لسنة 1974.
 - ينبغي على الدول الأعضاء إنشاء لجان وطنية للخرائط المائية تكون لها السلطة والمسئولية على المسائل ذات الطبيعة الملاحية.
 - الطلب إلى الدول الأعضاء المشاركة في أنشطة اللجنة الإقليمية للخرائط المائية المتصلة بسلامة الملاحة البحرية.

تعزيز أداء الموانئ الأفريقية:

- 14- بحث الوزراء الاستعراضات العالمية والإقليمية عن حالة أداء الموانئ الأفريقية التي سلطت الضوء على السمات الرئيسية التالية:
- إن الموانئ الأفريقية تفتقر إلى القدرات خاصة لمناولة حركة الحاويات المتنامية.
 - إن الموانئ تفتقر إلى نظم نقل بري بالحد الأدنى من الوصلات الداخلية التي تقلل من كفاءة نقل السلع.
 - إن الموانئ الأفريقية غير منظمة بنظام فعال وفقا لحجم تجارتها والأسواق المؤهلة أكثر من غيرها لخدمتها أي الأسواق الوطنية والإقليمية والدولية.
 - إن الموانئ القطرية الأكثر قربا ليست لها علاقات تجارية مع بعضها البعض أما عن طريق المنافسة وأما عن طريق التكامل لأنها تخدم بصورة كبيرة نظم لوجستية مختلفة ترجع للإرث الاستعماري.
- 15- وفي هذا الصدد، اتخذ الوزراء قرارات تهدف إلى تلبية الاهتمامات الرئيسية لتنمية شبكة قوية في الموانئ الأفريقية:
- ينبغي على الاتحاد الأفريقي قيادة وضع سياسة عامة شاملة للنقل البحري في إفريقيا، بما في ذلك الأنشطة البحرية في عرض البحر.
 - على المجموعات الاقتصادية والدول الأعضاء اتخاذ الترتيبات اللازمة لتشجيع التجارة البينية فيما بين البلدان الأفريقية بغية تعزيز القدرات لعمليات الشحن فيما بين البلدان الأفريقية.
 - ينبغي إجراء دراسة لتحديد جدوى إنشاء نظام للموانئ الأفريقية يسمح بإنشاء مراكز إقليمية مع إمكانية تمويلها من سلطات الموانئ.
 - ينبغي إشراك القطاع الخاص من خلال الخصخصة وبرامج الشراكة الخاصة في تنمية وإدارة الموانئ بغية تمكينها من مواكبة مطلوبات الاستثمار.

- ينبغي وضع استراتيجية متكاملة لتنمية الموانئ الأفريقية لتشجيع الاستثمار وتخطيط الممرات المائية.
- ينبغي وضع استراتيجية لتدريب الموظفين تأخذ في الاعتبار المتغيرات التقنية والتكنولوجية الراهنة، بما في ذلك التغيرات المتوقعة على المدى البعيد في صناعة النقل البحري.

أحواض السفن، إصلاح السفن، تفكيك السفن وإعادة تدوير السفن:

- 16- أشار الوزراء إلى وجود فرص لجعل إفريقيا مركزا لإصلاح السفن وبنائها. وفي هذا الصدد، تم إبلاغ المؤتمر بأن هناك أقاليم أخرى تتطلع للاستثمار في إفريقيا نظرا لوجود عدد من المزايا المقارنة بما في ذلك الموقع الجغرافي وزيادة الحركة البحرية في إفريقيا. ووجود الأيدي العاملة الرخيصة ووجود صناعة لإصلاح السفن في عدد من البلدان الأفريقية. وتمت الإشادة – تحديدا إلى أن أحواض السفن في الصين وهولندا قد أعربت عن رغبتها في الاستثمار في إفريقيا في مجال إصلاح السفن.
- 17- حث الوزراء بلدان إفريقيا على وضع برامج لتشجيع بناء السفن وإصلاح السفن كصناعة إقليمية مشتركة.

حماية البيئة البحرية:

- 18- نظرا لوجود مخاطر متزايدة لوقوع حوادث وتلوث بحري على طول الشواطئ ومرافق الموانئ – تم تسليط الضوء على الحاجة لوضع سياسة قارية للإدارة المتكاملة للموانئ ولأمن الموانئ وكذلك حماية البيئة البحرية. وكذلك حث الوزراء البلدان الأفريقية على المصادقة وتنفيذ اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية بشأن حماية البيئة البحرية.

الأمن والسلامة البحرية:

- 19- تمت الإشادة، بصفة عامة إلى أن الصعوبات المالية والمؤسسية وكذلك عجز الإرادة السياسية – قد حددت قدرة الدول الأفريقية على الوصول إلى مستويات مرضية للأمن والسلامة البحرية. وقرر الوزراء – أنه ينبغي – كأولوية اتخاذ ترتيبات تعاون، بما في ذلك وضع برامج مشتركة بين الدول الأعضاء وكذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والمؤسسات الإقليمية وشركاء التنمية بغية بناء القدرات اللازمة لتحقيق المستوى المطلوب من الأمن والسلامة البحرية والمحافظة عليه.

النقل البحري وتخفيض نسبة الفقر:

- 20- أشار الوزراء إلى مساهمة النقل البحري في تخفيف حدة الفقر مع اعتبار خاص إلى تسهيل النمو الاقتصادي وتوفير الفرص الاقتصادية الاجتماعية

بما في ذلك التجارة العالمية والصناعة السمكية وتوزيع الإعانات وبناء القدرات (التدريب والدعم الفني) ومكافحة مرض نقص المناعة البشرية (الإيدز) والأمراض المعدية الأخرى وضمان الأمن والسلامة وحماية البيئة البحرية وتسهيل الوصول إلى الموانئ البحرية للبلدان غير الساحلية.

21- وفي هذا الصدد، أشار الوزراء إلى أن معظم البلدان الأفريقية قد وضعت استراتيجيات شاملة لتخفيض الفقر تشمل الجوانب الاقتصادية الاجتماعية والسياسية والثقافية وقرروا الطلب من مفوضية الاتحاد الأفريقي والدول الأعضاء والمؤسسات المتخصصة متابعة الأمر وتسهيل تنفيذ أهداف النقل لسنة 2005 والمؤشرات المتصلة بتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

ميثاق النقل البحري الأفريقي:

22- أشار الوزراء، أيضا إلى ميثاق النقل البحري الأفريقي وهو وثيقة السياسة الرئيسية لتنمية الصناعة البحرية لأفريقيا – والذي لم يدخل حيز النفاذ بعد عشر السنوات من اعتماده نظرا لعدم استلام العدد المطلوب من التصديقات ومع مرور الوقت أصبح الميثاق قديما وبعيدا عن حقائق النقل البحري الراهنة. وعليه فقد طلبوا من مفوضية الاتحاد الأفريقي تسهيل تحديث الميثاق وتقديمه لاعتماده والمصادقة عليه.

تحديات أفريقيا المؤسسية:

23- سلط الوزراء الضوء على ضرورة التنسيق المؤسسي على الصعد الوطنية والإقليمية والقارية بحسبانه عنصرا حيويا لتسهيل الرصد للتنفيذ الداخلي للوائح البحرية الدولية. ولهذا الغرض دعا الوزراء إلى تحسين الآليات المؤسسية في القارة وكذلك التعاون مع الشركاء الدوليين في مجال النقل البحري. وطلبوا من مفوضية الاتحاد الأفريقي استكشاف إمكانية إنشاء منظمة قارية للنقل البحري.

الإعلان وخطة عمل النقل البحري في إفريقيا:

24- عند نهاية المداولات، أكمل الوزراء واعتمدوا الإعلان وخطة العمل التي توضح التزاماتهم والأنشطة التي ينبغي متابعتها لتنفيذ القرارات حول مختلف القضايا التي تم تحديدها في مجال تنمية قطاع النقل البحري في إفريقيا وبشكل الإعلان وخطة العمل المرفق 1 والمرفق 2 على التوالي من هذا التقرير.

ثالثا- التوصيات:

25- بغية ضمان تحقيق تطلعات الوزراء المسؤولين عن النقل البحري لتنمية هذه الوسيلة من النقل والتي هي حيوية لنمو التجارة الدولية لأفريقيا كما

- تم التعبير عنها في القرارات العديدة الصادرة عنهم وفي الإعلان حول النقل البحري في إفريقيا – دعا الوزراء المجلس التنفيذي لكي:
- (1) يحيط علماً بتقرير المؤتمر الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري.
 - (2) الثناء على الوزراء المسؤولين عن النقل البحري لوضعهم استراتيجية شاملة وعلى التزامهم بمواجهة التحديات التي تواجه النقل البحري في أفريقيا.
 - (3) تأييد إعلان وخطة عمل النقل البحري في إفريقيا.
 - (4) الطلب من المفوضية، بالتعاون مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتخصصة والدول الأعضاء والمنتهجين الآخرين اتخاذ كل الترتيبات الضرورية لضمان تنفيذ خطة العمل لتنمية قطاع النقل البحري في القارة.
 - (5) يناشد المنظمة البحرية الدولية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا وبنك التنمية الأفريقي والاتحاد الأوروبي وشركاء التنمية الآخرين لدعم تنفيذ خطة عمل الاتحاد الأفريقي للنقل البحري.
 - (6) يطلب من رئيس المفوضية تقديم تقرير مرحلي عن تنفيذ هذا المقرر إلى الدورة القادمة للمجلس التنفيذي.

EX.CL/349 (XI)
ANNEX.I

تقرير الاجتماع الوزاري

-

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 251 11 5517700
Website: www.africa-union.org

مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول
للوزراء المسؤولين عن النقل البحري
أبوجا، نيجيريا، 22-23 فبراير 2007

-

AU/MIN/MT/RPT. (I)

تقرير الاجتماع الوزاري

-

تقرير الاجتماع الوزاري

أولاً - مقدمة:

- 1- في إطار تنفيذ برنامج العمل بعنوان "الربط بين أجزاء أفريقيا" المنبثقة عن خطتها الاستراتيجية للفترة 2004-2007 وبهدف مواءمة السياسة القطاعية للنقل في أفريقيا، قامت مفوضية الاتحاد الأفريقي ببعض الأنشطة الاستشارية ذات الأولوية التي من شأنها تحديد توجهات قطاعية استراتيجية وإعداد خطة قارية توجيهية متكاملة للبنية التحتية للنقل على أن تعتمد هذه الخطة التوجيهية على الخطط التوجيهية الإقليمية.
- 2- في هذا الصدد، انعقد مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري يومي 22 و 23 فبراير 2007 في أبوجا، نيجيريا، تحت الرعاية السامية لفخامة رئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية، الزعيم أولوسيجون أوباسانجو القائد الأعلى للقوات المسلحة.
- 3- يدور موضوع هذا المؤتمر الأول حول "دور النقل البحري في تحقيق تنمية أفريقيا".
- 4- لقد كان المؤتمر مناسبة لبحث مجموعة من المشاكل الساخنة للنقل البحري الأفريقي وكان يهدف، من بين أمور أخرى، إلى:
 - تبادل الآراء حول تحديات وآفاق النقل البحري.
 - اعتماد توجهات استراتيجية لصياغة سياسة قارية في مجال النقل البحري.
 - إعداد برنامج قاري لتنفيذ كافة الإجراءات الضرورية لتحقيق أمن وسلامة بحرية أفضل.
 - حث الدول الأفريقية على التصديق على كافة المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية.
 - تحديد الأنشطة المناسبة على المستوى القاري من أجل تنفيذ سياسات واستراتيجيات وبرامج ومشاريع تنمية النقل البحري في أفريقيا.
 - تحديد إجراءات تعزيز بناء قدرات وتمويل القطاع الفرعي.
 - تحديد الإطار المؤسسي لتنسيق تنمية النقل البحري.

ثانياً - الحضور:

- 5- شاركت في المؤتمر الدول الأعضاء الثمانية والثلاثون (38): الجزائر، أنجولا، بنين، بوركينا فاسو، بروندي، الكامرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، كوت ديفوار، جيبوتي، مصر، إرتريا، إثيوبيا، الجابون، جامبيا، غانا، غينيا، كينيا، ليبيريا، ليبيا، مالي، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، السنغال، سيراليون،

الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، تنزانيا، تشاد، توجو، تونس، زامبيا وزيمبابوي.

6- شاركت في المؤتمر أيضاً المجموعات الاقتصادية الإقليمية التالية: المجموعة

الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، الإيكواس، الكوميسا، مجموعة تنمية الجنوب الأفريقي، تجمع سين صاد والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا.

7- بالمثل، شاركت في المؤتمر المنظمات الإقليمية والقارية والدولية التالية:

الاتحاد الأفريقي، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، بنك التنمية الأفريقي، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، رابطة إدارة المرافئ لغرب ووسط أفريقيا، رابطة إدارة المرافئ لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، بروتوكول الاتفاق لغرب ووسط أفريقيا، مذكرة تفاهم أبوجا، المنظمة البحرية الدولية، الرابطة الدولية لمعونات الملاحة البحرية، السلطة الدولية لقاع البحار والمنظمة الهيدروغرافية الدولية.

8- ترفق قائمة المشاركين بهذا التقرير كملحق.

ثالثاً- مراسم الافتتاح:

9- لقد تميزت مراسم الافتتاح، تحت رعاية فخامة رئيس جمهورية نيجيريا

الاتحادية والقائد الأعلى للقوات المسلحة النيجيرية، الزعيم أولوسيجون أوباسانجو، ممثلاً في شخص أمين الحكومة الاتحادية، بكلمات ألقاها الوزير الاتحادي للنقل لنيجيريا والأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ورئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا ورئيس الجمعية الأفريقية للتعاون في الموانئ ومساعد الأمين العام للسلطة الدولية لقاع البحار ومفوض الاتحاد الأفريقي المسؤول عن البنية التحتية والطاقة للاتحاد الأفريقي ورئيس مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين وأمين الحكومة الاتحادية الاتحادية، الممثل الشخصي لرئيس جمهورية نيجيريا.

• كلمة الوزير الاتحادي النيجيري للنقل:

10- استهل وزير النقل لجمهورية نيجيريا الاتحادية، فخامة الزعيم كورنيليوس أديبايو، كلمته بالترحيب بوفود الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي التي جاءت إلى أبوجا للمشاركة في هذا المؤتمر الهام الذي سيتم خلاله تحديد رؤية أفريقيا للنقل البحري باعتبارها إرادة موحدة للعمل معاً.

11- شدد الوزير على أن هذا المؤتمر يعد الأول على مستوى القطاع الفرعي وعلى أن التهاون الذي ساد أخذ شكل اللامبالاة وعدم الشعور بالمسؤولية وقد حان الوقت للأخذ بزمام الأمور. وبمعني آخر، التكفل بمصير قارتنا من خلال تنشيط القطاع البحري. وعليه، هنا المتحدث مفوضية الاتحاد الأفريقي على هذه المبادرة السعيدة.

- 12- ثم عرض المتحدث الإصلاحات الجارية في نيجيريا في مجال النقل والتي منحت مكان الصدارة للقطاع الخاص مع رؤية متكاملة للنقل.
- 13- وفي هذا الصدد، دعا الوزير زملائه خلال هذا الاجتماع، إلى القيام ببحث كامل للنقل البحري الأفريقي واستخلاص التدابير المناسبة لتنشيطه لصالح أفريقيا. هذا هو، في رأى المتحدث، التحدى المتمثل في تحرير الشعوب الأفريقية.

• **كلمة الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:**

- 14- شكر الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، الأميرال إفينميوس إ. ميتروبولوس، الحكومة النيجرية ومفوضية الاتحاد الأفريقي على الحكمة التي تحلت بها في تنظيم المؤتمر الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري الذي يهدف أساساً إلى تقييم وضع القطاع الفرعي في القارة.
- 15- ثم أبرز الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أهمية القطاع البحري في الاقتصاد العالمي من خلال أنشطة الملاحة البحرية والموانئ والخدمات ذات الصلة والبنية التحتية واللوجستية الخاصة به. وركز على وجه الخصوص، على جودة السفن التي تتحقق من خلال إدارة صارمة لتسجيلها بغية إنقاذ حياة البشر وثروات البيئة البحرية الأخرى. وأشار الأمين العام إلى مختلف الاتفاقيات التي تحكم مسألة وضع السفن ومسألة مكافحة التلوث معاً.
- 16- كما أبرز الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أيضاً تزايد التعاون بين الدول الأفريقية وأوصى الدول بالانضمام، على نحو كبير، إلى الاتفاقيات الدولية من خلال التعجيل بالتصديق عليها. وقد تم وضع آلية مراجعة طوعية تقدم من خلالها المنظمة البحرية الدولية مساعدتها للدول التي تطلب منها ذلك.

• **كلمة رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا:**

- 17- استهل رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، وزير النقل الأنجولي الدكتور أندريه لويس برانداو، كلمته بتلاوة الرسالة الأخوية التي وجهها رئيس جمهورية أنجولا فخامة السيد المهندس إدواردو دوش سانتوش إلى أخيه الزعيم أولوسيجون أوباسانجو الذي يحظى بإعجاب الشعب الأنجولي الشديد بانتمائه الأفريقي.
- 18- أكد رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا أن هذا المؤتمر قد طال انتظاره وهو يعتبر مناسبة تتبادل فيها الدول الأعضاء الآراء وتقوم بمواءمة سياساتها واستراتيجياتها بغية مواجهة التحديات القطاعية المفروضة على

أفريقيا لا سيما في مجال الملاحة البحرية والبحث والإنقاذ في البحر ومكافحة التلوث والقرصنة وغير ذلك.

- 19- بعد تذكيره بدور النقل البحري في سلسلة النقل المتكاملة، رحب رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا بالرؤية الشاملة للاتحاد الأفريقي في إدارة برنامج أنشطته.
- 20- قدم رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا عرضاً عن المنظمة التي يقودها والتي تم إنشاؤها عام 1975 وتضم حالياً خمسة وعشرين (25) دولة من بينها أربعة (4) دول غير ساحلية. تسعى المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا إلى تحقيق استقرار حجم الشحن. وعليه، فهي تقيم علاقات منتظمة مع الرابطة التجارية الأوروبية والغرب أفريقية.
- 21- في ختام كلمته، أعرب رئيس المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا لأقاليم القارة الأخرى عن استعداده لتقاسم تجربة المنظمة القيمة على المستوى القاري.

• كلمة رئيس الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ:

- 22- ذكر رئيس الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ السيد عبد الله موارووا، بأن منظّمته حديثة النشأة غير أنها تضم كافة الأقاليم الجغرافية للقارة. وهي تهدف إلى تسهيل تبادل التجارب والتعاون بين الموانئ.
- 23- إن الهدف من هذه الجمعية هو تحسين إنتاجية الموانئ من خلال التدريب وورش العمل. وإداركا منها لدور الموانئ في الصناعة البحرية، فإن الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ تعهدت بالمشاركة في مكافحة الفقر على المستوى القاري. وتشكل مسائل إدارة الجمعية حالياً مصدر قلق.

• كلمة السلطة الدولية لقاع البحار:

- 24- قدم مساعد الأمين العام للسلطة الدولية لقاع البحار، السيد نيببي ألوتي أودونتون عرضاً يحتوى على صورة عن المنظمة التي تم إنشاؤها عام 1994 والتي تضم مائة وثلاثة وخمسين 153 دولة. وتتكون السلطة الدولية لقاع البحار من مجلس وأمانة ولجنة قانونية ولجنة مالية ومهمتها إدارة موارد قاع البحار التي تعتبر إرثاً للبشرية.
- 25- من خلال نظام تعاقد، قامت السلطة الدولية لقاع البحار بإجراء عدة دراسات لتمكينها من جمع معلومات هامة عن الموارد الرئيسية الثلاثة المعروفة بعقيدات وكحول الكبريت المتعددة المعادن والقشرة الغنية بمنجنيز الحديد.

وتم حفظ كل هذه المعلومات بصورة مركزية في مرفقين أحدهما موجود في كندا والآخر في الولايات المتحدة الأمريكية.

26- في ختام عرضه، دعا نائب الأمين العام للسلطة الدولية لقاع البحار الدول الأفريقية إلى المشاركة الفعالة في أنشطة منظمتها.

● كلمة مفوض البنية التحتية والطاقة للاتحاد الأفريقي:

27- استهل مفوض البنية التحتية والطاقة للاتحاد الأفريقي الدكتور برنارد زوبا كلمته بالإعراب عن شكره لرئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية لقبوله استضافة مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري ثم أعرب عن شكره أيضا للدول الأفريقية والمنظمات الأفريقية المتخصصة والشركاء في التنمية وخاصة المنظمة البحرية الدولية.

28- شدد المفوض على أهمية النقل البحري في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية واستذكر وضع النقل البحري الأفريقي وخاصة المشاكل المتعلقة بالبنية التحتية والمعدات، الأمن والسلامة، تسهيلات الموانئ، التلوث، اقتناء السفن وكذلك أداة السياسة للاتحاد الأفريقي ألا وهي الميثاق وطريقة الإدارة.

29- قال إن مفوضية الاتحاد الأفريقية مقتنعة بأن تبني أسلوب متكامل لمسائل النقل هو وحده الذي يمكن أفريقيا من الاستفادة التامة من جهودها الرامية إلى التنمية الاقتصادية للقارة وتكاملها الطبيعي ومشاركتها الفعالة في العولمة.

● كلمة رئيس مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين:

30- أعرب رئيس مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين السيد اندري أوكومبي ساليسا، وزير النقل والطيران المدني للكونغو عن شكره لحكومة وشعب جمهورية نيجيريا على الاستقبال الحار ثم نقل التحيات الودية من رئيس جمهورية الكونغو، السيد دينيس ساسو نجيسو إلى رئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية، الزعيم أولوسيجون أوباسانجو.

31- ألح رئيس مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين على ضرورة قيام أفريقيا بتفعيل تنمية البنية التحتية للقارة لتحقيق النمو الاقتصادي وتعزيز التجارة الأفريقية البينية. وفي هذا الصدد، هنا مفوضية الاتحاد الأفريقي على التزامه المطلق بتنفيذ خطته الاستراتيجية للفترة 2004 – 2007 من خلال نهج متكامل وشامل من أجل تنمية قطاع النقل.

32- لاحظ رئيس مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين الضرورة العاجلة لحل مسائل النقل للقارة في سياق تحديات العولمة التي تتطلب من أفريقيا موقفا ثابتا كما فعلت آسيا وأمريكا اللاتينية حتى تستطيع تجاوز العقبات وتحسن أداء النقل البحري. وهناك حاجة إلى إرادة سياسة قوية إذا كان لأفريقيا أن تتجنب هيمنة رؤوس الأموال الأجنبية بحيث يصبح الأفريقيون غرباء في بلدان أجدادهم.

• **كلمة الأمين العام للحكومة الاتحادية ممثلاً رئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية:**

- 33- رحب الأمين العام للحكومة الاتحادية ممثلاً فخامة رئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية الزعيم أكايتي بالمشاركين وأعرب عن تقديره للعبارات الطيبة التي امتدح بها الرئيس ووعده بنقلها إليه.
- 34- ذكر الأمين العام للحكومة الاتحادية أن هذا المؤتمر للوزراء الأفريقيين المسؤولين عن النقل البحري يعطي هذا النوع من وسائل النقل أهمية بالغة مبرزاً المسائل المتعلقة باقتناء السفن، إدارة أعلام السفن، مراقبة الموانئ، الأمن والسلامة، التلوث وكذلك التصديق على الاتفاقيات الدولية تعتبر انشغالات أساسية بالنسبة للقطاع الفرعي.
- 35- بعد أن استذكر أن النقل هو من القطاعات ذات الأولوية للإنتعاش الاقتصادي، أكد الأمين العام للحكومة الاتحادية ضرورة تركيز الجهود على التعبئة الفعالة للموارد من خلال سياسات واستراتيجيات قابلة للتنفيذ من أجل التنمية الاقتصادية لأفريقيا.
- 36- أعقب مراسم الافتتاح أخذ صورة جماعية.

رابعاً- المسائل الإجرائية:

- 37- بعد المشاورات ووفقاً لما جرت عليه العادة في الاتحاد الأفريقي، تم انتخاب هيئة المكتب التالية:

الرئيس:	الكونغو (وسط أفريقيا)
النائب الأول للرئيس:	الجزائر (شمال أفريقيا)
النائب الثاني للرئيس:	جيبوتي (شرق أفريقيا)
النائب الثالث للرئيس:	جنوب أفريقيا (الجنوب الأفريقي)
المقرر:	بوركينافاسو (غرب أفريقيا)

- 38- تم اعتماد مشروع جدول الأعمال وبرنامج العمل التالي:

- (1) مراسم الافتتاح.
- (2) **المسائل الإجرائية:**
 - (أ) انتخاب هيئة المكتب.
 - (ب) اعتماد جدول الأعمال وبرنامج العمل.
- (3) **جلسات العمل:**
 - (1) بحث تقرير اجتماع الخبراء.

- (2) بحث واعتماد خطة العمل.
- (3) بحث واعتماد الإعلان حول النقل البحري في أفريقيا.
- (4) ما يستجد من أعمال.
- (5) بحث واعتماد تقرير الاجتماع الوزاري.
- (4) الجلسة الختامية

خامسا- تنظيم العمل:

39- بعد تبادل وجهات النظر، اعتمد الاجتماع ساعات العمل التالية:

13:00 – 9:00	الفترة الصباحية:
19:00 – 14:00	الفترة المسائية:

سادسا- المداوولات:

- أ - بحث تقرير اجتماع الخبراء:
- 40- بحث الوزراء تقرير اجتماع الخبراء ولاحظوا وضع صناعة النقل البحري الأفريقية ومختلف المسائل التي أبرزها التقرير.
- 41- إثر الملاحظات التي أبديت حول مختلف المسائل التي نوقشت، أحاط المؤتمر علما بتقرير اجتماع الخبراء واعتمد عددا من التوصيات في الأقسام التالية:

• وضع قطاع النقل البحري في أفريقيا ودور الاتحاد الأفريقي:

- 42- أحاط الوزراء علما بالتقرير عن العرض الذي قدمته مفوضية الاتحاد الأفريقي إلى الخبراء والذي أبرز تردي حالة النقل البحري في أفريقيا مشيرا بوجه خاص إلى أن القطاع الفرعي هو موجه إلى حد كبير من الخارج لخدمة الأسواق التقليدية للشمال مع قلة من الروابط الأفريقية البينية. ويتكون الجزء الأكبر من حركة المرور الخارجي من السلع الأولية (الموارد الزراعية والمعدنية) مما يدل على استمرار اعتماد أفريقيا على بيع المواد الخام إلى البلدان المتقدمة. أبرز الاجتماع أن القطاع الفرعي يتميز أساسا بالملامح التالية:

- قلة نصيب أفريقيا من حركة مرور النقل البحري العالمية: 3%
- ضعف طاقة الشحن: 1% من الأسطول العالمي

- قدم الأساطيل: المتوسط الأفريقي: 19.5 سنة
المتوسط العالمي: 14 سنة
السفن التي يتجاوز عمرها 15 سنة: 83%
 - تدهور وعدم كفاية البنية التحتية والمرافق الخاصة بالملاحة والسلامة والأمن وأنشطة مناولة الشحن.
 - ضعف الالتزام بالاتفاقيات البحرية الدولية.
 - انعدام القدرة على تطبيق النظم الخاصة بالسلامة والأمن وحماية البيئة البحرية.
- 43- لقد أدى هذا الوضع إلى عدم كفاءة العمليات مع ارتفاع تكلفة الشحن مما أثر سلباً على القدرة التنافسية للمنتجات الأفريقية في الأسواق العالمية.
- 44- أشار العرض أيضاً إلى دور الاتحاد الأفريقي في تنمية الصناعة وفقاً لرؤيته الخاصة بأفريقيا متكاملة مستقرة ومزدهرة. وتم تلخيص تفويض الاتحاد الأفريقي فيما يلي:
- مواءمة سياسات واستراتيجيات ونظم النقل المواتية للتعجيل بتنفيذ برامج النقل في أفريقيا.
 - تحديد الأولويات القارية في تنمية البنية التحتية وخدمات النقل بما في ذلك وضع خطة رئيسية قارية.
 - تسهيل تعبئة الموارد لتنفيذ برامج النقل.
 - مراقبة وتقييم أداء القطاع وكذلك تنفيذ برامج النقل.
 - إضفاء الصبغة المؤسسية على الآلية القارية لتنسيق وإدارة البنية التحتية والخدمات الخاصة بالنقل.
- 45- تمت الإشارة أيضاً إلى أدوار الفاعلين الآخرين بما في ذلك الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتخصصة والشركاء في التنمية وآلية تنسيق تنشأ تحت مظلة الاتحاد الأفريقي.

التوصيات:

- 46- بحث الوزراء نتائج مداورات الخبراء حول الموضوع واعتمدوا التوصيات التالية:
1. يطلب من مفوضية الاتحاد الأفريقي استكمال آلية تنسيق تنمية البنية التحتية بمشاركة وتعاون جميع أصحاب المصالح.

2. يتعين على مفوضية الاتحاد الأفريقي إشراك الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية والمؤسسات المتخصصة وأصحاب الرئاسيين الآخرين في أنشطتها في قطاع النقل في أفريقيا.
3. يتعين على الدول الأعضاء وأصحاب المصالح الآخرين السعي إلى التنفيذ الكامل لقرارات أجهزة صنع السياسة للاتحاد الأفريقي في مجال النقل.

• وضع المنارات ومعونات الملاحة البحرية الأخرى في أفريقيا:

- 47- قدمت الرابطة الدولية لسلطات المنارات إلى الخبراء نتائج دراسة قامت بها هي للتأكد من الوضع التشغيلي لمعونات الملاحة البحرية التي تعتبر شتى الإدارات البحرية الأفريقية مسؤولة عنها. بينت نتائج الدراسة انخفاض مستوى الاستجابة المتلقية من 29 إدارة تم الاتصال بها. وفقا لهذه النتائج استوفت 35% فقط من إدارات معونات الملاحة البحرية البالغ عددها 17 والتي ردت على الدراسة، بمستويات التوفر التي أوصت بها الرابطة الدولية لسلطات المنارات.
- 48- تم تقديم نظرة عامة عن البيئة التنظيمية الدولية لمعونات الملاحة البحرية والواجبات المترتبة عن ذلك على الدول الساحلية. كما أبرز عواقب انعدام و/أو تردي صيانة معونات الملاحة البحرية والفوائد التي تجنى من عضوية الرابطة الدولية لسلطات المنارات.

التوصيات:

- 49- بعد بحث نتائج مداولات اجتماع الخبراء، اعتمد الوزراء التوصيات التي تستوجب من الإدارات البحرية الوطنية الالتزام بالمتطلبات التنظيمية لمعونات الملاحة البحرية وذلك بالقيام بما يلي:
 - (1) إدراج نظم تتعلق بتوفير وتشغيل وصيانة معونات الملاحة البحرية بما في ذلك خدمات مرور السفن، في قوانينها الوطنية وتنفيذها.
 - (2) نشر المعلومات عن نظم معونات الملاحة البحرية.
 - (3) تطوير معونات بحرية كافية وفعالة وموثوق بها بما في ذلك خدمات مرور السفن التي ترى أن حجم المرور أو درجة المخاطر يبررها.
 - (4) التركيز الخاص على التوفير والصيانة والفعالية الكافية لمعونات الملاحة البحرية.

• البيئة المتغيرة للنقل والموانئ في أفريقيا جنوب الصحراء:

- 50- قدم بنك تنمية الجنوب الأفريقي ورقة بيّنت أن التجارة البحرية في العالم وفي أفريقيا جنوب الصحراء قد مرت بتغييرات سريعة في السنوات الأخيرة. وتتميز الملاح الرئيسية للبيئة المتغيرة بما يلي:

- (1) إن هيمنة السفن الكبرى على الخطوط العالمية الرئيسية قد تعاضمت.
- (2) لم يطرأ على البنية التحتية للنقل البحري في أفريقيا بما في ذلك الموانئ تغيير يذكر، لعدة سنوات.
- (3) اختار عدد قليل من الدول خصخصة عمليات الموانئ عادة باستخدام نمط "أرباب" الموانئ وهو ما يفصل البنية التحتية عن العمليات مع بقاء البنية التحتية في الأيدي العامة.
- (4) تميل مؤسسات تمويل التنمية ميلا شديدا فيما يتعلق ببرامج الحد من الفقر ونمو الاقتصاد، إلى منح الأولوية لتمويل تنمية البنية التحتية للموانئ فوق اقتناء السفن.
- (5) تعتبر معالجة صفقة تمويل السفن أكثر تعقيدا وأشد خطرا مما يحد من ملكية وتشغيل أعمال خطوط الشحن ذات المصداقية في أفريقيا.

51- نظرا للركود في تنمية الموانئ، لوحظ أن خطوط الشحن الدولية الرئيسية تميل إلى تشغيل سفن أصغر حجما وأقل اقتصادية بالنسبة لأفريقيا مما يرفع من تكلفة التجارة الدولية للقارة. غير أنه ذكر أن هناك نطاقا لاستخدام خيارات تمويل بديلة خاصة في الأسواق الإقليمية الرئيسية حيث تكون لصغار المتعاملين ميزة تنافسية.

التوصيات:

- 52- وفقا لآراء الخبراء تعد قلة البنية التحتية للموانئ وقدم السفن من العوامل التي تحد من القدرة التنافسية للنقل البحري الأفريقي وبالتالي وصول منتجات أفريقية إلى الأسواق الدولية. وعليه، اعتمد الوزراء التوصيات التالية:
 - (1) يجب أن تحت الدول الأعضاء على مزيد من التركيز على فعالية الموانئ وذلك بالالتزام بالحد الأدنى من معايير التشغيل والأداء المطبقة على سلطات الموانئ.
 - (2) يجب أن تبحث الدول الأعضاء عن وسائل تمويل مبتكرة بما في ذلك قيام القطاع الخاص بموجب الشراكة بين القطاعين العام والخاص بتمويل إصلاح البنية التحتية للموانئ ودعم بناء وتعزيز قدرات الشحن.

• وضع الهيدروغرافيا في أفريقيا:

- 53- قدمت المنظمة الهيدروغرافية الدولية عرضا عن وضع الهيدروغرافيا في أفريقيا إلى الخبراء. وبيّن هذا العرض وضع وفاء الدول الساحلية بالتزاماتها بموجب الفصل الخامس من اتفاقية 1974 الدولية لحماية الأرواح في البحر. تتعلق أحكام هذه الاتفاقية بجمع وتصنيف ونشر المعلومات عن وضع البحار وعقبات الملاحة البحرية. وتبين دراسة المنظمة الهيدروغرافيا البحرية تردي

مستوى نقل المعلومات البحرية وقدم الخرائط الحالية لدول الأعضاء وهو وضع يجعل الملاحة في المياه الأفريقية غير آمنة.

التوصيات:

54- لاحظ المؤتمر أن وضع خرائط الملاحة لمعظم الدول غير مرض. وفي هذا الصدد، اعتمد التوصيات التالية:

- (1) يجب أن تحت الدول الأعضاء الساحلية على اتخاذ الإجراءات الضرورية للالتزام بالفصل الخامس من اتفاقية 1974 الدولية لحماية الأرواح في البحر.
- (2) يجب أن تشكل الدول الأعضاء لجانا هيدروغرافية وطنية تكون لها السلطة والمسؤولية عن المسائل ذات الطابع البحري.
- (3) يجب أن يطلب من الدول الأعضاء المشاركة في أنشطة اللجنة الهيدروغرافية الإقليمية فيما يتعلق بسلامة الملاحة.

تعزيز أداء الموانئ الأفريقية:

55- بحث الوزراء النظرة العامة عن الموانئ الأفريقية التي قدمتها الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ ولاحظوا أن العرض، بالإضافة إلى تعريفه بالرابطة، قد ركز على الدور الرئيسي للموانئ باعتبارها مراكز للأعمال التجارية. وفي هذا الصدد، تمت الإشارة إلى المميزات الرئيسية التي تتسم بها الموانئ الأفريقية:

- تفنقد الموانئ الأفريقية خاصة القدرة على تناول حركة مرور الحاويات المتنامي.
- تخدم الموانئ أنظمة نقل داخلية غير كافية مع قلة الصلات التي تربط فيما بينها مما يحد من فعاليتها.
- ليست الموانئ الأفريقية منسقة في إطار نظام كفاء وفقا لحجم أعمالها التجارية والأسواق التي هي أنسب لخدمتها، أي الأسواق الوطنية والإقليمية والدولية.
- تعاني معظم موانئ البلدان المجاورة من ضعف العلاقة التجارية فيما بينها إما من حيث التنافسية أو التكامل لأنها تخدم أساسا أنظمة لوجستية مختلفة نظرا لرواسب العهد الاستعماري.

نظرة عامة عن تنمية الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي:

56- تم تكميل عرض الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ بعرض لاحق عن النظرة العامة التي قدمتها رابطة إدارة المرافئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي.

وتم إبراز التحديات العالمية والمسائل الخاصة التي تواجه تنمية الموانئ وعملياتها في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي. وتم التركيز على أداء موانئ مختارة في المنطقة. وعموما، لم يكن هناك خلاف كبير بينها وبين الوضع والتجربة اللذين ورد ذكرهما في ورقة الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.

57- أدرك الوزراء أن الخبراء قد لاحظوا تغييرا جذريا في أنشطة الموانئ مع زيادة في حجم الشحن والابتكارات التكنولوجية المستحدثة في الصناعة البحرية. هناك حاجة أيضا إلى الأيدي العاملة المؤهلة خاصة لإدارة الأنظمة التشغيلية الآلية المتزايدة في التعقيد، فضلا عن الحاجة لقيام الخبراء بصياغة سياسة واستراتيجيات ذات أمد طويل وخطة رئيسية لتنمية الموانئ.

58- قرر الوزراء اعتماد التوصيات التالية الرامية إلى معالجة الاهتمامات الرئيسية والمتعلقة بإنشاء شبكة أفريقية قوية للموانئ:

- (1) يجب أن يكون الاتحاد الأفريقي في طليعة صياغة سياسة نقل بحري مشتركة شاملة لأفريقيا بما في ذلك أنشطة الملاحة في المياه الساحلية.
- (2) يتعين على المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز التجارة الأفريقية البينية تشجيعا للقدرة البحرية لعمليات الشحن الأفريقي البيني.
- (3) يجب إجراء دراسة لتحديد جدوى إنشاء نظام أفريقي للموانئ يتطلب إنشاء محاور إقليمية يمكن أن تقوم سلطات الموانئ بتمويلها.
- (4) يجب إشراك القطاع الخاص من خلال الخصخصة وبرامج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير وإدارة الموانئ حتى تتمكن من مواكبة احتياجات الاستثمار.
- (5) يجب صياغة استراتيجية متكاملة لتنمية الموانئ الأفريقية من أجل تعزيز الاستثمار وتخطيط الممرات وتطويرها.
- (6) يجب صياغة استراتيجية لتدريب العاملين على التغيرات الفنية والتكنولوجية الحالية بما في ذلك التغيرات المتوقعة في صناعة النقل البحري.

(1) ورش السفن: إصلاح وتفكيك وإعادة بناء السفن:

59- إن صناعة إصلاح وبناء السفن مدرة للأرباح غير أنها تتطلب استثمارات مكثفة وأيدي عاملة كبيرة. فقد فقدت أفريقيا حصتها في السوق بسبب عدم استجابتها للتغيرات التي شهدتها هذه الصناعة. ونذكر بين العوامل العديدة التي تحد من القدرة التنافسية للقارة ما يلي:

- تقلص الأسطول الأفريقي.
- تدهور صناعة بناء السفن الأفريقية.
- ضعف حجم التنمية وامتلاك التكنولوجيا.

- قدم البنية التحتية والمعدات.
- نقص الاستثمارات.
- نقص دعم الحكومات لهذه الصناعة.

60- غير أنه قد ظهرت عدة عوامل أخرى منحت لأفريقيا فرصة لفرض نفسها من جديد كمحور لإصلاح وبناء السفن. وفي الحقيقة، يجب على الأقاليم المجاورة التي لديها قدرة تنافسية أكبر والتي تعاني حالياً من مشكلة فائض في الطلب، أن تظهر الرغبة في التعاون مع أفريقيا. فعلى سبيل المثال، أعربت ورش إصلاح السفن للصين وهولندا عن رغبتها في الاستثمار في مجال إصلاح وبناء السفن في أفريقيا.

- 61- لاستعادة مكانتها في هذه البيئة التنافسية، يمكن لأفريقيا أن تراهن على عدد من المزايا النسبية وعلى وجه الخصوص:
- وجود صناعة إصلاح السفن.
 - زيادة حركة النقل البحري التي تخدم أفريقيا.
 - توفر الأيدي العاملة الرخيصة.
 - المزايا الجغرافية.
 - تزايد مستوى التكامل الاقتصادي العالمي.

التوصيات:

- 62- بالنظر إلى الفوائد الكبيرة التي ستجنيها أفريقيا من صناعة إصلاح وبناء السفن، أوصى الوزراء بأن تقوم أفريقيا بـ:
- إحياء صناعتها لإصلاح وبناء السفن من خلال تنفيذ استراتيجية منسجمة على المستوى القاري.
 - التعزيز المستمر لبرامجها من أجل تشجيع صناعة إصلاح وبناء السفن.
 - ضمان تنفيذ مبادرات التعاون الإقليمي.

حماية البيئة البحرية:

- 63- يعرض النقل البحري السواحل ومنشآت الموانئ لمخاطر الحوادث والتلوث التي تستدعي تنفيذ سياسة إدارة متكاملة للسلامة البحرية وسلامة الموانئ وحماية البيئة البحرية. ويختلف مستوى هذه المخاطر من بلد لآخر. غير أن الأضرار التي تنجم عن ذلك تستلزم في كل مكان أشكال تنظيم مماثلة واللجوء إلى نفس الأدوات القانونية.
- 64- لقد تمت إثارة التجربة الجزائرية في مجال البيئة البحرية من أجل تشجيع مراعاة البلدان الساحلية الأفريقية الجانب البيئي في مجال النقل البحري وتنفيذ

سياسات التعاون في مكافحة مخاطر التلوث البحري. كما يهدف تقاسم هذه التجربة أيضاً إلى حث البلدان الأفريقية على التصديق على اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

• الأمّن والسلامة البحرية في أفريقيا: الواقع والآفاق

- 65- استلخص التقييم الموجز للأمّن والسلامة البحرية في أفريقيا العناصر التي يجب أخذها في الاعتبار في مثل هذا التقييم. ويتعلق الأمر بما يلي:
- توفير كشف هيدروغرافي موثوق به: ليست معظم المياه الأفريقية مرسومة على الخرائط والخرائط قليلاً ما يتم تحديثها.
 - معونات الملاحة البحرية: تعتبر إزالة الحطام وطمى القنوات أنشطة تفوق إمكانيات معظم الموانئ الأفريقية.
 - مكافحة التلوث البحري: تزداد ظاهرة التلوث البحري حدة بسبب ازدهار أرصفة المياه الساحلية الأفريقية.
 - سلامة السفينة والطاقم: تعتمد أساساً على نظام المراقبة الذي تمارسه الدول وسلطات الموانئ. وتعتبر المراقبة ضعيفة جداً نظر لانعدام المستوى المطلوب من الكفاءات.
 - البحث والإنقاذ في البحر: معظم الدول الأفريقية لا تمتلك الهياكل المناسبة ولا العاملين ولا المعدات الضرورية للاستجابة السريعة لحالات الكوارث البحرية.

- 66- في معظم الحالات، تكون مشاكل الدول الأفريقية في تحقيق الأمّن والسلامة البحرية ناجمة عن الوسائل المالية والمؤسسية غير الكافية إلى جانب نقص الإرادة السياسية.

التوصيات:

- 67- بعد إدراكها لمدى المشاكل التي تواجه أفريقيا في مجال الأمّن والسلامة البحرية، أوصي مؤتمر الوزراء بمنح الأولوية لتعبئة الموارد الداخلية في القارة والبحث، بالتعاون مع المؤسسات الإقليمية وشركاء أفريقيا الآخرين في التنمية، عن التآزر الضروري للوصول إلى المستوى المطلوب من الأمّن والسلامة البحرية والحفاظ عليه.

الفقر البحري:

- 68- درس المؤتمر موضوع الفقر البحري كما ورد في تقرير اجتماع الخبراء وكان الرأي الأول هو أن العنوان يجب توضيحه بالإشارة إلى ما يعنيه الفقر البحري بالضبط وهل يعني انعدام أو عدم كفاية الموانئ أو قدرة الشحن التي تساهم في تعزيز جهود الحد من الفقر في أفريقيا. لوحظ أن العرض احتوى

على تقييم عام لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية في أفريقيا كما اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 2000 وكذلك أهداف ومؤشرات النقل الضرورية لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية كما حددها مؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي في أبريل 2005.

69- بين العرض أن قطاع النقل البحري الفرعي له إمكانات كبيرة للمساهمة في تحقيق الأهداف الخمسة التالية من بين الأهداف الإنمائية للألفية:

- الهدف الإنمائي 1 للألفية – القضاء على الفقر المدقع والجوع
- الهدف الإنمائي 3 للألفية – تعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة
- الهدف الإنمائي 6 للألفية – مكافحة الأمراض المنقولة جنسياً/فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز والملاريا والأمراض الأخرى.
- الهدف الإنمائي 7 للألفية – ضمان الاستدامة البيئية
- الهدف الإنمائي 8 للألفية – إقامة شراكة عالمية من أجل التنمية.

70- في هذا السياق، تم الربط بين مساهمة النقل البحري في تخفيض حدة الفقر وبين تسهيل النمو الاقتصادي والوصول إلى الفرص الاجتماعية والاقتصادية بما في ذلك التجارة العالمية، صناعة صيد الأسماك، توزيع المعونات، بناء القدرات (التدريب والدعم الفني)، مكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز وغير ذلك من الأمراض المعدية الأخرى وذلك لضمان السلامة والأمن وحماية البيئة البحرية وتسهيل وصول الدول غير الساحلية إلى الموانئ.

التوصيات:

71- عند مناقشة هذا الموضوع، وافق الوزراء على وجهات نظر الخبراء بأن معظم البلدان الأفريقية قد قامت بصياغة استراتيجيات شاملة للحد من الفقر متصلة بالجوانب الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية. ومن ثم، أوصوا بما يلي:

- (1) يجب أن تحت الدول الأعضاء على التعجيل بتنفيذ ورقات استراتيجية الحد من الفقر.
- (2) يتعين على مفوضية الاتحاد الأفريقي أن تسعى إلى صياغة وتنسيق الاستراتيجيات الوطنية للحد من الفقر على المستوى القاري.
- (3) يتعين على مفوضية الاتحاد الأفريقي والدول الأعضاء والمؤسسات المتخصصة متابعة وتسهيل تنفيذ أهداف ومؤشرات النقل لعام 2005 والمتعلقة بتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

• الميثاق الأفريقي للنقل البحري:

72- اعتبر الميثاق الأفريقي للنقل البحري الأساس لتنمية قطاع النقل البحري الأفريقي.

73- إن الهدف الرئيسي للميثاق هو تحديد وتنفيذ سياسات منسقة للنقل البحري قادرة على تعزيز التنمية المتسقة والمستدامة للأسطول الأفريقي وتعزيز التعاون الوثيق بين دول نفس الإقليم أو الإقليم الفرعي وبينها وبين الأقاليم الفرعية الأخرى. تتعلق الأهداف الأخرى بمواءمة الآراء الأفريقية حول الاتفاقيات الدولية وحول إنشاء خطوط شحن إقليمية و/أو إقليمية فرعية.

74- لم تتحقق معظم الأهداف لعدة أسباب منها أن الميثاق نفسه لم يدخل حيز التنفيذ لأنه لم يحصل على العدد المطلوب من التصديقات. ومع مرور الزمن، ابتعد الميثاق عن واقع النقل البحري.

التوصية:

75- طلب الوزراء:

- من مفوضية الاتحاد الأفريقي تحديث الميثاق الأفريقي للنقل البحري.
- حث الوزراء الدول الأعضاء على التعجيل بالتصديق على الميثاق.

• التحديات المؤسسية في أفريقيا:

76- يتمثل أحد الاهتمامات المشتركة لجميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في تعطل الآليات المؤسسية الوطنية المسؤولة عن تسهيل ومراقبة التنفيذ الداخلي للنظم البحرية الدولية. وفي أفريقيا، تعترض تطبيق المعايير الدولية غالباً للعقبات المؤسسية على شتى المستويات.

77- قد تكمن العقبات في انعدام الإرادة السياسية للعمل أو في انعدام الوعي الحقيقي بالإجراءات التي يتم القيام بها. وقد تكمن في مستوى التعاون بين صناعات القرار والسلطات الإدارية ذات الكفاءات الفنية. كما يمكن أن تتمثل في أوجه القصور المؤسسية الناجمة عن الشركاء الاجتماعيين وخاصة عندما يفتقر العاملون المعنيون إلى المؤهلات وروح المبادرة والحوافز.

التوصية:

78- بعد تحليل الوضع الراهن للآليات المؤسسية في قطاع النقل البحري الأفريقي، أوصى المؤتمر الوزراء بضرورة تحسين وضع الآليات الوطنية وإجراء المشاورات بين المؤسسات الوطنية والبعثات الدائمة لدى المنظمة البحرية الدولية.

ب- بحث واعتماد مشروع خطة العمل:

79- تم بحث خطة العمل من قبل الوزراء وتم إبداء ملاحظات قيمة بشأنها خاصة فيما يتعلق بشكل الوثيقة وتحديد المواعيد والهيكل القيادية. وفيما يخص التقديرات المالية لخطة العمل، اقترح الوزراء أن تتم في إطار تنفيذ كل نشاط.

80- فيما يخص تنفيذ خطة العمل هذه، ذكر الوزراء بدور التنسيق والمواءمة وكسب التأييد المنوط بمفوضية الاتحاد الأفريقي. وتظل الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية الفاعلين المكلفين بتنفيذ الأنشطة الأساسية لهذه الخطة.

81- أكد الوزراء من جديد أيضاً عن انشغالاتهم بشأن تعزيز صناعة حقيقية للنقل البحري مع التركيز على:

- الإجراءات المؤسسية والقانونية.
- بناء القدرات.
- تعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية والنقل البحري.
- حماية البيئة البحرية.
- تعزيز أداء الموانئ وتسهيل عبور الموانئ.
- تمويل أنشطة النقل البحري.
- تعزيز البنية التحتية ومعدات النقل البحري (بناء وإصلاح السفن ومعدات الموانئ).
- تعزيز التعاون الأفريقي البيني والدولي.

82- أوصى الوزراء بأخذ الملاحظات المذكورة أعلاه في الاعتبار في النسخة النهائية لخطة العمل.

83- تم اعتماد خطة العمل المعدلة.

ج - بحث واعتماد مشروع الإعلان حول النقل البحري في أفريقيا:

84- بحث الوزراء مطولاً مشروع الإعلان حول النقل البحري في أفريقيا الذي قدمه الخبراء. وأشاروا إلى أن المشروع غطى بشكل واسع تطلعات أفريقيا الرامية إلى تنمية القطاع الفرعي للنقل البحري في القارة الذي يستحق التزامهم. وعليه، اعتمد الوزراء مشروع الإعلان مع بعض التعديلات.

د - ما يستجد من أعمال:

85- لم تدرج أية مسألة تحت هذا البند.

هـ - بحث واعتماد تقرير اجتماع الوزراء:

86- في ختام المؤتمر، بحث الوزراء واعتمدوا تقرير اجتماعهم مع بعض التعديلات.

سابعاً- الجلسة الختامية:

87- قبل اختتام المؤتمر، اعتمد الوزراء بياناً ختامياً يلخص النتائج الأساسية

لمداولاتهم إلى جانب تطلعاتهم إلى مستقبل صناعة النقل البحري في أفريقيا.

88- قدم الوزراء أيضاً قرار الشكر إلى فخامة رئيس جمهورية نيجيريا الاتحادية،

الزعيم أولوسيجون أوباسانجو وإلى حكومة وشعب نيجيريا على الترحيب

الحار والأخوي الذي حظيت به الوفود المشاركة في المؤتمر وعلى الترتيبات

الممتازة التي مكنتها من إقامة ممتعة ومثمرة في أبوجا.

89- أخيراً، شكر رئيس المؤتمر الوزراء على تحليلهم بروح المسؤولية والصراحة

والمودة التي مكنت من تحقيق أهداف المؤتمر على نحو كامل. كما أعرب

عن امتنانه لجميع العاملين الذين ساهموا، بشكل أو بآخر، في تنظيم هذا

المؤتمر الناجح. واختتم كلمته معلناً عن اختتام أعمال مؤتمر الاتحاد الأفريقي

الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري.

EX.CL/349 (XI)
ANNEX.II

إعلان أبوجا حول النقل البحري

-

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 251 11 5517700
Website: www.africa-union.org

مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري
أبوجا، نيجيريا، 19-23 فبراير 2007

الأصل: فرنسي

AU/MIN/MT/DECL.1 (I)

إعلان أبوجا حول النقل البحري

-

**إعلان أبوجا حول "دور النقل البحري في تحقيق تنمية أفريقيا"
الصادر عن المؤتمر الأول للوزراء الأفريقيين المسؤولين عن النقل البحري**

نحن الوزراء الأفريقيين المسؤولين عن النقل البحري والمجتمعين في أبوجا، نيجيريا يومي 22 و 23 فبراير 2007 بمناسبة مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري لبحث الشروط لنقل بحري فعال وكفاء في خدمة تنمية أفريقيا،

وفقاً للمعاهدة المؤسسة للجماعة الاقتصادية الأفريقية الموقعة في أبوجا، نيجيريا في 3 يونيو 1991،

وفقاً للقانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي المعتمد في 11 يونيو 2000 في لومي، توجو وخاصة المواد 13 و 14 و 15 التي تسند إلى الاتحاد الأفريقي مهام التنسيق بين قطاعات النقل والاتصالات والسياحة،

إذ نأخذ في الاعتبار مقرر مؤتمر رؤساء الدول والحكومات المنعقد في لوساكا، زامبيا في يوليو 2001 بشأن إنشاء الشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا (النيباد) كإطار لتنمية أفريقيا،

وإذ نأخذ في الاعتبار مقرر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقد في مابوتو في 2003 بشأن قطاع النقل،

وإذ نأخذ في الاعتبار مقرر مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقد في سرت، ليبيريا في يوليو 2005 بشأن إدراج غايات ومؤشرات النقل التي اعتمدها الوزراء الأفريقيون المسؤولون عن النقل والبنية التحتية في أبريل 2005 في إطار مكافحة الفقر، في الأهداف الإنمائية للألفية،

وإذ نأخذ في الاعتبار قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (23) A.958 حول توفير الخدمات الهيدروغرافية الصادر في 5 ديسمبر 2005،

وإذ نأخذ في الاعتبار أيضا ضرورة تنفيذ أفريقيا لخطة ألما أتا (كازاخستان) لعام 2003 حول التعاون في مجال نقل العبور على نحو كامل وفعال،

وإذ نأخذ في الاعتبار الرهانات والتحديات التي تفرضها العولمة على التنمية الاقتصادية لأفريقيا،

وإذ نأخذ في الاعتبار أيضاً انخفاض مستوى مشاركة أفريقيا في حركة النقل البحري من خلال تجارتها الخارجية،

وإذ نقر بأهمية ودور البنية التحتية للنقل وخدماته في التكامل السياسي والاقتصادي والاجتماعي لأفريقيا،

وإذ نقر بضرورة صياغة الاتحاد الأفريقي لسياسة قطاعية للنقل قادرة على ضمان السير المنسجم لجميع وسائل النقل،

وإذ نأخذ في الاعتبار دور وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى المعنية بالنقل البحري،

**وإذ ندرك أهمية دور النقل البحري في تنمية وتسهيل التبادلات التجارية بين أفريقيا وبقية أجزاء العالم وضرورة تنفيذ سياسة بحرية حقيقية بغية تعزيز التجارة الأفريقية البينية والتجارة بين الدول الأفريقية والقارات الأخرى،
وإذ نرحب بمختلف المبادرات الجديدة للشركاء في التنمية وخاصة:**

- اتحاد البنية التحتية لأفريقيا الذي بادرت به المملكة المتحدة ويضم البلدان الأعضاء في مجموعة الثماني والاتحاد الأفريقي وأمانة النيباد وبنك التنمية الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والبنك الدولي.
- الشراكة بين الاتحاد الأوروبي وأفريقيا حول البنية التحتية والتي تم تحديدها في الاستراتيجية الجديدة للاتحاد الأوروبي الموجهة لأفريقيا بغية تسهيل ترابط شبكات البنية التحتية في القارة الأفريقية.

وإذ نأخذ علماً بالمبادرات الشجاعة التي قامت بها بعض الدول الأفريقية في إطار إعادة هيكلة وخصخصة إدارة موانئها إلى جانب أنشطة الإسهام للرابطات المهنية الأفريقية للموانئ،

وإذ نعرب عن قلقنا بشأن استمرار تخلف القطاع البحري الأفريقي الفرعي الذي يشكل أكبر تحدٍ لنمو اقتصاد أفريقيا والذي يتميز خاصة بما يلي:

1. انخفاض مستوى التعاون بين الإدارات الأفريقية في مجال السلامة والأمن البحري وإدارة البيئة البحرية.
 2. تأخر الإدارات البحرية في تحديث تشريعاتها الوطنية.
 3. نقص معدات البنية التحتية في أفريقيا.
 4. الاستثمار غير الكافي في مجال البنية التحتية البحرية والبنية التحتية للموانئ.
 5. المشاكل الفنية ومشاكل الاستغلال التي تواجهها بعض الموانئ الأفريقية التي تقتقر إلى معايير أداء أمن وسلامة الموانئ.
 6. ظروف العبور السيئة بالموانئ في أفريقيا وعموماً الإجراءات الإدارية المعقدة والمشاكل التي تواجهها البلدان غير الساحلية خلال عمليات عبور الموانئ والمعدات.
 7. نقص صيانة معونات الملاحة البحرية وانعدام الدراسات الهيدروغرافية الحديثة إلى جانب عدم تحديث الخرائط البحرية ونقص المعلومات عن السلامة البحرية في عدد من البلدان الأفريقية.
 8. غياب تنفيذ الاتفاقيات البحرية والمعاهدات الدولية وتطبيقها والالتزام بها.
 9. المشاكل المتعلقة بالتحكم في أحجام الشحن.
 10. انخفاض مستوى الحمولة الأفريقية على المستوى العالمي وداخل المياه الساحلية.
 11. قلة عدد المؤسسات الأفريقية لتدريب الملاحين والتدريب البحري.
 12. المشاكل التي تعاني منها البلدان الأفريقية غير الساحلية لتخزين وتمرير سلعها.
- نذكر بما يلي:**

1. الدور الرئيسي للقيادة والتنسيق والمواءمة والتسهيل وكسب التأييد المنوط بالاتحاد الأفريقي في إنجاز بنية تحتية اقتصادية من أجل تنمية أفريقيا.
2. ضرورة إنشاء وتعزيز هياكل التنسيق المؤسسية في مجال النقل البحري على المستويات القارية والإقليمية والوطنية بغية متابعة وتقييم التقدم المحرز.
3. الدور الرئيسي الذي تلعبه المنظمة البحرية الدولية في مساعدة البلدان الأفريقية على بناء قدراتها البشرية والمؤسسية في قطاع النقل البحري.

نؤكد من جديد:

1. إرادتنا القوية في مضاعفة وتنسيق جهودنا لوضع نظام نقل بحري فعال في خدمة التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتكامل أفريقيا.
2. ضرورة صياغة سياسة واستراتيجية من شأنهما السماح بإدارة متكاملة لأمن وسلامة الموانئ والسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية مع الوفاء بالالتزامات الدولية لأفريقيا.

3. ضرورة التعجيل بوضع استراتيجيات وطنية وإقليمية لتعزيز النقل البحري باعتباره إحدى وسائل النقل الأساسية في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

نتعهد بما يلي:

1. إدراج النقل البحري في مختلف برامجنا القطاعية الوطنية والإقليمية هامة وفي استراتيجيتنا الوطنية باعتباره وسيلة نقل هامة من أجل تعزيز قدرة أفريقيا التنافسية على المستوى العالمي ومكافحة الفقر.
2. تحديد ومنح الأولوية لمشاريع البنية التحتية للنقل البحري التي تساهم في تعزيز التجارة وإنجاز خطوط النقل الأفريقية البينية ومع بقية أنحاء العالم.
3. تعزيز مواعمة الإجراءات الخاصة بالموانئ بغية تعزيز فعالية وسلامة الأنظمة البحرية الأفريقية وكذلك الإدارة الرشيدة للشركات البحرية وكيانات الموانئ الأفريقية مع الأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات العالمية.
4. تشجيع وسائط الإدارة القابلة للبقاء لموانئنا وشركاتنا للنقل البحري من خلال إصلاحات حكيمة مما يضمن تحقيق خدمات جيدة.
5. تعزيز وتقوية دور المرأة في قطاع النقل البحري.
6. تعزيز وتشجيع الهياكل والإجراءات المناسبة لتحسين معونات الملاحة البحرية والدراسات الهيدروغرافية والخرائط البحرية ومعلومات السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وعمليات الموانئ وكذلك أمن وسلامة الموانئ وخدمات النقل البحري بغية دعم جهود بناء القدرات التي تبذلها دولنا.
7. دعم وتعزيز المنظمات المهنية الأفريقية (الموانئ وصانعو السفن الخ ...) بغية تمكينها من لعب دورها على أكمل وجه.
8. بحث إمكانية وضع آلية تمويل مشاريع التنمية البحرية المستدامة بما في ذلك المشاريع المتعلقة بصناعة النقل البحري.
9. تعزيز وتهيئة الظروف الملائمة للاستثمارات الخاصة الوطنية والأجنبية مثل التنازلات وترتيبات الشراكات بين القطاعين العام والخاص وآلية البناء والتشغيل والنقل.
10. تعزيز التدابير التي تجعل من أولوياتها تمويل البنية التحتية والمعدات وتسهيل التكامل المطلوب بين البلدان غير الساحلية بغية ضمان تكامل حقيقي وتنافسية المنتجات الوطنية في الأسواق الدولية.
11. تسهيل وصول البلدان غير الساحلية إلى البحار من خلال إنشاء وتنمية الموانئ الجافة واللوجستية البحرية إلى جانب إنجاز والتحسين الاستراتيجي لممرات التنمية.
12. تعزيز وضمان القدرة التنافسية للموانئ الأفريقية والصناعات البحرية.

13. تشجيع إنشاء مجالس الشاحنين عند الضرورة وتعزيز قدراتها في أنشطتها المتعلقة بتحسين ظروف النقل البحري والحماية الفعالة لمصالح الشاحنين.

نقرر:

1. العمل سوياً على إنجاز وتنفيذ المشاريع الواردة في الخطة الاستراتيجية للاتحاد الأفريقي.
2. تعزيز إنشاء آلية للتنسيق بين الإدارات البحرية الأفريقية بالتعاون مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية لضمان تنفيذ البرامج بغية تشجيع التعاون من خلال مواءمة السياسات والنظم والمعايير البحرية.
3. إدراج تنمية البنية التحتية للموانئ وامتلاك وسائل الملاحة البحرية في إطار رؤية شاملة من خلال خطة توجيهية لتنمية البنية التحتية للنقل على المستوى القاري مع التركيز على سياسات وبرامج المجموعات الاقتصادية الإقليمية.
4. تعزيز القدرة المهنية والابتكار في قطاع النقل البحري من خلال إنشاء مراكز التميز للتدريب والبحث من أجل بناء القدرات.
5. تعزيز بناء القدرات وإشراك المرأة في جميع قطاعات النقل البحري.
6. تنظيم مؤتمر وزراء النقل البحري سنوياً وبالتناوب في مختلف الأقاليم.
7. حث الدول الأعضاء على إدراج مختلف الاتفاقيات الدولية في تشريعاتها الوطنية.

ندعو مفوضية الاتحاد الأفريقي، بالتعاون مع الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والجمعيات المهنية، إلى اتخاذ كافة التدابير الضرورية من أجل ضمان ما يلي بتنسيق منها:

1. التعجيل بالتصديق على الميثاق الأفريقي للنقل البحري ومراجعته.
2. صياغة سياسة واستراتيجية للنقل البحري في أفريقيا.
3. إنشاء آلية لتعبئة الموارد لصالح النقل البحري الأفريقي (امتلاك السفن وإنشاء البنية التحتية ومعدات الموانئ ...) والعبور نحو البلدان غير الساحلية.
4. القبول الرسمي لمذكرات التفاهم حول مراقبة السفن في دول الموانئ بغية تنفيذها الفعال من قبل الدول الأعضاء.
5. منح الأولوية لإنشاء منصب خبير بحري داخل مفوضية الاتحاد الأفريقي لتنسيق برامج قطاع النقل البحري.
6. وضع آلية دعم تمويل البنية التحتية والمعدات من أجل تنمية النقل البحري وتسهيل العبور نحو البلدان غير الساحلية في أفريقيا.

نتعهد ، بالشراكة مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا وبنك التنمية الأفريقي والبنك الدولي والاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية والمنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا وجميع الشركاء في التنمية والشركاء الفنيين الآخرين في النقل البحري، بدعم خطة العمل المعتمدة من قبل مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري والمرفقة في ملحق هذا الإعلان.

نحن دولنا الأعضاء في الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية على تعزيز التعاون الأفريقي البيني والدولي.

نعتد خطة العمل المرفقة بهذا الإعلان.

حرر في أبوجا يوم 23 فبراير 2007

EX.CL/349 (XI)
ANNEX.III

خطة العمل

-

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 251 11 5517700
Website: www.africa-union.org

مؤتمر الاتحاد الأفريقي الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري
أبوجا، جمهورية نيجيريا الاتحادية، 19-23 فبراير 2007

الأصل: فرنسي

AU/MIN/MT/PL.AC. (I)

خطة العمل

■

تم إعداد خطة العمل الصادرة عن الوزراء المسؤولين عن النقل البحري يوم 23 فبراير 2007 خلال المؤتمر الأول الذي نظّمته مفوضية الاتحاد الأفريقي في أبوجا (نيجيريا) للفترة من 2007 إلى 2010.

تعتبر خطة العمل هذه خريطة طريق تهدف أساساً إلى الأهداف الشاملة التي يجب تحقيقها في إطار تحسين النقل البحري الأفريقي إلى جانب الأنشطة والأعمال الأساسية المحددة لتحقيق هذه الأهداف وعناصر المراقبة والهياكل القيادية وكذلك المؤسسات التي من شأنها التدخل لإنجاز هذه الأنشطة.

في المرحلة الراهنة، لا يمكن تحديد التقديرات المالية لخطة العمل هذه. غير أنه وفي إطار تنفيذ كل نشاط محدد، يمكن وضع هذه التقديرات مسبقاً.

فضلاً عن ذلك، تعتبر خطة العمل هذه وثيقة مرجعية لمختلف الشركاء في التنمية من شأنها أن تساعد أفريقيا في جهودها الرامية إلى تنمية النقل البحري في القارة.

تظل مفوضية الاتحاد الأفريقي الجهاز المركزي للتنسيق على المستوى القاري من أجل تسهيل تنفيذ خطة العمل هذه.

خطة العمل

الرقم	الأهداف	الأنشطة والأعمال	مصادر التحقق	الهياكل القيادية	الهياكل المعنية	الفترة
1	التدابير المؤسسية والقانونية					
1-1	تحديث ميثاق 1994	التصديق على الميثاق البحري الأفريقي ومراجعته وإشعار الاتحاد الأفريقي بذلك.	تم دخول الميثاق حيز التنفيذ.	الاتحاد الأفريقي	المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الدول، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، المنظمة البحرية الدولية.	2008
2-1	تعزيز وبناء القدرات الوطنية للتصديق على الاتفاقيات الدولية وتنفيذها.	توفير الدعم الفني الضروري للإدارات البحرية باللجوء إلى التعاون مع المنظمات الدولية (المنظمة البحرية الدولية...).	الاتفاقيات المصدق عليها والتشريعات التي تم تحديثها وتنفيذها.	الاتحاد الأفريقي.	المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الدول، المنظمة البحرية الدولية.	2008
3-1	ضمان تنسيق أفضل للعمل القاري للقطاع الفرعي للنقل البحري.	دراسة جدوى حول إنشاء هيكل تنسيق قاري لقطاع النقل البحري الفرعي. إنشاء وحدة تنسيق النقل البحري داخل مفوضية الاتحاد الأفريقي.	مقرر مؤتمر الاتحاد	الاتحاد الأفريقي الاتحاد الأفريقي	المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الدول، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين.	2008 2008
2	بناء القدرات البشرية					
1-2	تطوير قدرات التدريب الأفريقية في المجال البحري والموانئ.	مراجعة المراكز الإقليمية القائمة للتدريب في تقنيات وعلوم البحار. دراسة قدرات أفريقيا في التدريب طبقاً للاحتياجات. تعزيز وإقامة الشراكة مع مؤسسات التدريب البحري الدولية. مواءمة برامج التدريب. معدات وموارد مراكز التدريب.	التقرير التقرير التوقيع على الاتفاقات وتنفيذها. اعتماد وتطبيق الإطار. تجهيز المراكز.	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية. الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية. الدول الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية. الدول	الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية. " الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية. الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية. الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية،	2008 2008 2008 2009

2009	المنظمة البحرية الدولية.	"	عدد الأشخاص المدربين.	تعليم وتدريب العاملين الأفريقيين في مجال النقل البحري.		
2007	الدول، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	التقرير.	دراسة مواصفات الإدارات البحرية		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية.	الدول	عدد الأشخاص الملاحين.	زيادة حصة الملاحين الأفريقيين.		
2010						
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية.	الدول	عدد النساء المدربات	تشجيع وتعزيز وصول المرأة إلى التدريب البحري.	بناء القدرات وتعزيز إدماج المرأة في القطاع البحري.	2-2
			عدد النساء اللواتي تم تعيينهن	تعزيز دور المرأة في القطاع البحري.		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، منظمة الصحة العالمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	الدول	الحد من حدة انتشار المرض	توعية عاملي مهن البحار والموانئ من خلال التعليم.	مكافحة الأمراض المنقولة بالاتصال الجنسي وفيرس نقص المناعة البشرية/الإيدز والمالاريا.	3-2
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين، الفاعلون الخاصون.	الدول	التقارير المنفذة	تعزيز عقود الأداء بين الدولة وهيئات القطاع البحري وقطاع الموانئ.	إقامة شراكات بين الحكومات وهيئات القطاع البحري والموانئ.	4-2
2008	الاتحاد الأفريقي، المنظمة البحرية الدولية، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، مذكرات التفاهم المتعلقة بمراقبة الدول للموانئ.	الدول	عدد المشرفين المدربين	التدريب وتعزيز الفعال لاضطلاع دول العلم ودول الموانئ بمسئولياتها.	بناء قدرات دول العلم ومراقبة الدول للموانئ.	5-2
		تعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية والنقل البحري				3
2009/2008	الاتحاد الأفريقي، الدول الأعضاء، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، بمساعدة المنظمة البحرية الدولية والإدارة الدولية لضمان السلامة والمنظمة الهيدروغرافية الدولية.	الدول	تقرير درجة المطابقة الخاص بالمراجعة	● تقديم المعونة للملاحة البحرية: تقديم واستبقاء معونة كافية وفعالة وموثوق فيها للملاحة البحرية حيث	تعزيز سلامة الملاحة البحرية الساحلية على المياه الداخلية قرب ودخل الموانئ الأفريقية.	1-3

			الطوعية للمنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالمعونات للملاحة البحرية والهيدروغرافيا	يكون حجم الحركة ومستوى الخطر مؤكداً بالإضافة إلى نشر المعلومات ذات الصلة. • الهيدروغرافيا: جمع وتجميع البيانات الهيدروغرافية، نشر وتحديث الخرائط البحرية بما في ذلك الخرائط الآلية للملاحة البحرية إلى جانب توفير المعلومات الضرورية لسلامة الملاحة البحرية.		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	الدول	تحسين سلامة السفن والملاحين زيادة عدد تفتيشات السفن	التوعية وتنفيذ مذكرات التفاهم حول مراقبة السفن من قبل دول الموانئ.	الموافقة على مذكرات التفاهم حول مراقبة السفن من قبل دول الموانئ.	2-3
2008	الاتحاد الأفريقي، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الدول	تم وضع خطة السلامة	تنفيذ واحترام قواعد الفصل الحادي عشر (2) من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام 1974 ومدونة الأمن الدولي لمرافق السفن والموانئ على المستوى الوطني.	تأمين سلامة الموانئ والنقل البحري وسلسلة التوريد.	3-3
2008	"	"	"	إعداد وتنفيذ تدابير لضمان سلامة سلسلة التوريد.		
2010	الاتحاد الأفريقي، المنظمة البحرية الدولية، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، الغرفة الدولية للنقل البحري.	الدول	قيام عدد من البلدان بمراجعة التشريعات البحرية.	اعتماد وتنفيذ نموذج للقواعد الفنية لسلامة السفن التي لا تشملها الاتفاقيات (بما في ذلك سفن الصيد).	تعزيز توعية أكبر لسلامة العبّارات الداخلية والسفن التي لا تشملها الاتفاقيات.	4-3
2007	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	الدول	التقارير	تنفيذ استراتيجية للأعمال المتعلقة بدور العنصر البشري في سلامة وأمن النقل البحري.	تعزيز العنصر البشري في سلامة النقل البحري والسلسلة اللوجستية.	5-3

				تنفيذ الخطوط التوجيهية لنقل الركاب على طرق المياه الداخلية والملاحة الساحلية.		
2009	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	دراسة تقرير الأثر.	دراسة تقييم الأنظمة الإيكولوجية التي يهددها النقل البحري.	حماية البيئة البحرية والساحلية	6-3
2009		"	تقرير	تعزيز حماية البيئة البحرية والسواحل في كافة عمليات النقل البحري.		
2008		"	تقرير	وضع خطط طوارئ لمنع التسربات.		
2010		"	تقرير	مراقبة ومعالجة مياه الصابورة.		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الدول	زيادة عدد التصديقات على الاتفاقيات الدولية. تم وضع التشريع البحري الوطني. تم تفعيل خطة الطوارئ.	تحسين القدرات على المستوى الوطني والإقليمي من أجل منع ومكافحة التلوث من خلال برامج التدريب وتبادل الخبرات والمعارف. مراجعة وتعزيز التشريعات الوطنية.	بناء قدرات منع ومكافحة التلوث وتنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.	7-3
2008		"				
2009	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	تم تحديث التشريع ودخوله حيز التنفيذ في جميع البلدان.	صياغة ومراجعة وتحديث التشريعات البحرية ونصوصها التطبيقية.	توفير الوسائل الرامية إلى بناء قدرات الإدارات البحرية الوطنية.	8-3
2009-2007	الدول، المنظمة البحرية الدولية	الاتحاد الأفريقي ، المجموعات الاقتصادية	تم وضع الشبكات.	اعتماد وتنفيذ قرار المنظمة البحرية الدولية/المنظمة البحرية لغرب	إنشاء شبكات إقليمية لخفر السواحل (الشمال، الغرب، الوسط، الشرق)	9-3

		ووسط أفريقيا.	التقارير	الإقليمية.		
		دراسة جدوى لإنشاء شبكات خفر السواحل في الأقاليم الأخرى من أفريقيا.				
10-3	إنشاء نظام شامل للاتصال والنجدة والبحث والإنقاذ في البحر.	اعتماد القرار رقم 1 الصادر عن مؤتمر فلورانس حول الإنقاذ في البحر في أفريقيا المنعقد عام 2000.	تم تشغيل مراكز الإنقاذ الإقليمية الفرعية والإقليمية.	الاتحاد الأفريقي ، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الدول، المنظمة البحرية الدولية.	2009-2007
		إنشاء مراكز إقليمية للإنقاذ في البحر.				
4	وضع وإصلاح أداء الموانئ					
1-4	تحسين إدارة واستغلال الموانئ	إنشاء قاعدة بيانات لأنشطة الموانئ والأنشطة البحرية والهيدروغرافية.	التقارير	الدول	الاتحاد الأفريقي، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	2009
		تعزيز التدابير المتعلقة بتحسين إدارة واستغلال الموانئ وخصوصاً المراجعات ومراقبة الإدارة والمناولة والصيانة.	مؤشرات أداء الموانئ.			2009
		مواءمة برامج إعادة الهيكلة من خلال تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.	الدليل متوفر			2009
2-4	تسهيل الإجراءات لتحقيق عبور أفضل بالموانئ.	اعتماد اتفاقية تسهيل الحركة البحرية الدولية لعام 1965 وتعديلاتها لعام 1991.	إنشاء لجان وطنية حول تسهيل الحركة البحرية الدولية.	الدول	الاتحاد الأفريقي، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا.	2009
		اعتماد نظام البيانات الآلية (نظام إيديمار) بغية تحسين حركة السفن والملاحين والسلع وتخفيض عدد				

			تخفيض مدة إقامة السفن	الوثائق ومدة إقامة السفن في الموانئ. إنشاء شبابيك فريدة.		
"	"	"				
2009	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	قاعدة البيانات متوفرة.	إنشاء قواعد بيانات لإدارة النقل البحري. إنشاء المراسد.	تحسين نظام إدارة النقل البحري	3-4
"	"	"				
2009	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	تم تطبيق المعايير.	اعتماد واستخدام أفضل المعايير الفنية.	تعزيز النقل البحري النوعي	4-4
2009-2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	تم تطبيق التشريعات.	وضع التشريع المناسب والمواءم للبلدان الأفريقية.	تنظيم نشاط خدمات وسائط النقل البحري.	5-4
"	"	"	تم تحديد وتطبيق حقوق النقل البحري المساعد	النهوض بالفاعلين الوطنيين في المهن البحرية والإضافية للنقل البحري.		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	الدول	تقرير	تحديد أسباب عدم القدرة التنافسية للموانئ الأفريقية.	تعزيز القدرة التنافسية للموانئ الأفريقية	6-4
2010		"	تم تشغيل المعدات.	امتلاك التجهيزات والبنية التحتية الكافية.		
2009		"	تم تنفيذ المشاريع	تحديد وتنفيذ المشاريع الإنمائية الأساسية.		
		"	نسبة التخفيض	تخفيض كلفة عبور الموانئ.		

2009						
	تعزيز التعاون الأفريقي البيني والدولي					5
2010-2007	الدول، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ الاتحاد الأفريقي، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا.	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	لجان التسهيل الوطنية والإقليمية.	تنفيذ اتفاقيات التسهيل (برنامج عمل ألما أتا، مختلف البرامج الإقليمية، (...).	تسهيل وصول البلدان غير الساحلية إلى البحار.	1-5
"	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، المنظمة البحرية الدولية.	الدول	الأعمال المنجزة	تحسين البنية التحتية للنقل البحري		
"	"	"	"	إنشاء وتنمية الموانئ الجافة واللوجستية البحرية.		
"	"	"	الأعمال المنجزة	استغلال طرق المياه النهرية القابلة للملاحة وبناء قنوات قابلة للملاحة تؤدي إلى البلدان غير الساحلية.		
"	الدول، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية الدولية.	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية	"	إنجاز ممرات التنمية عن طريق السكك الحديدية والطرق وأنابيب النفط.		
"	"	"	تطبيق تدابير التسهيل.	تحسين أداء الممرات.		
"	"	"	"	تنفيذ الاتفاقيات الدولية حول نقل العبور من قبل مختلف الدول.		
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا.	الدول	تشغيل الشبكات	إنشاء شبكة معلومات بين الإدارات البحرية الأفريقية.	تعزيز الاتصال والإعلام بين إدارات الأسطول التجاري البحري	2-5
2008	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين.	الدول	إنشاء المجالس	تعزيز إنشاء مجالس الشاحنين الأفريقيين.	تحسين ظروف النقل البحري وحماية مصالح الشاحنين.	3-5
		الدول	تنظيم ورش	تنظيم ورش العمل للتحكم في		

2007	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين.		عمل وندوات.	السلسلة اللوجستية المتكاملة للنقل البحري لصالح الشاحنين الأفريقيين.		
2007	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، اتحاد مجالس الشاحنين الأفريقيين.	الدول	التقارير	الدفاع عن مصالح الشاحنين الأفريقيين وحمايتهم في الاتفاقيات الدولية (اتفاقية الأيونسيتال).		
4-5	الاتحاد الأفريقي، بنك التنمية الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الدول	حجم السلع المنقولة من قبل الشركات الأفريقية.	تعزيز الشركات الأفريقية. تطوير الشركات المختلطة (المشاريع المشتركة) في مجال النقل البحري من خلال تجمعات الشركات و"شركات الشحن".	تعزيز تعاون خدمات النقل البحري	
"	"	"				
	تسهيل وتمويل أنشطة الموانئ والأنشطة البحرية الأفريقية					6
2010	الاتحاد الأفريقي، بنك التنمية الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية.	الدول	الحمولة التي تملكها وتستغلها البلدان الأفريقية.	تعزيز تطوير أدوات التمويل والتنظيم من أجل امتلاك السفن.	تعزيز امتلاك السفن	1-6
2008	المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الدول، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، المنظمة البحرية الدولية.	الاتحاد الأفريقي	وضع السجل	توفير بيئة قانونية ونظامية مناسبة لتسجيل السفن.	وضع السجل الأفريقي لتسجيل السفن	2-6
2008	المجموعات الاقتصادية الإقليمية، بنك التنمية الأفريقي، الدول، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	الاتحاد الأفريقي	تقرير التقييم	تقييم سياسات عدم التزام الدول وتأثيرها على النقل البحري.	تعزيز وتقوية تعبئة الموارد المالية لصالح النقل البحري.	3-6
2009	بنك التنمية الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الدول، الشركاء في التنمية، الفاعلين الخاصين الأفريقيين.	الاتحاد الأفريقي	عدد التمويلات المتحصل عليها.	تسهيل الحصول على التمويل للمشاريع التكاملية في مجال النقل البحري.		
2010	الاتحاد الأفريقي، الدول، الجمعية الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ.	المجموعات الاقتصادية الإقليمية	تشغيل المراكز الإقليمية.	إنشاء المراكز الإقليمية للتجديف/ وضع محاور الدعم اللوجستي للمنشآت على المياه الساحلية.	تحسين خدمات التجديف	4-6
	تعزيز تجهيزات النقل البحري (بناء وإصلاح السفن والتجهيزات)					-7
2009	الاتحاد الأفريقي، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا.	الدول	قاعدة البيانات	تحديد ودعم ورش بناء وإصلاح السفن.	تعزيز و/أو تقوية ورش بناء وإصلاح السفن.	1-7

"	"	"	التقرير	تطوير ودعم ورش السفن		
---	---	---	---------	----------------------	--	--

-

2007

Report of the commissionon the first African Union conference of ministers responsible for maritime transport

African Union

African Union

<http://archives.au.int/handle/123456789/4467>

Downloaded from African Union Common Repository