اللجنة الاقتصادية لأوروبا

المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP.29)
كيف يعمل
وكيف تنضم إليه

الطبعة الثالثة

الأمم المتحدة

اللجنة الاقتصادية لأوروبا

المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات

(WP.29)

كيف يعمل

وكيف تنضم إليه

الطبعة الثالثة

الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٢

ECE/TRANS/NONE/2012/1

حقوق الطبع محفوظة © الأمم المتحدة، ٢٠١٢
جميع الحقوق محفوظة
طبع في الأمم المتحدة، جنيف (سويسرا)

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) واحدةٌ من لجان الأمم المتحدة الإقليمية الخمس التي يشرف عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي (ECOSOC). وقد أنشئت عام ١٩٤٧ للاضطلاع بولاية الإسهام في إعادة بناء أوروبا فيما بعد الحرب، وتطوير النشاط الاقتصادي، وتعزيز العلاقات الاقتصادية فيما بين البلدان الأوروبية وفيما بين أوروبا وسائر أنحاء العالم. وأثناء الحرب الباردة أدت اللجنة الاقتصادية لأوروبا دور المنتدى الوحيد للحوار الاقتصادي والتعاون بين الشرق والغرب. وعلى الرغم من التعقيد الذي اتسمت به هذه الفترة، فقد تحققت إنجازات بارزة وتم التوصل إلى توافق في الآراء بشأن العديد من اتفاقات التنسيق والتوحيد القياسي.

وفي الحقبة التي تلت الحرب الباردة، لم تكتسب اللجنة الاقتصادية لأوروبا الكثير من الدول الأعضاء الجدد فحسب بل حازت على مهام جديدة أيضاً. فمنذ مطلع التسعينيات من القرن الماضي، وجهت المنظمة تركيزها صوب إجراء تحليل لعملية الانتقال، مستعينة بتجربتها في مجال التنسيق لتيسير إدماج بلدان أوروبا الوسطى والشرقية في الأسواق العالمية.

واللجنة الاقتصادية لأوروبا هي المنبر الذي تلتقي فيه بلدان أوروبا الغربية والوسطى والشرقية وبلدان آسيا الوسطى وأمريكا الشمالية – البالغ عددها ٥٦ بلداً – لتشكيل الأدوات اللازمة للتعاون الاقتصادي فيما بينها. ويتعلق هذا التعاون بالاقتصاد والإحصاء والبيئة والنقل والتجارة والطاقة المستدامة والأخشاب والموئل الطبيعي. وتتيح اللجنة إطاراً إقليمياً لبلورة وتنسيق الاتفاقيات والقواعد والمعايير. ويقدم خبراء اللجنة المساعدة التقنية لبلدان جنوب شرق أوروبا ورابطة الدول المستقلة (الكومنولث). وتتخذ هذه المساعدة شكل خدمات استشارية وحلقات دراسية تدريبية وحلقات عمل يمكن للبلدان من خلالها تقاسم ما لديها من تجارب وأفضل الممارسات.

النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا

تعمل لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا على تيسير الحركة الدولية للأشخاص والبضائع بواسطة وسائل النقل الداخلي. وتسعى اللجنة إلى تحسين التنافسية والسلامة وكفاءة استخدام الطاقة والأمن في قطاع النقل. وتركز في الوقت نفسه على التقليل من الآثار السلبية لأنشطة النقل على الصحة العامة والبيئة وتسهم بفعالية في تحقيق التنمية المستدامة. فلجنة النقل الداخلي هي:

- مركز لمعايير واتفاقات النقل المتعددة الأطراف في أوروبا وخارجها، مثل اللوائح المتعلقة بنقل البضائع الخطرة وإنشاء مركبات النقل البري على المستوى العالمي؛
- بوابة للمساعدة التقنية وتبادل أفضل الممارسات؛
- الجهة المعزّزة لتخطيط الاستثمار المتعدد البلدان؛
- الجهة الشريكة البارزة في مبادرات تيسير النقل والتجارة؛
- مركز تاريخي للإحصاءات المتعلقة بالنقل.

وقد أتاحت لجنة النقل الداخلي طوال أكثر من ستة عقود منبراً للتعاون الحكومي الدولي من أجل تيسير وتطوير النقل الدولي وفي الوقت نفسه تحسين سلامته وأدائه البيئي. وتتضح النتائج الرئيسية لهذا العمل الهام والمواظب في أكثر من ٥٠ من الاتفاقات والاتفاقيات الدولية التي تقدم إطاراً قانونياً دولياً ولوائح تقنية لتطوير النقل البري الدولي والنقل بالسكك الحديدية والنقل عبر المياه الداخلية والنقل المتعدد الأنماط فضلاً عن نقل البضائع الخطرة وإنشاء المركبات. وفي سياق مراعاتها لاحتياجات قطاع النقل وأنظمته ولوائحه، تتيح اللجنة الاقتصادية لأوروبا نهجاً متزناً حيال قضايا التيسير والأمن ومعالجتها على حد سواء.

المحتويات

الصفحة

توطئة وخلاصة ١

الفصل الأول المشاركة في المنتدى ٣

الفصل الثاني تنظيم المنتدى وهيئاته الفرعية ٧

الفصل الثالث الاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى ١١

الفصل الرابع عملية وضع المنتدى للوائح ٢٢

الفصل الخامس أحكام وإجراءات خاصة تتعلق بالاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى ٢٥

المرفقات

المرفق الأول ولاية المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات ونظامه الداخلي ٢٩

المرفق الثاني اتفاق بشأن اعتماد 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 (التنقيح الثاني) ٣٩

المرفق الثالث اتفاق بشأن وضع أنظمة تقنية عالمية تسري على المركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، أُعدّ في جنيف، في ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨ ..... ٥١

المرفق الرابع اتفاق بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بهذه العمليات، أُعد في فيينا في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ ..... ٦٩

المرفق الخامس قائمة بالمنظمات غير الحكومية التي تشارك حالياً بانتظام في أنشطة الفريق العامل ٢٩ ..... ٨١

المرفق السادس عمليات وضع اللوائح وإنفاذها على الصعيدين الوطني والإقليمي ٨٣

الجزء ١ المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات – البيئة التنظيمية – الاتحاد الأوروبي ٨٥

الجزء ٢ عملية وضع الأنظمة وإنفاذها في اليابان ٨٩

الجزء ٣ عمليات وضع الأنظمة الوطنية وإنفاذها المتصلة بتأمين سلامة المركبات الآلية المعقدة في الاتحاد الروسي ١٠١

الجزء ٤ عملية وضع القواعد – الولايات المتحدة الأمريكية ١٠٧

الجزء ٥ العملية التنظيمية – كندا ١٢٧

الجزء ٦ لمحة عامة عن اللوائح المتعلقة بالسيارات في الهند ١٣١

الجزء ٧ إجراء إصدار/مراجعة معايير السلامة للمركبات الآلية في جمهورية كوريا المتعلق بقانون إدارة السيارات ونظام التصديق الذاتي ١٣٧

المحتويات (*تابع*)

الرسوم البيانية

الفصل الثاني *الرسم البياني ١* – تنظيم المنتدى ١٠

الفصل الثالث: *الجدول ٢* – الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٥٨ ..... ١٣

الجدول ٣ – الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٩٨ ..... ١٨

الجدول ٤ – الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٩٧ ..... ٢١

الفصل الخامس: *الرسم البياني ٥* – وضع اللوائح التقنية العالمية المنسَّقة للأمم المتحدة ٢٧

الرسم البياني ٦ – المنتدى العالمي التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا
النظر في اللوائح وإقرارها ٢٨

* * *

توطئة وخلاصة

تواصل الطبعة الثالثة من هذا المنشور، أي "الكتاب الأزرق"، إتاحة معلومات دقيقة عن المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات (المنتدى العالمي) الذي تتولى خدمته شعبة النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، وتشمل تلك المعلومات الخلفيةَ التاريخية للمنتدى، وإطاره الإداري والقانوني، إلى جانب دليل المستعمل، واتفاقات الأمم المتحدة الثلاثة التي يُشرف عليها المنتدى العالمي.

ويعمل المنتدى العالمي بوصفه منبراً دائماً للنقاش داخل الإطار المؤسسي للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا وفق اختصاصاته المحددة ونظامه الداخلي. ويُعتبر الإشراف السلس على اتفاقات الأمم المتحدة الدولية الثلاثة بشأن المركبات الآلية أمرا بالغ الأهمية، ويتعلق الأمر باتفاق عام ١٩٥٨ واتفاق عام ١٩٩٨ المتعلقين بلوائح إنشاء المركبات الجديدة، بما في ذلك شروط الأداء، واتفاق عام ١٩٩٧ المتعلق بالفحص التقني الدوري والمنتظم للمركبات العاملة. فالمنتدى العالمي يضمن تحقيق الاتساق بين اللوائح والقواعد التي يجري وضعها ضمن الإطار القانوني لاتفاقات الأمم المتحدة الثلاثة تلك.

ويُعتبر المنتدى العالمي منبراً متميزاً على نطاق العالم تشارك فيه الدول من كافة أنحاء العالم. ويجوز لأي بلد عضو في الأمم المتحدة أن يشارك في أنشطته ويُطلب إليه الالتزام بواحد أو أكثر من تلك الاتفاقات المتعلقة بالمركبات. ويجوز للمنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي التي تنشئها البلدان أن تشارك في عمل المنتدى العالمي، وأن تصبح طرفاً متعاقداً في الاتفاقات وفقاً للترتيبات الفرعية الخاصة بها.

كما يُرحّب بمشاركة المنظمات الحكومية والمنظمات غير الحكومية في عمل المنتدى العالمي على أن تكون مشاركتها في هذه الحالة بصفة استشارية.

ويتسم عمل المنتدى العالمي بالشفافية: فجداول أعماله ووثائق عمله وتقاريره ووثائقه غير الرسمية متاحة مجاناً في الموقع الشبكي للمنتدى: http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html.

وتتمثل السمات الرئيسية للاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى العالمي فيما يلي:

ينص اتفاق عام ١٩٥٨ على الإطار القانوني والإداري لاعتماد لوائح الأمم المتحدة الدولية (المرفقة بالاتفاق)، بما يشمل أحكام اختبار موحدة موجهة نحو الأداء وإجراءات إدارية لمنح الموافقة على النوع ولتطابق الإنتاج وللاعتراف المتبادل بالموافقة على النوع من قبل الأطراف المتعاقدة. ولدى انضمام الطرف المتعاقد إلى الاتفاق، لا يكون مُلزماً بتطبيق جميع لوائح الأمم المتحدة المرفقة بالاتفاق: فيجوز له أن يختار اللائحة التي يود تطبيقها إن وجدت. ويضم اتفاق عام ١٩٥٨ حالياً ٥٠ طرفاً متعاقداً كما يشمل ١٢٧ لائحة من لوائح الأمم المتحدة مرفقة به. ويجري بشكل متواصل تكييف لوائح الأمم المتحدة وفقاً للتقدم التقني المحرز، عندما يكون ذلك مناسباً، لمراعاة التوجيهات التقنية والسياسية للأطراف المتعاقدة وتطور المعرفة العلمية والتقدم التكنولوجي.

وينص اتفاق عام ١٩٩٨ على أن تعتمد الأطراف المتعاقدة من خلال تصويت بالإجماع اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة (UN GTRs) وأن تدرجها في سجل عالمي تابع للأمم المتحدة. وتنص اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة على شروط الأداء المنسقة وإجراءات الاختبار. وتتضمن كل لائحة من اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة ملاحظات مستفيضة عن بلورتها. ويشمل النص شقاً مخصصاً للسند المنطقي التقني المعتمد، ومصادر الأبحاث المستخدمة، والاعتبارات المتعلقة بالتكلفة

والفوائد، وإشارات مرجعية إلى البيانات المستعان بها. وتستخدم الأطراف المتعاقدة عمليات وضع القواعد المنشأة لديها على المستوى الوطني كوسيلة لإدراج اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في تشريعاتها الوطنية. ويضم اتفاق عام ١٩٩٨ حالياً ٣٣ طرفاً من الأطراف المتعاقدة ويشمل ١١ لائحة من اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة التي أدرجت في السجل العالمي للأمم المتحدة.

أما اتفاق عام ١٩٩٧ فينص على أنه يجوز للأطراف المتعاقدة اعتماد قواعد للأمم المتحدة تطبق على عمليات الفحص الدوري للمركبات قيد الاستعمال. وتعترف هذه الأطراف بصورة متبادلة بشهادات الفحص الدولية التي تُمنح وفقاً للقواعد المعمول بها لدى الأمم المتحدة المرفقة بالاتفاق. ويضم هذا الاتفاق ١٢ طرفاً متعاقداً ويشمل قاعدتين من قواعد الأمم المتحدة مرفقتين به.

وفيما يتعلق بكل اتفاق، يجري التصويت النهائي بشأن اللوائح الجديدة للأمم المتحدة، واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة، وقواعد الأمم المتحدة، وعلى التعديلات المدخلة عليها، وفقاً للأحكام الداخلية للاتفاق ذي الصلة، وفي إطار اللجنة الإدارية أو اللجنة التنفيذية. وتتألف اللجنتان بصورة حصرية من الممثلين الحكوميين للأطراف المتعاقدة في الاتفاقات. وتجدر الإشارة إلى أنه قبل اتخاذ القرارات، يُعاد النظر في جميع المقترحات التي تقدمها الأطراف العاملة الفرعية وذلك إبان دورات المنتدى العالمي التي يشارك فيها ممثلون عن جميع البلدان – سواء كانت أطرافاً متعاقدة أم لم لا – وخبراء من منظمات حكومية ومنظمات غير حكومية.

فقد أثبت المنتدى العالمي، بما يتمتع به من خبرة طويلة وبفضل مشاركة جميع أصحاب المصلحة، قدرته على إنتاج نوعية عالية من لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة. وقررت الأطراف المتعاقدة، مثل الاتحاد الأوروبي، تنظيم تشريعاتها الداخلية عن طريق الرجوع المباشر إلى لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨. أما البلدان الأخرى التي ليست أطرافاً متعاقدة فتطبق لوائح الأمم المتحدة على أراضيها على أساس طوعي. وفي الآونة الأخيرة اعتمدت بعض الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٩٨، مثل كندا وجمهورية الصين الشعبية والهند والولايات المتحدة الأمريكية، عدداً من اللوائح التقنية العالمية الجديدة للأمم المتحدة التي يجري تضمينها بموازاة ذلك في لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨.

الفصل الأول

المشاركة في المنتدى

يحث المنتدى على المشاركة العالمية في أنشطته بتشجيع التعاون بين البلدان ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي فيما يتعلق بالمسائل التقنية التي تعرض عليه وعلى الأفرقة العاملة المتفرعة عنه. كما يشجع على الحوار المفتوح والشفاف بين الهيئات الحكومية المعنية بوضع اللوائح، والخبراء التقنيين المختصين في مجال وضع الشروط التقنية للمركبات، وعامة الناس، للتأكد من اعتماد أفضل الممارسات في مجالي السلامة والبيئة ومراعاة الآثار الاقتصادية لعملية وضع لوائح الأمم المتحدة. وتكون اجتماعات المنتدى اجتماعات علنية. لذا، يحق لأي حكومة أو طرف مهتم حضور الاجتماعات وتتبع أعمالها بصفة مراقب.

مشاركة الحكومات

وفقاً للمادة ١ من اختصاصات المنتدى ونظامه الداخلي (المرفق الأول)، يحق لكل بلد عضو في الأمم المتحدة وأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمي أنشأها أعضاء في الأمم المتحدة أن يشارك مشاركة كاملة أو بصفة مستشار في أنشطة المنتدى ويصبح طرفاً متعاقداً في الاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى. وللوقوف على تفاصيل محددة بشأن المشاركة في المنتدى، يرجى الاطلاع على الاختصاصات والنظام الداخلي في المرفق الأول.

وتتلخص الإجراءات الرسمية للمشاركة في إرسال رسالة يوقعها المسؤول الرسمي في البلد المهتم أو منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي المهتمة تخطر أمانة المنتدى برغبة ذلك البلد أو هذه المنظمة في إيفاد ممثل (ممثلين) إلى الاجتماعات والمشاركة في أنشطة المنتدى.

فإن رغب بلد ما أو منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي في أن يصبح طرفاً متعاقداً في الاتفاق الذي يشرف عليه المنتدى، وجب أن تتم موافقة هذه المنظمة أو ذلك البلد على أن يكون ملزماً بذلك الاتفاق طبقاً لأحكام هذا الاتفاق. وتشمل تلك الأحكام التوقيع والإشعار بالتصديق، والقبول أو الموافقة أو الانضمام. ويرجى الرجوع إلى المادة ٦ من اتفاق عام ١٩٥٨ والمادة ٩ من اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي والمادة ٤ من اتفاق عام ١٩٩٧ بشأن الفحص التقني الدوري، على نحو ما يرد في المرفقات الثاني والثالث والرابع على التوالي.

وحينما يكون الاتفاق مفتوحاً للتوقيع ويعرب البلد أو المنظمة عن الموافقة على أن يكون ملزَماً بالاتفاق بتوقيعه، فيجب أن يتوفر في التوقيع ما يلي:

- أن يكون الموقع رئيس الدولة أو الحكومة أو وزير خارجية ذلك البلد، أو
- أن يكون الموقع شخصاً آخر لديه صك تفويض كامل وصحيح من أحد ممثلي البلد أو المنظمة المذكورين أعلاه ويشير بوضوح إلى مسمّى الاتفاق واسم المسؤول المفوض له بالتوقيع ووظيفته.

ويجب أن يُذكر صراحة في وقت التوقيع، أو في نص التفويض الكامل، إن كان التوقيع نهائياً أو مجرد توقيع مشروط بالتصديق.

وبالنسبة إلى الاتفاقات النافذة التي انتهت فترة افتتاح التوقيع بشأنها، يجوز للمنظمة أو البلد أن يعرب عن موافقته على أن يكون ملزماً باتفاق من الاتفاقات بإيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

وترد أدناه نماذج لصكوك الانضمام أو التصديق أو القبول أو الموافقة:

الصك النموذجي للتصديق أو القبول أو الموافقة

(يوقع من قبل رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية)

[التصديق/القبول/الموافقة]

حيث إن [اسم المعاهدة أو الاتفاقية أو الاتفاق أو ما شابه] قد [أبرمت/أبرم، اعتمدت/اعتمد، وفتح باب التوقيع عليها/عليه] في [المكان] وذلك في [التاريخ]،

وحيث إن [المعاهدة أو الاتفاقية أو الاتفاق أو ما شابه] قد وقع عليها/عليه بالنيابة عن حكومة [اسم الدولة] في [التاريخ]،

وبناء عليه، فإنني [الاسم ولقب رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية] أعلن أن حكومة [اسم الدولة]، بعد أن نظرت في [المعاهدة أو الاتفاقية أو الاتفاق أو ما شابه] الوارد ذكرها/ذكره أعلاه، [تصدق عليها/عليه وتقبل بها/به وتوافق عليها/عليه] بالمثل وتتعهد بأن تؤدي وتنفذ بكل إخلاص كل الشروط المنصوص عليها والواردة فيها/فيه.

وإثباتاً لذلك، وقعت على صك [التصديق أو القبول أو الموافقة] هذا، وذلك في [المكان] في [التاريخ].

[التوقيع]

الصك النموذجي للانضمام

(يوقع من قبل رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية)

[الانضمام]

حيث إن [اسم المعاهدة أو الاتفاقية أو الاتفاق أو ما شابه] قد [أبرمت/أبرم واعتمدت/اعتمد وفتح باب التوقيع عليها/عليه] في [المكان] وذلك في [التاريخ]،

وبناءً عليه، فإنني [الاسم ولقب رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية] أعلن أن حكومة [اسم الدولة] بعد أن نظرت في [المعاهدة أو الاتفاقية أو الاتفاق أو ما شابه] الوارد ذكرها/ذكره أعلاه، تنضم إليها/ إليه بالمثل وتتعهد بأن تؤدي وتنفذ بكل إخلاص كل الشروط المنصوص عليها والواردة فيه/فيها.

وإثباتاً لذلك، وقعت على صك [الانضمام] هذا، وذلك في [المكان] في [التاريخ].

[التوقيع]

مشاركة المنظمات غير الحكومية

يجوز للمنظمات غير الحكومية، وفقاً للمادة ١ من الاختصاصات والنظام الداخلي، أن تشارك في المنتدى *بصفة استشارية*. ولكي تشارك منظمة غير حكومية في المنتدى، يجب أولاً أن تكون معتمدة بصفة استشارية لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي. وبحصولها على هذه الصفة لدى المجلس، يمكنها المساهمة في برامج عمل المنتدى التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا وأهدافه بأن تقوم بدور الخبير أو المستشار التقني لدى الحكومات والأمانة. ويتراوح عدد المنظمات غير الحكومية التي تشارك كل مرة في أنشطة المنتدى والهيئات المتفرعة عنه، عادةً، بين ست وخمس عشرة، حسب جدول الأعمال. ويقل عددها في دورات الهيئات الفرعية والأفرقة العاملة غير الرسمية.

وتساهم المنظمات غير الحكومية مساهمة كبيرة في عملية وضع لوائح الأمم المتحدة المتعلقة بسلامة المركبات الآلية والبيئة والطاقة ومنع السرقة في إطار اللجنة الاقتصادية لأوروبا. وكثيراً ما تدعى إلى تقديم معلومات تقنية وإسداء المشورة. وفي حالات خاصة، تدعم مواقفها بالاستثمار في الاختبار والتحليل وإتاحة ما ينجم عن ذلك من معلومات للخبراء الذين يضعون لوائح الأمم المتحدة. وفي بعض المناسبات واستجابة لطلبات الخبراء التقنيين، تقدم مقترحات بشأن وضع لوائح جديدة للأمم المتحدة أو إدخال تعديلات على لوائح الأمم المتحدة القائمة. كما تدافع عن بعض المواقف في مجال السياسات العامة وتدلي بشهادات للأجهزة التشريعية للحكومات المشاركة.

ولتقديم طلب الحصول على الصفة الاستشارية، على المنظمة أن تبعث خطاب إعلان النية إلى فرع المنظمات غير الحكومية في شعبة الدعم والتنسيق في المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابعة لإدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية وتلتمس استمارة الطلب.

والعنوان البريدي هو:

NGO Section
ECOSOC Support and Coordination
Department of Economic and Social Affairs
United Nations Headquarters
Room DC1 B 1480
New York, NY 10017 (USA)
Fax: +1 (212) 963-9248
E-mail: desangosection@un.org

وينبغي أن يرد الخطاب الذي يلتمس استمارة الطلب على رأسية المنظمة ويوقعها الأمين العام أو الرئيس. وينبغي أن يرفق بهذا الخطاب بيان رسالة المنظمة ووصف موجز لأهم أنشطتها ووصف لطبيعة تنظيم المنظمة (مثل تحالف وطني يضم ... من المنظمات غير الحكومية أو منظمة غير حكومية دولية تضم ... عضواً). وبمجرد حصول فرع المنظمات الحكومية على خطاب إعلان النية، يرسل إلى المنظمة ملف الترشح الذي يتضمن استبياناً ومعلومات أساسية.

وآخر أجل لتلقي الطلبات معبأة بالكامل هو ١ حزيران/يونيه من كل سنة. ولجنة المجلس الاقتصادي والاجتماعي المعنية بالمنظمات غير الحكومية (الموصوفة أعلاه) تجتمع سنوياً لاستعراض هذه الطلبات. ثم توصي اللجنة المؤلفة من تسعة عشر عضواً المجلسَ الاقتصادي والاجتماعي بالطلبات التي يجدر الاحتفاظ بها. ثم تذهب التوصية إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي الذي يتخذ القرار النهائي بكامل هيئته.

ويورد المرفق الخامس المنظمات غير الحكومية التي تشارك حالياً في أنشطة المنتدى وهيئاته الفرعية بانتظام.

الفصل الثاني

تنظيم المنتدى وهيئاته الفرعية

يندرج نشاط المنتدى العالمي في إطار لجنة النقل الداخلي التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة. وقد كان اسمه في السابق "الفريق العامل المعني بصناعة المركبات" ثم تحول، كما ذُكر سابقاً، إلى "المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP.29)" – انظر الهيكل التنظيمي أدناه. ويتلخص دوره ودور الأفرقة العاملة المتفرعة عنه في وضع لوائح جديدة للأمم المتحدة ولوائح تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة وقواعد جديدة للأمم المتحدة، وتنسيق لوائح الأمم المتحدة القائمة، وتعديل وتحديث لوائح الأمم المتحدة الحالية واللوائح التقنية العالمية الحالية وقواعد الأمم المتحدة الحالية التي وضعتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا والتي تتناول مجالات الاهتمام المشمولة بالاتفاق الذي يشرف عليه المنتدى.

وتتولى أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا الإدارة اليومية لأنشطة المنتدى. وتقدم الأمانة الدعم الإداري لجميع الدورات، بما في ذلك إعداد التقارير. ويسهر على تنسيق عمل المنتدى لجنة توجيه صغيرة (WP.29/AC.2) مؤلفة من رئيس المنتدى ونائب الرئيس والأمانة، ورئيس ونائب رئيس اللجنة التنفيذية لكل اتفاق يشرف عليه المنتدى، ومن ممثلي الجماعة الأوروبية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية، ورئيس ونائب رئيس كل هيئة متفرعة عن المنتدى. وتتلخص مهام لجنة التوجيه التابعة للمنتدى في وضع برنامج عمل وتوصية المنتدى به، واستعراض تقارير الهيئات الفرعية وتوصياتها، وتحديد البنود التي يتعين على المنتدى اتخاذ إجراءات بشأنها والمدة الزمنية اللازمة للنظر فيها، وتقديم توصيات إلى المنتدى. وللمزيد من المعلومات المتعلقة باختصاصات المنتدى ونظامه الداخلي، يرجى الاطلاع على المرفق الأول.

وقد وضعت فرادى لوائح الأمم المتحدة لتناول شروط السلامة المحددة لغاز البترول المسيّل (LPG) والغاز الطبيعي المضغوط (CNG) والمركبات الكهربائية. واعتُمدت لوائح الأمم المتحدة القائمة، وسوف تُحدَّث، حسب الاقتضاء، لكي تأخذ في الاعتبار التكنولوجيات الجديدة من قبيل المقابس في المركبات الهجينة. وبموجب اتفاق عام ١٩٩٨ أنشئت فرقة عمل معنية بمشروع "مركبات الهيدروجين والمركبات العاملة بخلايا الوقود" لإعداد اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة التي تغطي كلاً من قضايا السلامة والقضايا البيئية المتعلقة بتلك المركبات. وأنشئ مؤخراً فريق عامل غير رسمي بهدف معالجة قياس الانبعاثات الناجمة عن المركبات الهجينة وإصدار شهادات بشأنها.

وتعقد دورات المنتدى بانتظام ثلاث مرات في السنة. أما دورات كل فريق من أفرقة الخبراء العاملة المتفرعة عن المنتدى فتعقد مرتين في السنة. وتعقد اجتماعات لجنة التوجيه قبل كل دورة من دورات المنتدى. وتتلخص أهم مجالات اهتمام أفرقة الخبراء العاملة في ما يلي:

السلامة الإيجابية للمركبات وقطع غيارها (تفادي الاصطدام)

تسعى لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في هذا المجال إلى تحسين طريقة سير المركبات واستعمالها ومعداتها للتقليل من احتمال الاصطدام على الطرق. وتسعى بعض اللوائح الأخرى إلى تعزيز قدرة السائقين على اكتشاف وتجنب الظروف المحفوفة بالمخاطر. وتسعى لوائح أخرى إلى تعزيز قدرة السائقين على الاحتفاظ بالتحكم في مركباتهم. ومن الأمثلة المحددة على لوائح الأمم المتحدة الحالية تلك المنطبقة على أجهزة الإضاءة وأضواء الإشارة، والمكابح وتروس الدوران، بما في ذلك المقود والعجلات والاستقرار في المنعطفات. وتطرأ على هذا المجال التكنولوجي حالياً تغيرات

سريعة. ذلك أن التقدم التكنولوجي (في مجال الإلكترونيات والحاسوب والاتصالات، على سبيل المثال) يتيح فرصاً لإيجاد حلول جديدة قد تساعد السائقين على تلافي الاصطدام.

السلامة السلبية للمركبات وقطع غيارها (القدرة على مقاومة الصدمات)

تسعى لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في هذا المجال إلى التقليل من احتمال وقوع الإصابات ومن خطورتها على الراكبين و/أو غيرهم من مستخدمي الطرق في الاصطدام. وكثيراً ما تُعتمد إحصاءات حوادث الاصطدام لتحديد مشاكل السلامة التي تدعو الحاجة بشأنها إلى لائحة للأمم المتحدة ولوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة أو تعديل لائحة قائمة، ووضع نهج مناسب في مجال التوفيق بين التكلفة والربح عند تحسين شروط الأداء في هذا المجال. وهذا أمر مهم نظراً إلى الآثار الشاملة التي تحدثها الشروط الجديدة على صناعة المركبات وتصميمها وتكاليفها. ومن الأمثلة المحددة على لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة الحالية تلك التي تتناول قدرة هياكل المركبات على امتصاص الطاقة عند الاصطدام ومنع اختراق مقصورة الركاب، ونظم الكبح والحماية الخاصة بالأطفال والبالغين، وهياكل المقاعد، والزجاج، وأقفال الأبواب وتثبيتها، وحماية المشاة، ونوعية الخوذات الواقية بالنسبة إلى أصحاب الدراجات النارية. فهذا المجال التكنولوجي هو أيضاً سريع التغير وآخذ في التعقّد. ومن الأمثلة على ذلك أجهزة الحماية المتقدمة التي تكيف أداءها حسب حالة الاصطدام. كما أن التغيرات في أنواع المركبات تطرح قضايا مواءمة المركبات وقودها.

الاعتبارات البيئية

وضعت لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة لتناول شروط السلامة المحددة لغاز البترول المسيّل (LPG) والغاز الطبيعي المضغوط (CNG) والمركبات الكهربائية. وقد عُدّل كل ما هو قائم من لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وسوف تُعدّل، الاقتضاء، لكي تأخذ في الاعتبار التكنولوجيات الجديدة من قبيل المقابس في المركبات الهجينة. وأنشئت فرقة عمل معنية بمشروع "مركبات الهيدروجين والمركبات العاملة بخلايا الوقود" لإعداد اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة التي تغطي كلاً من قضايا السلامة والقضايا البيئية المتعلقة بتلك المركبات.

الاعتبارات العامة في مجال السلامة

تتناول لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في هذا المجال خصائص المركبات والمكونات غير المرتبطة مباشرة بالمواضيع المشار إليها آنفاً. فمسّاحات الزجاج وغاسلات الزجاج مثلاً، وأجهزة التحكم والعرض، والزجاج، مجموعة تحت هذا العنوان. كما يدخل ضمن هذه الفئة الوقاية من السرقة والاعتبارات المتعلقة بمركبات النقل العمومي التي تتطلب شروط أدائها معرفة متخصصة.

الاعتبارات التقنية الخاصة

في بعض الحالات، تحتاج مشكلة محددة إلى حل عاجل أو تحتاج إلى أن يعالجها أشخاص يملكون معرفة متخصصة. ففي تلك الحالات، يمكن أن يُعهد إلى فريق عمل غير رسمي خاص بمهمة تحليل المشكلة ودعوته إلى إعداد اقتراح لائحة من لوائح الأمم المتحدة أو لائحة من اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة. ومع أن تلك الحالات كانت محدودة عادة، فإن التطور السريع لأنواع التكنولوجيا الجديدة المعقدة يزيد من ضرورة اعتماد هذا النهج الخاص.

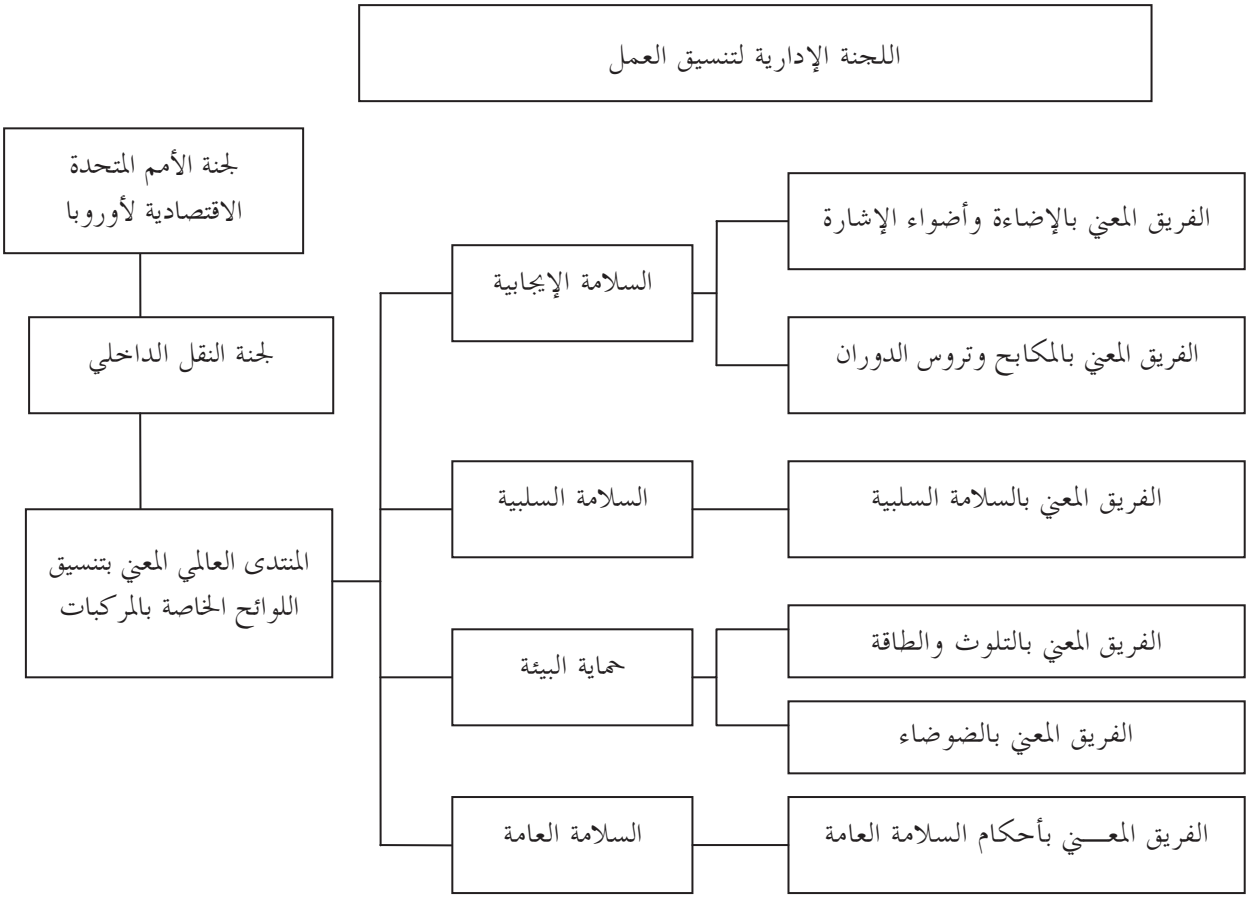
الهيئات المتفرعة عن المنتدى المسؤولة عن مختلف اللوائح

يحيل المنتدى المقترحات التي تعرض عليه والتي تتعلق بلوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وتعديلات على اللوائح القائمة إلى الهيئات المتفرعة عنه لكي تعد توصيات تقنية. وتتكون كل هيئة فرعية من أشخاص تتصل خبرتهم بالمجال الذي تغطيه الهيئة. ويعود التوزيع الحالي للمسؤوليات بحسب المواضيع على الهيئات الفرعية إلى زمن "أفرقة المقررين" التي اندمج بعضها لاحقاً لتشكل "اجتماعات الخبراء" التي أنشئت مؤخراً. وتبين أن عمل الهيئات الفرعية مفيد ولا غنى عنه بحيث منحت صفةً دائمةً داخل اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وقد أعيدت تسميتها بالتالي لتصبح "أفرقة عاملة". وثمة حالياً ستة أفرقة عاملة متفرعة عن المنتدى. وبغية الحفاظ على التقاليد وعلى استمرار أسماء هذه الهيئات الفرعية، فقد أبقي على المختصر "GR" (المأخوذ من زمن "أفرقة المقررين" (Groupes des Rapporteurs) بالفرنسية) في مختصرات الأفرقة العاملة وفي رموز وثائق عملها:

المسؤول عن السلامة الإيجابية:	الفريق العامل المعني بالإضاءة وأضواء الإشارة (GRE)؛
	الفريق العامل المعني بالمكابح وتروس الدوران (GRRF)؛
المسؤول عن السلامة السلبية:	الفريق العامل المعني بالسلامة السلبية (GRSP)؛
المسؤول عن حماية البيئة:	الفريق العامل المعني بالتلوث والطاقة (GRPE)؛
	الفريق العامل المعني بالضوضاء (GRB)؛
المسؤول عن مسائل السلامة بما فيها مركبات النقل العمومي:	الفريق العامل المعني بأحكام السلامة العامة (GRSG)؛
القضايا التقنية الخاصة:	الفريق العامل غير الرسمي أو الأفرقة العاملة غير الرسمية التي ينشئها أحد الأفرقة العاملة المقررة المتفرعة عن المنتدى والتي تقدم تقاريرها إليها أو مباشرة إلى المنتدى.

الرسم البياني ١

تنظيم المنتدى



اللجنة المشرفة على اتفاق ١٩٥٨ (WP.29/AC.1)
اللجنة التنفيذية لاتفاق ١٩٩٨ (WP.29/AC.3)
اللجنة المشرفة على اتفاق ١٩٩٧ (WP.29/AC.4)

الفصل الثالث

الاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى

اتفاق عام ١٩٥٨

وضع اتفاق عام ١٩٥٨ في ٢٠ آذار/مارس ١٩٥٨ ودخل حيز التنفيذ في ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٥٩ وعدل في ١٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٧، ثم نقح في ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥. ويتيح الاتفاق إجراءات لوضع مواصفات موحدة تتعلق بالمركبات الآلية الجديدة ومعدات المركبات الآلية وللقبول المتبادل بالموافقات الصادرة بموجب لوائح الأمم المتحدة المرفقة بهذا الاتفاق. وتحكم لوائح الأمم المتحدة التي اعتمدتها الأطراف المتعاقدة بمقتضى اتفاق عام ١٩٥٨ الموافقة على المركبات الآلية ومعداتها المعروضة للبيع في تلك البلدان. ويتناول الاتفاق الشروط المتعلقة بالسلامة والبيئة (تلوث الهواء والإزعاج بالضوضاء)، والمواصفات المتعلقة بالطاقة والوقاية من السرقة.

وتنطبق في الوقت الراهن عملية الاعتراف المتبادل بموجب الاتفاق على أنظمة المركبات وأجزائها ومعداتها وليس على المركبة كوحدة كاملة. وفي آذار/مارس ٢٠١٠، أطلق المنتدى العالمي المشروع الدولي للموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة (IWVTA)، وأنشأ فريقا عاملا غير رسمي باختصاصات محددة للفترة ٢٠١٠-٢٠١٦. وإضافة إلى العمل المرتبط بمفهوم الموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة، سوف يُجري الفريق العامل غير الرسمي أيضاً تقييماً لبنود اتفاق عام 1958 التي يستدعي الأمر مراجعتها أو استكمالها.

وانضم إلى اتفاق عام ١٩٥٨ حتى الآن ٥٠ طرفاً متعاقداً من بينها ٤١ بلداً أوروبياً أعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا. ومن الأطراف المتعاقدة الأخرى الاتحاد الأوروبي (منظمة تكامل اقتصادي إقليمي) واليابان وأستراليا وجنوب أفريقيا ونيوزيلندا وجمهورية كوريا وماليزيا وتايلند وتونس. ويورد الجدول ٢ الأطراف المتعاقدة في الاتفاق وتاريخ انضمامها إلى الاتفاق.

وقد أرفقت بالاتفاق ١٢٧ لائحة من لوائح الأمم المتحدة. وتحكم هذه اللوائح جميع فئات مركبات السير على الطرق والآليات المتنقلة التي لا تستخدم على الطرق وتجهيزاتها وقطع الغيار الخاصة بها، وقد اعتمدتها الأطراف المتعاقدة بدرجات متفاوتة. ثم إن الاعتراف المتبادل بالموافقة على الأنواع فيما بين الأطراف المتعاقدة التي تطبق لوائح الأمم المتحدة قد سهل التجارة في المركبات الآلية والمعدات في جميع أنحاء أوروبا أولاً وفي شتى أنحاء العالم اليوم.

وبشكل أكثر تحديداً، قرر الاتحاد الأوروبي في السنوات الأخيرة استبدال أكبر عدد ممكن من توجيهات الاتحاد بلوائح الأمم المتحدة المدرجة في اتفاق عام ١٩٥٨ والرجوع مباشرة إلى هذه اللوائح في الهيئة الإدارية للاتحاد الأوروبي. وللاطلاع على نص اتفاق عام ١٩٥٨ بكامله، يرجى الرجوع إلى المرفق الثاني.

العناصر الأساسية في اتفاق عام ١٩٥٨

- أعضاء اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وكذلك غيرهم من أعضاء الأمم المتحدة ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تشارك في أنشطة اللجنة، مؤهلون ليصبحوا أطرافاً متعاقدة في اتفاق عام ١٩٥٨ (المادة ٦)؛

- يسعى اتفاق عام ١٩٥٨ إلى وضع لوائح الأمم المتحدة للمركبات المجهزة بعجلات والمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها على المركبات المجهزة بعجلات و/أو استعمالها عليها، وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقة على أنواع المركبات من أجل أن تستعملها الأطراف المتعاقدة التي تختار تنفيذ لوائح الأمم المتحدة أساساً من خلال الموافقة على الأنواع؛

- تتألف اللجنة الإدارية لاتفاق عام ١٩٥٨ (AC.1) من جميع الأطراف المتعاقدة على اتفاق عام ١٩٥٨. وتشرف هذه اللجنة على عملية وضع لوائح الأمم المتحدة وتعديلها وتعتمد اللوائح أو التعديلات على هذه اللوائح حين وضعها؛

- لا يمنع الاتفاق البلدان التي تنفِّذ قوانينها ولوائحها من خلال الاعتماد الذاتي (اعتماد الصانع) من أن تصبح أطرافاً متعاقدة (الفقرة ١ من المادة ١)، ويعترف بالاعتماد الذاتي بوصفه بديلاً للموافقة على الأنواع (المادة ٢)؛

- يتم إقرار لوائح الأمم المتحدة الجديدة والتعديلات على اللوائح القائمة، بموجب الاتفاق، بالتصويت بأغلبية ثلثي الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة. وتحول اللوائح التي أقرت إلى الأمين العام للأمم المتحدة ثم يُخطَر بها كل طرف متعاقد؛

- تدخل لائحة الأمم المتحدة الجديدة أو التعديل على لائحة قائمة حيز التنفيذ بالنسبة إلى جميع الأطراف المتعاقدة التي لم تخطر الأمين العام باعتراضها في غضون ستة أشهر من الإشعار، إلا إذا اعترض ما لا يقل عن ثلث الأطراف المتعاقدة. فإن اعترض أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة، لا تدخل اللائحة أو التعديل حيز التنفيذ بالنسبة إلى أي طرف متعاقد؛

- يشترط في لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ أن تتضمن مواصفات تقنية ومواصفات بديلة عند الاقتضاء؛ وأساليب الاختبار التي يجب أن تثبت أن الأداء يوافق المواصفات؛ وشروط الموافقة على الأنواع والاعتراف المتبادل بها، بما في ذلك علامات الاعتماد وشروط ضمان تطابق الإنتاج؛ وموعد دخول لائحة الأمم المتحدة حيز التنفيذ (الفقرة ٢ من المادة ١)؛

- يُسمح للطرف المتعاقد الذي اعتمد لائحة من لوائح الأمم المتحدة مرفقة بالاتفاق بمنح الموافقات على أنواع معدات وقطع غيار المركبات الآلية المشمولة بهذه اللائحة، وعليه أن يقبل بالموافقات على الأنواع التي يمنحها أي طرف متعاقد آخر اعتمد اللائحة نفسها؛

- كما يسمح الاتفاق للطرف المتعاقد، بعد إشعاره، بأن يبدأ في تطبيق لائحة من لوائح الأمم المتحدة بعد أن تكون قد أرفقت بالاتفاق أو التوقف عن تطبيق لائحة يطبقها. وفي هذه الحالة، على الطرف المتعاقد أن يخطر الأمين العام للأمم المتحدة بقراره قبل ذلك بسنة؛

- وعلى الأطراف المتعاقدة التي تتبادل الموافقة على الأنواع أن يكون لها الاختصاص التقني للموافقة على الأنواع واختصاص ضمان تطابق الإنتاج. ويحق لكل طرف متعاقد يطبق لائحة الأمم المتحدة من خلال الموافقة على الأنواع أن يرفض الموافقات إن لم يلبِّ الشرط المشار إليه أعلاه.

الجدول ٢

الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٥٨

بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات المجهزة بعجلات والمعدات وقطع الغيـــار التي يمكن تركيبها و/أو استعمالها على المركبات المجهزة بعجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقة على الأنواع على أساس هذه المواصفات

(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

تاريخ الدخول حيز التنفيذ: الصيغة الأصلية: ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٥٩

التنقيح الأول: ١٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٧

التنقيح الثاني: ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥

رمز اللجنة الاقتصادية لأوروبا	*الطرف المتعاقد*	*أصبح طرفًا متعاقدًا على الاتفاق في*
E 1	ألمانيا[١]	٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٦
E 2	فرنسا	٢٠ حزيران/يونيه ١٩٥٩
E 3	إيطاليا	٢٦ نيسان/أبريل ١٩٦٣
E 4	هولندا	٢٩ آب/أغسطس ١٩٦٠
E 5	السويد	٢٠ حزيران/يونيه ١٩٥٩
E 6	بلجيكا	٥ أيلول/سبتمبر ١٩٥٩
E 7	هنغاريا	٢ تموز/يوليه ١٩٦٠
E 8	الجمهورية التشيكية[٢]	١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٣
E 9	إسبانيا	١٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١
E 10	صربيا[٣]	١٢ آذار/مارس ٢٠٠١
E 11	المملكة المتحدة	١٦ آذار/مارس ١٩٦٣
E 12	النمسا	١١ أيار/مايو ١٩٧١
E 13	لكسمبرغ	١٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧١
E 14	سويسرا	٢٨ آب/أغسطس ١٩٧٣
E 16	النرويج	٤ نيسان/أبريل ١٩٧٥
E 17	فنلندا	١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٧٦
E 18	الدانمرك	٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٦
E 19	رومانيا	٢١ شباط/فبراير ١٩٧٧
E 20	بولندا	١٣ آذار/مارس ١٩٧٩
E 21	البرتغال	٢٨ آذار/مارس ١٩٨٠
E 22	الاتحاد الروسي	١٧ شباط/فبراير ١٩٨٧
E 23	اليونان	٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢

---

(١) انضمت جمهورية ألمانيا الديمقراطية إلى جمهورية ألمانيا الاتحادية في ٣ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٠.

(٢) خلف لتشيكوسلوفاكيا، إشعار من الوديع C.N.229.1993.TREATIES مؤرخ ١٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٣.

(٣) خلف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.276.2001.TREATIES-3 مؤرخ ٢ نيسان/أبريل ٢٠٠١.

رمز اللجنة الاقتصادية لأوروبا	الطرف المتعاقد	أصبح طرفاً متعاقداً على الاتفاق في
E 24	آيرلندا[٤]	٢٤ آذار/مارس ١٩٩٨
E 25	كرواتيا[٥]	٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩١
E 26	سلوفينيا[٦]	٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩١
E 27	سلوفاكيا[٧]	١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٣
E 28	بيلاروس	٢ تموز/يوليه ١٩٩٥
E 29	إستونيا	١ أيار/مايو ١٩٩٥
E 31	البوسنة والهرسك[٨]	٦ آذار/مارس ١٩٩٢
E 32	لاتفيا	١٨ كانون الثاني/يناير ١٩٩٩
E 34	بلغاريا	٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠
E 35	كازاخستان	٨ كانون الثاني/يناير ٢٠١١
E36	ليتوانيا	٢٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٢
E 37	تركيا	٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦
E39	أذربيجان	١٤ حزيران/يونيه ٢٠٠٢
E 40	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة[٩]	١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩١
E 42	الاتحاد الأوروبي[١٠]	٢٤ آذار/مارس ١٩٩٨
E 43	اليابان	٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨
E 45	أستراليا	٢٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٠
E 46	أوكرانيا	٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٠
E 47	جنوب أفريقيا	١٧ حزيران/يونيه ٢٠٠١
E 48	نيوزيلندا	٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢
E 49	قبرص[١١]	١ أيار/مايو ٢٠٠٤
E 50	مالطة[١١]	١ أيار/مايو ٢٠٠٤
E 51	جمهورية كوريا	٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤
E52	ماليزيا[١٢]	٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٦
E53	تايلند[١٣]	١ أيار/مايو ٢٠٠٦
E54	ألبانيا	٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١
E56	الجبل الأسود[١٤]	٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٦
E58	تونس	١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨

---

(٤) بموجب انضمام الاتحاد الأوروبي إلى الاتفاق في ٢٤ آذار/مارس ١٩٩٨.

(٥) خلف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.66.1994.TREATIES-10 مؤرخ ٣١ أيار/مايو ١٩٩٤.

(٦) خلَف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.439.1992.TREATIES-53 مؤرخ ١٨ آذار/مارس ١٩٩٣.

(٧) خلف لتشيكوسلوفاكيا، إشعار من الوديع C.N.184.1993.TREATIES تم تلقيه في ٢٠ تموز/يوليه ١٩٩٤.

(٨) خلف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.35.1994.TREATIES مؤرخ ٢ أيار/مايو ١٩٩٤.

(٩) خلف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.142.1998.TREATIES-33 مؤرخ ٤ أيار/مايو ١٩٩٨.

(١٠) تُمنح الموافقة من الدول الأعضاء مستعملة رموز اللجنة الاقتصادية لأوروبا الخاصة بكل منها على التوالي.

(١١) بموجب انضمامها إلى الاتحاد الأوروبي في ١ أيار/مايو ٢٠٠٤.

(١٢) غير مقيدة بالمادة ١٠ من الاتفاق.

(١٣) غير مقيدة بأي من اللوائح وبالمادة ١٠ من الاتفاق.

(١٤) خلف ليوغوسلافيا، إشعار من الوديع C.N.1346.2006.TREATIES-3 مؤرخ ١ آذار/مارس ٢٠٠٧.

اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي

جرى التفاوض على اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي وأبرم تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بقيادة الجماعة الأوروبية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية. وعرض للتوقيع في ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨ وأصبحت الولايات المتحدة الأمريكية أول موقّع عليه. ويتيح الاتفاق انطلاق عملية يمكن بواسطتها لبلدان العالم المشاركة في وضع لوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة تتعلق بالسلامة، ونظم الحماية البيئية، ومصادر الطاقة، والوقاية من سرقة المركبات المجهزة بعجلات والمعدات وقطع الغيار. وتشمل المعدات وقطع الغيار لكنها لا تقتصر على ما يلي: صناعة المركبات ونظم العادم والعجلات والمحركات والدروع الصوتية وأجهزة الإنذار للوقاية من السرقة وأجهزة الإنذار المختلفة ونظم الكبح الخاصة بالأطفال.

ويكمن الهدف الأساسي من اتفاق عام ١٩٩٨ في مواصلة تحسين السلامة والتقليل من التلوث البيئي واستهلاك الطاقة وتحسين أداء نظم الوقاية من سرقة المركبات وما يتصل بها من مكونات ومعدات بواسطة لوائح تقنية موحدة على الصعيد العالمي. وسيتم ذلك في الوقت الذي يوفَّر فيه إطار تنظيمي يمكن التنبؤ به فيما يخص صناعة السيارات عالمياً والمستهلكين وجمعياتهم. وبخلاف اتفاق عام ١٩٥٨، لا يتضمن اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي أحكاماً من أجل الاعتراف المتبادل بالموافقات، مما يسمح للبلدان التي ليست مستعدة أو غير قادرة على الوفاء بالتزامات الاعتراف المتبادل بالمشاركة بفعالية في وضع لوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة، بصرف النظر عن نوع إجراءات الامتثال والإنفاذ في تلك البلدان. وللاطلاع على النص الكامل للاتفاق، يرجى الرجوع إلى المرفق الثالث.

وقد دخل اتفاق عام ١٩٩٨ حيز التنفيذ في ٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠ بالنسبة إلى ثمانية أطراف متعاقدة، وهناك حالياً ٣٣ طرفاً متعاقداً. ويرد في الجدول ٣ بيان الأطراف المتعاقدة في الاتفاق وتواريخ انضمامها له ودخوله حيز التنفيذ فيها.

العناصر الأساسية في اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي

- يجوز لأعضاء اللجنة الاقتصادية لأوروبا وأعضاء الأمم المتحدة ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تشكلها البلدان المشاركة في أنشطة اللجنة أن يصبحوا أطرافاً متعاقدة على اتفاق عام ١٩٩٨. كما يحق للوكالات المتخصصة والمنظمات التي منحت صفة استشارية وفقاً لأحكام الاتفاق أن تشارك بتلك الصفة في المداولات المتعلقة بمسألة محددة تعني تلك الوكالة أو المنظمة (المادة ٢)؛
- تتألف اللجنة التنفيذية لاتفاق عام ١٩٩٨ من جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاق. وتشرف هذه اللجنة على عملية التوصية بلوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة ووضعها وتعديلها، وتعتمد اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو التعديلات على اللوائح حال وضعها؛
- يعترف الاتفاق صراحة بأهمية التحسين المستمر والتماس أعلى مستويات السلامة وحماية البيئة وحق السلطات الوطنية ودون الوطنية في اعتماد لوائح تقنية أكثر صرامة في مجال حماية الصحة والبيئة من تلك التي وضعت على الصعيد العالمي، وحقها في الإبقاء على تلك اللوائح (الديباجة)؛
- ينص الاتفاق صراحة على أن أحد أغراضه هو التأكد من أن الإجراءات في إطار الاتفاق لا تشجع على، أو لا تؤدي إلى، تقليص السلامة والحماية البيئية في إطار ولايات الأطراف المتعاقدة، بما في ذلك على الصعيد دون الوطني (المادة ١)؛

- كما يسعى الاتفاق إلى تعزيز تنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات المجهزة بعجلات والمحركات على الصعيد العالمي، وذلك في الحدود التي تتماشى مع تحقيق مستويات عالية من الحماية البيئية وسلامة المركبات (الديباجة)؛
- يشدد الاتفاق على أن وضع لوائح تقنية عالمية سيكون شفافاً (المادة ١)؛
- ينص المرفق ألف الملحق بالاتفاق على أن عبارة "إجراءات شفافة" تشمل فرصة الإدلاء بالآراء والحجج في اللقاءات التالية:
  - اجتماعات المنتدى والأفرقة العاملة من خلال المنظمات التي لها صفة استشارية؛
  - اجتماعات المنتدى والأفرقة العاملة واللجنة التنفيذية من خلال التشاور السابق للاجتماعات مع ممثلي الأطراف المتعاقدة؛
- يوفر الاتفاق سبيلين مختلفين لوضع لوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة. الأول هو تنسيق اللوائح أو المعايير القائمة. والثاني هو وضع لائحة تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة حيث لا توجد لوائح أو معايير. (الفقرتان ٢ و٣ من المادة ٦) (انظر الجدول ٤)؛
- يدعو الاتفاق إلى إدراج اللوائح القائمة في البلدان الأطراف المتعاقدة التي تحتاج إلى تنسيق ضمن مجموعة اللوائح العالمية المرشحة، وذلك بغية تسهيل انتقالها إلى اللوائح العالمية. وتضاف اللوائح إلى المجموعة إن حظيت بدعم ثلث الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة، بما فيها صوت اليابان أو الجماعة الأوروبية أو الولايات المتحدة الأمريكية. وسيزداد عدد التسجيلات في المجموعة ويتقلص بتناسب مباشر مع وجود لوائح تحتاج إلى تنسيق (المادة ٥)؛
- تشمل عملية وضع لائحة تقنية عالمية منسقة من لوائح الأمم المتحدة استعراضاً تقنياً للوائح المعمول بها في الأطراف المتعاقدة وللوائح الأمم المتحدة، وكذلك المعايير الدولية الطوعية ذات الصلة (مثل معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي). كما تُستعرض التقييمات المقارنة، إن وجدت، لمنافع تلك اللوائح (المعروفة أيضاً باسم تقييمات التكافؤ الوظيفي) (الفقرة ١-١-٢ من المادة ١، والفقرة ٦-٢ من المادة ٦)؛
- تشمل عملية وضع لائحة تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة تقييم الجدوى التقنية والاقتصادية وتقييماً مقارناً لما يحتمل من مزايا وفعالية من حيث التكلفة للمتطلبات التنظيمية البديلة وطريقة (أو طرائق) الاختبار التي تم من خلالها إثبات الامتثال (الفقرة ٦-٣ من المادة ٦)؛
- تتبع عملية تعديل أي لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة الإجراءات نفسها المحددة في الفقرة ٦-٣ من أجل وضع اللائحة العالمية (الفقرة ٦-٤ من المادة ٦)؛
- من أجل وضع لائحة تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة، يجب التصويت بتوافق الآراء. وهكذا، فإن صوَّتَ طرف متعاقد ضد لائحة تقنية عالمية موصى بها، فهي لن تُقَر (المرفق باء، الفقرة ٧-٢ من المادة ٧)؛
- حالما تنسّق اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو توضع، تسجل في سجل عالمي سيؤدي دور مستودع للوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة التي يمكن أن تعتمدها بلدان العالم؛

- إن تسجيل لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة لا يُلزِم الأطراف المتعاقدة بإدراج تلك اللائحة ضمن قوانينها ولوائحها. وتحتفظ الأطراف المتعاقدة بحقها في اختيار اعتماد أو عدم اعتماد أي لائحة تقنية سجلت بوصفها لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة في إطار الاتفاق (الديباجة، المادة ٧)؛

- تماشياً مع الاعتراف بهذا الحق، ليس على الأطراف المتعاقدة سوى التزام محدود عند تسجيل لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة في إطار الاتفاق. فإن صوَّتَ طرف متعاقد على تسجيل اللائحة التقنية العالمية، وجب عليه الشروع في الإجراءات التي يستعملها لاعتماد تلك اللائحة التقنية العالمية بوصفها لائحة محلية. (المادة ٧). وتتناول التزامات أخرى في إطار الاتفاق الإشعار بقرار اعتماد لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة والتاريخ الفعلي لتطبيق تلك اللائحة، والإشعار بقرار عدم اعتمادها، وقرار إلغائها أو تعديلها أو غير ذلك؛

- يسمح الاتفاق بأن تتضمن اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة مستوى "عالمياً" من الصرامة بالنسبة إلى جميع الأطراف ومستويات "بديلة" من الصرامة بالنسبة إلى البلدان النامية. وهكذا، يمكن لجميع البلدان، بما فيها أقلها نمواً، المشاركة في وضع وتسجيل واعتماد لوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة. ومن المتوقع أن يحبذ بلد نام البدء باعتماد أحد المستويات الدنيا من الصرامة ثم مستويات أعلى بعدئذ (المادة ٤).

الجدول ٣

الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٩٨

بشأن تسجيل لوائح تقنية عالمية للأمم المتحدة للمركبات المجهزة بعجلات والمعـــدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبهـــا و/أو استعمالها على المركبات المجهزة بعجلات

(E/ECE/TRANS/132 و Corr.1)

تاريخ الدخول حيز التنفيذ: الصيغة الأصلية: ٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠

الطرف المتعاقد	*تاريخ الانضمام*	*تطبيق الاتفاق في*
كندا	٢٢ حزيران/يونيه ١٩٩٩	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١]
الولايات المتحدة الأمريكية	٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
اليابان	٣ آب/أغسطس ١٩٩٩	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
فرنسا	٢٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٩	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
المملكة المتحدة	١٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
الاتحاد الأوروبي	١٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
ألمانيا	١١ أيار/مايو ٢٠٠٠	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
الاتحاد الروسي	٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠	٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠[١٥]
جمهورية الصين الشعبية	١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠	٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠
جمهورية كوريا	٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠	١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
إيطاليا	١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	٣٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
جنوب أفريقيا	١٤ حزيران/يوليه ٢٠٠٠	١٧ حزيران/يونيه ٢٠٠١
فنلندا	٨ حزيران/يونيه ٢٠٠١	٧ آب/أغسطس ٢٠٠١
هنغاريا	٢٢ حزيران/يونيه ٢٠٠١	٢٧ آب/أغسطس ٢٠٠١
تركيا	٣ تموز/يوليه ٢٠٠١	١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١
سلوفاكيا	٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١	٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢
نيوزيلندا[٢]	٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١	٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢
هولندا[٣]	٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢	٥ آذار/مارس ٢٠٠٢
أذربيجان	١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٢	١٤ حزيران/يونيه ٢٠٠٢
إسبانيا	٢٤ آب/أغسطس ٢٠٠٠	٢٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٢
رومانيا	٢٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٢	٢٤ حزيران/يونيه ٢٠٠٢
السويد	٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢	١ شباط/فبراير ٢٠٠٣
النرويج	٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤	٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤

---

(١) دخل الاتفاق حيز التنفيذ في ٢٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠، (انظر إشعار من الوديع C.N.557.2000.TREATIES-8).

(٢) نيوزيلندا: الاستبعاد الإقليمي لتوكيلاو (٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، إشـــعار مـــن الوديـــع C.N.1497.2001.TREATIES-7 مؤرخ ٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢).

(٣) هولندا: الاستبعاد الإقليمي لجزر الأنتيل الهولندية (٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٣، إشـــعار مـــن الوديـــع C.N.343.2003.TREATIES-1 مؤرخ ٢٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٣).

الطرف المتعاقد	*تاريخ الانضمام*	*تطبيق الاتفاق في*
قبرص	١٢ نيسان/أبريل ٢٠٠٥	١١ حزيران/يونيه ٢٠٠٥
لكسمبرغ	١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥	١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥
ماليزيا	٣ شباط/فبراير ٢٠٠٦	٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٦
الهند	٢١ شباط/فبراير ٢٠٠٦	٢٢ نيسان/أبريل ٢٠٠٦
ليتوانيا	٢٦ أيار/مايو ٢٠٠٦	٢٥ تموز/يوليه ٢٠٠٦
جمهورية مولدوفا	١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧	١٧ آذار/مارس ٢٠٠٧
تونس	٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٧	١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨
أستراليا	٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٨	٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٨
كازاخستان	٢٨ حزيران/يونيه ٢٠١١	٢٧ آب/أغسطس ٢٠١١
طاجيكستان	٢٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١	٢٦ شباط/فبراير ٢٠١٢

اتفاق عام ١٩٩٧ بشأن الفحوص التقنية الدورية

وضع اتفاق عام ١٩٩٧ في فيينا في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧، أثناء المؤتمر الإقليمي بشأن النقل والبيئة الذي نظمته اللجنة الاقتصادية لأوروبا. ويتيح الاتفاق إطاراً قانونياً وإجراءات لاعتماد قواعد موحدة للقيام بفحوص تقنية للمركبات التي يجري استعمالها ولإصدار شهادات الفحص الدولية. وللاطلاع على النص الكامل لاتفاق عام ١٩٩٧، يرجى الرجوع إلى المرفق الرابع.

وفي الوقت الذي أبرِم فيه الاتفاق كان الوضع التنظيمي والتقني للمركبات الثقيلة يختلف اختلافاً شاسعاً في البلدان الأوروبية، ورُئي أن تحديد المستوى الأدنى للأداء البيئي لتلك المركبات الموضوعة في الاستعمال هو أمر مفيد من أجل تسهيل حركة مرور المركبات التجارية داخل بلدان أوروبا. وبعد عام ١٩٩٧ طرأ تغير سريع على الوضع الفعلي فقرّر الاتحاد الأوروبي أن لا يصبح طرفاً متعاقداً في هذا الاتفاق.

ولذلك فإن هذا الاتفاق لا يشكل في أوروبا جزءاً هاماً من النظام الدولي لتنظيم المركبات.

ومع ذلك فإن اللوائح التقنية للأمم المتحدة المتعلقة بفحص المركبات قد أرفقت بالاتفاق، بمساهمة تقنية قدمها المشاركون في المنتدى العالمي وبوجه خاص اللجنة الدولية لفحوص المركبات الآلية (CITA). ويمكن اعتبار لوائح الأمم المتحدة هذه مفيدة بالنسبة للبلدان التي ترغب في أن تُدخل في تشريعاتها الوطنية نظامَ فحص دوري بالاستناد إلى الخبرة الدولية في هذا المجال.

وبالتعاون مع اللجنة الدولية لفحوص المركبات الآلية التي تتمتع بعضوية دولية واسعة النطاق وبدعم منها، من المتوخّى العمل بصورة منتظمة على وضع وتحديث اللوائح التقنية للأمم المتحدة المرفقة بالاتفاق.

العناصر الرئيسية في اتفاق عام ١٩٩٧

- يحق لأعضاء اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأعضاء الآخرين في الأمم المتحدة ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تشارك في أنشطة اللجنة أن يصبحوا أطرافاً متعاقدة على اتفاق عام ١٩٩٧ (المادة ٤)؛
- يتيح اتفاق عام ١٩٩٧ الإطار القانوني والإجراءات اللازمة لاعتماد قواعد موحدة للأمم المتحدة للقيام بفحوص تقنية للمركبات الجاري استعمالها وللاعتراف المتبادل بشهادات الفحوص تلك؛

- في إطار الاتفاق توضع قواعد جديدة للأمم المتحدة وتعديلات على القواعد القائمة بالتصويت بأغلبية ثلثي الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة. وترسل القواعد التي أُقرّت إلى الأمين العام للأمم المتحدة ثم يُشعر بها كل طرف متعاقد (المادتان ١ و٢)؛
- تدخل قاعدة الأمم المتحدة الجديدة أو التعديل على قاعدة قائمة حيز التنفيذ بالنسبة إلى جميع الأطراف المتعاقدة التي لم تخطر الأمين العام باعتراضها في غضون ستة أشهر من الإشعار، إلا إذا اعترض ما لا يقل عن ثلث الأطراف المتعاقدة. فإن اعترض أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة، لم تدخل اللائحة أو التعديل حيز التنفيذ بالنسبة إلى أي طرف متعاقد؛
- تورد القواعد بموجب اتفاق عام ١٩٩٧ البنود التي يجب فحصها وأسباب الرفض الرئيسية. ويجب أن تستعمل تقنيات فحص المعدات المتاحة حالياً من دون تفكيك أو إزالة أي قطعة من المركبة؛
- يجب أن تعترف الأطراف المتعاقدة بصورة متبادلة بشهادة الفحص التقني الدولية التي تصدرها مراكز الفحص التقني المعتمدة من طرف متعاقد يطبق القاعدة (أو القواعد) نفسها؛
- يجوز استخدام تقارير الفحص الدوري المتداولة لدى الأطراف المتعاقدة في الاتفاق كبديل. وتُحال عينة منها إلى أمانة المنتدى العالمي لكي تأخذ الأطراف المتعاقدة علماً بها؛
- كما يسمح الاتفاق لطرف متعاقد، بعد الإشعار، بالبدء في تطبيق قاعدة للأمم المتحدة بعد أن تكون قد أرفقت بالاتفاق أو يتوقف عن تطبيق قاعدة كان يطبقها. وفي هذه الحالة، على الطرف المتعاقد أن يخطر الأمين العام للأمم المتحدة بقراره قبل ذلك بسنة.

الجدول ٤

الأطراف المتعاقدة في اتفاق عام ١٩٩٧

بشأن اعتماد شروط موحدة مـــن أجل إجراء عمليات فحص دورية للمركبات المجهزة بعجلات والاعتراف المتبادل بهذه الفحوص (ECE/RCTE/CONF./4)

تاريخ الدخول حيز التنفيذ: الصيغة الأصلية: ٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١

الطرف المتعاقد	*تاريخ التوقيع/التصديق/القبول/الانضمام*	*تطبيق الاتفاق في:*
الاتحاد الروسي	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ (ت)	٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
إستونيا	٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٨ (ا)	٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
هولندا	٥ شباط/فبراير ١٩٩٩ (ق)	٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
رومانيا	٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٩ (ق)	٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
هنغاريا	٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ (ق)	٢٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
فنلندا	٢٠ نيسان/أبريل ٢٠٠١ (ق)	١٩ حزيران/يونيه ٢٠٠١
بلغاريا	١١ تموز/يوليه ٢٠٠٣ (ا)	٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣
بيلاروس	٣ آذار/مارس ٢٠٠٤ (ا)	١ أيار/مايو ٢٠٠٤
ألبانيا	٢٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤ (ا)	٢٠ شباط/فبراير ٢٠٠٥
أوكرانيا	١٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧ (ق)	١٨ آذار/مارس ٢٠٠٧
جمهورية مولدوفا	٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧ (ا)	٣ شباط/فبراير ٢٠٠٨
كازاخستان	٢٤ آذار/مارس ٢٠١١ (ا)	٢٣ أيار/مايو ٢٠١١

(ت) توقيع نهائي، (ق) تصديق، قبول، (م) موافقة، (ا) انضمام.

وُقع، رهناً بالتصديق

النمسا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
بلجيكا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
قبرص	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
الجمهورية التشيكية	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
الدانمرك	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
فرنسا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
جورجيا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
ألمانيا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
اليونان	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
آيرلندا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
إيطاليا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
البرتغال	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
سلوفاكيا	٢٩ حزيران/يونيه ١٩٩٨
إسبانيا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
السويد	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
سويسرا	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧
المملكة المتحدة	١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧

الفصل الرابع
عملية وضع المنتدى للوائح

إن تحول الفريق العامل المعني بصناعة المركبات إلى منتدى عالمي تطلب اعتمادَه عمليةً موحدة لوضع لوائح جديدة للأمم المتحدة ولوائح تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة وقواعد جديدة للأمم المتحدة وتنسيق أو تعديل اللوائح أو القواعد القائمة، تماشياً مع المتطلبات المبينة في الاتفاقات المتعددة الأطراف التي يشرف عليها. وفي حين أن كل اتفاق يتضمن متطلبات محددة تتعلق باعتماد الأطراف المتعاقدة عليه لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة أو التعديلات وتنفيذها، فإن العملية التقنية لوضعها التي يترتب عليها في النهاية التوصية بلائحة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة من قواعد الأمم المتحدة أو تعديل على لائحة أو قاعدة هي نفسها في الأساس بالنسبة إلى جميع الاتفاقات. والعملية المعروضة أدناه تصف تتالي المراحل والعناصر الرئيسية ومسؤوليات مختلف الهيئات المتفرعة عن المنتدى في وضع لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة أو تنسيقها أو تعديلها، وهي تطبق على جميع الأنشطة التقنية الأخرى للمنتدى (انظر الرسمين البيانيين ٥ و٦).

عرض العمل المقترح والأنشطة التنظيمية

إن قرار استهلال جميع الأنشطة التنظيمية في إطار الاتفاق الذي يشرف عليه المنتدى يخضع لعملية اعتيادية. وأول خطوة هي تقديم اقتراح خطي كي ينظر فيه المنتدى. ولا يحق تقديم اقتراح سوى للمشاركين الذي يرد تعريفهم في اختصاصات المنتدى ونظامه الداخلي. ويقدم هذا الاقتراح لتنظر فيه اللجنة الإدارية المعنية بتنسيق العمل (WP.29/AC.2)، ويعرض على المنتدى، إن اعتُبر أنه يتماشى مع ولاية المنتدى في مجالات السلامة وحماية البيئة والوقاية من السرقة، من أجل إدراجه ضمن جدول الأعمال المقترح.

جدول أعمال المنتدى

يستعرض المشاركون في المنتدى ويناقشون جميع الأنشطة التي توصي بها اللجنة الإدارية المعنية بتنسيق العمل (WP.29/AC.2) في إطار جدول الأعمال؛ وعند الاتفاق وفقاً لاختصاصات المنتدى ونظامه الداخلي، يعدلون جدول الأعمال ويعتمدونه. ثم يحدد المنتدى أي الأفرقة العاملة الفرعية (انظر الفصل العاشر من النظام الداخلي) ستناط بها مسؤولية الاضطلاع بالعمل التقني المحدد الذي يتماشى مع المتطلبات المنصوص عليها في الاتفاق المعني (الاتفاقات المعنية)، عند الاقتضاء.

وضع اللوائح التقنية

سيتناول الفريق العامل الفرعي التابع للمنتدى وضع أو تنسيق أو تعديل الشروط التقنية للوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة المتعلقة بالمركبات المجهزة بعجلات والمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها و/أو استعمالها على المركبات المجهزة بعجلات. وعادة ما يشمل العمل مجالات مثل منهجيات الاختبار والقيم القصوى وتصميم المركبة أو مكوناتها و/أو معايير الأداء وعلامات الموافقة أو الاعتماد وغير ذلك، لكن ذلك العمل لا يقتصر على هذه المجالات.

ولما كانت لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة الموضوعة في إطار المنتدى "اختيارية"، فليست لها قوة القانون لكي تعتمدها الأطراف المتعاقدة في الاتفاق وتدرجها في قوانينها الوطنية (انظر المرفق السادس للوقوف على العديد من البرامج الوطنية والإقليمية في مجال وضع اللوائح وإنفاذها). ومن ثم فإن العناصر الخاصة بلائحة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو بقاعدة من قواعد الأمم المتحدة، التي لها علاقة باعتماد هذه اللائحة أو القاعدة وتنفيذها تعتبر بأنها تدخل ضمن الاختصاص السياسي للأطراف المتعاقدة على اتفاقات بعينها. وتشمل هذه العناصر طرائق تقييم الانطباق (الموافقة على النوع والاعتماد الذاتي وغير ذلك)، وإجراءات منح شهادات الاعتماد، والاعتراف المتبادل، وتواريخ الدخول حيز التنفيذ، وإجراءات الإنفاذ، وهي ترد في المرفق باللائحة أو القاعدة الموصى بها من أجل الإقرار أو الاعتماد بموجب الشروط المنصوص عليها في الاتفاقات المعنية. وعلى الفريق العامل الفرعي، لدى وضعه تلك العناصر، أن يضع في الحسبان النتائج "التقنية" للتنفيذ على النحو المنصوص عليه في الاتفاقات المعنية (انظر المرفقات الثاني والثالث والرابع).

وعلى الفريق العامل الفرعي، عند وضع لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة، أن يراعي ما يلي:

- هدف (أهداف) لائحة جديدة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة جديدة من قواعد الأمم المتحدة أو التعديلات على اللائحة أو القاعدة القائمة، مثل تعزيز سلامة المركبات وتخفيف حدة الآثار البيئية والكفاءة في استخدام الطاقة وردع السرقة؛
- أفضل التكنولوجيات المتاحة، وعند الاقتضاء التحسينات التدريجية على التكنولوجيا التي ستسجل مراحل مهمة في طريق تحقيق الأهداف التنظيمية والنفع العام؛
- المزايا المحتملة المتعلقة بمختلف مستويات التكنولوجيا والمتعلقة بمستويات الصرامة التنظيمية أو الأداء؛
- التكاليف، سواء المالية أو الاجتماعية، التي قد ترتبط بكل مستوى من مستويات الصرامة التنظيمية أو الأداء؛
- العلاقة أو التفاعل المحتمل بين لائحة تقنية بعينها من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة بعينها من قواعد الأمم المتحدة وغيرها من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قواعد الأمم المتحدة النافذة أو التي ستعتمدها الأطراف المتعاقدة في اتفاقات قائمة يشرف عليها المنتدى.

وطوال مسار وضع اللوائح أو إدخال التعديلات، يقدم الفريق العامل الفرعي تقارير مرحلية عن عمله إلى المنتدى، وبناء على توجيهات المنتدى ينقح ويجري تحقيقات إضافية لحل القضايا الجديدة المتعلقة بالمهام المسندة إليه. ويقدم الفريق العامل الفرعي، بعد الفراغ من عمله، توصية نهائية بشأن لائحة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة من قواعد الأمم المتحدة أو بشأن تعديل إلى المنتدى.

الاستعراض الذي يقوم به المنتدى وتوصياته

يبدأ المنتدى استعراض وبحث التوصيات التي تقدمها جميع الأطراف المتعاقدة بعد استلامه توصية ختامية من الفريق العامل الفرعي بشأن لائحة جديدة أو منسقة أو معدلة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة من قواعد الأمم المتحدة. فإن لم يقدم الفريق العامل الفرعي أي اعتراضات أو طلبات ذات شأن من أجل القيام

بالمزيد من العمل، قدم المنتدى التوصية رسمياً إلى اللجنة الإدارية المعنية بالاتفاق (الاتفاقات) للنظر فيه (فيها) من أجل إقرارها أو اعتمادها بوصفها لائحة من لوائح الأمم المتحدة أو اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة أو قاعدة من قواعد الأمم المتحدة أو تعديلاً على أي من اللوائح والقواعد القائمة.

إقرار أو اعتماد لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وقواعد الأمم المتحدة وتعديلات على لوائح الأمم المتحدة

ستقوم اللجنة التنفيذية للاتفاق ذي الصلة (AC.1 بالنسبة إلى اتفاق عام ١٩٥٨؛ وAC.3 بالنسبة إلى اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي؛ وAC.4 بالنسبة إلى اتفاق عام ١٩٩٧ بشأن الفحص التقني الدوري) باستعراض الإجراء الموصى به لتحديد مدى تماشيه مع الأحكام والمتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقات. وبعد اتخاذ اللجنة (اللجان) التنفيذية قراراً بشأن الاتساق، ستصوت، طبقاً للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقات، من أجل إقرار أو اعتماد اللائحة أو القاعدة الموصى بها من لوائح الأمم المتحدة أو التعديل الموصى به. إن عدم إقرار لائحة تقنية عالمية في إطار اتفاق عام ١٩٩٨ لا يمنع من اعتمادها بوصفها لائحة من لوائح الأمم المتحدة والعكس. وبعد إقرارها أو اعتمادها، تطلب اللجنة (اللجان) التنفيذية من أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا أن توجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة لائحة الأمم المتحدة أو قاعدة الأمم المتحدة أو التعديل الذي أُقِر أو الذي اعتُمِد كي يتم إقراره رسمياً في إطار اللجنة الاقتصادية لأوروبا. وسيكون للائحة الأمم المتحدة الجديدة التي تعتمد في إطار اتفاق عام ١٩٥٨ الرمز التالي: #E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add. أما اللائحة التقنية العالمية المدرجة في السجل العالمي في إطار اتفاق عام ١٩٩٨ العالمي فسيكون لها الرمز التالي: #ECE/TRANS/180/Add. وتصبح قاعدة الأمم المتحدة التي تقَر في إطار اتفاق عام ١٩٩٧ بشأن الفحص التقني الدوري كما يلي: #ECE/RCTE/CONF./4/Add.

معلومات عن اللوائح

يمكن الحصول على معلومات مفصلة عن وضع لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ واللوائح التقنية العالمية المدرجة في السجل العالمي لاتفاق عام ١٩٩٨ العالمي والقواعد المرفقة باتفاق عام ١٩٩٧ بشأن الفحص التقني الدوري على موقع المنتدى على الإنترنت: http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm.

ويمكن طلب (شراء) لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ من:

United Nations Publications Customer Service
c/o National Book Network
15200 NBN Way
P.O. Box 190
Blue Ridge Summit, PA 17214 – USA
Toll free phone: 1-888-254-4286
Toll free phone: 1-800-338-4550
E-mail: unpublications@nbnbooks.com

الفصل الخامس

أحكام وإجراءات خاصة تتعلق بالاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى

"اتفاق بشأن وضع لوائح تقنية عالمية للمركبات الآلية والمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها و/أو استعمالها في المركبات الآلية" *(اتفاق عام ١٩٩٨)*

يتضمن اتفاق ١٩٩٨ ستة أحكام فريدة ومهمة تتعلق بوضع اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة وإقرارها.

- فهو ينص على النظر في اقتراحات وضع اللوائح وإقرارها من قبل الأطراف المتعاقدة في الاتفاق (المادة ٣)؛
- ويحدد المعايير المطلوبة من أجل تنسيق اللوائح من المجموعة ولوائح الأمم المتحدة القائمة، ووضع لوائح تقنية عالمية جديدة للأمم المتحدة وتعديل اللوائح التقنية العالمية القائمة (المادة ٤)؛
- ويتطلب إقرار مجموعة اللوائح التقنية العالمية المرشحة. وتتمثل المجموعة في اللوائح الوطنية أو الإقليمية القائمة المختارة بوصفها لوائح مرشحة للتنسيق على الصعيد العالمي (المادة ٥)؛
- ويتطلب إنشاء سجل للوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة (المادة ٦)؛
- ويحدد عملية تعديل اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة المسجلة (المادة ٦)؛
- ويتطلب توافق آراء جميع الأطراف المتعاقدة من أجل إقرار أو تعديل لائحة تقنية عالمية للأمم المتحدة (الفقرة ٦-٣ من المادة ٦).

ولا يُلزِم الاتفاقُ الأطرافَ المتعاقدة بنظام محدد لتقييم التطابق (أي الموافقة على النوع والاعتماد الذاتي وغير ذلك)، أو بالاعتراف المتبادل باللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة التي تعتمدها الأطراف المتعاقدة الأخرى، كما لا يفرض نظاماً للإنفاذ. وفي هذا الصدد، يحفظ الاتفاق حقوق سيادة كل طرف متعاقد في مجال تنفيذ وإنفاذ اللائحة التقنية العالمية للأمم المتحدة طبقاً لمساراتها التنظيمية و/أو قوانينها الوطنية أو الإقليمية. وللحصول على المزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى المرفق الثالث.

"اتفاق بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات المجهزة بعجلات وللمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها و/أو استعمالها في المركبات المجهزة بعجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات" *(اتفاق عام ١٩٥٨ بصيغته المعدلة في عام ١٩٩٥)*

لاتفاق عام ١٩٥٨ تاريخ طويل في ميدان وضع اللوائح التي تستهدف تيسير حرية نقل المركبات وبيعها عبر حدود الدول داخل منطقة من مناطق أوروبا. ولتحقيق هذا الهدف، تَضمَّن الاتفاق العديد من الأحكام الرامية إلى تخفيف عبء الاختبارات المتكررة في مجال وضع اللوائح والاعتمادات من قبل الأطراف المتعاقدة. وسمحت التعديلات التي أدخلت على الاتفاق لاحقاً، كما ورد سابقاً، بتوسيع نطاق أنشطته واستحثاث مشاركة البلدان خارج المنطقة الأوروبية الأصلية ومن مناطق أخرى من العالم. بيد أن الاتفاق ما زال يتضمن بعض الأحكام الأصلية التي تمنع بعض البلدان من أن تصبح أطرافاً متعاقدة بسبب قوانينها الوطنية. وفيما يلي أحكام اتفاق عام ١٩٥٨ ذات الطابع الفريد:

- شروط منح الموافقة على الأنواع للتحقق من أن المركبات أو المعدات أو قطع الغيار التي يعرضها الصانع تفي بالشروط التي تنص عليها لائحة من لوائح الأمم المتحدة التي وضعتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا. ويمكن لسلطة مختصة يعينها الطرف المتعاقد الذي يمنح الاعتماد أن تقوم بعملية التحقق من الموافقة على الأنواع (المادة ١)؛
- الشروط التي تتطلب الاعتراف المتبادل من قبل الأطراف المتعاقدة بالموافقات الصادرة عن أطراف متعاقدة أخرى (المادة ١)؛
- الشروط التي ينجم عنها اعتماد لائحة من لوائح الأمم المتحدة إن لم يبلِّغ أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة، في وقت الإخطار، الأمين العام للأمم المتحدة بعدم موافقتها على لائحة الأمم المتحدة، وذلك في غضون ستة أشهر من إخطار الأمين العام الأطراف المتعاقدة (المادة ١)؛
- الشروط التي تحدد موعد (مواعيد) دخول لائحة الأمم المتحدة حيز التنفيذ بالنسبة إلى جميع الأطراف المتعاقدة التي لم تخطر الأمين العام بعدم موافقتها (المادة ١)؛
- الشروط التي يعتبِر بموجبها أي طرف متعاقد يطبق لائحة الأمم المتحدة المرفقة بالاتفاق أن نوع المنتجات الموافق عليه مطابق لتشريعات جميع الأطراف المتعاقدة التي تطبق تلك اللائحة من خلال الموافقة على النوع (المادة ٣)؛
- الشروط التي تقتضي إخطار السلطة المختصة في الطرف المتعاقد الذي أصدر الموافقة على نوع من المنتجات، من قبل طرف متعاقد قررت السلطة المختصة فيه أن ذلك المنتج لا يطابق المنتج الذي مُنحت بشأنه الموافقة. وعلى الطرف المتعاقد الذي أصدر الموافقة أن يبلغ جميع الأطراف المتعاقدة التي تطبق لائحة الأمم المتحدة من خلال نظام الموافقة على النوع بالتدابير التي اتخذها ليكون المنتج مطابقاً للمواصفات (المادة ٤)؛
- الشروط التي تتطلب من السلطات المختصة في كل طرف متعاقد يطبق لوائح الأمم المتحدة من خلال الموافقة على النوع أن يرسل شهرياً إلى السلطات المختصة في الأطراف المتعاقدة قائمة بالمنتجات والموافقات التي رفضت منحها أو سحبتها أثناء ذلك الشهر (المادة ٥).

وللحصول على المزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى المرفق الثاني.

"اتفاق بشأن اعتماد شروط موحدة في مجال الفحص التقني الدوري للمركبات المجهزة بعجلات والاعتراف المتبادل بذلك الفحص" *(اتفاق عام ١٩٩٧)*

وُضع اتفاق عام ١٩٩٧ للتأكد من أن المركبات التي ما زالت تُستعمل تُصان وتفحص كما ينبغي بغية حفاظها طوال فترة الانتفاع بها على الأداء الذي منحت من أجله الموافقة، على ألا تكون قد تآكلت تآكلاً مفرطاً.

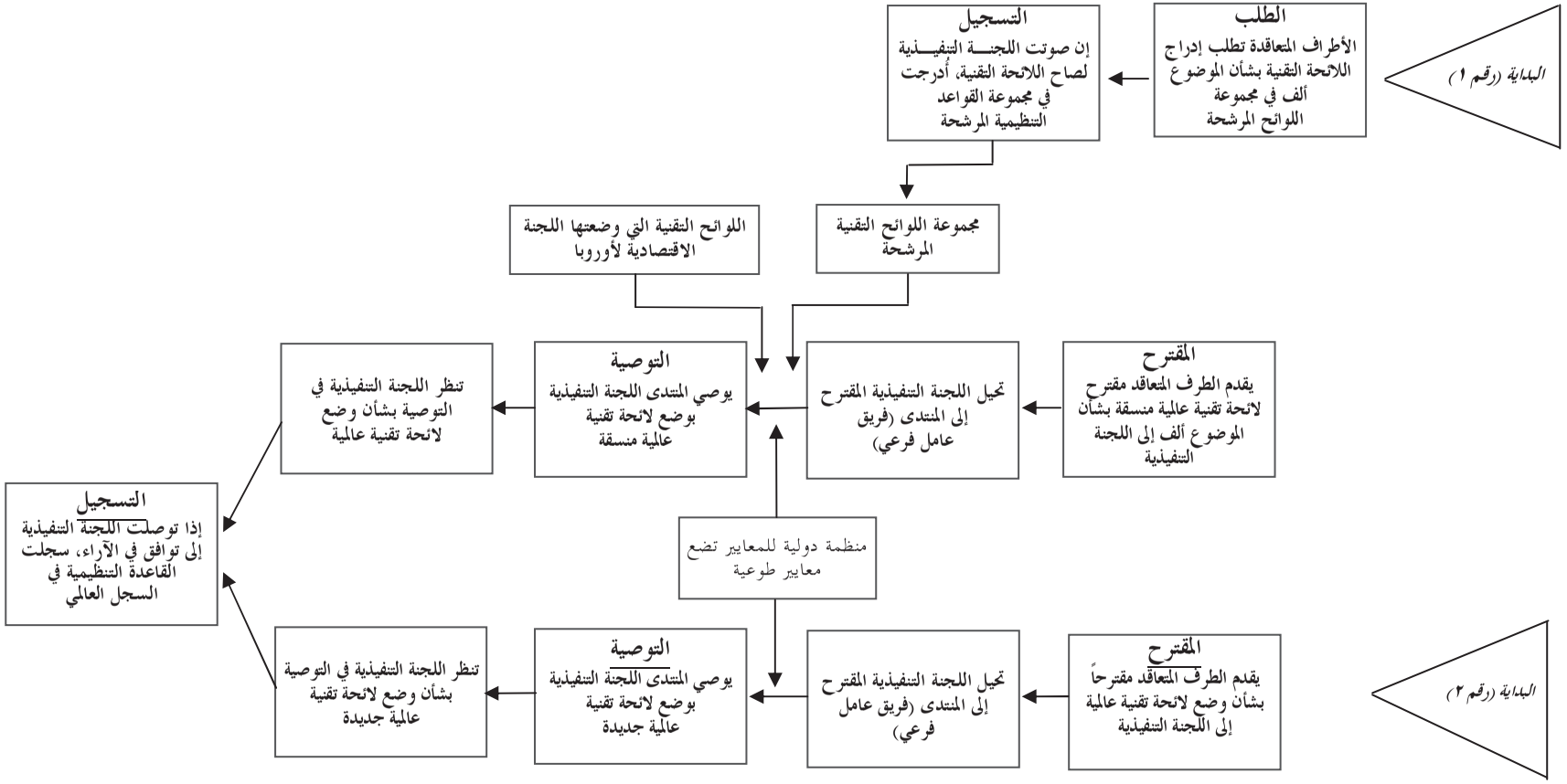
وقد صيغت أحكام اتفاق عام ١٩٩٧ المتعلقة بوضع قواعد الأمم المتحدة التي سترفق بالاتفاق على منوال اتفاق عام ١٩٥٨ الذي ثبتت جدارته.

وللحصول على المزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى المرفق الرابع.

الرسم البياني ٥

وضع اللوائح التقنية العالمية المنسقة للأمم المتحدة

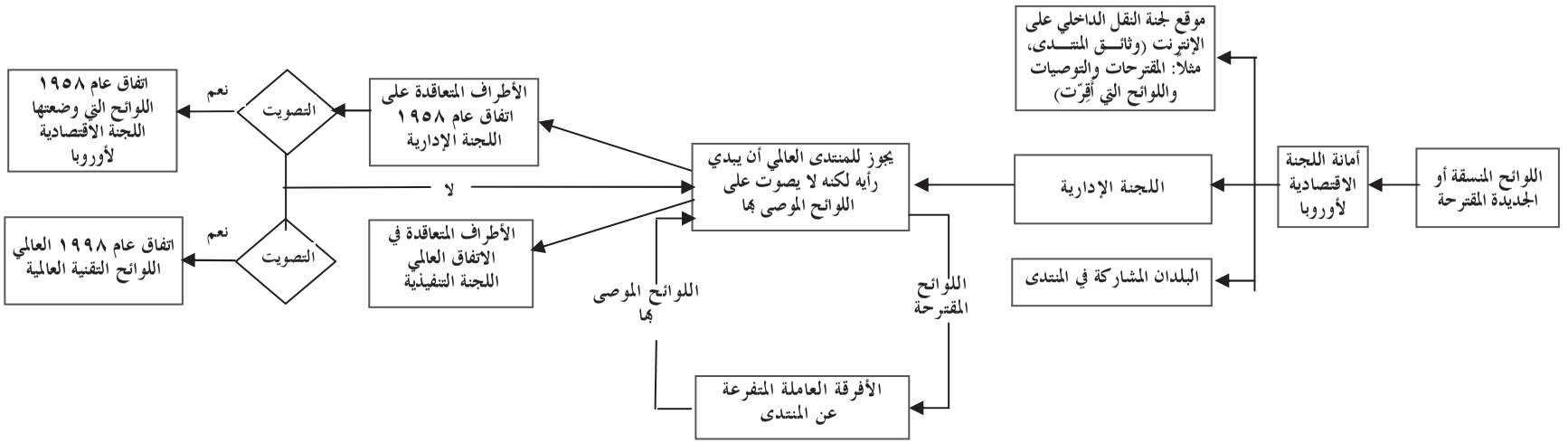
(رقم ١) والجديدة (رقم ٢)



الرسم البياني ٦

المنتدى العالمي التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا

النظر في اللوائح وإقرارها



المرفق الأول

ولاية المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات ونظامه الداخلي (WP.29) (المنتدى العالمي)

(نسخة من الوثيقة TRANS/WP.29/690 والوثيقة TRANS/WP.29/690/Add.1 في نص موحّد)

اختصاصات المنتدى العالمي

١- إن المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP.29) (المشار إليه فيما بعد بـ "المنتدى العالمي")، إذ يعمل في إطار السياسات التي تحددها الأمم المتحدة واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ويخضع لإشراف عام من طرف لجنة النقل الداخلي، يقوم بالمهام التالية، شريطة أن يكون عمله مطابقاً لولاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا (الوثيقة E/ECE/778/Rev.4) ومتناسقاً مع الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول:

(أ) مباشرة ومواصلة القيام بأنشطة تهدُف إلى تنسيق أو تطوير اللوائح التقنية أو إدخال تعديلات على هذه اللوائح التي يمكن أن تقبل على الصعيد العالمي، والتي ترمي إلى زيادة سلامة المركبات، وحماية البيئة، وتعزيز فعالية الطاقة والأداء الخاص بمكافحة السرقة، وذلك بتوحيد شروط المعاينة الفنية الدورية وتعزيز العلاقات الاقتصادية على الصعيد العالمي وفقاً للأهداف المنصوص عليها في الاتفاقات المعنية؛

(ب) وتعزيز الاعتراف المتبادل بالموافقات والشهادات وعمليات الفحوص التقنية الدورية فيما بين الأطراف المتعاقدة على الاتفاقات التي تنص بوضوح على هذا النشاط؛

(ج) والعمل كهيئة تقنية متخصصة في إطار الاتفاقات ذات الصلة المبرمة بإشراف لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ولجنة النقل الداخلي. وتكمن وظيفة المنتدى في إعداد توصيات بشأن وضع أو تعديل لوائح تقنية تكون مقبولة على الصعيد العالمي، وبشأن توحيد شروط الفحوص التقنية الدورية المطابقة لأحكام تلك الاتفاقات؛

(د) وتعزيز المشاركة في أنشطته على الصعيد العالمي، بتشجيع التعاون والتآزر مع البلدان ومع منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية التي لم تشارك حتى الآن في أنشطة المنتدى، وذلك في إطار المسائل التقنية المعروضة عليه؛

(هـ) وتشجيع جميع الأطراف المشاركة في المنتدى على أن تطبق أو تعتمد في قوانينها اللوائح التقنية والشروط الخاصة بالفحوص التقنية الدورية المنسقة على الصعيد العالمي؛

(و) وإعداد برنامج عمل يخدم الاتفاقات المعنية بصورة منسقة ومتماسكة؛

(ز) وإيجاد بيئة عمل تيسر وفاء الأطراف المتعاقدة بالالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقات المعنية؛

(ح) وضمان الانفتاح والشفافية أثناء الدورات.

٢- تسري هذه الولاية ويطبق هذا النظام الداخلي على المنتدى العالمي من دون المساس بأحكام الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول.

النظام الداخلي للمنتدى العالمي

الفصل الأول

الاشتراك

القاعدة ١

(أ) البلدان المشتركة هي البلدان المشار إليها في الفقرة ٧ من ولاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا (الوثيقة E/ECE/778/Rev.4).

البلدان المشاركة هي البلدان المشمولة في الفقرة ١١ من ولاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا وهي أطراف متعاقدة في أي من الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول.

المنظمات المشاركة هي منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية التي أنشأتها بلدان أعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا أو أعضاء في الأمم المتحدة وهي أطراف متعاقدة في أي من الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول.

(ب) يجوز للبلدان المشمولة في الفقرة ١١ من ولاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا أن تقوم، بعد إخطار الأمانة، بالاشتراك في المنتدى العالمي بصفة استشارية عندما ينظر المنتدى في أي مسألة تتسم بأهمية خاصة بالنسبة إلى تلك البلدان الأعضاء.

(ج) يجوز للوكالات والمنظمات المشمولة في الفقرتين ١٢ و١٣ من ولاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا أن تقوم، بعد إخطار الأمانة، بالاشتراك في المنتدى العالمي بصفة استشارية عندما ينظر المنتدى في أي مسألة تتسم بأهمية خاصة بالنسبة إلى تلك الوكالات أو المنظمات.

الفصل الثاني

الدورات

القاعدة ٢

تعقد الدورات في مواعيد يحددها الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا.

القاعدة ٣

تعقد الدورات، عادة، في مكتب الأمم المتحدة في جنيف بسويسرا. وعندما يقرر المنتدى العالمي عقد دورة معينة في مكان آخر تنطبق حينذاك قواعد ولوائح الأمم المتحدة ذات الصلة.

القاعدة ٤

توزع الأمانة في ظرف زمني لا يقل عن ستة (٦) أسابيع قبل بداية الدورات بياناً يحدد تاريخ افتتاح الدورة مرفقاً بنسخة من جدول الأعمال المؤقت. وتكون الوثائق الأساسية المتصلة بكل بند مدرج في جدول الأعمال المؤقت للدورة متاحةً

على موقع الويب الخاص بالمنتدى العالمي في شبكة إنترنت، وتسلم نسخة ورقية منها في ظرف زمني لا يقل عن (٦) أسابيع قبل افتتاح الدورة. ويجوز للأمانة أن تقوم في حالات استثنائية بتوزيع الوثائق الأساسية أثناءها. ويجوز للجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١، أن توزع قبل افتتاح الدورة أو أثناءها وثائق غير رسمية شريطة أن يسمح الرئيس بذلك بعد التشاور مع الأمانة. ويجب أن تكون تلك الوثائق غير الرسمية ذات صلة ببنود مدرجة في جدول الأعمال المعتمد للجلسة المعنية. وتتيح الأمانة، حيثما أمكن، (انظر الفصل السادس) الوثائق غير الرسمية على موقع الويب الخاص بالمنتدى العالمي على شبكة الإنترنت.

الفصل الثالث

جدول الأعمال

القاعدة ٥

تقوم الأمانة بالتشاور مع اللجنة الإدارية لتنسيق العمل بوضع جدول الأعمال المؤقت لكل دورة من دورات المنتدى العالمي (WP.29/AC.2) (انظر الفصل التاسع).

القاعدة ٦

يشمل جدول الأعمال المؤقت لكل دورة من دورات المنتدى العالمي ما يلي:

(أ) بنوداً تتصل بأي من الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول؛

(ب) بنوداً أُثيرت في الدورات السابقة للمنتدى العالمي؛

(ج) بنوداً اقترحها أي طرف مشترك في المنتدى العالمي ويقبل إدراجها في برنامج عمل المنتدى العالمي؛

(د) بنوداً اقترحها رئيس أو نائب رئيس أي هيئة فرعية تابعة للمنتدى العالمي؛

(هـ) أي بند آخر يرى رئيس المنتدى العالمي أو نائبه أو ترى الأمانة أنه يجدر إدراجه.

القاعدة ٧

يكون أول بند مُدرج في جدول الأعمال المؤقت لكل دورة بند اعتماد جدول الأعمال.

القاعدة ٨

يجوز للمنتدى العالمي أن يُعدل جدول الأعمال في أي وقت.

القاعدة ٩

تقوم الأمانة بوضع جدول الأعمال المؤقت لكل دورة من دورات أي هيئة فرعية تابعة للمنتدى العالمي (انظر الفصل العاشر والمرفق الثاني)، وذلك بالتشاور مع رئيس و/أو نائب رئيس تلك الهيئة. ويكون جدول الأعمال مطابقاً لبرنامج العمل الذي اعتمده المنتدى العالمي. وتتولى الجلسات السابقة، بوجه عام، وضع الإطار الخاص بالجلسة اللاحقة.

الفصل الرابع

التمثيل وأوراق الاعتماد

القاعدة ١٠

تُمثَّل كل جهة مشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١، من طرف ممثل مفوض (ممثلين مفوضين) في دورات المنتدى العالمي وهيئاته الفرعية.

القاعدة ١١

يجوز أن يرافق الممثلَ، المعرَّف في القاعدة ١٠ أعلاه، ممثلٌ مناوب ومستشاريون لدى حضوره دورات المنتدى العالمي، ويجوز لدى غيابه أن يحل الممثل المناوب محله.

القاعدة ١٢

تُقدَّم إلى الأمانة قبل تاريخ انعقاد كل دورة من دورات المنتدى العالمي وهيئاته الفرعية أوراق اعتماد كل ممثل معين لحضور المنتدى العالمي مرفقةً باسم الممثل المناوب.

الفصل الخامس

أعضاء المكتب

القاعدة ١٣

ينتخب المنتدى العالمي، في آخر دورة من دورات العام ومن بين ممثلي الجهات المشاركة حسب المحدد في القاعدة ١(أ)، رئيساً ونائباً/نواباً للرئيس، يستلمون مهامهم في بداية الدورة الأولى من العام التالي. وقد يختلف عدد نواب الرئيس بين سنة وأخرى وفقاً للاحتياجات. ويجوز انتخاب أعضاء المكتب أكثر من مرة.

القاعدة ١٤

إذا توقف الرئيس عن تمثيل الجهة المشاركة أو استحال بقاؤه في منصبه، يقوم نائب الرئيس الذي تعينه الجهات المشاركة حسب المحدد في القاعدة ١(أ) بمهام الرئيس خلال فترة الولاية المتبقية. وفي تلك الحالة، أو إذا توقف أحد نواب الرئيس عن تمثيل جهة مشاركة أو استحال بقاؤه في منصبه، ينتخب المنتدى العالمي نائباً آخر للرئيس ليشغل المنصب خلال الفترة المتبقية من الولاية.

القاعدة ١٥

يخوَّلُ نائبُ الرئيس القائم مقام الرئيس سلطات الرئيس ذاتها ويؤدي المهام نفسها المنوطة بالرئيس.

القاعدة ١٦

يشترك الرئيس أو نائب الرئيس القائم مقام الرئيس في المنتدى العالمي بصفته تلك وليس بصفة ممثل لإحدى الجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١(أ)، التي تفوضه. ويقبل المنتدى العالمي ممثلاً مناوباً ليمثل تلك الجهة المشاركة ويمارس حقها في التصويت.

الفصل السادس

الأمانة

القاعدة ١٧

تقوم الأمانة، في إطار شعبة النقل التابعة لأمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بتوفير الدعم الإداري لجميع الدورات بما في ذلك إعداد تقارير الدورات. وتُعتمد تقارير المنتدى العالمي في نهاية كل دورة. وتُعِد الأمانة تقارير الهيئات الفرعية التابعة للمنتدى العالمي كي ينظر فيها المنتدى في وقت لاحق ويعتمدها.

القاعدة ١٨

توفر الأمانة للمنتدى العالمي ولهيئاته الفرعية المساعدة أثناء الدورات تطبيقاً لأحكام هذا النظام الداخلي.

الفصل السابع

تسيير الأعمال

القاعدة ١٩

تُعقد دورات المنتدى العالمي وهيئاته الفرعية بصورة علنية.

القاعدة ٢٠

يجوز للأمانة العامة أن تقرر، بالتشاور مع اللجنة الإدارية (WP.29/AC.2)، عدم عقد دورة إذا رأت أن مادة جدول الأعمال غير كافية أو أن عدد الممثلين المعتمدين غير كاف.

القاعدة ٢١

تُسيَّر الأعمال بموجب القواعد ٢٧ إلى ٣٧ من النظام الداخلي للجنة الاقتصادية لأوروبا ما لم يرد فيه خلاف ذلك.

القاعدة ٢٢

يجوز للرئيس أن يحدد الوقت المتاح لكل متكلم.

القاعدة ٢٣

يحق لكل شخص يقوم بمهام الممثل أن يبدي موقفه وأن يُسجَّل هذا الموقف في تقرير الدورة.

الفصل الثامن

التصويت

القاعدة ٢٤

تدلي كل جهة مشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١(أ)، باستثناء منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، بصوت واحد. ولا يجوز لتلك المنظمات، حسب المحدد في القاعدة ١(أ)، التصويت إلا باسم الدول الأعضاء التي تنتمي إليها، كما لا يجوز لها أن تدلي إلا بعدد الأصوات المقررة للدول الأعضاء التي تنتمي إليها والتي تشترك في المنتدى العالمي.

القاعدة ٢٥

تُتخذ قرارات المنتدى العالمي بأغلبية أصوات الجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١(أ)، الموجودة والمصوتة ومراعاة أحكام القاعدة ٢٤ أعلاه.

القاعدة ٢٦

يتم التصويت بموجب القواعد ٣٤ إلى ٣٩ من النظام الداخلي للجنة الاقتصادية لأوروبا ما لم ينص هذا النظام على خلاف ذلك.

القاعدة ٢٧

يتم التصويت في إطار الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول بتطبيق قواعد التصويت المحددة في الاتفاق المعني.

الفصل التاسع

اللجنة الإدارية

القاعدة ٢٨

يشكل المنتدى العالمي لجنة إدارية لتنسيق العمل، وهي تُعرف باللجنة الإدارية (WP.29/AC.2.) وتُناط بهذه اللجنة المهام التالية على وجه الخصوص:

(أ) وضع وتوصية برنامج عمل للمنتدى العالمي مع إيلاء الاعتبار لطلبات الجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١، ولأهمية تلك الطلبات وأولوياتها، ولا سيما بالنسبة إلى الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول؛

(ب) والنظر في التقارير والتوصيات المقدمة من الهيئات الفرعية وتعيين البنود التي تتطلب أن يتخذ المنتدى العالمي إجراءً بشأنها، وتحديد الإطار الزمني للنظر فيها؛

(ج) وتقديم توصيات إلى المنتدى العالمي بشأن أي عمل آخر يقع في نطاق الأنشطة التي يضطلع بها المنتدى؛

(د) ووضع جدول الأعمال المؤقت لدورات المنتدى العالمي وتوصية المنتدى باعتماده.

القاعدة ٢٩

تتألف الجهات المشاركة في اللجنة الإدارية من:

(أ) رئيس المنتدى العالمي ونائب (نواب) الرئيس؛

(ب) ورئيس ونائب (نواب) رئيس اللجنة الإدارية أو التنفيذية المنشأة في إطار كل اتفاق مذكور في المرفق الأول، وممثلي الجماعة الأوروبية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية؛

(ج) ورئيس ونائب رئيس كل هيئة فرعية تابعة للمنتدى العالمي عملاً بما ورد في الفصل العاشر من هذا النظام الداخلي.

القاعدة ٣٠

يجوز للجنة الإدارية أن تدعو أشخاصاً آخرين للمشاركة بصفة استشارية.

القاعدة ٣١

تجتمع اللجنة الإدارية قبل كل دورة من دورات المنتدى العالمي وتقوم الأمانة بالإبلاغ عملاً بالقاعدة ٤.

القاعدة ٣٢

تدعو الأمانة إلى عقد اجتماعات اللجنة الإدارية بالتشاور مع الرئيس، وتشترك الأمانة في تلك الاجتماعات بموجب القاعدتين المدرجتين في الفصل السادس.

القاعدة ٣٣

يخوَّلُ رئيس المنتدى العالمي مهام رئيس اللجنة الإدارية ما لم تقرر اللجنة الإدارية خلاف ذلك.

الفصل العاشر

الهيئات الفرعية التابعة للمنتدى العالمي

القاعدة ٣٤

يجوز للمنتدى العالمي أن يقترح على لجنة النقل الداخلي إنشاء هيئة فرعية جديدة أو حل هيئة موجودة على أن يبرر ذلك الإجراء.

القاعدة ٣٥

تطبق الهيئات الفرعية التابعة للمنتدى العالمي النظام الداخلي للمنتدى العالمي على النحو الملائم.

القاعدة ٣٦

تتألف كل هيئة فرعية من خبراء تفوضهم الجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١.

القاعدة ٣٧

تقوم كل هيئة فرعية تابعة للمنتدى العالمي في نهاية آخر دورة تعقدها كل عام بانتخاب رئيس، وإن لزم الأمر نائب رئيس، من بين الخبراء الذين تفوضهم الجهات المشاركة، حسب المحدد في القاعدة ١(أ).

القاعدة ٣٨

تقوم كل هيئة فرعية، لدى الاضطلاع بأعمالها ووضع توصياتها، بإيلاء الاعتبار للمسائل التقنية حسب المبيَّن في الاتفاقات المذكورة في المرفق الأول، ولمسائل تقنية هامة أخرى. وتقدَّم جميع الوثائق المتصلة بتوصياتها إلى الأمانة كما تتاح للجمهور.

الفصل الحادي عشر

التعديلات

القاعدة ٣٩

يجوز تعديل أي قاعدة من هذا النظام الداخلي عملاً بالقاعدة ٢٥.

المرفق الأول

قائمة بالاتفاقات التي يشرف عليها المنتدى العالمي

الاتفاق المبرم في جنيف بتاريخ ٢٠ آذار/مارس ١٩٥٨ بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات ذات العجلات، والمعدات، وقطع الغيار التي يمكن تركيبها على تلك المركبات و/أو استخدامها فيها، وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات (بما يشمل التعديلات التي دخلت حيز النفاذ في ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥)

(الوثيقة E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

الاتفاق المبرم في فيينا بتاريخ ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ بشأن اعتماد شروط موحدة لفحص المركبات ذات العجلات فحصاً تقنياً دورياً والاعتراف المتبادل بتلك الفحوص

(الوثيقة ECE/RCTE/CONF./4)

الاتفاق المبرم في جنيف بتاريخ ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨ والمتعلق بوضع لوائح تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات ومعداتها وقطع الغيار الخاصة بها والتي يمكن تركيبها على تلك المركبات و/أو استخدامها فيها

(الوثيقتان ECE/TRANS/132 و ECE/TRANS/132/Corr.1)

المرفق الثاني

الهيئات الفرعية التابعة للمنتدى العالمي

فرقة العمل المعنية بالتلوث والطاقة (GRPE)

فرقة العمل المعنية بأحكام السلامة العامة (GRSG)

فرقة العمل المعنية بالكوابح والقطع الدوارة (GRRF)

فرقة العمل المعنية بالإنارة والإشارات الضوئية (GRE)

فرقة العمل المعنية بالسلامة السلبية (GRSP)

فرقة العمل المعنية بالضوضاء (GRB)

المرفق الثاني

اتفاق بشأن اعتماد 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*

التنقيح الثاني

(بما في ذلك التعديلات التي أصبح مفعولها نافذاً بتاريخ ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥)

(مستنسخ من الوثيقة E/ECE/324 - E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

---

* عنوان الوثيقة سابقاً:
الاتفاق المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة وللاعتراف المتبادل بالموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية، المبرم في جنيف في ٢٠ آذار/مارس ١٩٥٨.

ديباجة

إن الأطراف المتعاقدة،

وقد قررت تعديل الاتفاق المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة وللاعتراف المتبادل بالموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية، المبرم في جنيف في ٢٠ آذار/مارس ١٩٥٨،

وإذ ترغب في تحديد مواصفات تقنية موحدة بحيث يكفي أن تستوفيها بعض المركبات ذات العجلات والمعدات والقطع كي يُسمح باستخدامها في بلدانها،

وإذ ترغب في اعتماد هذه المواصفات كلما أمكن في بلدانها،

وإذ ترغب في تيسير استخدام المركبات والمعدات والقطع في بلدانها، عندما تحظى بموافقة السلطات المختصة لدى طرف متعاقد آخر بموجب هذه المواصفات،

قد اتفقت على ما يلي:

المادة ١

١- تنشئ الأطراف المتعاقدة لجنةً إدارية تضم جميع الأطراف المتعاقدة وفقاً للنظام الداخلي المبين في التذييل ١ وعلى أساس المواد والفقرات التالية، والأنظمة المتعلقة بالمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في هذه المركبات. وتتضمن المتطلبات التقنية بدائل، عند الاقتضاء، وتركز على الأداء وتتضمن أساليب اختبار كلما أمكن. وستُدرج شروط منح الموافقة على النوع والاعتراف المتبادل بها كي تستخدمها الأطراف المتعاقدة التي تختار تنفيذ الأنظمة عن طريق الموافقة على النوع.

ولأغراض هذا الاتفاق:

يشمل تعبير "المركبات ذات العجلات والمعدات والقطع" أي مركبات ذات عجلات ومعدات وقطع تؤثر خصائصها على سلامة الطرق وحماية البيئة وتوفير الطاقة.

يشير تعبير "الموافقة على النوع عملاً بنظام" إلى إجراء إداري تصرح بموجبه السلطات المختصة لأحد الأطراف المتعاقدة، بعد إجراء التدقيقات المطلوبة، بأن المركبة أو المعدات أو القطع التي سلمها المصنع تتطابق مع متطلبات النظام المذكور. ويضمن المصنّع بعد ذلك أن كل مركبة أو معدات أو قطع تُعرض في السوق قد أنتجت على نحو مطابق للمنتج المعتمد.

ولتطبيق الأنظمة هناك إجراءات إدارية عديدة كبديل للموافقة على النوع. ويتمثل الإجراء البديل الوحيد المعروف بشكل عام والمطبق في بعض الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا في التصديق الذاتي، الذي يشهد المصنّع بمقتضاه، ومن دون أي فحص إداري مسبق، بأن كل منتج يعرضه في السوق يمتثل للنظام المعني. ويجوز للسلطات الإدارية المختصة أن تتحقق من امتثال المنتجات المصدّق عليها ذاتياً لمتطلبات النظام المعني عن طريق فحص عينات عشوائية من السوق.

٢- تتألف اللجنة الإدارية من جميع الأطراف المتعاقدة وفقاً للنظام الداخلي الموضح في التذييل ١. وبعد وضع النظام وفقاً للإجراء المبين في التذييل ١، تُطلِع اللجنة الإدارية الأمينَ العام للأمم المتحدة، المشار إليه فيما يلي بـ "الأمين العام"، على نص النظام. ثم يقوم الأمين العام بإشعار الأطراف المتعاقدة بهذا النظام في أسرع وقت ممكن.

ويعتبر أن النظام قد اعتمد، ما لم يُعلِم أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة الأمينَ العام باعتراضهم عليه، خلال فترة ستة أشهر من إحاطتهم به علماً.

ويشمل النظام ما يلي:

(أ) المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع ذات الصلة؛

(ب) المتطلبات التقنية التي قد تتضمن بدائل عند الاقتضاء؛

(ج) أساليب الاختبار التي يُبرهن بواسطتها على أي متطلبات خاصة بالأداء؛

(د) شروط منح الموافقة على النوع والاعتراف المتبادل بها، بما في ذلك أي علامات للموافقة وشروط ضمان مطابقة المنتج.

(هـ) التاريخ (التواريخ) الذي يصبح فيه النظام نافذاً.

وقد يتضمن النظام، عند الاقتضاء، مراجع للمختبرات التي تعتمدها السلطات المختصة لإجراء اختبارات القبول على أنواع المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع التي تلزم الموافقة عليها.

٣- عندما يُعتمد نظام ما، يتعين على الأمين العام إشعار الأطراف المتعاقدة كافةً به، في أسرع وقت ممكن، مع تحديد الأطراف المتعاقدة المعترضة عليه والأطراف التي لن يصبح النظام نافذاً بالنسبة إليها.

٤- يصبح النظام المعتمد نافذاً في التاريخ (التواريخ) المحدد فيه كنظام مرفق بهذا الاتفاق، ويسري على جميع الأطراف المتعاقدة التي لم تبلغ عن اعتراضها عليه.

٥- عندما يقوم أي طرف متعاقد جديد بإيداع وثيقة انضمامه إلى الاتفاق، يجوز أن يعلن عدم التزامه بأنظمة محددة مرفقة بهذا الاتفاق، أو عدم التزامه بها جميعاً. وإذا كان الإجراء الموضح في الفقرات ٢ و٣ و٤ من هذه المادة في طور التنفيذ حينذاك، فيما يتعلق بمشروع نظام أو نظام معتمد، فعلى الأمين العام إشعار الطرف المتعاقد الجديد بمشروع النظام أو النظام المعتمد المذكور، ويصبح هذا النظام نافذاً بالنسبة إلى الطرف المتعاقد الجديد بموجب الشروط المحددة في الفقرة ٤ من هذه المادة فقط. ويُشعر الأمين العام الأطراف المتعاقدة كافة بتاريخ دخول هذا النظام حيز النفاذ. كما يُبلغ الأمين العام الأطراف المتعاقدة بجميع التصريحات المتعلقة بعدم تطبيق بعض الأنظمة التي قد يدلي بها أي طرف متعاقد وفقاً لأحكام هذه الفقرة.

٦- يجوز لأي طرف متعاقد يطبق نظاماً ما أن يُعلم الأمين العام في أي وقت، بإشعار مدته عام واحد، بأن إدارته تعتزم وقف تطبيق النظام المذكور. وينبغي أن يبلغ الأمين العام الأطراف المتعاقدة الأخرى بهذا الإشعار.

تظل الموافقات الممنوحة سارية إلى أن يتمّ سحبها؛

إذا توقف طرف متعاقد عن إصدار موافقات عملاً بنظام معين، يتعين عليه:

أن يستمر في الإشراف السليم على مطابقة إنتاج المنتجات التي كان يمنح موافقة على النوع بشأنها فيما مضى؛

ويتخذ الخطوات الضرورية المبينة في المادة ٤ عندما يخبره طرف متعاقد لا يزال يطبق النظام بعدم مطابقة منتج ما؛

ويواصل إشعار السلطات المختصة لدى الأطراف المتعاقدة الأخرى بسحب الموافقات، على النحو المبين في المادة ٥؛

ويستمر في تمديد الموافقات الحالية.

٧- يجوز لأي طرف متعاقد لا يطبق النظام أن يُشعر الأمين العام في أي وقت بعزمه على البدء في تطبيقه، ومن ثم يصبح النظام نافذاً بالنسبة إلى هذا الطرف في اليوم الستين من تاريخ الإشعار. ويُشعر الأمين العام الأطراف المتعاقدة كافة في كل مرة يدخل فيها النظام حيز النفاذ بالنسبة إلى طرف متعاقد جديد عملاً بأحكام هذه الفقرة.

٨- يُشار فيما يلي إلى الأطراف المتعاقدة التي يكون النظام نافذاً فيها بـ "الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام".

المادة ٢

يجوز لكل طرف متعاقد يستخدم الموافقة على النوع بشكل أساسي في تطبيق الأنظمة، أن يصدر الموافقات على النوع وعلامات الموافقات التي يصفها أي نظام لأنواع المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع التي يشملها هذا النظام، شريطة أن تكون لديه الكفاءة التقنية وأن يكون راضياً عن الترتيبات المتخذة لضمان مطابقة المنتج للنوع المعتمد، على النحو الوارد في التذييل ٢. ولكل طرف متعاقد يطبق الموافقة على النوع استناداً إلى نظام ما أن يرفض الموافقات على النوع وعلامات الموافقة التي يشملها النظام إذا لم يتم الامتثال للشروط الواردة أعلاه.

المادة ٣

إن المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع التي أصدر بشأنها طرفٌ متعاقد موافقةً على النوع وفقاً للمادة ٢ من هذا الاتفاق، والتي صُنعت إما في أراضي طرف متعاقد يطبق النظام المعني أو في أي بلد آخر يعينه الطرف المتعاقد الذي وافق حسب الأصول على أنواع المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع المعنية، ينبغي اعتبارها متطابقة مع تشريعات جميع الأطراف المتعاقدة التي تطبق النظام المذكور بواسطة الموافقة على النوع.

المادة ٤

إذا وجدت السلطات المختصة لطرف متعاقد يطبق النظام بواسطة الموافقة على النوع أن بعض المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع التي عليها علامات موافقة صادرة عن أحد الأطراف المتعاقدة لا تطابق الأنواع المعتمدة، فعليها أن تخطر بذلك السلطات المختصة للطرف المتعاقد التي صدرت عنها الموافقة. ويجب أن يتخذ الطرف المتعاقد المذكور الخطوات اللازمة لتحقيق التطابق بين منتجات المصانع المعنية والأنواع المعتمدة، وعليه أن يُطلع الأطراف المتعاقدة الأخرى المطبقة للنظام بواسطة الموافقة على النوع على الخطوات التي اتخذها، والتي قد تتضمن سحب الموافقة، عند الاقتضاء. وعندما يكون ثمة تهديد محتمل لسلامة الطرق أو البيئة، فإن على الطرف المتعاقد الذي أصدر الموافقة، بعد تلقي المعلومات المتعلقة بعدم مطابقة المنتجات للأنواع المعتمدة، أن يحيط جميع الأطراف المتعاقدة الأخرى علماً بالوضع. وللأطراف المتعاقدة أن تحظر بيع واستخدام مثل هذه المركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع في أراضيها.

المادة ٥

ترسل السلطات المختصة لكل طرف متعاقد مطبق للأنظمة بواسطة الموافقة على النوع إلى السلطات المختصة لدى لأطراف المتعاقدة الأخرى قائمةً بالمركبات ذات العجلات أو المعدات أو القطع التي رُفض منح موافقة بشأنها أو التي سُحبت الموافقة عليها خلال الشهر. وبناءً على طلب السلطة المختصة لدى طرف متعاقد آخر مطبق للنظام بواسطة الموافقة على النوع، ترسل أيضاً مع القائمة إلى السلطة المختصة المذكورة نسخة من كافة المعلومات ذات الصلة التي اتخذت بموجبها قرارها بمنح الموافقة على مركبة ذات عجلات أو معدات أو قطع بمقتضى النظام أو رفض منحها أو سحبها.

المادة ٦

١- إن البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، والبلدان المنتسبة إلى اللجنة بصفة استشارية عملاً بالفقرة ٨ من صلاحيات اللجنة، ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي أنشأتها بلدان أعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا والتي فوضت إليها الدول الأعضاء سلطات في المجالات التي يشملها هذا الاتفاق، بما في ذلك سلطة اتخاذ قرارات ملزمة للدول الأعضاء، يجوز أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق.

ولتحديد عدد الأصوات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١، وفي الفقرة ٢ من المادة ١٢، فإن منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي تصوّت بعدد أصوات دولها الأعضاء التي هي أعضاء أيضاً في اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

٢- إن البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة التي قد تشارك في بعض أنشطة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، عملاً بالفقرة ١١ من صلاحيات اللجنة، ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي للبلدان المذكورة والتي فوضت إليها الدول الأعضاء سلطات في المجالات التي يشملها هذا الاتفاق، بما في ذلك سلطة اتخاذ قرارات ملزمة للدول الأعضاء، يجوز أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق.

ولتحديد عدد الأصوات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١، وفي الفقرة ٢ من المادة ١٢، فإن منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي تصوّت بعدد أصوات دولها الأعضاء التي هي أعضاء أيضاً في الأمم المتحدة.

٣- يتمّ انضمام الأطراف المتعاقدة الجديدة، التي ليست أطرافاً في اتفاق ١٩٥٨، إلى الاتفاق المعدل عن طريق إيداع وثيقة لدى الأمين العام بعد دخول الاتفاق المعدل حيز النفاذ.

المادة ٧

١- يعتبر الاتفاق المعدل نافذاً بعد تسعة أشهر من تاريخ إحالة الأمين العام هذا النظام إلى جميع الأطراف المتعاقدة على اتفاق ١٩٥٨.

٢- لا يدخل الاتفاق المعدل حيز النفاذ إذا أبدت الأطراف المتعاقدة على اتفاق ١٩٥٨ أي اعتراض عليه خلال فترة ستة أشهر من تاريخ إحالة الأمين العام النظام إليها.

٣- يكون الاتفاق نافذاً، بالنسبة إلى أي طرف متعاقد جديد ينضم إلى هذا الاتفاق المعدل، في اليوم الستين من تاريخ إيداع وثيقة الانضمام.

المادة ٨

١- يجوز لأي طرف متعاقد أن ينسحب من هذا الاتفاق بإشعار إلى الأمين العام.

٢- يصبح الانسحاب نافذاً بعد اثني عشر شهراً من استلام الأمين العام للإشعار المتعلق بالانسحاب.

المادة ٩

١- يجوز لأي طرف متعاقد جديد، بالمفهوم المحدد في المادة ٦ من هذا الاتفاق، في وقت الانضمام أو في أي وقت آخر بعده، أن يعلن بواسطة إشعار موجه إلى الأمين العام عن توسيع نطاق الاتفاق ليشمل جميع الأقاليم أو أي إقليم يضطلع

بالمسؤولية عن علاقاتها الدولية. ويمتد نطاق الاتفاق ليشمل الإقليم أو الأقاليم المذكورة في الإشعار اعتباراً من اليوم الستين لاستلام الأمين العام هذا الإشعار.

٢- يجوز لأي طرف متعاقد جديد، بالمفهوم المحدد في المادة ٦ من هذا الاتفاق، والذي أصدر إعلاناً وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة بغية توسيع نطاق الاتفاق ليشمل أي إقليم يضطلع بالمسؤولية عن علاقاتها الدولية، أن يسحب من الاتفاق هذا الإقليم بشكل منفصل، وفقاً لأحكام المادة ٨.

المادة ١٠

١- ينبغي تسوية أي نزاع ينشأ بين طرفين أو أكثر من الأطراف المتعاقدة بشأن تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه، وذلك عن طريق التفاوض، قدر الإمكان.

٢- يُحال أي نزاع لا تتسنى تسويته بالتفاوض إلى التحكيم بناءً على طلب أي من الأطراف المتعاقدة المتنازعة، ويُحال بالتالي إلى حَكَم واحد أو أكثر يتمّ اختيارهم بالاتفاق بين الأطراف المتنازعة. وإذا لم تتمكن الأطراف المتنازعة، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ طلب التحكيم، من الاتفاق على محكّم أو أكثر، فيجوز لأي طرف منها أن يطلب من الأمين العام تعيين محكّم واحد للبتّ في موضوع النزاع.

٣- يكون قرار المحكّم أو المحكّمين المعينين وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة ملزماً للأطراف المتعاقدة المتنازعة.

المادة ١١

١- يجوز لأي طرف متعاقد جديد أن يعلن، حين انضمامه إلى هذا الاتفاق، أنه لا يعتبر نفسه ملزماً بالمادة ١٠ من الاتفاق. ولا تكون الأطراف المتعاقدة الأخرى ملزمةً بالمادة ١٠ تجاه أي طرف متعاقد جديد يصرّح بمثل هذا التحفظ.

٢- يجوز لأي طرف متعاقد جديد يُضيف تحفظاً على النحو الوارد في الفقرة ١ من هذه المادة أن يسحب تحفظه هذا بإشعار إلى الأمين العام.

٣- لا يُسمح بأي تحفظات أخرى على هذا الاتفاق أو على الأنظمة المرفقة به؛ ولكن يجوز لأي طرف متعاقد، عملاً بأحكام المادة ١، أن يعلن عن عزمه عدم تطبيق أنظمة معينة أو عدم تطبيق أي منها.

المادة ١٢

يمكن تعديل الأنظمة المرفقة بهذا الاتفاق وفقاً للإجراء التالي:

١- تقوم اللجنة الإدارية بإجراء التعديلات على الأنظمة على النحو الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١، ووفقاً للإجراء الموضح في التذييل ١. وقد يتضمن التعديل المتطلبات الحالية كبديل، عند الاقتضاء. وتحدد الأطراف المتعاقدة ما تعتزم تطبيقه من البدائل المنصوص عليها في الأنظمة. والأطراف المتعاقدة التي تطبق بديلاً/بدائل ينص عليها نظام ما لا تكون ملزمة بقبول الموافقات الصادرة بموجب بدائل سابقة في النظام نفسه. أما الأطراف المتعاقدة التي تطبق أحدث التعديلات فقط فهي ليست ملزمة كذلك بقبول الموافقات الصادرة وفقاً للتعديلات السابقة أو الأنظمة غير المعدّلة. وللأطراف المتعاقدة التي تطبق سلسلة سابقة من التعديلات أو النظام غير المعدل أن تقبل الموافقات الممنوحة وفقاً لسلسلة تعديلات لاحقة. وتُشعر اللجنةُ الإدارية الأمين العام بأي تعديل على النظام، بعد إدخاله. ومن ثم يحيط الأمين العام الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام علماً بهذا التعديل في أسرع وقت ممكن.

٢- يُعتبر التعديل المجرى على النظام مُعتمداً ما لم يُبَلِّغ أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام الأمينَ العام باعتراضهم عليه، خلال فترة ستة أشهر من إحاطتهم به علماً. وإذا لم يستلم الأمين العام، بعد انقضاء هذه الفترة، أي إشعار باعتراض أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام، فإنه يبادر، في أسرع وقت ممكن، إلى إعلان التعديل معتمَداً وملزِماً للأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام التي لم تعلن عن اعتراضها على التعديل. وإذا تمّ تعديل نظام ما وأعلَن ما لا يقل عن خُمس الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام غير المعدّل عن رغبتهم في مواصلة تطبيق النظام غير المعدّل، فإن هذا النظام غير المعدّل يعتبر بديلاً للنظام المعدل ويُدرج رسمياً في النظام اعتباراً من تاريخ اعتماد التعديل أو دخوله حيز النفاذ. وفي هذه الحالة، تكون التزامات الأطراف المتعاقدة المطبقة للنظام هي ذاتها المحددة في الفقرة ١.

٣- إذا انضمّ طرف متعاقد جديد إلى الاتفاق في الفترة بين وقت إشعار الأمين العام بالتعديل المقترح على النظام وبين دخوله حيز النفاذ، فإن النظام المذكور لا يصبح نافذاً بالنسبة إلى الطرف المتعاقد المعني إلا بعد شهرين من قبوله التعديل رسمياً أو بعد شهرين من انقضاء فترة الستة أشهر على إشعار الأمين العام إياه بالتعديل المقترح.

المادة ١٣

يمكن تعديل نص الاتفاق نفسه وتذييلاته وفقاً للإجراء التالي:

١- يجوز لأي طرف متعاقد أن يقترح تعديلاً واحداً أو أكثر على الاتفاق وتذييلاته. ويُحال نص أي تعديل مقترح للاتفاق ومرفقاته إلى الأمين العام، الذي يقوم بإحالته إلى الأطراف المتعاقدة كافة ويحيط به علماً جميع البلدان المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٦ أعلاه.

٢- أي تعديل مقترح يتمّ تعميمه عملاً بالفقرة ١ من هذه المادة يعتبر مقبولاً ما لم يعرب طرف متعاقد عن اعتراضه عليه خلال فترة ستة أشهر من تاريخ تعميم الأمين العام للتعديل المقترح.

٣- يُعلِم الأمين العام، في أسرع وقت ممكن، جميع الأطراف المتعاقدة بشأن وجود أي اعتراض على التعديل المقترح. وإذا أُعرب عن اعتراضٍ على التعديل المقترح، فإن التعديل يعتبر غير مقبول ولا يكون له أي مفعول. وإذا لم يتمّ الإعراب عن أي اعتراض فإن التعديل يكون نافذاً بالنسبة إلى جميع الأطراف المتعاقدة بعد ثلاثة أشهر من انقضاء مهلة الستة أشهر المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة.

المادة ١٤

بالإضافة إلى الإشعارات المنصوص عليها في المواد ١ و١٢ و١٣ من هذا الاتفاق، يلتزم الأمين العام بإشعار الأطراف المتعاقدة بشأن:

(أ) انضمام أطراف إلى الاتفاق عملاً بالمادة ٦؛

(ب) تواريخ دخول الاتفاق حيز النفاذ عملاً بالمادة ٧؛

(ج) انسحاب أي طرف من الاتفاق عملاً بالمادة ٨؛

(د) استلام أي إشعارات عملاً بالمادة ٩؛

(هـ) الإعلانات والإشعارات الواردة عملاً بالفقرتين ١ و٢ من المادة ١١؛

(و) دخول أي تعديل حيز النفاذ عملاً بالفقرتين ١ و٢ من المادة ١٢؛

(ز) دخول أي تعديل حيز النفاذ عملاً بالفقرة ٣ من المادة ١٣.

المادة ١٥

١- إذا تزامن تاريخ نفاذ الأحكام المذكورة أعلاه مع تنفيذ الإجراءات التي تنصّ عليها الفقرتان ٣ و٤ من المادة ١ من الاتفاق غير المعدّل بغية اعتماد نظام جديد، فإن هذا النظام الجديد يدخل حيز النفاذ بموجب أحكام الفقرة ٥ من المادة المذكورة.

٢- إذا تزامن تاريخ نفاذ الأحكام المذكورة أعلاه مع تنفيذ الإجراءات التي تنصّ عليها الفقرة ١ من المادة ١٢ من الاتفاق غير المعدّل بغية اعتماد تعديل لأحد الأنظمة، فإن هذا التعديل يدخل حيز النفاذ بموجب أحكام المادة المذكورة.

٣- إذا وافقت جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاق، فإن أي نظام يُعتمد بموجب الاتفاق غير المعدّل يجوز معاملته كما لو كان نظاماً معتمداً بموجب الأحكام الواردة أعلاه.

التذييل ١

تشكيل اللجنة الإدارية ونظامها الداخلي

المادة ١

يتألف أعضاء اللجنة الإدارية من جميع الأطراف المتعاقدة على الاتفاق المعدّل.

المادة ٢

يقدم الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة خدمات السكرتارية للجنة.

المادة ٣

تنتخب اللجنة، في أول دورة تعقدها كل عام، رئيساً ونائب رئيس.

المادة ٤

يدعو الأمين العام للأمم المتحدة اللجنة إلى الاجتماع تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا كلما اقتضى الأمر اعتماد نظام جديد أو تعديل أحد الأنظمة.

المادة ٥

تخضع الأنظمة المقترحة الجديدة للتصويت. ويكون لكل بلد وطرف متعاقد في الاتفاق صوت واحد. ويتعين توافر نصاب لا يقل عن نصف الأطراف المتعاقدة لأغراض اتخاذ القرارات. ولتحديد النصاب، يكون لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي، بوصفها أطرافاً متعاقدة في الاتفاق، أصواتٌ بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها. ويجوز لممثل منظمة تكامل اقتصادي إقليمي إيصال أصوات البلدان ذات السيادة الأعضاء فيها. وتُعتمد مشاريع الأنظمة الجديدة بأغلبية ثلثي الحاضرين والمقترعين.

المادة ٦

تخضع التعديلات المقترحة على الأنظمة للتصويت. ويكون لكل بلد وطرف متعاقد في الاتفاق صوت واحد. ويتعين توافر نصاب لا يقل عن نصف الأطراف المتعاقدة لأغراض اتخاذ القرارات. ولتحديد النصاب، يكون لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي، بوصفها أطرافاً متعاقدة في الاتفاق، أصواتٌ بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها. ويجوز لممثل منظمة تكامل اقتصادي إقليمي إيصال أصوات البلدان ذات السيادة الأعضاء فيها. وتُعتمد مشاريع التعديلات على الأنظمة بأغلبية ثلثي الحاضرين والمقترعين.

التذييل ٢
مطابقة إجراءات الإنتاج

١- التقييم الأولي

١-١ يجب على سلطة الموافقة لدى الطرف المتعاقد - قبل منح الموافقة على النوع - أن تتحقق من وجود ترتيبات وإجراءات مُرضية لضمان رقابة فعالة تضمن مطابقة المركبات أو المعدات أو القطع التي يجري إنتاجها للنوع المعتمد.

١-٢ يجب التحقق من الشرط الوارد في الفقرة ١-١ على نحو يرضي السلطة المخولة بمنح الموافقة على النوع، ولكن يجوز لسلطة الموافقة لدى طرف متعاقد آخر أن تُجري هذا التحقق بالنيابة عن السلطة المخولةِ منحَ الموافقة على النوع وبطلب منها. وفي هذه الحالة، تعِدّ سلطة الموافقة الثانية مذكرة مطابقة توضح المجالات ومرافق الإنتاج التي شملها التحقق فيما يتعلق بالمنتج/المنتجات التي تستلزم الموافقة على النوع.

١-٣ يجب أيضاً أن تقبل سلطة الموافقة بتسجيل المصنّع في مقياس ايسو ٩٠٠٢ الموحد (الذي يشمل نطاقه المنتج/المنتجات المستلزمة للموافقة) أو في إطار مقياس مصادقة مماثل، كمعيارٍ مستوفٍ لمتطلبات الفقرة ١-١. وعلى المصنّع أن يوفر تفاصيل التسجيل ويُعلم سلطة الموافقة بأي تغيير في صلاحية التسجيل أو نطاقه.

١-٤ تقوم سلطة الموافقة، عند ورود طلب من سلطة طرف متعاقد آخر، بإرسال مذكرة المطابقة المذكورة في الجملة قبل الأخيرة من الفقرة ١-٢ أعلاه، أو الردّ بأنها ليست في موقع يخولها التزويد بمثل هذه المذكرة.

٢- مطابقة الإنتاج

٢-١ يجب صنع كل مركبة أو معدات أو قطع تتمّ الموافقة عليها بموجب النظام المرفق بهذا الاتفاق، على نحوٍ يطابق النوع المعتمد عن طريق استيفاء المتطلبات المنصوص عليها في هذا التذييل وفي النظام المذكور.

٢-٢ يجب على سلطة الموافقة لدى طرف متعاقد المخولةِ منحَ الموافقة على النوع عملاً بنظام مرفقٍ بهذا الاتفاق، أن تتحقق من وجود ترتيبات مناسبة وخطط مراقبة موثقة، يتمّ الاتفاق عليها مع المصنّع لكل موافقة، على أن تُجرى على فترات محددة الاختبارات أو التدقيقات ذات الصلة اللازمة للتحقق من استمرار المطابقة مع النوع المعتمد، بما في ذلك، على وجه الخصوص، الاختبارات المحددة في النظام المذكور، إذا وُجدت.

٢-٣ يتعين على حائز الموافقة بصفة خاصة:

٢-٣-١ ضمان وجود إجراءات للمراقبة الفعالة لمطابقة المنتجات (المركبات أو المعدات أو القطع) مع النوع المعتمد؛

٢-٣-٢ الوصول إلى معدات الاختبار الضرورية لفحص المطابقة مع كل نوع معتمد؛

٢-٣-٣ ضمان تسجيل بيانات نتائج الاختبار وبقاء المستندات ذات الصلة متاحةً لفترة تُحدد بالاتفاق مع سلطة الموافقة. وينبغي ألا تتجاوز هذه الفترة ١٠ سنوات؛

٢-٣-٤ تحليل نتائج كل نوع من أنواع الاختبارات، بغية التحقق والتأكد من استقرار خصائص المنتج، مع إتاحة هامش للتفاوت في الإنتاج الصناعي؛

٢-٣-٥ ضمان إجراء التدقيقات المنصوص عليها في هذا التذييل والاختبارات المحددة في الأنظمة السارية، كحدٍ أدنى، على كل نوع من أنواع المنتجات؛

٢-٣-٦ ضمان أن تتمخض أي مجموعة من العينات أو القطع المختبرة التي يتضح عدم مطابقتها في إطار اختبار بعينه عن اختيار عينات واختبارات إضافية. ويجب اتخاذ كافة الخطوات الضرورية لضمان استعادة مطابقة المنتجات ذات الصلة.

٢-٤ يجوز للسلطة التي منحت الموافقة على النوع أن تتحقق في أي وقت من أسلوب مراقبة المطابقة في شتى مرافق الإنتاج. ويجب أن تكون الوتيرة العادية لعمليات التحقق هذه منسجمةً مع الترتيبات (إذا وجدت) المقبولة بموجب الفقرتين ١-٢ أو ١-٣ في هذا التذييل، وأن تتمّ على نحو يضمن استعراض أساليب المراقبة ذات الصلة على امتداد فترة تتلاءم مع مناخ الثقة الذي تعتمده سلطة الموافقة.

٢-٤-١ يجب إطلاع المفتش الزائر على سجلات الاختبار والإنتاج أثناء كل زيارة فحصية.

٢-٤-٢ عندما تكون طبيعة الاختبار ملائمة، يجوز للمفتش أن يختار عينات عشوائية لاختبارها في مختبر المصنّع (أو لدى الدائرة التقنية عندما ينصّ على ذلك النظام المرفق بهذا الاتفاق). ويُحدد العدد الأدنى للعينات استناداً إلى نتائج التحقق الخاصة بالمصنّع ذاته.

٢-٤-٣ عندما يبدو مستوى المراقبة غير مرضٍ، أو عندما يبدو التحقق من صلاحية الاختبارات التي أجريت عملاً بالفقرة ٢-٤-٢ ضرورياً، يجب على المفتش اختيار عينات لإرسالها إلى الدائرة التقنية التي تجري اختبارات الموافقة على النوع.

٢-٤-٤ يجوز لسلطة الموافقة أن تجري أي فحص أو اختبار ينصّ عليه هذا التذييل أو النظام ذو الصلة المرفق بهذا الاتفاق.

٢-٤-٥ في الحالات التي يفضي فيها الفحص إلى نتائج غير مرضية، يجب أن تتأكد سلطة الموافقة من اتخاذ جميع الخطوات الضرورية لاستعادة مطابقة الإنتاج في أسرع وقت ممكن.

المرفق الثالث

اتفاق بشأن وضع أنظمة تقنية عالمية تسري على المركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات جنيف، ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨

(نسخة من الوثيقتين ECE/TRANS/132 وCorr.1)

ديباجة

إن الأطراف المتعاقدة،

وقد قررت اعتماد اتفاق لإرساء عملية تشجيع على وضع أنظمة تقنية عالمية تضمن مستويات أداء عالية للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، من حيث السلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة،

وقد قررت أن هذه العملية ستعزز أيضاً تنسيق الأنظمة التقنية القائمة، معترفة بحق السلطات دون الوطنية والوطنية والإقليمية في اعتماد واستبقاء أنظمة تقنية في مجالات الصحة والسلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة، تكون أكثر صرامة من تلك التي تم تأسيسها على الصعيد العالمي،

وقد حصلت على تصريح لإبرام هذا الاتفاق بموجب الفقرة ١(أ) من اختصاصات الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا والفصل الثالث عشر من النظام الداخلي للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، القاعدة ٥٠،

واعترافاً منها بأن هذا الاتفاق لا يمس بحقوق وواجبات طرف متعاقد بموجب الاتفاقات الدولية القائمة بشأن الصحة والسلامة وحماية البيئة،

واعترافاً منها بأن هذا الاتفاق لا يمس بحقوق وواجبات طرف متعاقد بموجب الاتفاقات المبرمة في إطار منظمة التجارة العالمية، بما فيها الاتفاق المتعلق بالحواجز التقنية للتجارة، وقد عقدت العزم على وضع أنظمة تقنية عالمية بموجب هذا الاتفاق، باعتبار أنها تمثل أساساً لأنظمتها التقنية على نحو يتسق مع تلك الاتفاقات،

وقد قصدت أن تستعمل الأطراف المتعاقدة على هذا الاتفاق الأنظمة التقنية العالمية التي يتم تأسيسها بموجب هذا الاتفاق لتكون بمثابة الأساس لأنظمتها التقنية،

وقد سلّمت بأهمية الاستمرار في تحسين ورفع مستويات أداء العربات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها فيها، من حيث السلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة بالنسبة للصحة والسلامة والرعاية العامة، وبما تنطوي عليه زيادة أوجه التوافق بين الأنظمة التقنية القائمة والمستقبلية، وما يتصل بها من معايير، من قيمة بالنسبة للتجارة الدولية والخيارات المتاحة للمستهلك وتوفير المنتج بسعر معقول،

واعترافاً منها بأن للحكومات الحق في السعي لتحسين مستوى الصحة والسلامة وحماية البيئة، وفي وضع التحسينات موضع التنفيذ وتحديد مدى ملاءمة الأنظمة التقنية العالمية التي تم تأسيسها بموجب هذا الاتفاق لتلبية احتياجاتها أم لا،

وقد سلّمت بأهمية أعمال التنسيق التي تم إنجازها بالفعل بموجب اتفاق عام ١٩٥٨،

وقد سلّمت باهتمام مناطق جغرافية مختلفة وخبرتها بالمشكلات المتعلقة بالسلامة والبيئة والطاقة والوقاية من السرقة، ووسائل حلها، وبما يتسم به ذلك الاهتمام وتلك الخبرة من قيمة في وضع أنظمة تقنية عالمية للمساعدة في تحقيق تلك التحسينات والتقليل من أوجه التفاوت،

ورغبة منها في التشجيع على اعتماد أنظمة تقنية عالمية في البلدان النامية، مع مراعاة القضايا والظروف الخاصة بهذه البلدان، ولا سيما أقلها نمواً،

ورغبة منها في إيلاء الاعتبار الواجب للأنظمة التقنية التي تطبقها الأطراف المتعاقدة باتخاذ إجراءات شفافة، لوضع أنظمة تقنية عالمية، على أن يشمل ذلك إجراء تحاليل مقارَنة للمزايا وفعالية التكاليف،

واعترافاً منها بأن وضع أنظمة تقنية عالمية توفر مستويات عالية من الحماية، سيشجع فرادى البلدان على مراعاتها استنتاجاً بأنها ستوفر لها ما تحتاجه من حماية وأداء داخل حدود ولايتها،

واعترافاً منها بأثر جودة وقود المركبات على نتائج التدابير المتخذة لحماية البيئة، وصحة البشر، وكفاءة الوقود،

واعترافاً منها بما تتسم به شفافية الإجراءات من أهمية خاصة في وضع أنظمة تقنية عالمية بموجب هذا الاتفاق، وبأن عملية وضع الأنظمة هذه يجب أن تكون متسقة مع العمليات التي تضطلع بها الأطراف المتعاقدة على هذا الاتفاق لوضع أنظمتها على الصعيد الوطني،

قد اتفقت على ما يلي:

المادة ١

أغراض الاتفاق

١-١ تتمثل أغراض هذا الاتفاق فيما يلي:

١-١-١ إرساء عملية عالمية تتيح للأطراف المتعاقدة من كافة مناطق العالم إمكانية الاشتراك في وضع أنظمة تقنية عالمية تتعلق بأداء المركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، من حيث السلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة؛

١-١-٢ وضمان إيلاء الاعتبار الواجب والموضوعي، عند وضع أنظمة تقنية عالمية، للأنظمة التقنية القائمة لدى الأطراف المتعاقدة، ولأنظمة الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا؛

١-١-٣ وضمان الاهتمام بتحليل أفضل التكنولوجيات المتاحة، والمزايا النسبية وفعالية التكاليف تحليلاً موضوعياً، حسب الاقتضاء، لدى وضع أنظمة تقنية عالمية؛

١-١-٤ وضمان شفافية الإجراءات المستعملة لوضع أنظمة تقنية عالمية؛

١-١-٥ وتحقيق مستويات أداء عالية من حيث السلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة داخل المجتمع العالمي، والتأكد من أن الإجراءات المتخذة بموجب هذا الاتفاق لا تسفر عن خفض هذه المستويات داخل حدود الولاية القضائية للأطراف المتعاقدة، بما في ذلك على المستوى دون الوطني؛

١-١-٦ وخفض الحواجز التقنية أمام التجارة الدولية لتنسيق الأنظمة التقنية القائمة لدى الأطراف المتعاقدة، وأنظمة الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، ووضع أنظمة تقنية عالمية جديدة تنظم أداء المركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، من حيث السلامة وحماية البيئة وكفاءة الطاقة والوقاية من السرقة، بما يتماشى مع بلوغ مستويات عالية من السلامة والحماية البيئية إلى جانب الأغراض الأخرى المذكورة أعلاه؛

١-١-٧ والحرص عند وضع وتأسيس أنظمة تقنية عالمية على مراعاة ما قد تقتضيه حاجة بلدان معينة، ولا سيما البلدان النامية، من مستويات صرامة مختلفة لتسهيل أنشطتها التنظيمية.

١-٢ يسري مفعول هذا الاتفاق بالتوازي مع اتفاق عام ١٩٥٨، دون المساس بالاستقلال المؤسسي لأي من الاتفاقين.

المادة ٢

الأطراف المتعاقدة والوضع الاستشاري

٢-١ يجوز للبلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا (الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا)، ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تُنشئها البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا والبلدان التي تُقبَل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا بصفة استشارية وفقاً لأحكام الفقرة ٨ من اختصاصات اللجنة الاقتصادية لأوروبا، أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق.

٢-٢ يجوز للبلدان الأعضاء في الأمم المتحدة، التي تشترك في أنشطة معينة للجنة الاقتصادية لأوروبا وفقاً لأحكام الفقرة ١١ من اختصاصات اللجنة الاقتصادية لأوروبا، ولمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تؤسسها هذه البلدان، أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق.

٢-٣ يجوز لأي وكالة متخصصة وأي منظمة، بما في ذلك المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، التي يمنحها المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة الوضع الاستشاري، أن تشترك بصفتها تلك في مداولات أي فريق عامل خلال نظره في أية مسألة تكون ذات أهمية خاصة بالنسبة إلى تلك الوكالة أو المنظمة.

المادة ٣

اللجنة التنفيذية

٣-١ يشكل ممثلو الأطراف المتعاقدة اللجنة التنفيذية لهذا الاتفاق، ويجتمعون مرة في السنة على الأقل بهذه الصفة.

٣-٢ يرد النظام الداخلي للجنة التنفيذية في المرفق باء لهذا الاتفاق.

٣-٣ تقوم اللجنة التنفيذية بما يلي:

٣-٣-١ تتولى مسؤولية تنفيذ أحكام هذا الاتفاق، بما في ذلك وضع الأولويات للأنشطة التي سيتم الاضطلاع بها في إطار هذا الاتفاق؛

٣-٣-٢ النظر في جميع التوصيات والتقارير المقدمة من الأفرقة العاملة فيما يتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية بموجب هذا الاتفاق؛

٣-٣-٣ أداء أية مهام أخرى قد تكون لازمة بموجب أحكام هذا الاتفاق.

٣-٤ للجنة التنفيذية السلطة النهائية في أن تقرر ما إذا كان من المستصوب إدراج أنظمة في مجموعة الأنظمة التقنية العالمية المعروضة، ووضع أنظمة تقنية عالمية بموجب هذا الاتفاق.

٣-٥ تستخدم اللجنة التنفيذية، لدى قيامها بمهامها، المعلومات التي ترد من كافة المصادر ذات الصلة، عندما ترى ذلك مناسباً.

المادة ٤

المعايير المنطبقة على اللوائح التقنية

٤-١ يشترط لإدراج نظام تقني بموجب المادة ٥، أو تطبيقه بموجب المادة ٦، استيفاء المعايير التالية:

٤-١-١ تقديم وصف واضح للمركبات ذات العجلات، والمعدات و/أو القطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات الخاضعة لذلك النظام.

٤-١-٢ أن تتضمن شروطاً تفضي بما يلي:

٤-١-٢-١ النص على مستويات أداء عالية من حيث السلامة أو حماية البيئة أو كفاءة الطاقة أو الوقاية من السرقة؛

٤-١-٢-٢ والتعبير عنها، كلما كان ذلك مناسباً، من حيث الأداء لا من حيث خصائص التصميم.

٤-١-٣ وتشمل ما يلي:

٤-١-٣-١ طريقة الاختبار التي سيتم بموجبها إثبات امتثال النظام لها؛

٤-١-٣-٢ وشرحاً واضحاً لعلامات و/أو بطاقات الموافقة أو التصديق المطلوبة للموافقة على الصنف وتطابق الإنتاج، أو الشروط الخاصة بالتصديق الذاتي للصانع يقدم عند الاقتضاء لغرض إدراج الأنظمة بموجب المادة ٥؛

٤-١-٣-٣ وعند الاقتضاء، مهلة دنيا موصى بها، تكون معقولة وقائمة على اعتبارات عملية، يمنحها الطرف المتعاقد قبل طلب الامتثال للأنظمة.

٤-٢ يجوز لنظام تقني عالمي أن يحدد مستويات صرامة أو أداء بديلة لا تنسحب على جميع بلدان العالم، وإجراءات اختبار مناسبة، عند الاقتضاء، لتسهيل الأنشطة التنظيمية لدى بلدان معينة، ولا سيما البلدان النامية.

المادة ٥

مجموعة الأنظمة التقنية العالمية المعروضة

٥-١ يتم وضع مجموعة للأنظمة التقنية للأطراف المتعاقدة، غير الأنظمة التابعة للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا والحفاظ عليها، وعرضها للتنسيق أو الاعتماد بوصفها أنظمة تقنية عالمية (تُعرف بمجموعة الأنظمة المعروضة).

٥-٢ إدراج الأنظمة التقنية في مجموعة الأنظمة المعروضة

يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب إلى اللجنة التنفيذية أن تدرج في مجموعة الأنظمة المعروضة أي نظام تقني طبقه الطرف المتعاقد أو يقوم بتطبيقه أو اعتمده لغرض تطبيقه في المستقبل.

٥-٢-١ يحتوي الطلب المشار إليه في الفقرة ٥-٢ على ما يلي:

٥-٢-١-١ نسخة من هذا النظام؛

٥-٢-١-٢ وأي وثائق تقنية متاحة تدعم هذا النظام، بما في ذلك الوثائق المتعلقة بأفضل التكنولوجيات المتاحة، والمزايا النسبية، وفعالية التكاليف؛

٥-٢-١-٣ وتحديد كل ما يُعرف من المعايير الدولية القائمة وذات الصلة أو التي يوشك وضعها بمحض الإرادة.

٥-٢-٢ تنظر اللجنة التنفيذية في كل الطلبات التي تستوفي الشروط المنصوص عليها في المادة ٤ وفي الفقرة ٥-٢-١ من هذه المادة. ويُدرج النظام التقني في مجموعة الأنظمة المعروضة إذا حظي بتصويت بالتأييد وفقاً لأحكام الفقرة ٧-١ من المادة ٧ من المرفق باء. وتُذيَّل الوثائق المقدمة مع الطلب المتعلق بالنظام في النظام التقني المدرج في المجموعة.

٥-٢-٣ يعتبر الأمين العام أن النظام موضوع الطلب قد أُدرج في مجموعة الأنظمة المعروضة اعتباراً من التاريخ الذي تحصل فيه على تصويت بالتأييد وفقاً لأحكام الفقرة ٥-٢-٢ من هذه المادة.

٥-٣ إزالة الأنظمة التقنية المدرجة من مجموعة الأنظمة المعروضة

يزال نظام تقني مدرج من مجموعة الأنظمة المعروضة في إحدى الحالات التالية:

٥-٣-١ بعد أن يكون قد تم إدراج نظام تقني عالمي في السجل العالمي، ويمثل شروطاً تتعلق بنفس العناصر المتصلة بأداء المنتج وخصائص التصميم التي يتناولها النظام التقني المدرج في المجموعة؛

٥-٣-٢ أو في نهاية فترة الخمس سنوات التي تعقب إدراج النظام بموجب هذه المادة، وفي نهاية كل فترة ٥ سنوات لاحقة، ما لم تؤكد اللجنة التنفيذية من جديد إدراج النظام التقني في مجموعة الأنظمة المعروضة بموجب تصويت بالتأييد وفقاً لأحكام الفقرة ٧-١ من المادة ٧ من المرفق باء؛

٥-٣-٣ أو استجابة لطلب يقدمه الطرف المتعاقد خطياً ويكون النظام التقني قد أُدرج أصلاً بناء على طلبه. ويشمل هذا الطلب أسباب إزالة النظام.

٥-٤ إتاحة الوثائق

تتاح للجمهور عامةً كل الوثائق التي تنظر فيها اللجنة التنفيذية بموجب هذه المادة.

المادة ٦

سجل الأنظمة التقنية العالمية

٦-١ يتم إنشاء ومسك سجل للأنظمة التقنية العالمية التي يجري وضعها وإرساؤها بموجب هذه المادة. ويُعرف السجل باسم "السجل العالمي".

٦-٢ إدراج الأنظمة التقنية العالمية في السجل العالمي بتنسيق الأنظمة القائمة

يجوز لطرف متعاقد أن يقدم اقتراحاً بوضع نظام تقني عالمي منسق فيما يتعلق بعناصر الأداء أو خصائص التصميم التي تتناولها الأنظمة التقنية المدرجة في مجموعة الأنظمة المعروضة أو أية أنظمة تابعة للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، أو كلتيهما.

٦-٢-١ يتضمن الاقتراح المشار إليه في الفقرة ٦-٢ ما يلي:

٦-٢-١-١ شرحاً يبين الغرض من النظام التقني العالمي المقترح؛

٦-٢-١-٢ ووصفاً مفصلاً للنظام التقني العالمي المقترح أو لمشروع نص النظام، إذا كان متاحاً؛

٦-٢-١-٣ والوثائق المتاحة التي قد تسهل تحليل القضايا الواجب تناولها في التقرير المطلوب بموجب أحكام الفقرة ٦-٢-٤-٢-١ من هذه المادة؛

٦-٢-١-٤ وقائمة بكل الأنظمة التقنية الواردة في مجموعة الأنظمة المعروضة، وأية أنظمة تابعة للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، تتناول نفس عناصر الأداء أو خصائص التصميم التي يتناولها النظام التقني العالمي المقترح؛

٦-٢-١-٥ وتحديد ما يُعْرَف من المعايير الدولية القائمة وذات الصلة التي تم وضعها بمحض الإرادة.

٦-٢-٢ يقدَّم كل اقتراح تشير إليه الفقرة ٦-٢-١ من هذه المادة إلى اللجنة التنفيذية.

٦-٢-٣ لا تحيل اللجنة التنفيذية إلى أي فريق عامل أي اقتراح تقرر أنه لا يستوفي الشروط المنصوص عليها في المادة ٤ وفي الفقرة ٦-٢-١ من هذه المادة. ويجوز لها أن تحيل كل الاقتراحات الأخرى إلى فريق عامل مختص.

٦-٢-٤ استجابة لاقتراح يحال إلى الفريق العامل بوضع نظام تقني عالمي عن طريق التنسيق، يلجأ الفريق إلى استخدام إجراءات شفافة، لتحقيق ما يلي:

٦-٢-٤-١ وضع توصيات بشأن نظام تقني عالمي وذلك من خلال الإجراءات التالية:

٦-٢-٤-١-١ دراسة الغرض من النظام التقني العالمي المقترح والحاجة إلى وضع مستويات بديلة فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء؛

٦-٢-٤-١-٢ واستعراض كافة الأنظمة التقنية المدرجة في مجموعة الأنظمة المعروضة وأية أنظمة تابعة للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، تتناول نفس عناصر الأداء؛

٦-٢-٤-١-٣ واستعراض أية وثائق مذيلة بالأنظمة المشار إليها في الفقرة ٦-٢-٤-١-٢ من هذه المادة؛

٦-٢-٤-١-٤ واستعراض عمليات التقييم المتاحة للتكافؤ الوظيفي فيما يتعلق بالنظر في النظام التقني العالمي المقترح، بما في ذلك عمليات تقييم المعايير ذات الصلة؛

٦-٢-٤-١-٥ والتحقق من أن النظام التقني العالمي الجاري وضعه يستجيب للهدف المعلن عنه في النظام وللمعايير المنصوص عليها في المادة ٤؛

٦-٢-٤-١-٦ وإيلاء الاعتبار الواجب لإمكانية وضع النظام التقني بموجب اتفاق عام ١٩٥٨.

٦-٢-٤-٢ يُقدم إلى اللجنة التقنية ما يلي:

٦-٢-٤-٢-١ تقرير كتابي يعرض التوصية المقدمة من الفريق فيما يتعلق بالنظام التقني العالمي، ويتضمن كل البيانات والمعلومات التقنية التي بحثها لصياغة توصيته، ويشرح دراسته للمعلومات المشار إليها في الفقرة ٦-٢-٤-١ من هذه المادة، ويبيِّن الأسباب التي تبرر توصياته، بما في ذلك شرح أسباب رفض أية شروط ونهج تنظيمية بديلة تم النظر فيها؛

٦-٢-٤-٢-٢ ونص أي نظام تقني عالمي يوصى به.

٦-٢-٥ تعتمد اللجنة التنفيذية إجراءات شفافة لدى قيامها بما يلي:

٦-٢-٥-١ تحديد ما إذا كانت التوصيات المتعلقة بالنظام التقني العالمي، والتقرير، قائمة على تنفيذ الأنشطة المبينة في الفقرة ٦-٢-٤-١ من هذه المادة تنفيذاً كافياً وشاملاً. وإذا اعتبرت اللجنة التنفيذية أن هذه التوصيات، والتقرير، و/أو نص النظام التقني العالمي الموصى به غير كافية، إن كان لها وجود، تعيد النظام والتقرير إلى الفريق العامل قصد المراجعة أو التكملة.

٦-٢-٥-٢ النظر في وضع نظام تقني عالمي موصى به وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في الفقرة ٧-٢ من المادة ٧ من المرفق باء. ويُدرج النظام في السجل العالمي بتصويت اللجنة التنفيذية عليه بالإجماع.

٦-٢-٦ يُعتبر أن النظام التقني العالمي قد أُدرج في السجل العالمي من تاريخ تصويت اللجنة التنفيذية عليه بالإجماع.

٦-٢-٧ تقوم الأمانة، حال إدراج النظام التقني العالمي في السجل العالمي من جانب اللجنة التنفيذية، بتذييل نسخ من جميع الوثائق ذات الصلة بهذا النظام بما في ذلك الاقتراح المقدم عملاً بأحكام الفقرة ٦-٢-١ من هذه المادة والتوصيات والتقرير المنصوص عليهما في الفقرة ٦-٢-٤-٢-١ من هذه المادة.

٦-٣ إدراج أنظمة تقنية عالمية جديدة في السجل العالمي

يجوز لطرف متعاقد أن يقدم اقتراحاً بوضع نظام تقني عالمي جديد بشأن عناصر أداء أو خصائص تصميم لم تتناولها الأنظمة التقنية الواردة في مجموعة الأنظمة المعروضة أو في أنظمة الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

٦-٣-١ يتضمن الاقتراح المشار إليه في الفقرة ٦-٣ ما يلي:

٦-٣-١-١ شرحاً يبين الغرض من النظام التقني العالمي الجديد المقترح يستند قدر الإمكان إلى بيانات موضوعية؛

٦-٣-١-٢ ووصفاً لسرد النظام التقني العالمي الجديد المقترح أو مشروع نص النظام، إن وُجد؛

٦-٣-١-٣ وأية وثائق متاحة قد تيسِّر تحليل القضايا الواجب تناولها في التقرير المطلوب بموجب أحكام الفقرة ٦-٣-٤-٢-١ من هذه المادة؛

٦-٣-١-٤ وتحديد ما يُعرف من معايير دولية قائمة وذات صلة تم وضعها بمحض الإرادة.

٦-٣-٢ يقدَّم كل اقتراح مشار إليه في الفقرة ٦-٣-١ من هذه المادة إلى اللجنة التنفيذية.

٦-٣-٣ لا تحيل اللجنة التنفيذية إلى أي فريق عامل أي اقتراح تعتبر أنه لا يستوفي الشروط المنصوص عليها في المادة ٤ والفقرة ٦-٣-١ من هذه المادة. ويجوز لها أن تحيل كل الاقتراحات الأخرى إلى فريق عامل مختص.

٦-٣-٤ واستجابة لاقتراح يتلقاه الفريق العامل لوضع نظام تقني عالمي جديد، يلجأ الفريق إلى استخدام إجراءات شفافة للقيام بما يلي:

٦-٣-٤-١ وضع توصيات بشأن نظام تقني عالمي جديد وذلك من خلال:

٦-٣-٤-١-١ دراسة الغرض من النظام التقني العالمي الجديد المقترح والحاجة إلى تحديد مستويات بديلة فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء؛

٦-٣-٤-١-٢ ودراسة الجدوى التقنية؛

٦-٣-٤-١-٣ ودراسة الجدوى الاقتصادية؛

٦-٣-٤-١-٤ ودراسة المزايا، بما فيها تلك التي تنطوي عليها أية شروط أو نهج تنظيمية بديلة تم النظر فيها؛

٦-٣-٤-١-٥ ومقارنة فعالية التكاليف الممكنة للنظام الموصى به بالشروط والنهج التنظيمية البديلة التي تم النظر فيها؛

٦-٣-٤-١-٦ والتحقق من أن النظام التقني العالمي الجاري وضعه يستجيب للهدف المعلن عنه في النظام وللمعايير المنصوص عليها في المادة ٤؛

٦-٣-٤-١-٧ وإيلاء الاعتبار الواجب لإمكانية وضع النظام التقني بموجب اتفاق عام ١٩٥٨.

٦-٣-٤-٢ يقدم إلى اللجنة التنفيذية ما يلي:

٦-٣-٤-٢-١ تقرير خطي يعرض التوصية المقدمة من الفريق فيما يتعلق بالنظام التقني العالمي الجديد ويتضمن كل البيانات والمعلومات التقنية التي أخذت في الاعتبار لصياغة توصيته، ويشرح دراسته للمعلومات المشار إليها في الفقرة ٦-٣-٤-١ من هذه المادة، ويبين الأسباب التي تبرر توصياته، بما في ذلك شرح أسباب رفض أية شروط ونهج تنظيمية بديلة تم النظر فيها؛

٦-٣-٤-٢-٢ ونص نظام تقني عالمي جديد يوصى به.

٦-٣-٥ تستخدم اللجنة التنفيذية إجراءات شفافة للقيام بما يلي:

٦-٣-٥-١ تحديد ما إذا كانت التوصيات المتعلقة بالنظام التقني العالمي الجديد والتقرير قائمة على تنفيذ الأنشطة المشار إليها في الفقرة ٦-٣-٤-١ من هذه المادة تنفيذاً كافياً وشاملاً. وإذا اعتبرت اللجنة التنفيذية أن هذه التوصيات، والتقرير، و/أو نص النظام التقني العالمي الجديد الموصى به غير كافية، إن وجدت، تعيد النظام والتقرير إلى الفريق العامل قصد المراجعة أو التكملة.

٦-٣-٥-٢ النظر في وضع نظام تقني عالمي موصى به وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في الفقرة ٧-٢ من المادة ٧ من المرفق باء. ويدرج النظام في السجل العالمي بتصويت أعضاء اللجنة التنفيذية عليه بالإجماع.

٦-٣-٦ يعتبر أن النظام التقني العالمي قد أدرج في السجل العالمي من تاريخ تصويت اللجنة التنفيذية عليه بالإجماع.

٦-٣-٧ تقوم الأمانة، حال إدراج النظام التقني العالمي الجديد في السجل العالمي من جانب اللجنة التنفيذية، بتذييل نسخ من جميع الوثائق ذات الصلة بهذا النظام بما في ذلك الاقتراح المقدم عملاً بأحكام الفقرة ٦-٣-١ من هذه المادة والتوصيات والتقرير المنصوص عليهما في الفقرة ٦-٣-٤-٢-١ من هذه المادة.

٦-٤ تعديل الأنظمة التقنية العالمية المدرجة في السجل العالمي

تخضع عملية تعديل أي نظام تقني مدرج في السجل العالمي بموجب هذه المادة للإجراءات المشار إليها في الفقرة ٦-٣ من هذه المادة المتعلقة بإدراج نظام تقني عالمي جديد في السجل العالمي.

٦-٥ إتاحة الوثائق

تتاح للجمهور عامةً كل الوثائق التي ينظر فيها الفريق العامل أو يضعها في إطار التوصية بالأنظمة التقنية العالمية بموجب هذه المادة.

المادة ٧

اعتماد الأنظمة التقنية العالمية والإشعار بتطبيقها

٧-١ على الطرف المتعاقد الذي يصوت لصالح وضع نظام تقني عالمي بموجب المادة ٦ من هذا الاتفاق الالتزام بإخضاع النظام التقني للعملية التي يتبعها ذلك الطرف المتعاقد لاعتماد هذا النظام التقني في قوانينه أو لوائحه والسعي لاتخاذ قرار نهائي على وجه السرعة.

٧-٢ يخطِر الطرف المتعاقد، الذي يعتمد نظاماً تقنياً عالمياً في قوانينه أو لوائحه، الأمين العام خطياً بالتاريخ الذي سيبدأ فيه تطبيق ذلك النظام. ويقدم الإخطار في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ القرار باعتماد النظام. وإذا تضمن النظام التقني العالمي أكثر من مستوى واحد فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء، تحدد في الإخطار المستويات التي اختارها الطرف المتعاقد فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء.

٧-٣ يقوم طرف متعاقد، تم تحديده في الفقرة ٧-١ من هذه المادة، وقرر عدم اعتماد النظام التقني العالمي في قوانينه أو لوائحه، بإخطار الأمين العام خطياً بقراره مع تعليل ذلك القرار. ويقدم الإخطار في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ القرار.

٧-٤ يقوم طرف متعاقد، تم تحديده في الفقرة ٧-١ من هذه المادة، ولم يكن قد عمد بعد نهاية فترة سنة من تاريخ إدراج النظام في السجل العالمي إلى اعتماد هذا النظام أو قرر عدم اعتماده في قوانينه أو لوائحه، بتقديم تقرير عن وضع النظام في إطار عمليته الوطنية. ويقدم هذا التقرير عن كل فترة سنة لاحقة، إذا لم يتخذ الطرف المتعاقد أياً من الإجراءين المذكورين عند انتهاء تلك الفترة. وكل تقرير يُطلب تقديمه بموجب هذه الفقرة يجب أن:

٧-٤-١ يتضمن وصفاً للخطوات المتخذة خلال السنة المنقضية لتقديم النظام واتخاذ قرار نهائي، مع ذكر التاريخ المتوقع لاتخاذه؛

٧-٤-٢ ويقدَّم إلى الأمين العام في أجل أقصاه ٦٠ يوماً بعد انتهاء فترة السنة التي يشملها التقرير.

٧-٥ يقوم طرف متعاقد يقبل منتجات تمتثل لنظام تقني عالمي ولم يعتمده في قوانينه أو لوائحه، بإخطار الأمين العام خطياً بالتاريخ الذي بدأ يقبل فيه تلك المنتجات. ويقدم الطرف المتعاقد الإخطار في غضون ستين (٦٠) يوماً من بداية فترة القبول. وإذا تضمن النظام التقني العالمي أكثر من مستوى واحد فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء، يبين في الإخطار المستويات التي اختارها الطرف المتعاقد فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء.

٧-٦ يجوز لطرف متعاقد اعتمد في قوانينه أو لوائحه نظاماً تقنياً عالمياً أن يقرر إبطال أو تعديل النظام المعتمد. وقبل اتخاذه هذا القرار، يخطر الطرف المتعاقد الأمين العام خطياً بنيته تلك مع ذكر الأسباب التي حملته على النظر في اتخاذ هذا الإجراء. ينطبق هذا الحكم بشأن الإخطار أيضاً على الطرف المتعاقد الذي قبل منتجات بموجب الفقرة ٧-٥ وينوي الكف عن قبولها. ويخطر الطرف المتعاقد الأمين العام بقراره اعتماد أي نظام معدل أو جديد في غضون ستين (٦٠) يوماً من ذلك القرار. وبناءً على الطلب، يقدم الطرف المتعاقد على الفور نسخاً من النظام المعدل هذا أو من نظام جديد إلى الأطراف الأخرى المتعاقدة.

المادة ٨

حل النزاعات

٨-١ تحال إلى اللجنة التنفيذية قصد التسوية النـــزاعات المتعلقة بأحكام نظام تقني عالمي قائم.

٨-٢ تحل النـــزاعات التي قد تنشأ بين طرفين متعاقدين أو أكثر فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكام هذا الاتفاق، قـــدر الإمكان، عن طريق التشاور أو التفاوض فيما بين الطرفين أو الأطراف. وإذا تعذر حل النـــزاعات بهذه الطريقة، جاز للأطراف المتعاقدة أن تطلب إلى اللجنة التنفيذية حلها وفقاً لأحكام الفقرة ٧-٣ من المادة ٧ من المرفق باء.

المادة ٩

كيفية الانضمام كطرف متعاقد

٩-١ يجوز للبلدان ولمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي المشار إليها في المادة ٢ أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هـــذا الاتفاق، وذلك إما:

٩-١-١ بالتوقيع على الاتفاق دون إبداء تحفظات فيما يتعلق بالتصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه؛

٩-١-٢ أو بالتوقيع رهن التصديق على الاتفاق أو قبوله أو الموافقة عليه، يليه التصديق أو القبول أو الموافقة؛

٩-١-٣ أو بقبول الاتفاق؛

٩-١-٤ أو بالانضمام إلى الاتفاق.

٩-٢ يودع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام.

٩-٣ حال اكتساب صفة الطرف المتعاقد:

٩-٣-١ يقدم كل بلد أو منظمة للتكامل الإقليمي، بعد بدء نفاذ هذا الاتفاق، إخطاراً وفقاً لأحكام المادة ٧ للإفـــادة بالنظام التقني العالمي، إن وجد، المدرج في السجل العالمي وفقاً لأحكام المادة ٦ الذي ينوي اعتماده وبـــالقرار الذي اتخذه لقبول منتجات تمتثل لأي من الأنظمة التقنية العالمية، دون اعتمادها في قوانينـــه أو لوائحـــه. وإذا تضمن النظام التقني العالمي أكثر من مستوى واحد فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء، يبيّن الإخطار المستويات التي اعتمدها الطرف المتعاقد، أو قبلها، فيما يتعلق بالصرامة أو الأداء.

٩-٣-٢ تعلن كل منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي، في إطار المسائل الداخلة ضمن نطاق اختصاصها، أن الـــدول الأعضاء فيها فوضت صلاحيات في مجالات يشملها هذا الاتفاق، بما في ذلك سلطة اتخاذ قرارات تلزم الدول الأعضاء فيها.

٩-٤ تفقد منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي، التي تعد ضمن الأطراف المتعاقدة على الاتفاق، صفتها كأطراف متعاقدة عندما تسحب منها الصلاحيات المشار إليها في الفقرة ٩-٣-٢ من هذه المادة، وتحيط الأمين العـــام علماً بذلك.

المادة ١٠

التوقيع

١٠-١ يفتح باب التوقيع على هذا الاتفاق اعتباراً من ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨.

١٠-٢ يظل باب التوقيع على هذا الاتفاق مفتوحاً إلى أن يبدأ نفاذه.

المادة ١١

بدء النفاذ

١١-١ يبدأ نفاذ هذا الاتفاق ومرفقاته، التي تشكل جزءاً لا يتجزأ منه، اعتباراً من اليوم الثلاثين (٣٠) الذي يلي التاريخ الذي يصبح فيه ما لا يقل عن خمسة (٥) بلدان و/أو منظمات للتكامل الاقتصادي الإقليمي أطرافاً متعاقدة عملاً بأحكام المادة ٩. ويجب أن يشمل هذا العدد الأدنى المحدد بخمسة (٥) الجماعة الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان.

١١-٢ وأما إذا لم تستوف الشروط الواردة في الفقرة ١١-١ من هذه المادة بعد مرور خمسة عشر (١٥) شهراً على التاريخ المحدد في الفقرة ١٠-١، فيبدأ نفاذ هذا الاتفاق ومرفقاته التي تشكل جزءاً لا يتجزأ منه، اعتباراً من اليوم الثلاثين (٣٠) الذي يلي التاريخ الذي تصبح فيه ثمانية (٨) بلدان و/أو منظمات للتكامل الاقتصادي الإقليمي أطرافاً متعاقدة عملاً بأحكام المادة ٩. ولا يجوز أن يحل تاريخ بدء النفاذ هذا قبل مضي فترة ستة عشر (١٦) شهراً على التاريخ المحدد في الفقرة ١٠-١. ويجب أن يكون واحد (١) على الأقل من أصل الأطراف الثمانية (٨) المنصوص عليها إما الجماعة الأوروبية أو الولايات المتحدة الأمريكية أو اليابان.

١١-٣ يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بالنسبة للبلد الذي يصبح طرفاً متعاقداً فيه أو بالنسبة لمنظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي تصبح طرفاً فيه بعد سريان مفعوله وذلك بعد ستين (٦٠) يوماً من تاريخ إيداع هذا البلد أو منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

المادة ١٢

الانسحاب من الاتفاق

١٢-١ يجوز لطرف متعاقد أن ينسحب من هذا الاتفاق بإشعار الأمين العام خطياً بذلك.

١٢-٢ يسري مفعول انسحاب أي طرف متعاقد من هذا الاتفاق بعد سنة من التاريخ الذي يتلقى فيه الأمين العام الإشعار عملاً بأحكام الفقرة ١٢-١ من هذه المادة.

المادة ١٣

تعديل الاتفاق

١٣-١ يجوز لطرف متعاقد أن يقترح تعديلات لهذا الاتفاق ومرفقاته. وتقدم التعديلات المقترحة للأمين العام الذي يقوم بإرسالها إلى كافة الأطراف المتعاقدة.

١٣-٢ تنظر اللجنة التنفيذية في التعديل المقترح والمرسل وفقاً لأحكام الفقرة ١٣-١ من هذه المادة عند انعقاد اجتماعها المقرر القادم.

١٣-٣ في حالة التصويت بالإجماع على التعديل من جانب الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة، تبلغ اللجنة التنفيذية التعديل إلى الأمين العام الذي يقوم حينئذٍ بتعميمه على كافة الأطراف المتعاقدة.

١٣-٤ يعتبر التعديل المعمم وفقاً لأحكام الفقرة ١٣-٣ من هذه المادة أنه حظي بقبول جميع الأطراف المتعاقدة، في حال لم يُبدِ أي طرف متعاقد اعتراضاً عليه في غضون فترة ستة (٦) أشهر من تاريخ التعميم. وفي غياب مثل هذا الاعتراض، يبدأ نفاذ التعديل بالنسبة لكافة الأطراف المتعاقدة بعد مضي ثلاثة (٣) أشهر على انتهاء فترة الشهور الستة (٦) المشار إليها في هذه الفقرة.

١٣-٥ يقوم الأمين العام، بأسرع وقت ممكن، بإشعار كافة الأطراف المتعاقدة بأي اعتراض على التعديل المقترح. وفي حال إبداء مثل هذا الاعتراض، يعتبر أن التعديل لم يقبل ولا يكون له أي مفعول على الإطلاق.

المادة ١٤

الوديع

الأمين العام للأمم المتحدة هو الوديع لهذا الاتفاق. وبالإضافة إلى مهام الوديع الأخرى، يخطر الأمين العام، بأسرع وقت ممكن، الأطراف المتعاقدة بما يلي:

١٤-١ إدراج الأنظمة التقنية أو سحبها بموجب المادة ٥.

١٤-٢ وضع أنظمة تقنية عالمية أو تعديلها بموجب المادة ٦.

١٤-٣ الإشعارات الواردة بموجب المادة ٧.

١٤-٤ التوقيع والقبول والانضمام وفقاً لأحكام المادتين ٩ و١٠.

١٤-٥ الإشعارات الواردة وفقاً لأحكام المادة ٩.

١٤-٦ التواريخ التي يبدأ فيها نفاذ هذا الاتفاق بالنسبة للأطراف المتعاقدة وفقاً لأحكام المادة ١١.

١٤-٧ الإشعارات المتعلقة بالانسحاب من هذا الاتفاق والواردة وفقاً لأحكام المادة ١٢.

١٤-٨ تاريخ بدء نفاذ أي تعديل لهذا الاتفاق وفقاً لأحكام المادة ١٣.

١٤-٩ الإشعارات الواردة وفقاً لأحكام المادة ١٥ فيما يتعلق بالأقاليم.

المادة ١٥

امتداد نطاق الاتفاق إلى الأقاليم

١٥-١ يمتد نطاق هذا الاتفاق ليشمل أي إقليم أو أقاليم تابعة لطرف متعاقد يتحمل عنها مسؤولية علاقاتها الدولية، ما لم يحدد الطرف المتعاقد خلاف ذلك قبل بدء نفاذ الاتفاق لدى ذلك الطرف المتعاقد.

٢-١٥ يجوز لأي طرف متعاقد أن ينقض هذا الاتفاق على انفراد بالنسبة لذلك الإقليم أو تلك الأقاليم وفقاً لأحكام المادة ١٢.

المادة ١٦

الأمانة

أمانة هذا الاتفاق هي الأمانة التنفيذية للأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

وتضطلع الأمانة التنفيذية بالمهام التالية:

١-١٦ إعداد اجتماعات اللجنة التنفيذية والأفرقة العاملة؛

٢-١٦ وإرسال التقارير وغيرها من المعلومات الأخرى التي ترد وفقاً لأحكام هذا الاتفاق إلى الأطراف المتعاقدة؛

٣-١٦ والاضطلاع بالمهام التي تسندها إليها اللجنة التنفيذية.

المرفق ألف

التعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، تنطبق التعاريف التالية:

١- فيما يتعلق بالأنظمة التقنية العالمية التي يتم وضعها بموجب هذا الاتفاق، تعني عبارة *"قبول"* الإجراء الذي يتخذه طرف متعاقد للسماح بدخول منتجات تمتثل لنظام تقني عالمي إلى سوقه دون أن يكون قد اعتمد هذا النظام التقني العالمي في قوانينه ولوائحه.

٢- فيما يتعلق بالأنظمة التقنية العالمية التي يتم وضعها بموجب هذا الاتفاق، تعني عبارة *"اعتماد"* نشر نظام تقني عالمي في قوانين ولوائح طرف متعاقد.

٣- فيما يتعلق بالأنظمة التقنية العالمية التي يتم وضعها بموجب هذا الاتفاق، تعني عبارة *"تطبيق"* الإجراء الذي يُطلب بموجبه إلى طرف متعاقد الامتثال لنظام تقني عالمي اعتباراً من تاريخ معين؛ وبمعنى آخر، تاريخ سريان النظام داخل الولاية القضائية لطرف متعاقد.

٤- تعني عبارة *"مادة"* أي مادة من مواد هذا الاتفاق.

٥- تعني عبارة *"تصويت بالإجماع"* التصويت بشأن مسألة لا يعترض عليها أي طرف متعاقد حاضر ومصوت وفقاً لأحكام الفقرة ٧-٢ من المادة ٧ من المرفق باء.

٦- تعني عبارة *"طرف متعاقد"* أي بلد، أو منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي، يكون طرفاً متعاقداً في هذا الاتفاق.

٧- تعني عبارة *"المعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات"* المعدات أو القطع التي تؤثر خصائصها على الأداء من حيث السلامة أو حماية البيئة أو كفاءة الطاقة أو الوقاية من السرقة. وتشمل هذه المعدات والقطع أنظمة العادم والإطارات المطاطية والمحركات والدروع الصوتية وأجهزة التحذير المقاومة للسرقة وأجهزة التنبيه وأنظمة شد الأطفال، ولكنها لا تقتصر عليها.

٨- تعني عبارة *"نظام تقني عالمي قائم"* نظاماً تقنياً عالمياً أدرج في السجل العالمي وفقاً لأحكام هذا الاتفاق.

٩- تعني عبارة *"نظام تقني مدرج"* نظاماً تقنياً وطنياً أو إقليمياً أدرج في مجموعة الأنظمة المعروضة وفقاً لأحكام هذا الاتفاق.

١٠- تعني عبارة *"التصديق الذاتي للصانع"* الشرط القانوني الذي يضعه طرف متعاقد والذي بموجبه ينبغي لصانع المركبات ذات العجلات، والمعدات و/أو القطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها على المركبات ذات العجلات، أن يشهد على أن كل عربة أو قطعة معدات أو قطعة غيار يدخلها الصانع في السوق تستوفي شروطاً تقنية محددة.

١١- تعني عبارة *"منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي"* منظمة تتشكل وتتألف من بلدان ذات سيادة، لديها اختصاص بالمسائل التي يشملها هذا الاتفاق، بما في ذلك سلطة اتخاذ قرارات تلزم جميع البلدان الأعضاء فيها بشأن هذه المسائل.

١٢- تعني عبارة *"الأمين العام"* الأمين العام للأمم المتحدة.

١٣- تعني عبارة *"إجراءات شفافة"* إجراءات مصممة لزيادة وعي الجمهور بعملية وضع الأنظمة بموجب هذا الاتفاق، وإشراكه فيها. وتشمل هذه الإجراءات نشر ما يلي:

١- الإشعارات باجتماعات الأفرقة العاملة واللجنة التنفيذية؛

٢- ووثائق العمل والوثائق الختامية.

كما تتيح هذه الإجراءات الفرصة لإبلاغ الآراء والحجج في المناسبات التالية:

١- اجتماعات الأفرقة العاملة، من خلال منظمات تحظى بمركز استشاري؛

٢- واجتماعات الأفرقة العاملة واللجنة التنفيذية، وذلك من خلال التشاور قبل الاجتماع مع ممثلي الأطراف المتعاقدة.

١٤- تعني عبارة *"الموافقة على النوع"* موافقة خطية يقدمها طرف متعاقد (أو سلطة مختصة يعينها طرف متعاقد) تشهد على أن المركبة و/أو أية معدات و/أو قطع يمكن تركيبها و/أو استخدامها على المركبة، تستوفي شروطاً تقنية محددة، وتشكل شرطاً مسبقاً لترويج المركبة أو المعدات أو القطع في السوق.

١٥- تعني عبارة *"أنظمة الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا"* أنظمة الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا المعتمدة بموجب اتفاق عام ١٩٥٨.

١٦- تعني عبارة *"الفريق العامل"* هيئة فرعية تقنية متخصصة تعمل تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا وتتمثل مهمتها في تقديم توصيات بشأن وضع أنظمة تقنية عالمية منسقة أو جديدة لإدراجها في السجل العالمي والنظر في إدخال تعديلات على الأنظمة التقنية العالمية المدرجة في السجل العالمي.

١٧- تعني عبارة *"اتفاق عام ١٩٥٨"* الاتفاق بشأن اعتماد 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.

المرفق باء

تكوين اللجنة التنفيذية ونظامها الداخلي

المادة ١

تقتصر العضوية في اللجنة التنفيذية على الأطراف المتعاقدة.

المادة ٢

كل الأطراف المتعاقدة أعضاء في اللجنة التنفيذية.

المادة ٣

١-٣ فيما عدا ما هو منصوص عليه في الفقرة ٣-٢ من هذه المادة، يكون لكل طرف متعاقد صوت واحد.

٢-٣ إذا كانت منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي وواحدة أو أكثر من الدول الأعضاء فيها أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق، تمارس منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي، في المسائل الداخلة ضمن نطاق اختصاصها، حقها في التصويت بعدد من الأصوات يساوي عدد الدول الأعضاء فيها التي هي أطراف متعاقدة في هذا الاتفاق. ولا تمارس هذه المنظمة حقها في التصويت إذا مارست إحدى الدول الأعضاء فيها ذلك الحق، والعكس بالعكس.

المادة ٤

على الطرف المتعاقد أن يكون حاضراً للإدلاء بصوته. ولا يشترط حضوره لكي تدلي منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي التي ينتمي إليها بصوتها.

المادة ٥

١-٥ يكتمل النصاب القانوني المطلوب لإجراء التصويت بحضور ما لا يقل عن نصف عدد الأطراف المتعاقدة.

٢-٥ لأغراض تحديد النصاب القانوني بموجب هذه المادة، وتحديد عدد الأطراف المتعاقدة المطلوب لتشكيل ثلث الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة بموجب الفقرة ٧-١ من المادة ٧ من هذا المرفق، تحسب منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي والدول الأعضاء فيها كطرف متعاقد واحد.

المادة ٦

١-٦ تنتخب اللجنة التنفيذية، خلال دورتها الأولى من كل سنة تقويمية، رئيساً ونائب رئيس ضمن أعضائها. وينتخب الرئيس ونائب الرئيس بموافقة ثلثي جميع الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة.

٢-٦ لا يكون الرئيس ولا نائب الرئيس منتمياً لنفس الطرف المتعاقد لفترة تزيد على سنتين متتاليتين. ولا يكون الرئيس ونائب الرئيس منتميين لنفس الطرف المتعاقد في أي سنة.

المادة ٧

٧-١ يدرج النظام الوطني أو الإقليمي في مجموعة الأنظمة المعروضة بموافقة ما لا يقل عن ثلث عدد الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة (وفقاً لما هو منصوص عليه في المادة ٥-٢ من هذا المرفق)، أو ثلث العدد الإجمالي للأصوات المدلى بها، حسب ما هو أنسب للحصول على تصويت بالتأييد. وفي كلتا الحالتين، ينبغي أن يشمل تصويت ثلث عدد الأطراف المتعاقدة صوت الجماعة الأوروبية أو اليابان أو الولايات المتحدة، إذا كان واحد منها طرفاً متعاقداً.

٧-٢ يدرج نظام تقني عالمي في السجل العالمي، ويعدل نظام تقني عالمي مدرج فيه ويعدل هذا الاتفاق بتصويت الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمصوتة عليه بالإجماع. وعلى الطرف المتعاقد الحاضر والمصوت الذي يعترض على مسألة ينبغي التصويت عليها بالإجماع لاعتمادها، أن يقدم إلى الأمين العام رسالة مكتوبة يشرح فيها أسباب اعتراضه وذلك في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ التصويت. وإذا تخلف الطرف المتعاقد عن تقديم هذا التعليل خلال الفترة المذكورة، يعتبر أنه قد وافق على المسألة التي عرضت للتصويت. وإذا تخلفت كافة الأطراف المتعاقدة الرافضة للمسألة عن تعليل رفضها، يعتبر أن المسألة قد حصلت على الموافقة بإجماع كافة الأشخاص الحاضرين والمصوتين. وفي مثل هذه الحالة، يعتبر تاريخ التصويت هو أول يوم بعد مضي فترة الستين (٦٠) يوماً المذكورة.

٧-٣ يجوز فض المسائل الأخرى التي تقتضي حلاً، حسب تقدير اللجنة التنفيذية، عن طريق عملية التصويت المنصوص عليها في الفقرة ٧-٢ من هذه المادة.

المادة ٨

تعتبر الأطراف المتعاقدة التي تمتنع عن التصويت غير مصوتة.

المادة ٩

يدعو الأمين التنفيذي اللجنة التنفيذية إلى الانعقاد كلما اقتضى الأمر التصويت بموجب المادة ٥ أو ٦ أو ١٣ من هذا الاتفاق، أو كلما كان ذلك ضرورياً لتصريف الأنشطة بموجب هذا الاتفاق.

المرفق الرابع

اتفاق بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بهذه العمليات
أُعد في فيينا في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧

(نسخة من الوثيقة ECE/RCTE/CONF/4)

ديباجة

إن الأطراف المتعاقدة،

إذ تدرك نمو حركة المرور على الطرق وما ينتج عنه من زيادة أخطار وضوضاء وهو ما يواجه جميع الأطراف المتعاقدة بمشاكل تتعلق بالسلامة والبيئة ذات طبيعة وخطورة متماثلتين،

وإذ ترغب في تحقيق قدرٍ أكبر من التوحيد في القواعد الناظمة لحركة المرور على الطرق في أوروبا وفي ضمان رفع مستوى سلامة البيئة وحمايتها،

وإذ ترغب تحقيقاً لهذا الغرض في تحديد شروطٍ موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات، وهي شروط يكفي تقيد المركبات بها لكي تُرخص في بلدانها،

وحيث إن الفترة الزمنية المطلوبة لتنفيذ عمليات الفحص التقني الدورية هذه لمركبات معينة ذات عجلات والنفقات المتكبدة جراء ذلك هما عاملان يمكن أن يؤثرا على شروط التنافس بين متعهدي النقل البري في أقاليم الأطراف المتعاقدة؛ *وحيث إن* نظم الاختبار الحالية تختلف من إقليمٍ لآخر،

وحيث إنه من الضروري بالتالي التنسيق قدر المستطاع بين تواتر الاختبارات وقائمة البنود التي تخضع للاختبار الإلزامي،

وحيث إن تحديد تاريخ لتطبيق التدبير المشار إليه في هذا الاتفاق ينبغي أن يتيح فسحة من الوقت لاتخاذ الترتيبات الإدارية والتقنية اللازمة لتنفيذ الاختبارات المقرر إجراؤها أو توسيع نطاقها،

قد اتفقت على ما يلي:

المادة ١

تضع الأطراف المتعاقدة قواعد لعمليات الفحص التقني الدوري للمركبات ذات العجلات المسجلة أو التي أدخلت في الخدمة في إقليمها وتعترف اعترافاً متبادلاً بعمليات الفحص المنفذة وفقاً لهذه القواعد. وتتولى لجنة إدارية تضم جميع الأطراف المتعاقدة وضع القواعد وفقاً للنظام الداخلي المنصوص عليه في التذييل ١ وبناءً على الفقرات والمواد التالية.

تحقيقاً لأغراض هذا الاتفاق،

يشمل مصطلح "المركبات ذات العجلات" أي مركبات آلية ومقطوراتها،

ويشمل مصطلح "الفحص التقني" فحص أي تجهيزات أو قطع تستخدم في المركبات ذات العجلات ولخصائصها أثر على سلامة الطرق وحماية البيئة وتوفير الطاقة؛ وتشمل عبارة "قواعد الفحص التقني الدوري للمركبات ذات العجلات" أحكاماً تثبت اتباع الإجراء الإداري الدوري الموحد الذي بموجبه تعلن السلطات المختصة، بعد تنفيذ عمليات المعاينة اللازمة، أن المركبة الآلية مطابقة للمواصفات التي نصت عليها القواعد المذكورة. ولما كان هذا الإثبات سيستخدم كشهادة فحص تقني، فإن نموذجه مستنسخ في التذييل ٢ من هذا الاتفاق.

المادة ٢

١- تحيل اللجنة الإدارية أي قاعدة أُقرت وفقاً للإجراء المبين في التذييل ١ إلى الأمين العام للأمم المتحدة، الذي سيشار إليه فيما بعد بـ "الأمين العام". وبعد ذلك يخطر الأمين العام الأطراف المتعاقدة بهذه القاعدة في أقرب وقت ممكن.

وتُعتبر القاعدة قد اعتمدت ما لم يقم أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة وقت الإخطار بها، في غضون ستة أشهر من إخطاره بها، بتبليغ الأمين العام بعدم موافقتها على هذه القاعدة؛

وتشمل القاعدة ما يلي:

(أ) فئات معينة من المركبات ذات العجلات وتواتر عمليات فحصها؛

(ب) التجهيزات و/أو القطع التي يعتزم فحصها؛

(ج) طرائق الاختبار التي تثبت التقيد بشروط الأداء؛

(د) الشروط الخاصة بمنح شهادة الفحص والاعتراف المتبادل بهذه الشروط؛

(هـ) تاريخ (تواريخ) بدء نفاذ القاعدة.

ويجوز أن تشمل القاعدة، حسب الاقتضاء، إشارات إلى مراكز الاختبار المعتمدة من السلطات المختصة والتي يمكن أن تجري فيها عمليات فحص للمركبات ذات العجلات.

٢- في حال اعتماد قاعدةٍ ما، يتولى الأمين العام إخطار جميع الأطراف المتعاقدة بذلك في أقرب وقت ممكن، محدداً الأطراف المتعاقدة التي اعترضت عليها والتي بالنسبة إليها لن تدخل القاعدة حيز النفاذ.

٣- تدخل القاعدة المعتمدة حيز النفاذ في التاريخ المحدد (التواريخ المحددة) بوصفها قاعدة مرفقة بهذا الاتفاق بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة التي لم تقدم إخطاراً بعدم الموافقة عليها.

٤- يجوز لأي طرف متعاقد جديد أن يعلن، لدى إيداع صك انضمامه، بأنه غير ملزَم ببعض القواعد المرفقة آنئذٍ بالاتفاق أو بأي منها. وإذا كان الإجراء المنصوص عليه وقتئذ في الفقرات ١ و٢ و٣ من هذه المادة في طور الانتقال إلى مشروع قاعدة، يُبلغ الأمين العام هذا المشروع إلى الطرف المتعاقد الجديد ولا يصبح مشروع المادة نافذاً كقاعدة بالنسبة للطرف المتعاقد الجديد إلا بالشروط المنصوص عليها في الفقرة ٣ من هذه المادة، وتحسب الفترة الزمنية المسموح بها اعتباراً من تاريخ إبلاغ ذلك الطرف بالمشروع. ويخطر الأمين العام جميع الأطراف المتعاقدة بتاريخ دخول مشروع القاعدة حيز النفاذ. كما يُبلغها بجميع الإعلانات المتعلقة بعدم تطبيق قواعد معينة والتي قد يقدمها أي طرف متعاقد وفقاً لأحكام هذه الفقرة.

٥- يجوز لأي طرفٍ متعاقد يطبق قاعدة ما أن يُخطر الأمين العام في أي وقت، وبعد مهلة سنة واحدة، أن إدارته تعتزم التوقف عن تطبيقها. ويبلغ الأمين العام الأطراف المتعاقدة الأخرى بهذا الإخطار.

٦- يجوز لأي طرفٍ متعاقد لا يطبق قاعدة ما أن يخطر الأمين العام في أي وقت بأنه يعتزم تطبيقها من الآن فصاعداً، وعندئذ تدخل القاعدة حيز النفاذ بالنسبة لهذا الطرف في اليوم الستين من تقديم هذا الإخطار. ويخطر الأمين العام جميع الأطراف المتعاقدة ببدء نفاذ كل قاعدة بالنسبة لأي طرف متعاقد جديد بموجب أحكام هذه الفقرة.

٧- يشار فيما يلي إلى الأطراف المتعاقدة التي تكون قاعدة ما نافذة عليها بـ "الأطراف المتعاقدة المطبّقة لقاعدة".

٨- تشكل القواعد المرفقة بهذا الاتفاق بوصفها إضافاتٍ له جزءاً لا يتجزأ منه.

المادة ٣

يمكن تعديل القواعد المرفقة بهذا الاتفاق وفقاً للإجراء التالي:

١- تضع اللجنة الإدارية التعديلات على القواعد على النحو المشروح في المادتين ١ و٢ ووفقاً للإجراء المبين في التذييل ١. وتبلغ اللجنة الإدارية الأمين العام بأي تعديل تدخله على القاعدة بعد وضعه. ويقوم الأمين العام في أقرب وقتٍ ممكن بعد ذلك بإخطار الأطراف المتعاقدة المطبقة لهذه القاعدة بهذا التعديل.

٢- يُعتبر أي تعديل على قاعدةٍ ما قد اعتمد ما لم يقم، خلال فترة ستة أشهر من إخطار الأمين العام بالتعديل، أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة وقت الإخطار بإبلاغ الأمين العام بعدم موافقتها على هذا التعديل. وإذا لم يتلق الأمين العام، بعد انقضاء هذه الفترة، إعلانات بعدم الموافقة من أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة، يكون عليه أن يعلن في أقرب وقت ممكن أن التعديل قد اعتُمد وأنه ملزم لتلك الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة التي لم تعلن عن معارضتها له. وفي حالة تعديل أي قاعدة وإعلان بعد ذلك عددٍ لا يقل عن خمس الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة غير المعدلة أنها ترغب في مواصلة تطبيقها دون تعديل، تعتبر القاعدة غير المعدلة بمثابة بديلٍ عن القاعدة المعدلة وتدرج رسمياً كما هي في القاعدة وتصبح نافذة اعتباراً من تاريخ اعتماد التعديل أو دخوله حيز النفاذ. وفي هذه الحالة، تكون التزامات الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة مماثلة للالتزامات المنصوص عليها في الفقرة ١.

٣- في حالة انضمام طرف متعاقد جديد إلى هذا الاتفاق في الفترة الواقعة ما بين تاريخ إخطار الأمين العام بأي تعديل على قاعدة ما وتاريخ دخوله حيز النفاذ، لا تصبح القاعدة قيد البحث نافذة بالنسبة لذلك الطرف المتعاقد إلا بعد انقضاء شهرين على قبوله رسمياً للتعديل أو بعد شهرين من انقضاء فترة ستة أشهر على إبلاغ الأمين العام ذلك الطرف بالتعديل المقترح.

المادة ٤

١- يجوز أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا والبلدان المنضمة إلى اللجنة بصفة استشارية - وفقاً للفقرة ٨ من اختصاصات اللجنة - ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية التي أنشأتها البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا والتي أحالت إليها الدول الأعضاء فيها سلطات في الميادين المشمولة بهذا الاتفاق، بما فيها سلطة إصدار قرارات ملزمة للدول الأعضاء فيها.

ولتحديد عدد الأصوات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٢ وفي الفقرة ٢ من المادة ٣، تصوت منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها التي هي أيضاً أعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

٢- يجوز أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة التي قد تشارك في بعض أنشطة اللجنة الاقتصادية لأوروبا - وفقاً للفقرة ١١ من اختصاصات اللجنة - ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية التابعة لهذه البلدان التي أحالت إليها الدول الأعضاء فيها سلطات في الميادين المشمولة بهذا الاتفاق بما فيها سلطة إصدار قرارات ملزمة للدول الأعضاء فيها.

ولتحديد عدد الأصوات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٢ وفي الفقرة ٢ من المادة ٣ تصوت منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها التي هي أيضاً أعضاء في الأمم المتحدة.

٣- يجوز للبلدان بموجب الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذا الاتفاق:

(أ) بالتوقيع عليه دون التحفظ على التصديق؛

(ب) بالتصديق عليه بعد التوقيع عليه رهناً بالتصديق؛

(ج) بالانضمام إليه.

٤- يتحقق التصديق أو الانضمام بإيداع صكٍ لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٥- يفتح باب التوقيع على هذا الاتفاق من ١٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ لغاية ٣٠ حزيران/يونيه ١٩٩٨. ويمكن بعد ذلك، فتح باب الانضمام إليه.

المادة ٥

١- يصبح هذا الاتفاق نافذاً في اليوم الستين من تاريخ قيام خمسة بلدان من البلدان المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٤ من الاتفاق بالتوقيع دون تحفظ على التصديق أو بإيداعها صك التصديق أو الانضمام.

٢- يصبح الاتفاق نافذاً بالنسبة لأي بلد يصدق عليه أو ينضم إليه في اليوم الستين من تاريخ قيام البلد المذكور بإيداع صك التصديق أو الانضمام.

المادة ٦

١- يجوز لأي طرف متعاقد أن ينسحب من هذا الاتفاق بإخطار الأمين العام للأمم المتحدة بذلك.

٢- يصبح الانسحاب نافذاً بعد اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم الأمين العام هذا الإخطار.

المادة ٧

١- يجوز لأي بلد، عند التوقيع على هذا الاتفاق دون تحفظٍ على التصديق أو إيداع صك تصديقه أو انضمامه أو في أي وقتٍ لاحق، أن يعلن بموجب إخطارٍ يوجهه إلى الأمين العام للأمم المتحدة أن هذا الاتفاق يسري على جميع الأقاليم أو على أي إقليم من الأقاليم التي يمثلها على الصعيد الدولي. ويسري الاتفاق على الإقليم أو الأقاليم المذكورة في الإخطار اعتباراً من اليوم الستين من تسلم الأمين العام له أو اعتباراً من تاريخ نفاذ الاتفاق إن لم يكن قد دخل بعد حيز النفاذ في ذلك اليوم.

٢- يجوز لأي بلدٍ قدم إعلاناً وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة يقضي بتوسيع نطاق هذا الاتفاق ليسري على أي إقليم يمثله على الصعيد الدولي أن يلغي سريان الاتفاق بالنسبة لذلك الإقليم وفقاً لأحكام المادة ٦.

المادة ٨

١- يسوى قدر المستطاع أي نزاع ينشأ بين طرفين أو أكثر من الأطراف المتعاقدة بشأن تفسير أو تطبيق أحكام هذا الاتفاق بالتفاوض فيما بينها.

٢- يعرض أي نزاع لا يسوى بالتفاوض على التحكيم إذا طلب ذلك أحد الأطراف المتعاقدة المتنازعة، وبناء عليه يحال إلى مُحكمٍ أو أكثر تختارهم الأطراف المتنازعة بالاتفاق فيما بينها. وإذا لم تتمكن الأطراف المتنازعة من الاتفاق على اختيار محكمٍ أو محكمين في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ طلب التحكيم، جاز لأي طرف من هذه الأطراف أن تطلب من الأمين العام للأمم المتحدة تسمية مُحكم واحدٍ يُحال إليه النزاع للفصل فيه.

٣- يكون قرار المحكِّم أو المحكمين المعينين وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة ملزماً للأطراف المتعاقدة المتنازعة.

المادة ٩

١- يجوز لكل طرف متعاقد، عند التوقيع أو التصديق على هذا الاتفاق أو الانضمام إليه، أن يعلن أنه لا يعتبر نفسه ملزَماً بالمادة ٨ من الاتفاق. ولا تكون الأطراف المتعاقدة الأخرى ملزمة بالمادة ٨ تجاه أي طرف متعاقد أبدى تحفظاً.

٢- يجوز لأي طرف متعاقد أبدى تحفظاً وفقاً لما تنص عليه الفقرة ١ من هذه المادة أن يسحب في أي وقت هذا التحفظ بإخطار يوجهه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

٣- لا يقبل أي تحفظٍ آخر على هذا الاتفاق أو على القواعد المرفقة به؛ إنما يجوز لأي طرف متعاقد، وفقاً لأحكام المادة ١، أن يعلن أنه لا يعتزم تطبيق بعض القواعد أو أنه لا يعتزم تطبيق أي منها.

المادة ١٠

يجوز تعديل نص الاتفاق ذاته ونصوص تذييلاته وفقاً للإجراء التالي:

١- يجوز لأي طرف متعاقد أن يقترح تعديلاً أو أكثر على هذا الاتفاق وعلى تذييلاته. ويحال نص أي تعديل مقترح بشأن الاتفاق وتذييلاته إلى الأمين العام، الذي يحيله إلى كل الأطراف المتعاقدة ويبلغه لجميع الدول الأخرى المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٤ من الاتفاق.

٢- يعتبر أي تعديلٍ مقترح مُعمم وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة مقبولاً ما لم يبد أي طرف متعاقد اعتراضاً عليه في غضون ستة أشهر من تاريخ قيام الأمين العام بتعميم التعديل المقترح.

٣- يخطر الأمين العام في أقرب وقتٍ ممكن جميع الأطراف المتعاقدة بأي اعتراض أُبدي على التعديل المقترح. وفي حال إبداء أي اعتراض على التعديل المقترح، يعتبر التعديل غير مقبول ولا يصبح نافذاً على الإطلاق. وفي حال عدم إبداء أي اعتراض من هذا القبيل، يصبح التعديل نافذاً بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة بعد ثلاثة أشهر من انتهاء فترة الستة أشهر المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة.

المادة ١١

بالإضافة إلى الإخطار الذي تنص عليه المواد ٢ و٣ و٥ من هذا الاتفاق، يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإخطار الأطراف المتعاقدة بما يلي:

(أ) حالات التوقيع والتصديق والانضمام وفقاً للمادة ٤؛

(ب) تواريخ بدء نفاذ هذا الاتفاق وفقاً للمادة ٥؛

(ج) حالات الانسحاب وفقاً للمادة ٦؛

(د) الإخطارات الواردة وفقاً للمادة ٧؛

(هـ) الإعلانات والإخطارات الواردة وفقاً للفقرتين ١ و٢ من المادة ٩؛

(و) بدء نفاذ أي تعديل اعتمد وفقاً للفقرتين ١ و٢ من المادة ٣؛

(ز) بدء نفاذ أي تعديل اعتمد وفقاً للفقرة ٣ من المادة ٥*.

---

* اقرأ "الفقرة ٣ من المادة ١٠" (انظر TRANS/WP.29/815، الفقرة ١١٥).

المادة ١٢

يجوز للهيئات أو المؤسسات التي يعينها أو يشرف عليها الطرف المتعاقد إشرافاً مباشراً أن تنفذ وفقاً لهـــذا الاتفـــاق عمليات فحص تقني دورية بالنيابة عن طرف متعاقد آخر.

المادة ١٣

بعد ٣٠ حزيران/يونيه ١٩٩٨ يودع النص الأصلي لهذا الاتفاق لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يحيـــل نـــسخاً صحيحة مصدق عليها إلى كل بلدٍ من البلدان المذكورة في الفقرتين ١ و٢ من المادة ٤ من الاتفاق.

* * *

إثباتاً لما تقدم، قام الموقعون أدناه، المفوضون بذلك حسب الأصول، بتوقيع هذا الاتفاق.

حرر بفيينا، في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ في نسخة واحدة باللغات الإنكليزية والروسية والفرنسية، وتعتبر كل من هذه النصوص متساوية في الحجية.

التذييل ١

تكوين اللجنة الإدارية ونظامها الداخلي

المادة ١

يتكون أعضاء اللجنة الإدارية من جميع الأطراف المتعاقدة على الاتفاق.

المادة ٢

يقوم الأمين التنفيذي للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بتزويد اللجنة بخدمات الأمانة.

المادة ٣

تنتخب اللجنة في دورتها الأولى من كل عام رئيساً ونائباً للرئيس.

المادة ٤

يدعو الأمين العام للأمم المتحدة اللجنة إلى الانعقاد تحت إشراف اللجنة الاقتصادية لأوروبا متى تطلب الأمر وضع قاعدة جديدة أو تعديلٍ لقاعدة.

المادة ٥

تطرح القواعد الجديدة المقترحة على التصويت. ويكون لكل بلد بوصفه طرفاً متعاقداً في الاتفاق صوت واحد. ولأغراض اتخاذ القرارات، يلزم توفر نصاب لا يقل عن نصف الأطراف المتعاقدة. ولأغراض تحديد النصاب، تصوت منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، بوصفها أطرافاً متعاقدة في الاتفاق، بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها. ويجوز لممثل أي منظمة من منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية أن يدلي بأصوات أعضائها البلدان ذات السيادة. وتوضع مشاريع القواعد الجديدة بأكثرية ثلثي الحاضرين والمصوتين.

المادة ٦

تُطرح التعديلات المقترحة للتصويت. ويكون لكل بلد بوصفه طرفاً متعاقداً في الاتفاق ومطبق للقاعدة صوت واحد. ولأغراض اتخاذ القرارات يلزم توفر نصاب لا يقل عن نصف الأطراف المتعاقدة المطبقة للقاعدة. ولأغراض تحديد النصاب، تصوِّت منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية بوصفها أطرافاً متعاقدة في الاتفاق بعدد أصوات الدول الأعضاء فيها. ويجوز لممثل أي منظمة من منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية أن يدلي بأصوات أعضائها البلدان ذات السيادة والمطبقة للقانون. وتوضع مشاريع التعديلات على القواعد بأغلبية ثلثي الحاضرين والمصوتين.

التذييل ٢

الشهادة الدولية للفحص التقني

١- تتولى المراكز المعتمدة للفحص التقني مسؤولية إجراء اختبارات الفحص ومنح شهادة الامتثال لشروط الفحص الواردة في القاعدة (القواعد) ذات الصلة المرفقة باتفاق فيينا لعام ١٩٩٧، وتحديد آخر موعد للفحص القادم في السطر رقم ١٢-٥ من الشهادة الدولية للفحص التقني، التي يرد فيما بعد نموذج منها؛

٢- تتضمن الشهادة الدولية للفحص التقني المعلومات المبينة أدناه. وقد تتخذ شكل كتيبٍ حجمه A6 (١٤٨ x ١٠٥ مم)، وغلافه أخضر وصفحاته بيضاء، أو شكل صحيفة خضراء أو بيضاء حجمها A4 (٢١٠x ١٩٧ مم) ومطوي ليأخذ الشكل A6 بطريقةٍ يشكل فيها الجزء المتضمن للإشارة المميزة للدولة أو للأمم المتحدة رأس الشهادة المطوية.

٣- تطبع بنود الشهادة ومضمونها باللغة الوطنية للطرف المتعاقد الذي يصدرها مع الاحتفاظ بالترقيم.

٤- يجوز استخدام تقارير الفحص الدوري التي تستفيد منها الأطراف المتعاقدة كبديل. ويحال نموذج منها إلى الأمين العام للأمم المتحدة كي يطلع الأطراف المتعاقدة عليها.

٥- تستخدم السلطات المختصة الأحرف اللاتينية حصراً في كتابة مدخلات شهادة الفحص التقني سواء أكان ذلك بخط اليد أم بالطباعة أم بالكمبيوتر.

التذييل ٢ *(تابع)*

محتوى الشهادة الدولية للفحص التقني

حيز للإشارة المميزة للدولة
أو للأمم المتحدة

.....

(الهيئة الإدارية المسؤولة عن الفحص التقني)

.....[١]

الشهادة الدولية للفحص التقني[٢]

(١) عنوان "الشهادة الدولية للفحص التقني" باللغة الوطنية.

(٢) العنوان باللغة الفرنسية.

التذييل ٢ *(تابع)*

الشهادة الدولية للفحص التقني

١- رقم لوحة الترخيص (التسجيل) الرقم.....

٢- رقم تعريف المركبة.....

٣- التسجيل الأول بعد التصنيع (الدولة، الهيئة).....[١]

٤- تاريخ التسجيل الأول بعد التصنيع.....

٥- تاريخ الفحص التقني .....

شهادة الامتثال

٦- تصدر هذه الشهادة للمركبة المحددة في إطار البندين (١) و(٢) التي تمتثل في التاريخ المبين وفي إطار البند (٥) للقاعدة المرفقة باتفاق عام ١٩٩٧ المتعلقة باعتماد شروطٍ موحدة لعمليات الفحص التقني الدورية للمركبات ذات العجلات وبالاعتراف المتبادل بهذه العمليات.

٧- تخضع المركبة لعملية فحص تقني قادمة بموجب القاعدة (القواعد) الواردة في إطار البند ٦ في تاريخ أقصاه:

التاريخ: (الشهر/السنة).....

٨- الصادرة من .....

٩- في (المكان).....

١٠- التاريخ.....

١١- التوقيع .....[٢]

(١) الهيئة والدولة التي سجلت فيهما المركبة للمرة الأولى بعد تصنيعها، إذا توفر ذلك.

(٢) ختم أو طابع الهيئة المصدرة لهذه الشهادة.

التذييل ٢ *(تابع)*

١٢- عملية (عمليات) الفحص التقني الدورية اللاحقة[١]
١٢-١ نفذها (مركز الفحص التقني)..... [٢]
١٢-٢ .....
(طابع)
١٢-٣ التاريخ .....
١٢-٤ التوقيع .....
١٢-٥ عملية الفحص القادمة في موعد أقصاه (الشهر/السنة).....

(١) تكرر البنود من ١٢-١ إلى ١٢-٥ إذا كانت الشهادة ستستخدم لعمليات فحصٍ تقني دورية سنوية لاحقة.

(٢) اسم وعنوان ودولة مركز الفحص التقني المعتمد لدى الهيئة المختصة.

المرفق الخامس

قائمة بالمنظمات غير الحكومية التي تشارك حالياً بانتظام في أنشطة الفريق العامل ٢٩

AECC	رابطة الحد من الانبعاثات باستعمال الأجهزة الحفازة الخافضة للتلوث
AEGPL	الرابطة الأوروبية لغاز البترول المسيّل
AIT/FIA	التحالف الدولي للسياحة/الاتحاد الدولي للسيارات – وهو منظمة دولية للنوادي الوطنية للسيارات
ETRMA	الرابطة الأوروبية لصانعي الإطارات والمطاط – وهي المنظمة الدولية الجامعة لصانعي الإطارات والمطاط ورابطاتها الوطنية
BIPAVER	المكتب الدولي الدائم لرابطات بائعي وملبّسي الإطارات
CEA	اللجنة الأوروبية للتأمين
CEMA	اللجنة الأوروبية لرابطات صانعي الآلات الزراعية
CI	المنظمة الدولية للمستهلكين – وهي المنظمة الدولية للرابطات الوطنية للمستهلكين
CIDADEC	الاتحاد الدولي للخبراء والمستشارين
CITA	اللجنة الدولية لفحص المركبات الآلية
CLEPA/MENA/JPIA	الفريق العامل الدولي لرابطات صانعي المكونات وموردیها من أوروبا والولايات المتحدة واليابان
CONCAWE	المنظمة الأوروبية لشركات النفط من أجل البيئة والصحة والسلامة
EEVC	اللجنة الأوروبية لتعزيز سلامة المركبات
ENGVA	الرابطة الأوروبية لمركبات الغاز الطبيعي
ETRTO	المنظمة الأوروبية التقنية للإطارات والأطواق – وهي منظمة دولية تقنية لصانعي الإطارات والعجلات والصمامات ورابطاتها الوطنية
EUROMOT	الرابطة الأوروبية لصانعي المحركات الداخلية الاحتراق
EUWA	رابطة صانعي العجلات الأوروبيين
FEMFM	اتحاد الصانعين الأوروبيين للمواد المقاومة للتآكل
GTB	الفريق العامل "بروكسِل ١٩٥٢" – وهي رابطة دولية لخبراء الإضاءة ولصانعي أجهزة الإضاءة

IEC	اللجنة الدولية للتقنية الإلكترونية
IMMA	الرابطة الدولية لصانعي الدراجات النارية – وهي منظمة دولية للرابطات الوطنية لصانعي الدراجات النارية
ISO	المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس – وهي منظمة عالمية تضع معايير تقنية اختيارية في مجالات كثيرة
IRU	الاتحاد الدولي للنقل البري
OICA	المنظمة الدولية لصانعي المركبات الآلية – وهي المنظمة العالمية الشاملة للرابطات الوطنية لصانعي المركبات الآلية
SAU	جمعية مهندسي السيارات
UITP	الاتحاد الدولي للنقل البري
UNATAC	اتحاد المساعدة التقنية للمركبات الآلية ولحركة المرور

المرفق السادس
عمليات وضع اللوائح وإنفاذها على الصعيدين الوطني والإقليمي

الجزء ١ – الجماعة الأوروبية

الجزء ٢ – اليابان

الجزء ٣ – الاتحاد الروسي

الجزء ٤ – الولايات المتحدة الأمريكية

الجزء ٥ – كندا

الجزء ٦ – الهند

الجزء ٧ – جمهورية كوريا

الجزء ١

المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات

البيئة التنظيمية – الاتحاد الأوروبي

أولاً– صناعة السيارات الأوروبية والإطار القانوني الكلي للموافقة

يُعتبر قطاع صناعة السيارات أحد القطاعات الصناعية الأساسية في أوروبا. وتُستمد أهميته في الغالب من صلاته القائمة داخل الاقتصاد المحلي والدولي وسلسلته القيمية المعقدة التي لا تقتصر على صانعي المركبات فحسب بل المورّدين من المنشأ والمستوردين اللاحقين والموزعين المعتمدين وغير المعتمدين. ولدى قطاع صناعة السيارات حركة دوران لرأس المال قدرها عدة مئات البلايين من اليورو. وتصل القيمة المضافة في قطاع صناعة السيارات الأوروبية إلى حوالي ١٤٠ بليون يورو، أي ما يمثل حوالي ٨ في المائة من القيمة المضافة للصناعة الأوروبية. ويستخدم هذا القطاع أكثر من مليوني موظف ويُعتبر مسؤولاً عن توفير ما يزيد على ١٢ مليون وظيفة في الاتحاد الأوروبي، أي ما يعادل حوالي ٥,٥ في المائة من حجم العمالة في الاتحاد الأوروبي.

وبالنظر إلى الدور المجتمعي لصناعة السيارات وأهميتها الاقتصادية، فإنها تتفاعل مع الكثير من المجالات الأساسية لسياسة الاتحاد الأوروبي. فإلى جانب الارتباط الواضح بالتنافسية والسياسة الصناعية كما عبرت عنها استراتيجية "أوروبا ٢٠٢٠"، فإن صناعة السيارات الأوروبية هامة بوجه خاص نتيجة تفاعلها مع سياسة السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي، وسياسات النقل والطاقة، والسياسات البيئية والمناخية، والسياسة التجارية، وسياسة البحث والتطوير.

وفي مسعى من جانبها للقيام بانتظام برصد وتقييم التطورات فيما يتعلق بصناعة السيارات وكذلك لصوغ رؤية واقعية لهذه الصناعة ضمن منظور الفترة ٢٠٢٠–٢٠٣٠، أطلقت اللجنة الأوروبية العملية التشاورية "CARS21" مع أصحاب المصلحة. ومن خلال هذه العملية، يمكن لممثلي صناعة السيارات، والنقابات العمالية، والمنظمات غير الحكومية، والمستخدمين، والوزارات ذات الصلة لدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية، ومؤسسات الاتحاد الأوروبي الأخرى، بلورة توصيات بشأن إجراءات السياسات اللازمة للحفاظ على تنافسية صناعة السيارات الخاصة بالاتحاد الأوروبي واستدامتها. وهذه التوصيات كفيلة بتمكين اللجنة الأوروبية من التوصل إلى وضع سياسة صناعية قطاعية مفصّلة خصيصاً لها.

وتشمل السياسة الصناعية القطاعية المخصصة أيضاً الجوانب التجارية حيث يكتسي التنسيق التقني الدولي أهمية أساسية. فمنذ إنشائها كانت العملية التشاورية "CARS21" تمثل جهة مؤيدة قوية للتنسيق الدولي، حيث تفيد بأنه *"ينبغي الحفاظ على الجهود التي تبذل بهدف زيادة التنسيق الدولي للوائح المركبات، عندما يكون ذلك مناسباً، بغية إشراك أسواق المركبات الرئيسية وتوسيع نطاق التنسيق ليشمل مجالات لم يغطها بعد، ولا سيما في إطار كل من اتفاقي عامي ١٩٥٨ و١٩٩٨ للجنة الاقتصادية لأوروبا"*. وبناء على ذلك فإن اللجنة الأوروبية تواصل زيادة انخراطها في العملية التشريعية التقنية للجنة الاقتصادية لأوروبا، وبخاصة عن طريق عملها في المنتدى العالمي وهيئاته الفرعية، حيث إنها تدرك أن التنسيق الدولي من خلال لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة فيما يتعلق بإنشاء وتشغيل المركبات الآلية يشكل عاملاً جوهرياً في خفض التكاليف التنظيمية التي يتكبدها جميع المصنعين وتعزيز

التنافسية. فالجهود التي تبذلها اللجنة الأوروبية تسمح تدريجياً بمواءمة التشريعات الخاصة بالاتحاد الأوروبي مع لـــوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة المعتمدة دولياً. ويخطو الاتحاد الأوروبي خطوة أخـــرى إلى الأمـــام تتجسد في تعزيز الارتباط المباشر لتشريعاته بلوائح الأمم المتحدة (انظر في هذا الخصوص لائحة اللجنة الأوروبية رقـــم 2009/661 بشأن "السلامة العامة للمركبات الآلية". فذلك يعمل على تيسير التجارة الدولية ويقدم على الأقل مستوى عالٍ بنفس القدر من السلامة والحماية البيئية للمواطنين الأوروبيين والمستهلكين في شتى أنحاء العالم.

ثانياً– النظام الأوروبي للموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة

في الوقت الذي كانت فيه اللجنة الاقتصادية لأوروبا قد بدأت بعملية تنسيق اللوائح الخاصة بالمركبات، كان لا يزال لدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي تشريعاتها الوطنية وأنظمتها للموافقة على النوع الخاصـــة بالمركبـــات الآلية. وقد أدى ذلك إلى بروز تباينات ملحوظة في المتطلبات فيما بين البلدان، وانضمامها الإفرادي للـــوائح الدوليـــة وتباعد مواعيد تنفيذها للمتطلبات الجديدة. وقد تطلب تحقيق الحالة الراهنة للتنسيق القـــانوني للمتطلبـــات الخاصـــة بالمركبات الآلية عدة عقود زمنية.

ويستند التنسيق التقني للمركبات الآلية ومقطوراتها، المنفذ في الاتحاد الأوروبي عملاً بالمادة ١١٤ من المعاهدة المعنية بأداء الاتحاد الأوروبي، إلى النظام الأوروبي للموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة (EU WVTA). وبموجب هذا النظام، الذي يطبق بصورة حصرية على المركبات الجديدة، يستطيع المصنّعون الحصول على موافقة على نوع جديـــد للمركبة في إحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي إذا كان يستوفي الشروط التقنية الخاصة بالاتحاد الأوروبي، ومن ثمّ تسويقه في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي دون الحاجة إلى المزيد من اختبارات الموافقة أو عمليات التدقيق في دول أخـــرى من الدول الأعضاء. وتُمنح هذه الموافقة من قبل سلطة وطنية مسؤولة عن إصدار الموافقة على نوع المركبـــة. وينـــشأ إصدار شهادة المطابقة كإتمام لفحص الموافقة على النوع: فشهادة المطابقة بحد ذاتها هي بمثابة إفادة يصدرها الصانع تفيد بأن المركبة مطابقة للشروط القانونية ذات الصلة المنصوص عليها في تشريع النظام الأوروبي للموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة. ويجب أن يُعطى التسجيل لمركبة ما بمجرد تقديم شهادة المطابقة.

ثالثاً– الركائز الثلاث لتشريعات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بالموافقة على نوع المركبة الآلية

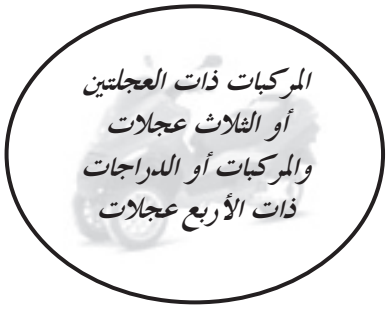
تغطي تشريعات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بالموافقة على نوع المركبة الآلية ثلاثة مجالات أساسية فيما يتعلق بالموافقة على نوع المركبة كوحدة كاملة:

- *"المركبة الآلية" وتعني أية مركبة مدفوعة بالطاقة تتحرك بوسائلها الخاصة، ولها أربع عجلات على الأقل، وتكون كاملة أو مكتملة أو غير مكتملة، وتتجاوز سرعتها التصميمية القصوى ٢٥ كم/ساعة.*

أمثلة ←سيارات الركاب والحافلات والشاحنات الخفيفة والشاحنات الثقيلة والمقطورات

- *"التراكتورات أو الجرارات" وتعني أي مركبة آلية أو ذات عجلات أو مقطورة تستخدم في المجالات الزراعية أو في الأحراج ولها محوران على الأقل وسرعة تصميمية قصوى لا تقل عن ٦ كم/ساعة، وتتمثل وظيفتها الرئيسية في قدرتها على الجر والمصممة خصيصاً للسحب والدفع والحمل وتشغيل معدات معينة قابلة للتبادل ومعدة لتأدية الأعمال الزراعية أو الحرجية، أو لجر المقطورات أو المعدات الزراعية أو الحرجية. ويجوز تعديلها لكي تنقل حمولة في إطار الأنشطة الزراعية أو الحرجية و/أو قد تكون مزودة بمقعد واحد للركاب أو أكثر.*

أمثلة ←الجرارات/التراكتورات الزراعية والمستخدمة في الأحراج ومقطوراتها والمعدات التي يمكن جرها والقابلة للتبادل



- *"مركبات الفئة الخفيفة" وتشمل مجموعة واسعة من أنواع المركبات "الخفيفة" ذات العجلتين أو الثلاث أو الأربع عجلات، مثل الدراجات الصغيرة ذات العجلتين أو الثلاث عجلات والدراجات الآلية ذات العجلتين أو الثلاث عجلات وعربات الدراجات النارية. من أمثلتها: المركبات ذات الأربع عجلات التي تعرف بالدراجات الرباعية، والسيارات الصغيرة جداً.*

أمثلة ←الدراجات النارية ودراجات السكوتر والدراجات ذات الثلاث عجلات والسيارات الصغيرة جداً ونحو ذلك

رابعاً– التفاعل بين تشريعات الاتحاد الأوروبي بشأن الموافقة على نوع المركبة والنظام التنظيمي للجنة الاقتصادية لأوروبا

تضطلع اللجنة الأوروبية بولاية للتفاوض بشأن لوائح الأمم المتحدة الجديدة واللوائح التقنية العالمية الجديدة للأمم المتحدة باسم الدول الأعضاء جميعاً البالغ عددهم ٢٧ دولة. وتفيد النصوص القانونية للاتحاد الأوروبي بأن مشروع لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية الجديدة للأمم المتحدة سيحظى بتصويت لصالحه من الاتحاد الأوروبي إذا ما قام مجلس الاتحاد الأوروبي بإقرار المشروع بالأغلبية المعتمدة بعد موافقة البرلمان الأوروبي عليه. وتتمثل إحدى الحقائق اللافتة التي لا بدّ من إبرازها في أنه في بعض المجالات التقنية التي يوجد فيها تواؤم بين متطلبات اللجنة الاقتصادية لأوروبا وتشريعات الاتحاد

الأوروبي، يمكن للصانع أن يختار الشروط التي يود تطبيقها. أما في المجالات الأخرى فتطبق لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة على أساس إلزامي لأن تشريعات الاتحاد الأوروبي المقابلة قد تم إلغاؤها.

فالاعتماد على المعايير الدولية، كما أشير إليه، لا يمثل التزاماً واضحاً بسياسة الاتحاد الأوروبي لدعم التنافسية في قطاع صناعة السيارات فحسب، بل يمكن اعتباره أيضا عنصراً أساسياً لدعم تطوير التكنولوجيات الجديدة ونشرها.

خامساً– الاستنتاج/الرُؤى المعتمدة

على الرغم من احتمال استمرار هيمنة محركات الاحتراق الداخلي في مركبات النقل البري على المدى القصير والمتوسط، فإن اعتماد بدائل الوقود وتكنولوجيات الدسر ستزداد أهمية في المستقبل. فتأثيرات المركبات الخضراء على البيئة طيلة دورة حياتها متدنية جداً: فهي تستخدم مصادر للطاقة ذات محتوى كربوني منخفض، وتتسم بمستويات متدنية جداً من ملوثات الهواء وانبعاثات الضوضاء ويمكن إعادة تدويرها بسهولة. وفي سياق السعي لخلق اقتصادٍ يستند إلى النمو الذكي والمستدام، يشجع الاتحاد الأوروبي بقوة اعتماد المركبات "الخضراء" عن طريق تشجيع البحوث ووضع معايير مشتركة للجنة الاقتصادية لأوروبا وتطوير البيئة التنظيمية الدولية اللازمة لدعم الانتقال نحو اقتصاد فعال الاستخدام للموارد وذي محتوى كربوني منخفض.

سادساً– الوصلات والروابط الشبكية

١– الموقع الشبكي لوحدة صناعة السيارات التابعة للجنة الأوروبية

http:/ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index en.htm#

٢– الوثائق التشريعية المتعلقة بقطاع صناعة السيارات الأوروبية

http:/ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index en.htm

الجزء ٢

عملية وضع الأنظمة وإنفاذها في اليابان

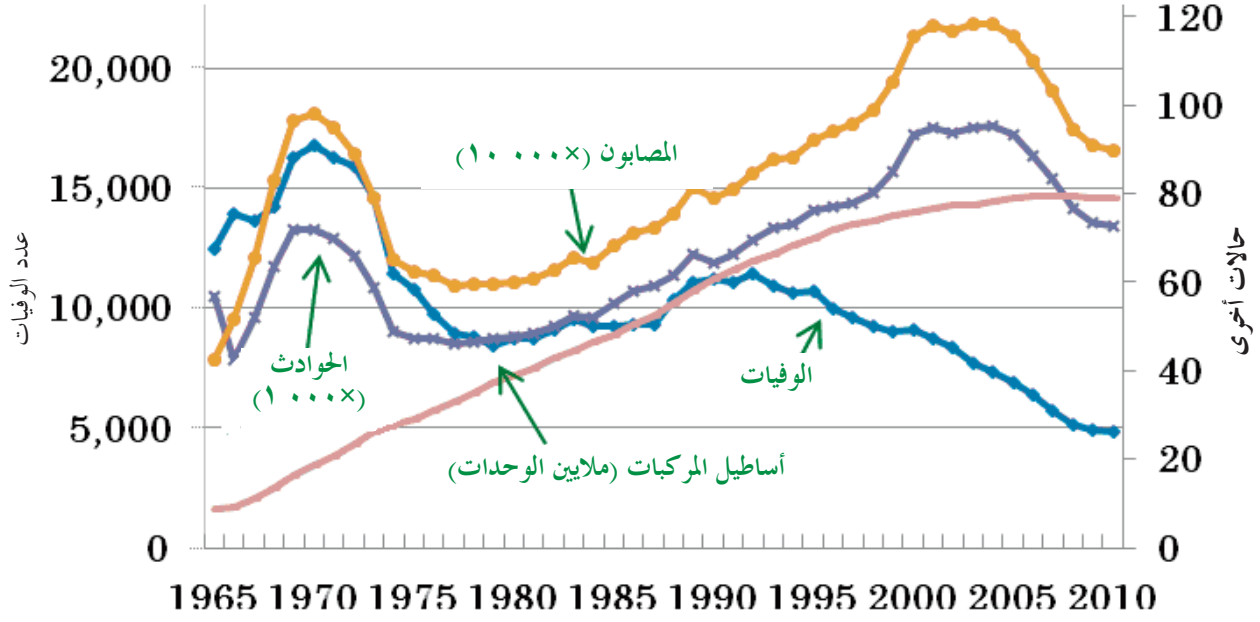
١ – اللوائح المتعلقة بالسلامة

١–١ *الاتجاهات السائدة في حوادث الطرق*

في عام ٢٠١٠ بلغ عدد الوفيات (ممن لقوا حتفهم في غضون ٢٤ ساعة) الناجمة عن حوادث الطرق ٤ ٨٦٣. وهذه هي السنة المتتالية العاشرة التي ينخفض فيها عدد الخسائر في الأرواح. ويعتبر هذا العدد أقل من ثلث عدد الوفيات البالغ ١٦ ٧٦٥ في عام ١٩٧٠، وهي السنة التي بلغ فيها عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ذروته. إضافة إلى ذلك فإن عدد حوادث السير التي أسفرت عن إصابات أو خسائر في الأرواح قد هبط للسنة السادسة على التوالي منذ عام ٢٠٠٤ حين كانت الأعداد مرّوعة.

ومع ذلك، فإن أعداد الوفيات والمصابين وأعداد الحوادث التي أسفرت عن إصابات أو وفيات لا زالت مرتفعة في عام ٢٠١٠ حيث قارب عدد المصابين والمتوفين ٩٠٠ ٠٠٠ وبلغ عدد حوادث السير التي أسفرت عن إصابات أو وفيات قرابة ٧٣٠ ٠٠٠ حادث.

الشكل ١ – الاتجاهات السائدة في حوادث السير على الطرق في اليابان



١–٢ *السياسة المتعلقة بسلامة المرور*

تحقيقاً لهدف الحكومة الوطنية متوسط الأجل وهو "خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق إلى أقل من ٥ ٠٠٠ بحلول عام ٢٠١٢" كما أعلنه رئيس الوزراء في خطاب السياسة الخاص به في عام ٢٠٠٣، حُدّدت في إطار

البرنامج الأساسي الثامن المعني بسلامة المرور للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٠ غايتان ترميان إلى تقليص عدد الوفيات إلى أقل من ٥٠٠ ٥ وخفض عدد الأشخاص المصابين إلى أقل من مليون نسمة بحلول عام ٢٠١٠.

وتم بلوغ كل من الهدف المتوسط الأجل والغايتين قبل ذلك بعامين.

وحُددت أهداف جديدة: أحدها يرمي لخفض عدد الوفيات إلى أقل من ٠٠٠ ٣ (بالنسبة لأولئك الذين يلقون حتفهم في غضون ٢٤ ساعة) وإلى أقل من حوالي ٥٠٠ ٣ (بالنسبة لأولئك الذين يلقون حتفهم في غضون ٣٠ يوماً) بحلول عام ٢٠١٥ في إطار البرنامج الأساسي التاسع لسلامة المرور للفترة ٢٠١١-٢٠١٥.

وقد بدأت بيئة النقل البري تتغير بشكل كبير نتيجة للتغيّر الذي طرأ في أنواع ضحايا حوادث المرور الذي يعكس مجتمعاً من المسنين، ولإدخال تكنولوجيات جديدة بما في ذلك اعتماد المركبات الكهربائية من أجل قيام مجتمع ذي مستوى منخفض من الكربون.

ولذلك فإن الفريق العامل المعني بالتكنولوجيا وسلامة المركبات التابع لمجلس سياسات النقل في وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة يعمل على صوغ هدف جديد لعام ٢٠٢٠ يرمي إلى خفض عدد الخسائر في الأرواح عن طريق تنفيذ تدابير سلامة المركبات وتقييم تأثيراتها ورسم السياسة اللازمة لبلوغ الهدف الجديد.

ومن بين الأمثلة على هذه التدابير ما يلي:

(١) خفض الإصابات من جرّاء حوادث المرور المشتملة على الكبار في السنّ والمشاة

- وجود نظام دعم للسائقين الكبار
- نشر تكنولوجيات أنظمة النقل الذكية التي يمكنها كشف حركة المشاة والمركبات الأخرى

(٢) الاستجابة لوضع ونشر تكنولوجيات جديدة من قبيل تكنولوجيا السيارات الكهربائية

- ضمان سلامة البطاريات واتخاذ التدابير لمركبات النقل البري الهادئ
- اتخاذ تدابير السلامة لمواجهة حركة المركبات الصغيرة مثل سلامة التصادم وتكنولوجيات السلامة الوقائية؛

١-٣ *تدابير فعالة لسلامة المركبات*

بغية نشر تكنولوجيات السلامة الفعالة وغيرها من تكنولوجيات السلامة وتعزيز التنمية، من الضروري وضع لوائح تتعلق بالسلامة وكذلك تنفيذ مختلف التدابير الرشيدة على أن تستند تلك اللوائح إلى تقييم كمّي للتأثيرات والأداء فضلاً عن التكاليف اللازمة.

وبناء على ذلك تقرّر تعزيز الارتباط بين اللوائح المتعلقة بالسلامة ومشروع مركبات السلامة المتطورة (ASV) وبرنامج تقييم السيارات الجديد (NCAP).

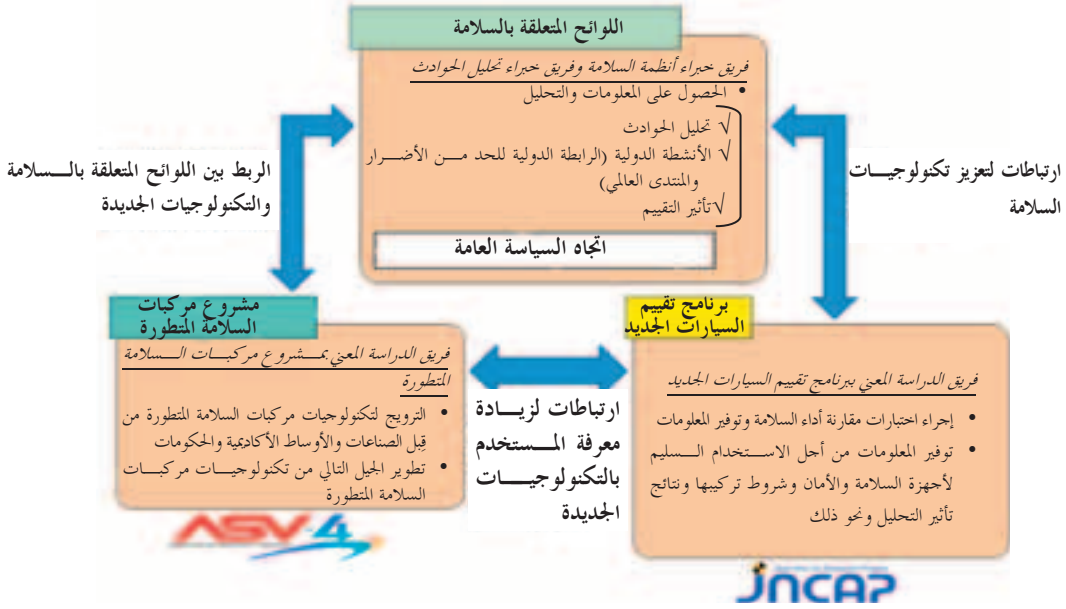
'١' وضع تقييم للمركبات يستند إلى الاتجاهات السائدة حالياً في اللوائح المتعلقة بالسلامة وخطط النشر؛

'٢' الارتباط ببرنامج تقييم السيارات الجديد في ظل نشر تكنولوجيا مركبات السلامة المتطورة؛

'٣' استحداث اللوائح المتعلقة بالسلامة وخطط النشر القائمة على أساس التطبيق العملي واتجاهات النشر في تكنولوجيا مركبات السلامة المتطورة.

وبالإضافة إلى تدابير سلامة المركبات، من المهم العمل على تشجيع استخدام أجهزة الحفاظ على السلامة مثل أحزمة الأمان.

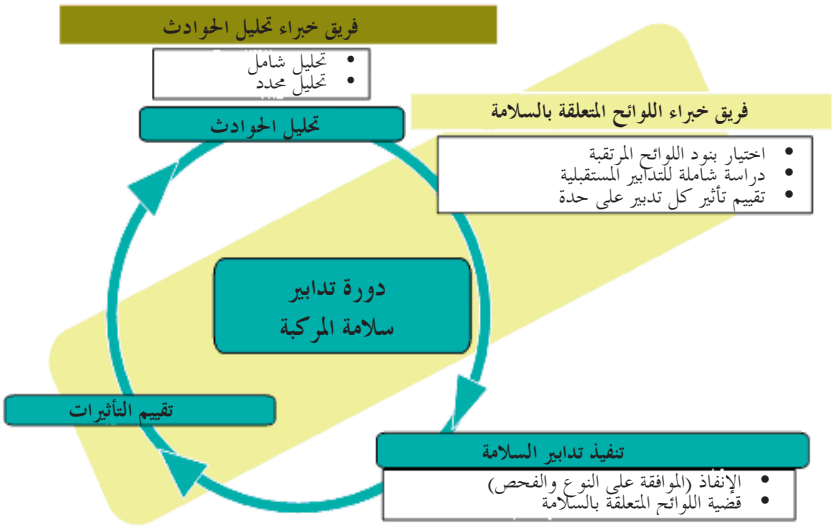
الشكل ٢- ارتباطات تدابير السلامة



١-٤ تعزيز اللوائح المتعلقة بالسلامة

تزداد اللوائح المتعلقة بالسلامة صرامة مما يوضح العمل الذي يقوم به فريقان للدراسة مؤلفان من خبراء أكاديميين واختصاصيين آخرين: فريق خبراء تحليل الحوادث الذي يُجري تحليلاً لأوضاع حوادث المرور، وفريق خبراء اللوائح المتعلقة بالسلامة الذي يجري دراسة تعزيز اللوائح المتعلقة بالسلامة مع الأخذ في الاعتبار أهمية التكنولوجيات ومدى نضجها، وتقييم آثارها أيضاً. واستناداً إلى النتائج، تختار وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة بنوداً لإدخالها في اللوائح المتعلقة بالسلامة بعد إجراء البحوث بالتعاون مع المعاهد البحثية. وعند إدخال اللوائح والأنظمة المتعلقة بالسلامة، تجري دراسة هدف التنسيق الدولي بصورة شاملة. وتبعاً لذلك، تُسهم وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة في تطوير لوائح الأمم المتحدة واللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات التابع للأمم المتحدة.

الشكل ٣- عملية تعزيز اللوائح المتعلقة بالسلامة قبل وضع القواعد وبعده

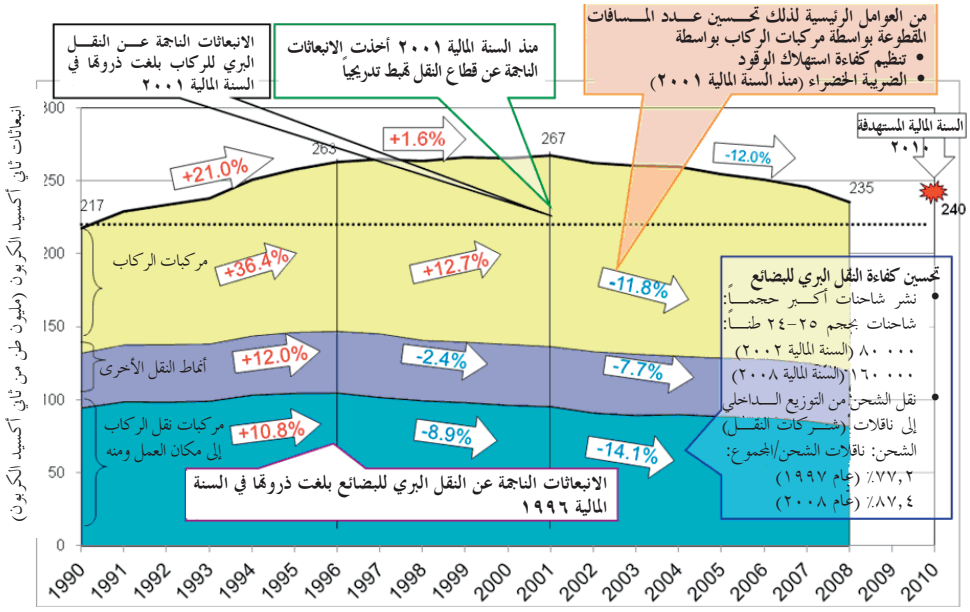


٢- اللوائح البيئية

٢-١ الاتجاهات في الانبعاثات الناجمة عن قطاع النقل

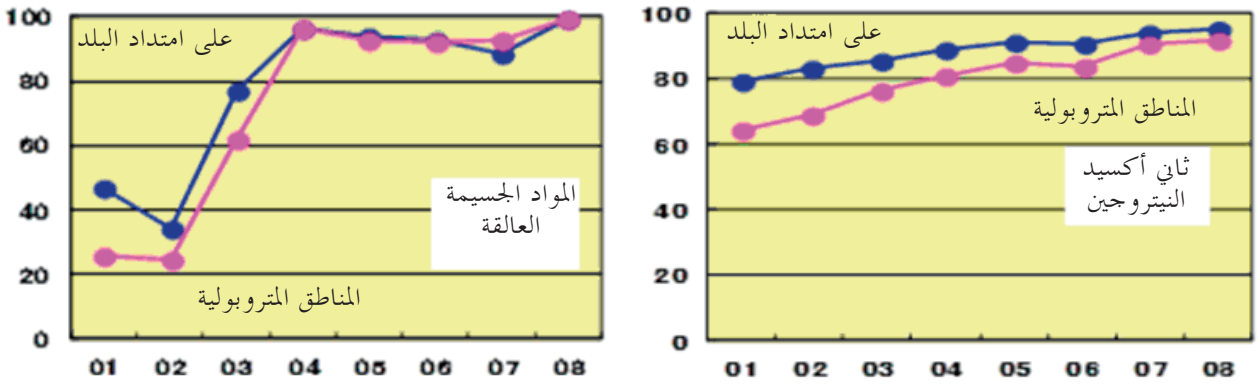
تستأثر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع النقل بنسبة ٢٠ في المائة من إجمالي الانبعاثات في اليابان التي بلغت ٢,٣٥ بليون طن وفقاً لتقرير السنة المالية ٢٠٠٨. وهذه هي المرة الأولى التي يكون فيها الرقم المبلّغ عنه أقل من الهدف المقدّر (٢,٤-٢,٤٣ بليون طن) للسنة المالية ٢٠١٠ الوارد في خطة الإنجاز المستهدفة. وتُتخذ حالياً تدابير ترمي إلى زيادة خفض الانبعاثات.

الشكل ٤– انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع النقل



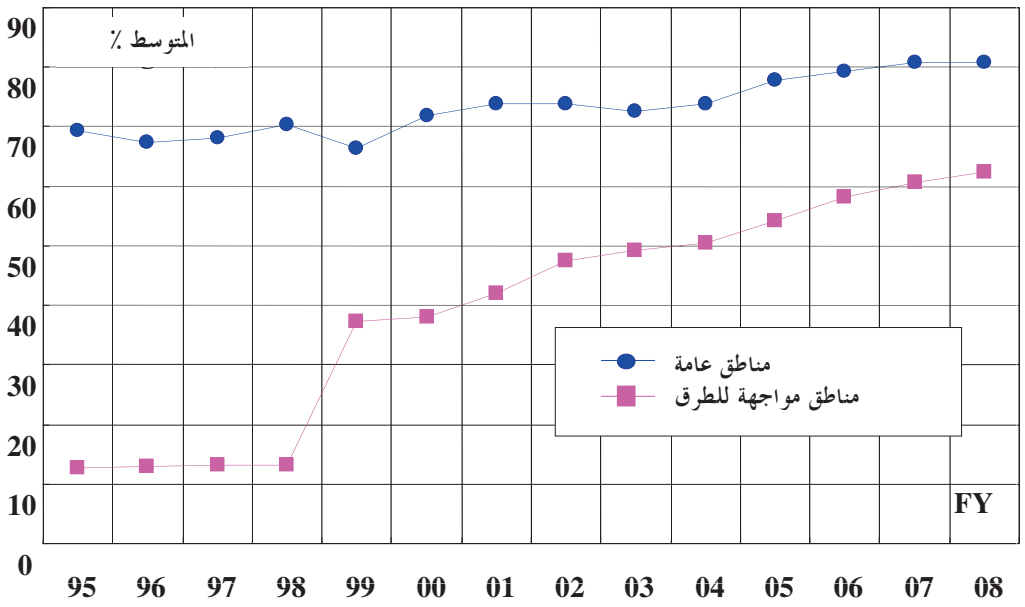
واستناداً إلى قانون مكافحة تلوث الهواء، أُنشئت محطات في كل مقاطعة لرصد تلوث الهواء في مناطق مختلفة على أن تعلن وزارة البيئة النتائج التي تم التوصل إليها. ويبدى الاتجاه الكلي السائد في تلوث الهواء بأكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية تحسناً، علماً بأن بعض محطات الرصد في المناطق الحضرية (المتروبولية) لم تُنجز بعد اللوائح المتعلقة بالبيئة.

الشكل ٥– نسبة تنفيذ اللوائح المتعلقة بثاني أكسيد النيتروجين والمواد الجسيمية العالقة (٢٠٠١–٢٠٠٨)



إضافة إلى ذلك، واستناداً إلى قانون تنظيم الضوضاء، أقيمت محطات في المقاطعات لرصد التلوث الناجم عن الضوضاء في مختلف المناطق على أن تعلن وزارة البيئة النتائج التي تم التوصل إليها. ويُظهر الاتجاه السائد في التلوث الضوضائي تحسناً في كل من المناطق العامة والمناطق المواجهة للشوارع العامة، لكن بعض محطات الرصد لم تقم بعد بوضع اللوائح الخاصة بالضوضاء.

الشكل ٩- نسبة تنفيذ اللوائح المتعلقة بالضوضاء (١٩٩٥-٢٠٠٨)



٢-٢ *السياسات المتعلقة بالمركبات والبيئة*

٢-٢-١ *السياسات المتعلقة بالاحترار العالمي*

في عام ١٩٩٧، اعتمدت الدورةُ الثالثة لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ بروتوكولَ كيوتو الذي ألزم اليابان بخفض انبعاثات غازات الدفيئة (ثاني أكسيد الكربون) عن مستويات عام ١٩٩٠ بنسبة قدرها ٦ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠٠٨ و٢٠١٢.

وتحدد خطة الإنجاز المستهدف (التي نقحتها الحكومة في ٢٨ آذار/مارس ٢٠٠٨ بشأن بروتوكول كيوتو قيماً مستهدفة لكل قطاعٍ من القطاعات مثل قطاع النقل وقطاع الاستهلاك (القطاع الخاص وقطاع المكاتب)، واتخذت التدابير التالية لضمان تحقيق هدف الخفض:

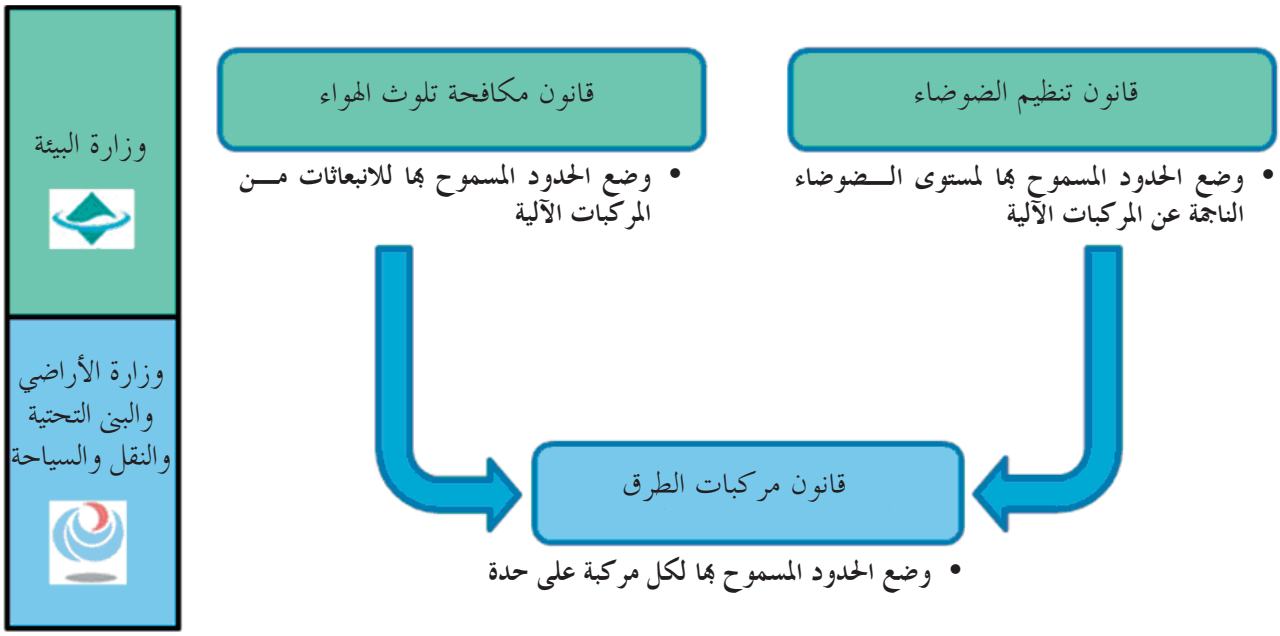
- ينفذ قطاع النقل ١) تدابير لتحسين كفاءة المركبات وتشجيع اعتماد المركبات الملائمة للبيئة وتشجيع القيادة المراعية للبيئة؛ ٢) وتدابير لتحسين تدفق المرور؛ ٣) وزيادة كفاءة العمليات اللوجستية؛ ٤) وتشجيع استخدام النقل العام؛ ٥) وتحسين كفاءة استخدام الطاقة في النقل بالسكك الحديدية والسفن ووسائل النقل الجوي؛
- فيما يتعلق بالأماكن السكنية وبالبناء في قطاع الاستهلاك، تعزز وظائف العزل الحراري وكفاءة أداء التجهيزات (مثل المكيفات الهوائية)؛
- فيما يتعلق بالمدن المتضامة، تتخذ تدابير ملائمة للبيئة كتدابير اعتماد الطاقة الجديدة والاقتصاد الطاقي في شبكات الصرف الصحي، فضلاً عن تعزيز بلوغ كفاءة قصوى في الحرق وامتصاص غازات الدفيئة.
- في القطاع الصناعي، يشجع نشر وتعميم آليات البناء المتدنية الاستهلاك للطاقة.

٢-٢-٢ *السياسات المتعلقة بتلوث الهواء*

أعدت وزارة البيئة مجموعة من اللوائح المتعلقة بنوعية البيئة لكل ملوث من ملوثات الهواء [ثاني أكسيد الكبريت وأحادي أكسيد الكربون والمواد الجسيمية العالقة وثاني أكسيد النيتروجين والمؤكسدات الكيميائية الضوئية ونحو ذلك] ومستوى الضجيج وفقاً للقانون الأساسي لمراقبة البيئة. وعلاوة على ذلك، ووفقاً لقانون مكافحة تلوث الهواء، حددت وزارة البيئة الحد المسموح به لكل نوعٍ من أنواع الانبعاثات [أحادي أكسيد الكربون والهيدروكربونات وأكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية] الناجمة عن المركبات الآلية العاملة بموجب شروط معينة مفروضة. كما وضع الحد المسموح به لكل مستوى من مستويات الضوضاء الناجمة عن المركبات الآلية (الضوضاء القريبة المستقرة والضوضاء الجارية المطردة والضوضاء المتسارعة) بالاستناد إلى قانون الحد من الضوضاء.

وبدورها وضعت وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة لوائح لمكافحة انبعاثات المركبات الآلية ولوائح لمكافحة الضوضاء الناجمة عن المركبات الآلية وأدرجتها في لوائح السلامة المتعلقة بمركبات الطرق من أجل ضمان الامتثال للحدود المسموح بها المنصوص عليها في قانون مكافحة تلوث الهواء وقانون تنظيم الضوضاء.

الشكل ٧- النظام القانوني لمكافحة التلوث البيئي الناجم عن المركبات الآلية



٢-٣ *تنفيذ التدابير البيئية الفعالة المتعلقة بالمركبات*

٢-٣-١ *تدابير مكافحة الاحترار العالمي*

١) تحسين كفاءة استهلاك المركبات للوقود

اعتمدت الحكومة الوطنية لوائح كفاءة استهلاك الوقود القائمة على معيار "الأداء الأعلى" استناداً إلى قانون الاستخدام الرشيد للطاقة، وهي تعلن عن مدى كفاءة كل مركبة في استهلاك الوقود. وحددت لوائح الأداء الأعلى استناداً إلى أداء المركبات ذات الأداء الأمثل ("الأداء الأعلى") في الأسواق الوطنية

وإلى عوامل متنوعة أخرى. وامتثل نحو ى ٨٠ في المائة من المركبات العاملة بالبترين التي صنعت في عام ٢٠٠٨ للوائح كفاءة استهلاك الوقود لعام ٢٠١٠، وارتفع متوسط كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٣٤ في المائة مقارنة بعام ١٩٩٥. وفي عام ٢٠٠٧، وضعت لوائح كفاءة استهلاك الوقود الخاصة بالمركبات الخفيفة ويتوخى بلوغ الهدف المرتبط بها في عام ٢٠١٥. وعلاوة على ذلك، وضعت الحكومة الوطنية في عام ٢٠٠٦ للمرة الأولى في العالم لوائح تتعلق بكفاءة المركبات الثقيلة يتوخى بلوغ الهدف المرتبط بها في عام ٢٠١٥. وإضافةً إلى ذلك، بدأ النظر منذ تموز/يوليه ٢٠١٠ في لوائح جديدة لاستهلاك الوقود خاصة بالمركبات الخفيفة يتوخى بلوغ الهدف المرتبط بها في عام ٢٠٢٠.

٢) تشجيع خفض انبعاثات العوادم وتحسين كفاءة استهلاك الوقود

يمكن للمركبات التي تنتج انبعاثات أقل مما تنص عليه أحدث اللوائح الحصول على شهادة بوصفها مركبات متدنية الانبعاثات وفقاً لمستوى الخفض. وإضافة إلى ذلك تجري وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة تقييماً لمستويات كفاءة استهلاك كل مركبة للوقود وتنشره من أجل تمكين المستهلكين من التعرف بسهولة على المركبات ذات الكفاءة في استهلاك الوقود واختيارها.

٣) تشجيع المركبات الملائمة للبيئة

خُفّضت الضرائب المفروضة على المركبات ذات الكفاءة الممتازة في استهلاك الوقود والقدرة على خفض انبعاثات العوادم، ورُفع مستوى هذه الضريبة في حالة المركبات التي تجاوزت عمراً معيناً. وبفضل التطور التكنولوجي والجهود التي يبذلها صانعو السيارات لبيع منتجاتهم وازدياد اهتمام المستهلكين بالبيئة، بلغت نسبة عدد السيارات المسجلة بوصفها خفيضة الانبعاثات حوالي ٤١ في المائة (١,١٨ مليون وحدة) من العدد الكلي للمركبات الجديدة المسجلة.

٤) تشجيع تطوير ونشر الجيل التالي من المركبات الملائمة للبيئة

فيما يتعلق بالجيل التالي من المركبات الملائمة للبيئة، مثل المركبات الهجينة المزودة بالطاقة الكهربائية الحثية التي يمكنها أن تحل محل المركبات الثقيلة العاملة بالديزل وتحدث زيادة هائلة في الأداء المراعي للبيئة، نُفّذت مشروعات تقييم في ضوء ظروف القيادة الفعلية وحُسنت عملياً. وعلاوة على ذلك، أنشئت لجنة بحثية في عام ٢٠٠٩ للإسهام في تطوير البلدات أو المدن الصغيرة الإقليمية التي يمكن فيها استعمال السيارات الملائمة للبيئة (مثل الحافلات الكهربائية ووسائل النقل الصغيرة). وبالنسبة لمركبات خلايا الوقود، تسهم وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة على نحو نشيط في المنتدى العالمي من أجل وضع اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة في أقرب وقت ممكن.

٥) تشجيع القيادة المراعية للسلامة البيئية

وفقاً "لخطة العمل لتعميم القيادة المراعية للسلامة البيئية وتشجيعها" التي صاغتها لجنة الاتصالات المعنية بالقيادة المراعية للسلامة البيئية، يجري على نحو نشيط الترويج لشهر تشجيع القيادة المراعية للسلامة البيئية سنوياً (تشرين الثاني/نوفمبر). وإضافة إلى ذلك، نُفذ نظام إدارة القيادة المراعية للسلامة البيئية بهدف دعم إدخال أجهزة نظام إدارة القيادة المراعية للسلامة البيئية في جميع مركبات شركات النقل.

٢-٣-٢ *التدابير لمكافحة تلوث الهواء*

١) وضع لوائح تتعلق بانبعاثات العادم

فيما يتعلق بالتدابير المتخذة بشأن انبعاثات عوادم المركبات الجديدة، ومن أجل خفض أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية المنبعثة من الشاحنات والحافلات ومركبات نقل الركاب، أدخلت الحكومة الوطنية في عام ٢٠٠٨ "اللائحة الجديدة طويلة الأجل"، وهي اللائحة الأشد صرامة في العالم، وذلك اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩.

وإضافة إلى ذلك نُفذت التدابير المتعلقة بانبعاثات العادم للمركبات المستخدمة حالياً استناداً إلى القانون المتعلق بالتدابير الخاصة لخفض الانبعاثات الكلية لأكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية الناجمة عن المركبات في مناطق محددة.

٢) التنمية وتعزيز الاستخدام العملي للمركبات الخفيضة الانبعاثات

تُعتبر المركبات الثقيلة العاملة بالديزل مصدراً رئيسياً لتلوث الهواء. ومن أجل تطوير الجيل التالي من المركبات الخفيضة الانبعاثات لتحل محل المركبات الثقيلة العاملة بالديزل (المركبات الهجينة المزودة بالطاقة الكهربائية الحثية)، بالتعاون مع الدوائر الصناعية والأوساط الأكاديمية والحكومات، طُوّرت المركبات وتم تقييم أوضاع وشروط القيادة الفعلية الخاصة بها. وعلاوة على ذلك، طُورت البيئة اللازمة لنشر هذه المركبات بما في ذلك الأنظمة التقنية المتعلقة بالسلامة والحفاظ على البيئة.

٢-٤ *تعزيز اللوائح البيئية*

كما ذُكر أعلاه، أدخلت الحكومة الوطنية لوائح تتعلق بكفاءة استهلاك الوقود لمركبات "الأداء الأعلى" بالاستناد إلى "القانون المتعلق بالاستخدام الرشيد للطاقة"، وراجعت الأنظمة واللوائح بشكل منتظم.

٣- تسجيل المركبات ونظام الفحص الخاص بها

لا يُسمح لأي مركبة آلية بالسير على الطرق ما لم تكن قد اجتازت عملية فحص المركبات الآلية التي تجريها وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة وحازت على شهادة صالحة لفحص المركبات الآلية.

وتجري وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة بصورة رئيسية أنواع الفحص التالية، علماً بأن الهيئة الوطنية لفحص المركبات هي التي تقوم بعمليات الفحص التقني للمركبات. وفيما يتعلق بالمركبات الآلية الخفيفة، تنفذ منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة عمليات الفحص والأعمال ذات الصلة نيابة عن وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل السياحة.

١) الفحص الأولي

تخضع المركبات الآلية الجديدة لهذا الفحص كما تخضع له المركبات المستعملة التي لم تستخدم على الطرق لفترة زمنية معينة. (وبالنسبة للمركبات الآلية ذات النوع المحدد، يمكن الإعفاء من عملية الفحص التقني التي تجريها الهيئة الوطنية لفحص المركبات أو منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة).

٢) الفحص الدوري

تخضع المركبات الآلية لهذا الفحص حين يتقرّر تشغيلها بصورة مستمرة بعد انتهاء صلاحية شهادة فحص المركبة الآلية. (وفيما يتعلق بالمركبات الآلية التي تم التصديق على امتثالها للوائح لدى مصلحة الصيانة المخصصة، يمكن الإعفاء من عمليات الفحص التقني التي تجريها الهيئة الوطنية لفحص المركبات أو منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة).

٣) فحص المركبات المعدّلة

تكون عملية الفحص هذه لازمة للمركبات الآلية التي تم تعديلها أي التي أجري تغيير على طولها أو عرضها أو علوها أو سعة حمولتها القصوى وإلى ما ذلك.

٤- أنظمة التصديق

٤-١ *نظام تحديد نوع المركبة*

يطبق نظام تحديد نوع المركبة الآلية في الحالات التي يُنتج اليابان للبيع أو يستورد فيها عدداً كبيراً من السيارات وغيرها من المركبات الآلية المتماثلة في طرازها. وبموجب هذا النظام، يقوم المختبر الوطني لسلامة المرور والبيئة بفحص عيّنات من المركبات التي تماثل في بنيتها وأجهزتها وأدائها مركبات يُعتزم بيعها، وذلك من حيث امتثالها للوائح المتعلقة بالسلامة والبيئة؛ وبالإضافة إلى ذلك، تدرس وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة جوانب اتساق المركبات من حيث جودتها وأدائها من خلال التدقيق في الوثائق المعتمدة. ويحدد النوع للمركبات المتطابقة من حيث الطراز إذا كانت تمتثل للوائح والأنظمة المعنية. وبعد الموافقة على نوع المركبة ومن أجل تأكيد تطابق إنتاج المركبات، تتم مراجعة وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة بشأن منشآت المصنّعين حيث يجري المصنعون عمليات فحص مكتملة للمركبات المحددة النوع على أساس منتظم.

ومتى أصدرت الجهة المصنعة للمركبات شهادة إنجاز الفحص، تُعفى المركبات المحددة النوع من الفحوص الخاصة بالمركبات الجديدة التي تجريها الهيئة الوطنية لفحص المركبات أو منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة.

٤-٢ *نظام الإشعار بنوع المركبة*

يُستخدم نظام الإشعار بنوع المركبة بشكل واسع للمركبات الثقيلة كالشاحنات والحافلات التي يلزم فيها تحديد الكثير من المواصفات المختلفة. وبموجب هذا النظام، يُجري المختبر الوطني لسلامة المرور والبيئة فحصاً للأنظمة والأجهزة المشتركة لدى المركبات الأساسية (عينات المركبات) من حيث امتثالها للوائح المتعلقة بالسلامة والبيئة. وبالتالي، يمكن أن يتم الفحص الأولي للمركبات الآلية كلاً على حدة بالاستناد إلى نتائج الاختبارات المحققة. وبناء عليه قدّم هذا النظام من أجل ترشيد عملية الفحص الأولي.

ويتمثل الاختلاف الرئيسي لهذا النظام عن نظام تحديد النوع في أنه لا يتطلب امتثال المركبات المنتجة (أي نظام مراقبة الجودة) أو الفحص النهائي الذي يجريه نظام الجهة المصنعة. وعليه، يتعين على كل مركبة آلية بموجب هذا النظام أن تجتاز الجزء التقني الأولي من عملية فحص المركبة التي تجريها الهيئة الوطنية لفحص المركبات أو منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة. ومن المستحسن تبسيط عملية الفحص الأولي عن طريق استخدام نظام تحديد نوع المعدات الوارد وصفه أدناه إلى جانب هذا النظام.

٤-٣ *إجراء الاستعمال التفضيلي*

وضع إجراء الاستعمال التفضيلي لتشجيع استيراد المركبات الآلية. وينطبق هذا النظام على المركبات المستوردة التي ستباع بأعداد صغيرة في اليابان.

وتجري وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة وحدها عمليات الفحص مستخدمة الوثائق المتعلقة بالامتثال للوائح السلامة بواسطة المختبر الوطني لسلامة المرور والبيئة والمتعلقة بمدى ملاءمة نظام مراقبة الجودة.

وفي هذا النظام، تُبسّط إلى حد بعيد الوثائق المقرر تضمينها مع الطلب، كما يتم تقليص المدة الزمنية اللازمة للفحص. وعلاوة على ذلك، لا حاجة إلى عرض المركبة الآلية ذاتها للفحص. وبالتالي يُعتبر هذا النظام مؤاتياً للمركبات الآلية التي تباع بكميات صغيرة. ومع ذلك، يتعين على كل مركبة آلية بموجب إجراء الاستعمال التفضيلي أن تجتاز الفحص التقني الأولي الذي تجريه الهيئة الوطنية لفحص المركبات أو منظمة فحص المركبات الآلية الخفيفة.

ويُطبّق هذا النظام على المركبات الآلية المقرر بيعها في اليابان بأعداد تصل إلى ٢ ٠٠٠ وحدة لكل سنة ولكل نوع (٣ ٠٠٠ وحدة في حالة الأنواع المقرر تطبيقها لنظام تحديد النوع).

٤-٤ *الاعتراف المتبادل وتحديد نوع التجهيزات*

شاركت اليابان منذ عام ١٩٧٧ في المنتدى العالمي بصفة مراقب وأسهمت في تحقيق التنسيق العالمي بين اللوائح الخاصة بالمكابح والإنارة. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨ أصبحت اليابان أول طرف ينضم من خارج أوروبا إلى اتفاق اللجنة الاقتصادية لأوروبا للعام ١٩٥٨، مما شكل خطوة باتجاه عولمة نظم إصدار الشهادات. ونتيجة هذا الانضمام، أُعفيت الآن بعض التجهيزات التي حصلت على شهادة في اليابان من الشهادة التي تمنحها أطراف متعاقدة أخرى.

وقد اعتمدت اليابان وقت انضمامها إلى اتفاق اللجنة الاقتصادية لأوروبا للعام ١٩٥٨ نظاماً لتحديد نوع التجهيزات يستجيب للاستخدام المتزايد للتجهيزات ذاتها في عدد كبير من أنواع المركبات. وأصبح الجهاز الذي حُدّد نوعه مؤهلاً للاعتراف المتبادل لدى أطراف الاتفاق المتعاقدة. وفي اليابان، أعفيت الآن تلك التجهيزات التي تم تحديد نوعها من الفحص المخصص لتحديد نوع المركبة.

وتقترح حكومة اليابان إجراء تعديلات على لوائح الأمم المتحدة، عند الاقتضاء، من أجل ضمان سلامة المركبات والحفاظ على البيئة. واستناداً إلى تلك التعديلات، تنوي اليابان زيادة عدد عمليات الاعتماد للوائح الأمم المتحدة.

٥- نظام الاسترجاع

أنشئ نظام الاسترجاع الخاص بالمركبات الآلية في عام ١٩٦٩ لمنع وقوع الحوادث أو نشوء التلوث الناجم عن سوء الأداء الذي يعزى إلى تصميم المركبة أو عملية الصنع. فيتعين على مصنعي المركبات الآلية أو مستورديها، الذين يصنعون أو يستوردون المركبات الآلية، إخطار وزارة الأراضي والبنى التحتية والنقل والسياحة حين يكون من المحتمل أن لا تمتثل الأوضاع للوائح المتعلقة بالسلامة أو البيئة أو حين لا تمتثل الأوضاع حالياً لتلك اللوائح، وحين يتقرر اتخاذ التدابير الوقائية من أجل امتثال أنواع معينة من المركبات الآلية لتلك اللوائح.

وعلاوة على ذلك، وفي عام ٢٠٠٤ وُسّع نطاق نظام استرجاع المعدات القابلة للتبديل مثل الإطارات ومقاعد السلامة للأطفال.

الجزء ٣

عمليات وضع الأنظمة الوطنية وإنفاذها المتصلة بتأمين سلامة المركبات الآلية المعقدة في الاتحاد الروسي

١- الانضمام إلى اتفاق عام ١٩٥٨

منذ أواسط سبعينيات القرن العشرين، أجريت عملية وضع المعايير التقنية فيما يتعلق بمنتجات صناعة السيارات الروسية بالتنسيق مع أنشطة المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات.

وأصبح الاتحاد السوفياتي مشاركاً تاماً في اتفاق جنيف لعام ١٩٥٨ وذلك اعتباراً من ١٧ شباط/فبراير ١٩٨٧. وتتمثل الحقيقة الهامة في القيام بموجب مرسوم حكومي بتحديد أولوية تطبيق الأحكام التقنية المتفق عليها على المستوى الدولي فيما يتعلق بسلامة المركبات - ٤٣ لائحة من لوائح الأمم المتحدة.

وتبعاً لذلك، أعلنت حكومة الاتحاد الروسي في عام ١٩٩٢ أن الاتحاد الروسي هو بمثابة استمرار لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية بشأن إعمال الحقوق والوفاء بالالتزامات عقب الاتفاقات الموقعة من جانب اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية بما في ذلك اتفاق جنيف لعام ١٩٥٨.

وكانت إحدى التبعات الرئيسية المترتبة على مشاركة اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ومن ثم الاتحاد الروسي في أنشطة المنتدى العالمي هي تطوير النظام الوطني لإصدار شهادات المركبات الآلية على أساس المتطلبات والشروط الواردة في لوائح الأمم المتحدة.

٢- النظام الوطني لإصدار شهادات المركبات الآلية

في عام ١٩٩٢، اعتمدت اللجنة الحكومية للاتحاد الروسي، المعنية بتوحيد المقاييس والقياس وإصدار الشهادات لدى رئيس الاتحاد الروسي، "نظام إصدار شهادات المركبات الآلية والمقطورات". وهو يقوم على أساس مبادئ اتفاق جنيف لعام ١٩٥٨ وينص على ٤٠ لائحة من لوائح الأمم المتحدة و٧ معايير وطنية لأغراض الموافقة على نوع المركبة.

وفي عام ١٩٩٨ بلغ عدد لوائح الأمم المتحدة المتضمنة في قائمة المتطلبات الإلزامية ٥٧ لائحة.

وفي شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، تم تعديل قائمة المتطلبات التقنية الإلزامية بشكلٍ كبير، فأصبح عدد لوائح الأمم المتحدة ٧٣ لائحة.

وأظهرت ممارسة تطبيق نظام إصدار شهادات المركبات الآلية مدى كفاءته كصك لحماية السوق الروسية من المنتجات التي تشكل خطراً على المستهلكين وكذلك من أجل خلق الدوافع التحفيزية للمصنعين لتطوير منتجات بمستوى تكنولوجي أعلى وتحسين تصميم السيارات المنتجة ووضع نماذج جديدة في الإنتاج.

٣- المفهوم الجديد للتنظيم التقني في مجال صناعة السيارات في مراحل من دورة حياة المركبات

أرسى القانون الاتحادي رقم ٣-١٨٤ Ф المؤرخ ٢٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ "المتعلق بالتنظيم التقني" آلية قانونية جديدة تتعلق بوضع واعتماد وتطبيق وتنفيذ المتطلبات الإلزامية (اللوائح التقنية) والقواعد الطوعية (المعايير) المتعلقة بالمنتجات في جميع مراحل دورة حياتها.

ويتضمن الأساس القانوني لمفهوم التنظيم التقني المتعلق بمنتجات صناعة السيارات الاتفاقات الدولية التي يشارك فيها الاتحاد الروسي واتفاق جنيف لعام ١٩٥٨ والاتفاق العالمي لعام ١٩٩٨ واتفاق فيينا لعام ١٩٩٧ واتفاقية عام ١٩٦٨ بشأن السير على الطرق والاتفاق الأوروبي لعام ١٩٧١ الذي يكمل الاتفاقية المذكورة، والاتفاق الأوروبي لعام ١٩٥٧ المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية واتفاق عام ١٩٧٠ المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة التي يلزم استعمالها لهذا النقل وكذلك تشريعات الاتحاد الأوروبي ولا سيما القوانين الاتحادية "المتعلقة بالسلامة على الطرق" و"المتعلقة بالحفاظ على البيئة" و"المتعلقة بحماية الهواء الجوي" و"المتعلقة بالرفاه الصحي للسكان والحماية من الأوبئة" و"بشأن حماية حقوق المستهلك".

وبالاستناد إلى مفهوم التنظيم التقني جرى وضع اللوائح التقنية "المتعلقة بالشروط الخاصة بانبعاثات المواد الضارة (الملوثة) من السيارات والمركبات التي يسمح لها بالسير في أراضي الاتحاد الروسي" والتي اعتُمدت بموجب المرسوم الحكومي للاتحاد الروسي رقم ٦٠٩ المؤرخ ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥ (مع التغييرات المعتمدة بموجب المرسومين الحكوميين للاتحاد الروسي رقم ٧١٨ المؤرخ ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥ ورقم ٩٥٦ المؤرخ ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩) واللوائح التقنية "المتعلقة بسلامة المركبات ذات العجلات" المعتمدة بموجب المرسوم الحكومي للاتحاد الروسي رقم ٧٢٠ المؤرخ ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ (مع التغييرات المعتمدة بموجب المرسوم الحكومي للاتحاد الروسي رقم ٧٠٦ المؤرخ ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠).

٣-١ *اللائحة التقنية المتعلقة بانبعاثات المركبات*

وفيما يخص الأهمية الاجتماعية الكبيرة المرتبطة بمشكلة تلوث الهواء الناجم عن غازات عوادم مركبات الطرق المجهزة بمحركات الاحتراق الداخلي وُضعت أولاً اللوائح التقنية "المتعلقة بالشروط الخاصة بانبعاثات المواد الضارة (الملوثة) من السيارات والمركبات التي يسمح لها بالسير في أراضي الاتحاد الروسي".

وتُقسم المركبات إلى فئات إيكولوجية حسب مستوى انبعاثات المواد الضارة. وتُحدّد لكل فئة من الفئات الإيكولوجية مواصفات تقنية للانبعاثات وفقاً لأحكام لوائح الأمم المتحدة رقم ٢٤ و٤٩ و٨٣ و٩٦ التي يشار إليها مباشرة في اللائحة التقنية. كما تُحدّد شروط إنفاذ المواصفات التقنية.

وقد نُص على الإلزام بتشغيل ١٠٠ في المائة من مركبات الفئة الإيكولوجية ٢ (Euro-2) بدءاً من نيسان/أبريل ٢٠٠٦. ومن ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ أصبحت شروط الفئة الإيكولوجية ٣ (Euro-3) سارية، ومن ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ أصبحت شروط الفئة الإيكولوجية ٤ (Euro-4) نافذة، وسيتم الإلزام بإدخال معايير الفئة الإيكولوجية ٥ (Euro-5) اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

٣-٢ *اللائحة التقنية المتعلقة بسلامة المركبات ذات العجلات*

يغطي نطاق تطبيق اللائحة التقنية مركبات الطرق التي يسمح لها بالسير والتي تكون قيد الاستعمال، بما في ذلك الحالات المتعلقة بتعديلات تصاميمها التي تؤثر في السلامة، وكذلك مكوّنات المركبات التي تؤثر في سلامة المركبات (الشكل ١).

وتُحدد اللوائح التقنية المتطلبات بواسطة إشارات مباشرة إلى ١١٢ لائحة من لوائح الأمم المتحدة وإلى لائحتين من اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة. وإضافة إلى ذلك فإن المتطلبات الوطنية التي يرتبط تحقيقها بصيانة سلامة المركبات بموجب شروط العمل الشائعة في الاتحاد الروسي متضمنة في اللائحة التقنية على شكل نص.

ويُعرض في الشكل ٢ مسار اعتماد لوائح الأمم المتحدة وتطبيق تلك السائدة في الاتحاد الروسي.

ومراعاة للمبدأ المحدد في التشريعات الروسية والمتعلق بامتثال المتطلبات التقنية لمستوى التنمية للاقتصاد الوطني، يوجد لدى عدد من المتطلبات المتضمنة في القائمة الإلزامية مستويات مختلفة من الصرامة، كما يرد تحديد المواعيد المستهدفة للانتقال التدريجي نحو تطبيق شروط المستوى الأعلى.

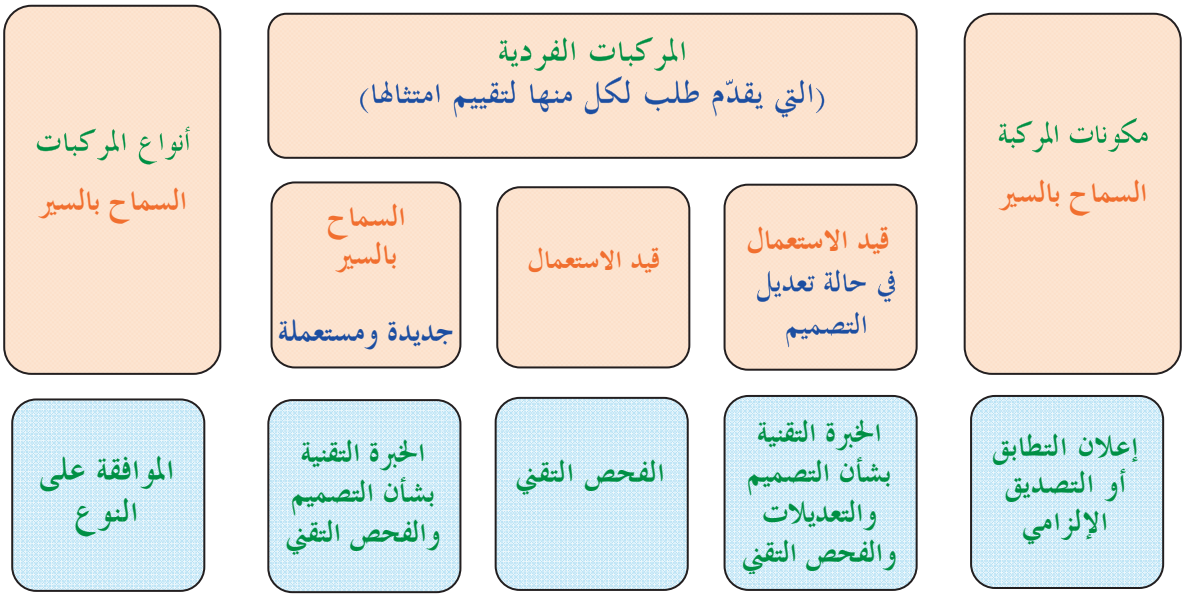
وتحدد اللوائح التقنية ضرورة إجراء تقييم على حدة لكل مركبة إفرادية يسمح لها بالسير حين تكون:

١) نتيجة لإبداع تقني فردي؛

٢) مستوردة إلى الاتحاد الروسي من قبل شخص من أجل احتياجاته الشخصية؛

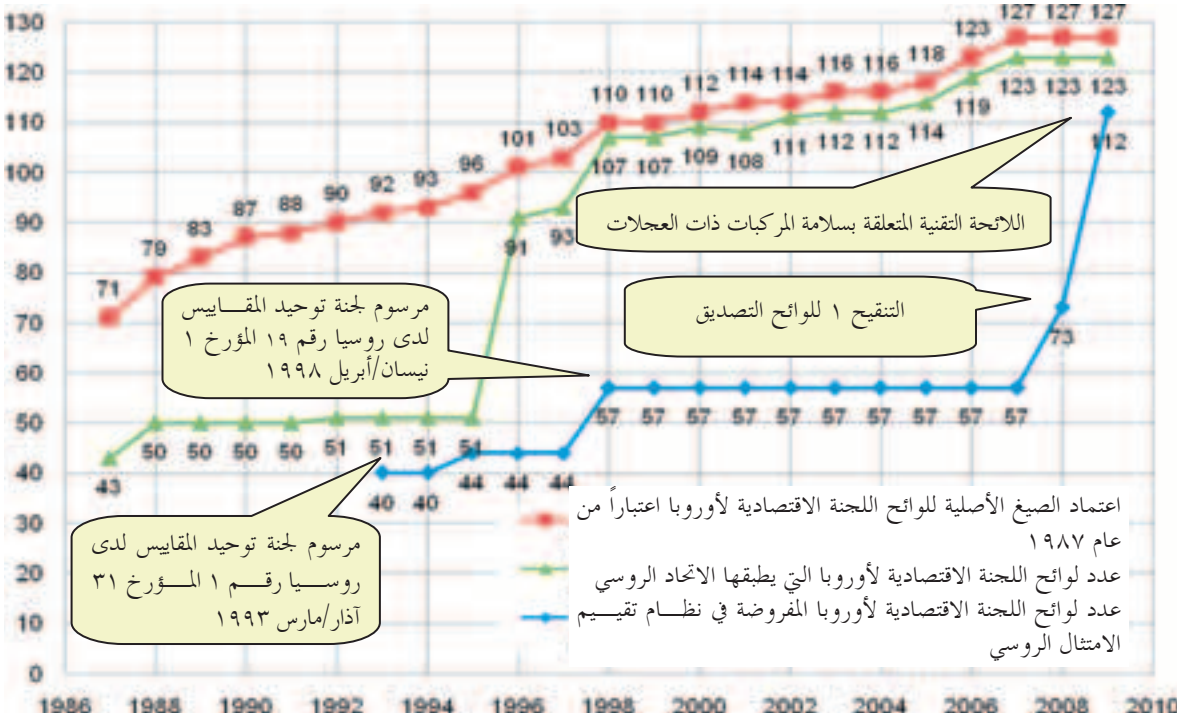
٣) مستوردة إلى الاتحاد الروسي بعد السماح لها بالمشاركة في عمليات السير في الخارج، أي حين يكون لديها لوحات تسجيل رسمية لبلد آخر.

الشكل ١ – بنود التنظيم التقني وأشكال التقييم



الشكل ٢- اعتماد لوائح الأمم المتحدة ضمن إطار اتفاق جنيف لعام ١٩٥٨ وتطبيق تلك السائدة في الاتحاد الروسي

عدد لوائح الأمم المتحدة



وفيما يتعلق بهذه المركبات، يتم التدقيق في المتطلبات الأساسية لسلامة التصميم التي لا تتغير أثناء تشغيل المركبة، ولا سيّما المعدات التي تمنع الاستعمال غير المرخص، وأنظمة التدفئة وأجهزة الإنارة، والرؤية عبر المرايا الخلفية، وأحزمة المقاعد وسبل تثبيتها، والمقاعد وسبل تثبيتها، والملحقات الخارجية واللوازم الداخلية، وأجهزة الحماية الخلفية والجانبية السفلية، ومنع مخاطر الحريق. وقد استمدت هذه المتطلبات من لوائح الأمم المتحدة المقابلة. وبناء على ذلك ففي الحالة التي يبعث فيها مقدم الطلب مراسلات تتعلق بالموافقة على نوع المركبة عملاً بلوائح الأمم المتحدة رقم ١٢-١٠ و١٤ و١٨-١٦ و٢١ و٢٦ و٣٤ و٣٩ و٤٦ و٤٨ و٥٨ و٧٨ و١٠٧، لا تُطبق الخبرة التقنية فيما يتعلق بالمتطلبات المقابلة للوائح التقنية. وقد أوليَ الاهتمام الخاص لسلامة المركبات من الفئة M_2 والفئة M_3 (الحافلات). أما المتطلبات الموسعة للائحة التقنية فتستند إلى متطلبات لائحة الأمم المتحدة رقم ١٠٧.

وتمتثل المركبات كلاً على حدة لشروط السلامة التشغيلية التي يتقرّر التدقيق فيها لدى هيئة الفحص التقني الرسمي باستخدام سبل التشخيص التقني. وقد وضعت شروط السلامة التشغيلية المطبقة على المركبات الفردية على أساس المعايير الوطنية الروسية وأدرجت في اللائحة التقنية في شكل مرفق مستقل.

وتُسند مهمة تقديم المركبة للخضوع للفحص التقني الرسمي إلى مالك المركبة (أو من يمثله) الذي يُعتبر مقدم الطلب لتقييم الامتثال. ومن أجل هذا الغرض، يتقدم المالك (أو من يمثله) بطلب إلى المنظمة أو الهيئة المفوضة بالتدقيق في الأوضاع التقنية للمركبات. وفور اكتمال الفحص، تقدّم نتائجه التي تحمل شكل البطاقة التشخيصية إلى القسم الإقليمي للفحص

الرسمي المعني بسلامة المرور التابع لوزارة الشؤون الداخلية للاتحاد الروسي. ومن ثمّ يُمنح المالك (أو من يمثله) قسيمة (شهادة) الفحص الرسمي التي تعتبر شرطاً أساسياً للسماح لهذه المركبة بالسير في الاتحاد الروسي.

موجز

يتبع الاتحاد الروسي سياسة تطبيق الأحكام التقنية المتفق عليها على المستوى الدولي بوصفها الشروط التقنية الوطنية المتعلقة بالمركبات والسيارات، التي تهدف إلى إلغاء الحواجز التي تؤثر في التجارة الدولية مع المحافظة في الوقت نفسه على الامتثال لشروط السلامة الحديثة. وتشكل لوائح الأمم المتحدة الأساس للشروط التقنية الوطنية للاتحاد الروسي.

الجزء ٤

عملية وضع القواعد – الولايات المتحدة الأمريكية

المحتويات

الصفحة

أولاً- مقدمة ١٠٨

ثانياً- وضع القواعد على المستوى الاتحادي ١٠٨

ألف – ترخيص الكونغرس ١٠٨

باء – إجراءات الوكالات ١٠٩

١- مباشرة عملية وضع القواعد ١٠٩

٢- معلومات بشأن الخطط والأنشطة والمستندات المتصلة بوضع القواعد ١١٠

٣- التنسيق فيما بين الوكالات وفيما بين الأجهزة الحكومية ١١١

٤- قانون الإجراءات الإدارية ١١٢

(أ) الإخطارات التمهيدية ١١٣

(ب) إخطار بوضع قواعد مقترحة ١١٤

(ج) الإخطار الإضافي بوضع قواعد مقترحة ١١٥

(د) القاعدة النهائية ١١٥

(هـ) الرد على التماسات إعادة النظر ١١٥

٥- فرص أخرى متاحة لمشاركة الجمهور ١١٦

٦- شروط أخرى لوضع القواعد ١١٧

جيم – استعراض الكونغرس ١١٨

دال – الاستعراض القضائي ١١٩

ثالثاً- الإجراء المتبع في الولايات المتحدة لضمان الامتثال لمعايير السلامة والمعايير الخاصة بالانبعاثات ١٢٠

رابعاً- قائمة المختصرات ١٢٤

خامساً- للحصول على معلومات إضافية، يُرجى الاتصال بالعنوانين التاليين ١٢٤

أولاً- مقدمة

يرد في هذا الفرع وصف نظام وضع القواعد الذي تعتمده وكالة الحماية البيئية وإدارة أمن المرور في الطرق السريعة في الولايات المتحدة لإعداد اللوائح الخاصة بالمركبات ذات العجلات وللمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها على تلك المركبات و/أو استخدامها فيها[1]. ويركز الوصف أولاً على العملية غير الرسمية المتبعة لوضع القواعد حسب المنصوص عليه في قانون الإجراءات الإدارية (5 U.S.C. "551, *et seq.* (APA)). ويعتبر هذا التركيز ملائماً لأن القواعد التي تحدد بموجبها اللوائح الخاصة بتلك المنتجات تخضع بوجه عام لقانون الإجراءات الإدارية وتعتمدها وكالة الحماية البيئية وإدارة أمن المرور في الطرق السريعة وهما هيئتان تتبعان في أغلب الأحيان العملية غير الرسمية لوضع القواعد. وبالإضافة إلى وصف نظام وضع القواعد الذي تعتمده وكالة حماية البيئة وإدارة أمن المرور في الطرق السريعة في الولايات المتحدة لوضع اللوائح للمركبات ذات العجلات وللمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها على تلك المركبات و/أو استخدامها فيها، تجري بصورة مقتضبة في هذا الفرع أيضاً مناقشة نظام الامتثال والتنفيذ الذي تطبقه في الولايات المتحدة الوكالة والإدارة الآنف ذكرهما للتأكد من أن الجهات المصنعة تمتثل لمعايير الأمن وضبط الانبعاثات المدرجة في اللوائح الموضوعة بموجب العملية غير الرسمية لوضع القواعد.

ثانياً- وضع القواعد على المستوى الاتحادي

ألف- ترخيص الكونغرس

يستطيع الكونغرس أن يحدد في تشريعاته تفاصيل الشروط المطلوب استيفاؤها في لوائح كل منتج على حدة، ومع ذلك فقد جرت العادة على أن يفوض الكونغرس هذه السلطة إلى الوكالات التنظيمية الاتحادية في الولايات المتحدة ويكلفها على الصعيد الإداري بوضع تلك اللوائح بناء على إرشاداته. وتختلف درجة الاختصاص في الإرشادات باختلاف التشريعات. ذلك أن باستطاعة الكونغرس عند أحد طرفي السلسلة أن يحدد تفاصيل معيار معين، ويجوز له عند الطرف الآخر أن يقدم توجيهات عامة بشأن عوامل يجب أخذها في الاعتبار وغايات ينبغي تحقيقها في مجال السياسة العامة. وهذا الخيار الأخير هو المتبع في أغلب الأحيان.

ويسن الكونغرس أحياناً تشريعات تسمح بإنشاء وكالة تنظيمية أو تفوض سلطة جديدة إلى وكالة تنظيمية قائمة، فهو يُضَمِّن تلك التشريعات أحكاماً تفوض عادة إلى تلك الوكالة، ضمنياً أو صراحة، سلطة الكونغرس المتصلة بوضع القواعد تحقيقاً لغرض محدد من أغراض السياسة العامة. ذلك أن "وضع القواعد" هو إجراء تضبط بواسطته وكالة ما سلوك الوكالات الحكومية والأشخاص[2] في المستقبل عن طريق بيان تعده الوكالة وتصدره بغرض تنفيذ قانون أو سياسة عامة أو تفسيرهما أو التوصية بهما. أما التشريعات التي تتضمن سلطة يخولها الكونغرس وكالة معينة فهي التشريعات المسماة بالتشريعات "التمكينية" للوكالة.

---

(١) يرد في هذا الفرع المقتضب نسبياً تقديم بيانات عامة بشأن الشروط المعمول بها لدى وضع وإصدار واستعراض اللوائح المتصلة بالمنتجات. ومن المهم أن يحاط علماً بأن التشريعات التي تخول بإصدار أنواع معينة من المعايير المخصصة للمنتجات تنص أيضاً على استثناءات لتلك القواعد العامة. ولا يحاول في هذا الفرع تعيين أو تصنيف تلك الاستثناءات حتى وإن ذُكر بعضها.

(٢) يعرف "الأشخاص" بالمعنى الواسع في قانون الإجراءات الإدارية، أي "الفرد أو الشراكة أو المؤسسة أو الرابطة أو المنظمة العامة أو الخاصة غير الوكالة [الاتحادية في الولايات المتحدة]". ويشمل تعبير "الأشخاص" الأشخاص الموجودين خارج الولايات المتحدة.

ومع أن التشريعات التمكينية تبين الأغراض العامة التي توضع القواعد لأجلها، فهي لا تحدد عادة القواعد الخاصة التي ينبغي اعتمادها لتحقيق تلك الأغراض. وكثيراً ما يرد في تلك التشريعات تعداد العوامل التي ينبغي للوكالة أن تأخذها في الاعتبار لدى وضع القواعد، وقد تحدَّد فيها معايير يجب على القواعد الموضوعة أن تلبيها. وكثيراً ما تشمل تلك العوامل والمعايير قابلية الاستخدام (الاقتصادي والتكنولوجي في كثير من الأحيان) وتتناول دور تكاليف الامتثال، إن كان لها دور، في عملية وضع القواعد التي تقوم بها الوكالة.

ويستكمل الكونغرس في بعض المناسبات التشريعات التمكينية التي تضعها الوكالة، وذلك بسن تشريعات توجه الوكالة إلى استخدام سلطتها العامة لوضع القواعد بأسلوب معين. وفي تلك الحالات يترك الكونغرس عادة عملية وضع التفاصيل الفنية للقاعدة التي يتعين إصدارها لتقدير الوكالة التي ستصدرها. ونادراً ما يفرض الكونغرس اعتماد أي شروط أداء معينة للمنتجات. وهو، بالإضافة إلى ذلك، لا يعين عادة أي تفاصيل تتعلق بالنهج التنظيمي أو بدرجة التشدد أو بإجراءات الاختبار (حتى وإن كان يجوز له فرض بعض التقييدات أو تعيين بعض القيم الثابتة).

وتوجد بالإضافة إلى التشريعات التمكينية مصادر متنوعة أخرى تتعلق بالشروط التي تحكم اضطلاع الوكالات الاتحادية بوضع وإصدار القواعد التي تضبط المنتجات بموجبها. وتشمل هذه المصادر أنظمة أساسية أخرى وأوامر تنفيذية رئاسية تفرض شروطاً إجرائية تهدف إلى التأكد من أن القرارات تتخذ بصورة معقولة ومنصفة. وباستثناء الحالات التي تكون فيها التشريعات الأخرى والأوامر التنفيذية متنافية والتشريعات التمكينية للوكالة أو المصادر الأخرى لسلطة وضع القواعد، توجب هذه التشريعات والأوامر التنفيذية على الوكالات ألا تعتمد تلك القواعد إلا بعد تحليل دقيق لما قد يترتب عليها من آثار. ويشمل التحليل عادة، ولكن ليس دائماً، إجراء تقييم ومقارنة إما للمنافع والتكاليف أو لفعالية النهج التنظيمية البديلة من حيث التكلفة أو لدرجة التشدد. وهي توجب أيضاً أن تكون العملية التنظيمية في الولايات المتحدة الأمريكية مفتوحة وشفافة وتسعى إلى منح الجهات المعنية كافة فرصة المشاركة في ما تفعله الوكالات التنظيمية وفرصة تفهم أسباب ذلك.

باء– إجراءات الوكالات

١ – مباشرة عملية وضع القواعد

تباشر الوكالات الاتحادية التابعة للولايات المتحدة معظم إجراءات وضع القوانين عندما يكون أحد الظروف الثلاثة التالية متوافراً. أولاً، تستطيع الوكالات أن تباشر عملية وضع القواعد بمبادرة خاصة منها ضمن الحدود المقررة في تشريعاتها التمكينية أو تشريعات أخرى تخولها سلطة وضع القواعد. ثانياً، يجوز للوكالات الاتحادية أن تباشر عملية وضع القواعد في حدود ما تملكه من سلطة لتلبية طلب مقدم من الجمهور. وينص قانون الإجراءات الإدارية على أن تمنح كل وكالة اتحادية الأشخاص الذين يهمهم الأمر حق رفع التماس لإصدار أو تعديل أو إلغاء قاعدة من القواعد. ويجب على الوكالات أن ترد على تلك الالتماسات. وإذا كان الالتماس جديراً بالاهتمام ومتساوقاً وأولويات الوكالة ومواردها المتاحة، فإن الوكالة تلبي الطلب المرفوع في الالتماس وتباشر عملية وضع القواعد. ولا تعني تلبية ذلك الالتماس ومباشرة إجراءات وضع القواعد أن القاعدة المطلوب وضعها ستصدر بالضرورة. ثم إن الخطوة الأولى قد لا تكون إصدار أي إخطار وإنما القيام بأبحاث لمعرفة ما إذا كان ممكناً وضع معايير ملائمة للأداء أو إعداد إجراءات مناسبة للاختبار. ويتخذ القرار النهائي بشأن إصدار قاعدة أو عدم إصدارها فيما بعد عملاً بالمعايير النظامية وعلى أساس جميع المعلومات المتوافرة المتوصل إليها أو المستلمة أثناء عملية وضع القواعد. ثالثاً، يجوز للكونغرس أن يعطي توجيهات نظامية إلى الوكالة بالشروع في عملية معينة من عمليات وضع القواعد.

٢- معلومات بشأن الخطط والأنشطة والمستندات المتصلة بوضع القواعد

إن المستند الحكومي الرسمي الصادر عن حكومة الولايات المتحدة والمكرس للإخطارات التنظيمية هو السجل الاتحادي. ويشمل هذا السجل، الذي يصدر كل يوم من أيام العمل، جميع القواعد المقترحة والنهائية والإخطارات التي تصدرها الوكالات والمنظمات الاتحادية، فضلاً عن الأوامر التنفيذية وغيرها من المستندات الرئاسية. ويمكن الاطلاع على السجل الاتحادي بالاتصال مباشرة بالعنوان التالي (http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr) بدون دفع أي رسم.

وينشر مكتب الإدارة والميزانية في السجل الاتحادي في شهري نيسان/أبريل وتشرين الأول/أكتوبر من كل عام جدول الأعمال الموحد للإجراءات الاتحادية المخصصة لوضع وفك القيود التنظيمية (جدول الأعمال). ويمكن الاطلاع على جدول الأعمال بالاتصال مباشرة بالعنوان التالي: http://reginfo.gov/. وتحتوي هذه الوثيقة وصفاً موجزاً وجدولاً زمنياً لكل قاعدة جديدة يتوقع أن تصدرها كل وكالة في غضون الأشهر الـ ١٢ المقبلة بالصيغة المقترحة أو النهائية. وتدرج فيها أيضاً قائمة بكل اللوائح الموجودة والتي يتوقع أن تقوم كل وكالة باستعراضها خلال الفترة المذكورة. ويمكن للأشخاص أن يعرفوا بعد قراءة جدول الأعمال ما إذا كانت أي من القواعد الجديدة التي تقوم الوكالات بوضعها مصنفة كقاعدة هامة بموجب الأمر التنفيذي ١٢٨٦٦ المعنون التخطيط والاستعراض التنظيميان وتكون بالتالي خاضعة لاستعراض مكتب الإدارة والميزانية. (انظر أدناه الفرع المخصص للمشاركة فيما بين الوكالات وفيما بين الأجهزة الحكومية وكذلك انظر الفرع المخصص للمتطلبات الأخرى لوضع القواعد بغية الاطلاع على المناقشات المسهبة التي جرت بشأن الأمر التنفيذي. ويرد تعريف "الإجراءات التنظيمية الهامة" في حاشية من حواشي الفرع السابق). ويمكن للأشخاص الذين يرغبون في الحصول على مزيد من المعلومات بشأن تفاصيل وضع قواعد معينة أن يتصلوا بالشخص الذي يذكر اسمه في جدول أعمال القاعدة المذكورة.

وبعد نشر القاعدة النهائية في السجل الاتحادي، تُدرج القاعدة المذكورة في مدونة اللوائح الاتحادية (المدونة)، وذلك جنباً إلى جنب مع جميع اللوائح الموجودة. وتنقسم المدونة إلى ٥٠ باباً يكرس كل واحد منها لمجالات واسعة تخضع للتنظيم الاتحادي. وينقسم كل باب إلى فصول يكون عنوانها اسم الوكالة المصدرة عادة. ويتم استكمال المدونة على أساس سنوي وهي متاحة مجاناً في العنوان التالي على شبكة الإنترنت http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr.

وتضع الوكالة المعنية المستندات التي تعتمد عليها، أو تأخذها في الاعتبار لدى إصدار قاعدة نهائية، في سجل عام تتاح من خلاله للجمهور كي يطلع عليها ويقدم تعليقاته عليها. ويحمل كل سجل رقماً خاصاً. وتحتوي تلك المستندات على دراسات تضطلع بها الوكالة لتدعيم موقفها كما تحتوي على تعليقات مقدمة رداً على مستندات الوكالات (باستثناء المستندات ذات الطابع السري)[٣]. وتقبل بعض الوكالات معلومات سرية تعتمد عليها لدى وضع القواعد في حين أن هناك وكالات أخرى لا تتبع ذلك النهج.

---

(٣) تعني عبارة "الأسرار التجارية والمعلومات التجارية السرية" سجلات أو بيانات مقدمة إلى الحكومة يقال إنها تحتوي على مواد لا يمكن نشرها بموجب الاستثناء ٤ من قانون حرية تداول المعلومات (Freedom of Information) Act, 5 (U.S.C. § 552(b)(4)، لأن الإفصاح عنها يتوقع أن يسبب ضرراً كبيراً لصاحبها على مستوى المنافسة. ويجب على الأشخاص الذين يقدمون مستندات سرية أن يصروا على صون طابع السرية وقت تقديم المستندات. وتبت الوكالة من ثم فيما إذا كان الاستثناء ٤ ينطبق عليها. ويطبق هذا الاستثناء في جميع المراحل التي تمر بها عملية وضع القواعد. وتوجد، على النحو المذكور أعلاه، وكالات لا تقبل المستندات التي تحتوي على أسرار تجارية أو معلومات تجارية سرية لدى قيامها بوضع القواعد.

وتستخدم الوكالات الاتحادية شبكة الإنترنت إلى حد كبير لإتاحة المعلومات المتصلة بأنشطتها التنظيمية وزيادة شفافية عملياتها التنظيمية. وقد أسست وكالات عديدة أو تقوم الآن بتأسيس نظام إلكتروني للسجلات. فعلى سبيل المثال، أنشأت وزارة النقل نظاماً يسمح للأفراد في جميع أرجاء العالم بالاطلاع على مستندات مدرجة في أي من السجلات المخصصة لعملية وضع القواعد وبتنزيل تلك المستندات (http://dms.dot.gov/). ويسمح نظام وزارة النقل أيضاً للأفراد بتقديم تعليقاتهم إلكترونياً. وتوفر بعض الوكالات مثل وكالة الحماية البيئية صلات للاطلاع على النسخ الإلكترونية لآخر ما أصدرته من مستندات فيما يتعلق بوضع القواعد (انظر http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed). وتجهز الوكالات بالإضافة إلى ذلك مجموعة واسعة من المعلومات المتصلة بوضع القواعد على شبكة الإنترنت، كتقارير الأبحاث والدراسات التحليلية، ليتمكن الناس من دراستها على الخط مباشرة وتنزيلها بدون رسوم (انظر على سبيل المثال http://www.nhtsa.dot.gov/).

ويوجب قانون حرية تداول المعلومات (FOIA) (5 U.S.C. § 552) على الوكالات الاتحادية إتاحة السجلات المودعة لديها بناء على طلب يرفع إليها ويحدد فيه الطالب بصورة مرضية ما يطلبه من سجلات. والغرض المنشود من هذا القانون هو توسيع نطاق المعلومات المتاحة للجمهور كي يتجاوز المجالات المحددة في الأصل بموجب قانون الإجراءات الإدارية. ويمنح القانون الحق لأي فرد في طلب سجلات من الوكالات. وتقوم الوكالة فور استلامها لذلك الطلب بالبحث عن السجلات تلبية للطلب. ويجب على الوكالة أن تتيح عندئذ نسخاً عن جميع السجلات المطلوبة التي تجدها نتيجة البحث، باستثناء السجلات ذات الطابع السري المشمولة بأحد الاستثناءات التسعة المنصوص عليها في قانون حرية تداول المعلومات[٤]. ولقد تم في عام ١٩٩٦ توسيع مجال المعلومات الحكومية التي يمكن للجمهور أن يطلع عليها، وذلك بموجب التعديلات المدخلة على قانون حرية التداول الإلكتروني للمعلومات.

ويوجب هذا القانون على الوكالات أن تتيح عدداً أكبر من المواد إلكترونياً. وتم بالإضافة إلى ذلك استكمال قانون حرية التداول الإلكتروني للمعلومات بالمرسوم التنفيذي ١٢٦٠٠ المنصب على إجراءات الإخطار المسبق بالكشف عن المعلومات التجارية السرية (١٩٨٧) الذي يعطي الأطراف من القطاع الخاص ولا سيما الشركات التجارية (بما فيها الشركات الأجنبية) الحق في أن تُخْطَر قبل قيام الوكالة بالكشف عن معلومات تخص الشركة أو ترد منها.

٣- *التنسيق فيما بين الوكالات وفيما بين الأجهزة الحكومية*

للوكالات الاتحادية وسائل مختلفة لرصد وتنسيق الأنشطة التنظيمية التي تضطلع بها. وتبادر الوكالات في كثير من الأحيان بالتشاور بصورة رسمية أو غير رسمية حول مسائل ذات أهمية متبادلة في مجال وضع القواعد، وذلك بغض النظر عما إذا كانت تلك المسائل تتسم بالأهمية بموجب الأمر التنفيذي ١٢٨٦٦. ويتم التشاور في البداية على مستوى الموظفين الفنيين عادة، ويجري التشاور من ثمّ على مستوى السياسة العامة عندما تُعدّ الوكالة ما تتبعه من نهج في معالجة المسائل. وتوجد أيضاً أفرقة عاملة مشتركة بين الوكالات كالمجلس المشترك بين الوكالات والمعني بالسياسات العامة المتبعة في مجال المعايير، وهو يجتمع بصورة منتظمة لمناقشة المسائل ذات الأهمية المتبادلة، وكذلك لتبادل المعلومات بشأن الأنشطة التي تضطلع بها مختلف الوكالات الأعضاء.

---

(٤) بالإضافة إلى الاستثناء المشار إليه أعلاه فيما يتعلق بالأسرار التجارية والمعلومات التجارية السرية، هناك استثناءات لمسائل أخرى مثل المذكرات أو الرسائل المتبادلة بين مختلف الوكالات أو داخل وكالة واحدة والسجلات أو المعلومات المجمَّعة لأغراض تنفيذ القوانين. (5 U.S.C. § 552(b)(5) and (7)).

وينص الأمر التنفيذي ١٢٨٦٦ على وجوب تفادي الوكالات التنظيمية إصدار قواعد غير متجانسة أو متنافية أو مزدوجة والقواعد التي تصدرها وكالات اتحادية أخرى. ويُكلف مكتب الإدارة والميزانية بموجب هذا الأمر بتنسيق عمليات الاستعراض المشتركة بين الوكالات للقواعد الهامة المقترحة أو النهائية قبل إصدارها ونشرها في *السجل الاتحادي*[٥]. وإذا كانت القاعدة المقترحة أو النهائية التي تضعها إحدى الوكالات غير متجانسة إلى حد كبير وإجراء اتخذته وكالة أخرى أو يتوقع أن تتخذه، أو كانت تتدخل بشكل آخر في ذلك الإجراء، فإن تلك القاعدة تعتبر قاعدة هامة بموجب الأمر، وتخضع بالتالي لاستعراض مكتب الإدارة والميزانية. ويقدم المكتب نسخة عن القاعدة للوكالات المعنية الأخرى كي تقدم تعليقاتها أثناء عملية الاستعراض.

٤- *قانون الإجراءات الإدارية*

إن أهم الآليات التي يتم بموجبها ضمان الشفافية والوضوح في عملية وضع القواعد في الولايات المتحدة هي آلية النظام الموحد القائم على استشارة الجماهير عندما توضع القواعد وتُنقَّح. ويحدد قانون الإجراءات الإدارية شروط وضع القواعد، أي العملية التي تقوم بموجبها الوكالات الاتحادية بوضع لائحة معينة أو اقتراحها أو إقرارها أو تعديلها أو إلغائها. ويكون للقواعد الأساسية التي تصدرها وكالة ما بموجب قانون الإجراءات الإدارية قوة القانون ومفعوله.

وإذا كانت التشريعات التمكينية لوكالة ما تخول تلك الوكالة وضع القواعد فإن التشريعات تنص عادة على وجوب اتباع إجراءات رسمية أو غير رسمية كالتالي:

- الإجراءات غير الرسمية لوضع القواعد: توجب هذه الإجراءات على الوكالة أن تقدم، مع بعض الاستثناءات المحدودة، إخطاراً مسبقاً وأن تتيح فرصة للتعليق بتقديم بيانات أو حجج خطية رداً على نشر قاعدة مقترحة. ويجوز لأي شخص، بغض النظر عن مكان وجوده، أن يقدم تعليقاته. وذلك يشمل على سبيل المثال الأفراد والشركات التجارية والوكالات الحكومية من بلدان أخرى. وكذلك توجب هذه الإجراءات أن تنظر الوكالة في البيانات والحجج المقدمة وأن تُضَمِّن أي قواعد نهائية تصدرها بياناً عن الأساس الذي تقوم عليه القاعدة وغرضها كما توجب عليها أن تنظر في التعليقات. وستناقش بصورة أكمل في فرع لاحق من النص الإجراءات غير الرسمية المتبعة لوضع القواعد؛
- الإجراءات الرسمية: توجب هذه الإجراءات على الوكالة أن تعقد جلسات استماع كاملة يتم فيها عرض الحجج شفوياً كما توجب عليها إتاحة الفرصة للأشخاص الذين يرغبون في الاشتراك لحضور تلك الجلسات وتقديم الأدلة الشفوية والمستندية وعرض الآراء ومناقشة مشتركين آخرين. ويترأس الجلسة عادة قاضٍ مختص بالقانون الإداري. ويتألف السجل من نصوص مستنسخة من الشهادات والعروض المقدمة أثناء جلسة الاستماع بالإضافة إلى كافة المستندات المدرجة في الملف أثناء الإجراءات.

---

(٥) يُعرِّف الفرع ٣(و) من الأمر التنفيذي "الإجراء التنظيمي الهام" بوصفه "أي إجراء تنظيمي" يُتوقع أن يفضي إلى وضع قاعدة قد يترتب عليها أي أثر من بعض الآثار المذكورة، بما يشمل أثراً سنوياً في الاقتصاد يساوي ١٠٠ مليون دولار أو أكثر، أو قد يكون له أثر مادي سلبي في الاقتصاد أو في قطاع من قطاعات الاقتصاد أو في الإنتاجية أو في التنافس أو في مجال العمل أو البيئة أو الصحة العامة أو الأمن أو في الحكومات الاتحادية أو المحلية أو القبلية أو في المجتمعات؛ وهو ما ينجم عنه عدم تساوق خطير أو تدخل بصفة أخرى في إجراء اتخذته وكالة أخرى أو تزمع اتخاذه، وما يثير مسائل قانونية جديدة أو من حيث السياسات العامة في إطار الولايات القانونية أو الأولويات الرئاسية أو من حيث المبادئ المنصوص عليها في هذا الأمر التنفيذي.

وتعتبر الإجراءات غير الرسمية ضرورية في أغلبية القواعد التي يتم وضعها بما فيها أغلبية القواعد التي تفيد في تحديد مشترطات المنتجات. ولقد كانت الإجراءات الرسمية تشكل وما زالت تشكل الاستثناء. وتضطر الوكالات إلى اللجوء إلى الإجراءات الرسمية لوضع القواعد إن كانت تضع تلك القواعد عملاً بقانون يوجب حفظ تفاصيل الإجراءات "في سجل".

وتوجب بعض القوانين وضع القواعد باستخدام إجراءات "هجينة" يتم فيها استكمال التعليقات غير الرسمية المقدمة خطياً ببعض العروض الشفوية. ويجوز، بالإضافة إلى ذلك، للوكالات التي يُطلب إليها أن تتبع إجراءات غير رسمية لوضع القواعد أن تختار الإجراءات "الهجينة" إن رأت لزوم لذلك. فيجوز لها أن تقرر على سبيل المثال عقد جلسات عامة عندما ترى أنه سيكون من المفيد تبادل الآراء والمعلومات وجهاً لوجه بين الوكالة والجماهير. ولا تمثل الإجراءات "الهجينة" لوضع القواعد، كما في حال الإجراءات الرسمية، إلا جزءاً بسيطاً من إجراءات وضع القواعد على المستوى الحكومي.

ويمكن للوكالات أن تضيف إجراءات إلى الإجراءات المحددة في قانون الإجراءات الإدارية أو قوانين أخرى، ولكن لا يجوز لها أن تنتقص منها أبداً. ويجوز للوكالات التي تلجأ إلى إجراءات غير رسمية لوضع القواعد أن تقرر أحياناً وبمحض إرادتها عقد جلسات عامة على النحو المشار إليه أعلاه. ويجب ألا تنتهك الإجراءات الإضافية التي تلجأ الوكالات إلى استخدامها ما ينص عليه قانون الإجراءات الإدارية أو قوانين أخرى من مشترطات إجرائية، كما في حال القواعد المتصلة بالنظر في التعليقات الخطية أثناء وضع القواعد.

وتطبَّق الإجراءات غير الرسمية لوضع القوانين على النحو المشار إليه أدناه. ولا يجري اتباع جميع الخطوات، كالإخطارات التمهيدية مثلاً، في جميع إجراءات وضع القواعد. ولا تُتبع في أغلبية إجراءات وضع القوانين باستثناء ثلاث خطوات هي: إصدار إخطار بوضع قواعد مقترحة يُطلب بموجبه إلى الجمهور أن يقدم التعليقات، ونظر الوكالة في كافة المعلومات الهامة بما يشمل تعليقات الجماهير، وإصدار قاعدة نهائية بعد النظر في المعلومات ذات الصلة. وبما أن هناك احتمالاً كبيراً بأن يتم اللجوء إلى مجموعة أوسع من الخطوات في بعض أهم إجراءات وضع القواعد، يرد أدناه ذكر كامل مجموعة الخطوات التي يُحتمل اتخاذها. ويجب أن يُحاط علماً بأن المدة التي تستغرقها عملية وضع القواعد قد تتراوح بين بضعة أشهر وعدة أعوام حسب تعقيد الإجراء وطبيعته وما يثيره من خلافات.

(أ) الإخطارات التمهيدية

لا يوجب قانون الإجراءات الإدارية تقديم إخطارات تمهيدية بل ولا يتطرق إلى هذه المسألة أبداً ولكن، على الرغم من ذلك، تقوم بعض الوكالات التنظيمية بإصدار تلك الإخطارات. ويمكن لوكالة تعتزم القيام بوضع قواعد أن تقرر أنها تود الحصول على معلومات إضافية قبل وضع أو إصدار اقتراح معين لتناول مشكل ما. ويجوز للوكالة في مثل هذه الحالات أن تصدر إخطاراً تمهيدياً تطلب بموجبه إلى الجمهور تقديم التعليقات بغية الحصول على معلومات إضافية بشأن طبيعة ونطاق مشكل معين محتمل أو بغية الحصول على آراء الجمهور فيما يتعلق بالنهج التنظيمي الأفضل والأكثر فعالية.

وأكثر الإخطارات التمهيدية شيوعاً هو الإخطار المسبق بوضع قواعد مقترحة. وهو يتيح الفرصة للجمهور لتقديم التعليقات في مرحلة مبكرة للغاية من عملية وضع القواعد، ويصف المجال العام الذي قد يكون موضوع القاعدة المقترحة ويطلب عادة تعليقات الجمهور على المسائل والخيارات التنظيمية التي يتم النظر فيها كما يدعو الجمهور إلى تحديد أي مسائل هامة إضافية.

ويحدد الإخطار المسبق بوضع قواعد مقترحة الفترة الزمنية التي يمكن فيها للجمهور أن يقدم التعليقات. ويجوز لجميع الأفراد أن يقدموا تعليقاتهم. وتدرج بعض الوكالات جميع التعليقات المقدمة بشأن الإخطار المسبق بوضع قواعد مقترحة في ملف متاح للجمهور، في حين لا تُضَمَّن بعض الملفات إلاَّ التعليقات المؤيدة لإخطار لاحق بوضع قواعد مقترحة. ولا يتم في كلتا الحالتين إفشاء أسرار تجارية ولا معلومات تجارية سرية. أما الفترة المتاحة لتقديم التعليقات فهي عادة ٦٠ يوماً، ولكن يمكن أن تكون أطول أو أقصر وفقاً للظروف السائدة.

(ب) إخطار بوضع قواعد مقترحة

تتمثل الخطوة الأولى المتبعة في عملية وضع القواعد، في معظم الحالات، في القيام بوضع القاعدة المقترحة ثم نشرها. ويدعى الاقتراح إخطاراً بوضع قواعد مقترحة (الإخطار). أما الهدف المنشود من هذا الإخطار فهو إبلاغ الجمهور بالاقتراح وطلب التعليق عليه. ويتألف الإخطار من جزأين هما: الديباجة، وهي مناقشة سردية، والنص التنظيمي المقترح. ومع ذلك، لا تشمل بعض الإخطارات نصاً تنظيمياً. ويختلف حجم التفاصيل المقدمة في الديباجة باختلاف الإخطار. ذلك أن الديباجات المفصلة أكثر تحدد المشكل المتناول في الاقتراح وتناقش ثم تحلل المعلومات المتصلة بوجود المشكل وطبيعته ومدى انتشاره، وتفسر الكيفية التي سيخفف بها الاقتراح من حدة المشكل، كما تحلل الفوائد الناجمة عنه والتكاليف المترتبة عليه. وإن صدر قبل الإخطار إخطار تمهيدي، فبإمكان ذلك الإخطار أن يلخص ما ورد في الإخطار التمهيدي ويرد على ما قدمه الجمهور من تعليقات على الإخطار التمهيدي. وإن كان الإخطار لا يعرض ولا يفسّر الافتراضات المبنية على الواقع والدراسات التحليلية والمنهجيات التي ينطوي عليها الاقتراح، فإن الوكالة تُدرج في سجل عام مستندات تتناول تلك المسائل بغية إتاحة الفرصة للجمهور كي يقدم تعليقات عليها.

ويحدد الإخطار فترة معينة من الزمن يجيز خلالها لأي شخص يرغب في تقديم تعليقات أن يفعل ذلك. ويوصي الأمر التنفيذي رقم ١٢٨٦٦ بإتاحة فترة ٦٠ يوماً لتقديم التعليقات، ولو أن تلك الفترة يمكن أن تكون أطول أو أقصر حسب الظروف. وتدرج الوكالة جميع التعليقات في سجل عام ولكنها لا تفشي الأسرار التجارية والمعلومات التجارية السرية. وتفيد تعليقات الجمهور عدداً من الأغراض من بينها منح الأفراد فرصة:

- لتوفير معلومات للوكالة تساعد على تعزيز معارفها فيما يتعلق بالمسائل المتصلة بالاقتراح؛
- ومناقشة الافتراضات الوقائعية والدراسات التحليلية ومشاريع الاستنتاجات التي ينطوي عليها اقتراح الوكالة وبيان أوجه الخطأ فيها.

وإن حصلت الوكالة، بعد انقضاء الفترة المحددة لتقديم التعليقات، على معلومات أو دراسات تحليلية جديدة وليست تراكمية فقط، مما يحتمل أن يكون له وقع هام على مضمون القاعدة النهائية، وجب عليها أن تتيح تلك المعلومات أو الدراسات التحليلية حتى يستطيع الجمهور التعليق عليها. وإن جرت العادة في الوكالة على النظر في التعليقات المتأخرة والمواد الجديدة الأخرى المقدمة، وكانت الوكالة مستعدة للنظر في أي تعليقات مقدمة بصورة متأخرة على المعلومات أو الدراسات التحليلية الجديدة، فقد لا تحتاج الوكالة إلى تحديد فترة جديدة لتقديم تعليقات على الإخطار. أما إذا كانت المعلومات أو الدراسات التحليلية الجديدة، فضلاً عن كونها غير تراكمية، ستؤدي إلى إدخال تعديلات هامة وغير متوقعة على القاعدة النهائية، فإنه يجب على الوكالة أن تنشر إخطاراً في السجل الاتحادي لتضمن توعية الجمهور بأن المواد أصبحت متاحة.

ورداً على التعليقات المقدمة على الإخطار أو على التطورات الحاصلة (أي نتائج البحث الجديد)، بعد إصدار الإخطار، تقوم الوكالة عادة بتعديل بعض جوانب الاقتراح. وتقع التعديلات في أغلبية الحالات ضمن نطاق النهج التنظيمية

المناقشة في الإخطار، ولا ضرورة، بالتالي، لإتاحة فرصة إضافية للجمهور كي يقدم تعليقاته. غير أنه إذا كانت أي من التعديلات التي ترغب الوكالة في إدخالها تنطوي على أمور لم تُناقش في الإخطار وليست نتيجة منطقية لتلك الأمور، فيجب على الوكالة أن تعطي الجمهور فرصة آنذاك لتقديم تعليقات على اقتراح منقح قبل إصدار قاعدة نهائية. ولإتاحة تلك الفرصة تصدر الوكالة إخطاراً إضافياً بوضع القواعد المقترحة.

(ج) الإخطار الإضافي بوضع قواعد مقترحة

يعين الإخطار الإضافي بوضع قواعد مقترحة (الإخطار الإضافي) التعديلات الهامة المدخلة على القاعدة المقترحة التي لم يكن بالإمكان عدم توقعها بصورة معقولة بعد قراءة الإخطار. كما يمكن له أن يحدد معلومات وقائعية جديدة لم تُدرج في سجل القاعدة المزمع وضعها في مرحلة الإخطار وهي معلومات تود الوكالة الاعتماد عليها لدى وضع القاعدة النهائية. ويفسر الإخطار الإضافي الأسباب التي استدعت تعديل صيغة اللائحة، ويطلب تعليقات الناس على ذلك التعديل. أما الإخطارات الإضافية فهي أقل بكثير من الإخطارات المسبقة.

(د) القاعدة النهائية

تقرر الوكالة، بعد النظر في التعليقات المستلمة أثناء وضع القاعدة، ما إذا كانت ستصدر القاعدة النهائية. وتنطوي القواعد النهائية على ديباجة وعلى نص تنظيمي. وإن أصدرت الوكالة قاعدة نهائية، فهي تُضمِّن ديباجتها بياناً مفصلاً عن أساس القاعدة وغرضها، وتفسر لماذا توافق أو لا توافق على التعليقات الموضوعية التي استلمتها، وتصف التعديلات، إن وجدت، التي أدخلتها على القاعدة تلبية للتعليقات التي وافقت عليها. ويجب على الوكالة، إن سمحت بتقديم التماسات لإعادة النظر، أن تبيّن أنه يمكن تقديم تلك الالتماسات، كما يجوز لها أن تحدد موعداً نهائياً لتقديمها. ويتم في القاعدة النهائية تحديد تاريخ دخول القاعدة حيز النفاذ. ويعتبر انقضاء مدة سنة إلى ٣ سنوات (المعروفة بالمدة التمهيدية)، بين تاريخ وضع القاعدة النهائية وتاريخ دخولها حيز النفاذ فعلياً، أمراً معتاداً، ولا سيما في حالة القواعد الهامة أو القواعد التي تضبط بموجبها التكنولوجيات أو المنتجات الجديدة. ويجوز للوكالة، إن قررت عدم إصدار قاعدة نهائية، أن تصدر إخطاراً بسحب الاقتراح، على أن تبرر أسباب ذلك الإجراء.

ويوجب قانون الإجراءات الإدارية عادةً نشر القاعدة النهائية قبل ٣٠ يوماً على الأقل من تاريخ دخولها حيز النفاذ. ولكن الامتثال لشرط الأيام الثلاثين ليس ضرورياً إذا نصت القاعدة على استثناء أو على تخفيف الشروط المعمول بها، أو إذا كانت الوكالة تقدم وتنشر استنتاجاً يقضي بوجوب دخول القاعدة حيز النفاذ في تاريخ سابق "خدمة للمصلحة العامة".

(هـ) الرد على التماسات إعادة النظر

قد تتاح للجمهور، حتى بعد إصدار القاعدة النهائية، فرصة أخيرة لرفع طلب إلى الوكالة بإدخال تعديلات على القاعدة. ويجوز لأي فرد أن يفعل ذلك برفع التماس يطلب بموجبه إعادة النظر. ولا يرجئ تقديم التماس إعادة النظر تاريخ دخول القاعدة حيز النفاذ فعلياً عادة.

وترُد بعض الوكالات على التماسات إعادة النظر بإدخال تعديلات على القاعدة النهائية من دون أن تطلب قبل ذلك تعليقات الجمهور، وشريطة أن تقع تلك التعديلات ضمن نطاق الإخطار بوضع قواعد مقترحة أو أن تكون نتيجة معقولة للإخطار المعني. وقد تقوم وكالات أخرى بإصدار إخطار جديد قبل إدخال أي تعديلات رداً على التماسات إعادة النظر، وذلك بغض النظر عما إذا كانت تلك التعديلات تقع أو لا تقع في نطاق الإخطار.

ويجوز إبطال شرط تقديم إخطار مسبق وإتاحة فرصة للجمهور كي يقدم التعليقات في الحالات التي ترى فيها الوكالة أنه توجد "أسباب قوية" تبين أن تلك الإجراءات ستكون "غير عملية أو غير ضرورية أو مخالفة للمصلحة العامة". ((5 U.S.C. § 553(b)(3)(B). ولقد فسرت المحاكم هذه العبارات على أنها تسمح للوكالة بإلغاء إجراءات الإخطار والتعليق وإصدار قواعد، عندما تستطيع أن تبرر أنها تتصدى لحالة أو أكثر من حالات "الطوارئ" التالية: (١) عندما يُفرض على الوكالة أجل محدد مقرر بموجب التشريعات؛ (٢) أو عندما يجب وضع قاعدة على الفور للتصدي لخطر كبير يهدد الصحة العامة والأمن العام؛ (٣) أو عندما يحول الإخطار المسبق دون تحقيق غرض القاعدة؛ (٤) أو عندما يجب تقديم إيضاحات فورية للقواعد واللوائح الموجودة بغية الحد من الفوضى. ومن الأهمية بمكان ملاحظة أن استثناء "الأسباب القوية" يفسّر بمعناه الضيق. ذلك بالإضافة إلى أنه لا يجوز للوكالات أن تلغي بصورة تلقائية الإجراءات غير الرسمية لوضع القواعد، كلما تصدت لإحدى هذه الحالات الأربع، أو كلما رأت أن هناك حالة طوارئ. وعوضاً عن ذلك، يجب على الوكالة أن تبين بوضوح أن سبب الإلغاء مبرَّر في ظرف معين.

٥- *فرص أخرى متاحة لمشاركة الجمهور*

يمكن للمواطنين بصفتهم الشخصية وللصناعات والمنظمات أن يساهموا بأساليب شتى في الأنشطة التي تضطلع بها الوكالات لوضع القواعد. فيجوز للأفراد، بالإضافة إلى تقديم تعليقاتهم والتماساتهم على النحو المناقش أعلاه في الفرع المكرس لقانون الإجراءات الإدارية، أن يتصلوا مباشرة بالوكالات وفقاً للشروط الإجرائية الخاصة بتلك الوكالات، وأن يسهموا في اللجان الاستشارية التي تشكلها الوكالات أو أن يشتركوا في عمليات وضع القواعد بالتفاوض.

وبينما يضع قانون الإجراءات الإدارية قيوداً على البلاغات المقدمة شفوياً من جانب واحد في الإجراءات الرسمية لوضع القواعد، فهو لا ينص على ذلك في الإجراءات غير الرسمية[٦]. بيد أن مختلف الوكالات الاتحادية اعتمدت سياساتها العامة بشأن تقديم تلك البلاغات أثناء الإجراءات غير الرسمية لوضع القواعد. وتتباين هذه السياسات، إذ لا تشجع بعض الوكالات وإن كانت لا تحظر تقديم بلاغات شفوية من جانب واحد في أي مرحلة من مراحل إجراءات وضع القواعد، حتى قبل إصدار الإخطار. ولا تشجع وكالات أخرى على تقديم بلاغات شفوية من جانب واحد إلا بعد إصدار إخطار، في حين تسمح بعض الوكالات بتقديم تلك البلاغات في أي وقت كان أثناء إجراءات وضع القواعد. ولكن في جميع الحالات يجب على الوكالات، إن رغبت الاعتماد، لدى وضع قاعدتها النهائية، على معلومات أو بيانات واردة عن طريق بلاغات شفوية مقدمة من جانب واحد، أن تلخص مضمون البلاغات في مذكرة تعممها على الجمهور. ويعتبر ذلك المستند ضرورياً للتأكد من أن الجمهور والمحاكم على علم بالبلاغات (في حال رفع دعوى قانونية).

ويجوز للوكالات الاتحادية أن تعقد اجتماعات مع اللجان أو الأفرقة لزيادة فرص الحوار والحصول على مساهمات من الجمهور في عملية وضع القواعد. وقد تكون بعض تلك اللجان أو الأفرقة لجاناً استشارية بالمعنى المقصود في القانون الخاص باللجان الاستشارية الاتحادية ((5 U.S.C. App. 2 (FACA). وينص هذا القانون على أن اللجنة الاستشارية هي أي لجنة أو فريق يتألف من عضو واحد على الأقل لا يكون موظفاً اتحادياً بدوام كامل، وتكون تلك اللجنة منشأة أو مستخدمة (أي تجرى إدارتها أو مراقبتها) من طرف وكالة اتحادية بغية الحصول على المشورة أو التوصيات. ويمكن إنشاء لجان استشارية

---

(٦) "البلاغات المقدمة من جانب واحد" تعرَّف في قانون الإجراءات الإدارية على أنها "كل بلاغ شفوي أو خطي غير مدرج في السجل العام والذي لا يقدم لأجله إخطار مسبق بفترة معقولة من الزمن لجميع الأطراف، وهو لا يشمل طلبات بتقديم تقارير مرحلية عن أي موضوع أو إجراء ..." ((5 U.S.C. § 551(14).

بموجب القانون الخاص باللجان الاستشارية الاتحادية بعد إصدار إخطار عام، وبعد التأكد من أن اللجنة تنشأ خدمة للمصلحة العامة. ويجب أن تحصل اللجان على شرعة من ديوان المحاسبة وأن يكون لها غرض محدد بوضوح. ويجب أن تكون العضوية متوازنة إلى حد ما من حيث الآراء الممثلة والمهام المضطلع بها. ويجب أن تعلن اجتماعات اللجان الاستشارية في *السجل الاتحادي* وأن تكون مفتوحة في وجه الناس بوجه عام. ويجب أن تعمم محاضر الجلسات وكل المستندات ذات الصلة.

ويضع قانون عام ١٩٩٠ الخاص بوضع القواعد بالتفاوض إطاراً للتفاوض على وضع القواعد، ويشجع الوكالات على استخدام أسلوب التفاوض في وضع القواعد بغية تعزيز العملية غير الرسمية لوضع القواعد. 5 U.S.C. §§ 561, *et seq.* والشرط الأساسي لوضع القواعد بالتفاوض هو أن الجمع بين ممثلي الوكالة ومختلف المجموعات المعنية المتأثرة بغية التفاوض على قاعدة مقترحة والتوصل إلى توافق في الآراء بشأنها، سيقلل من احتمال نشوب خلافات عندما تصدر قاعدة نهائية. وتقوم الوكالة بموجب القانون الخاص بوضع القواعد بالتفاوض بإنشاء لجنة استشارية تتألف من ممثلين عن الجهات المعنية المتأثرة وممثلين عن الوكالة، وذلك بهدف التوصل إلى توافق في الآراء بشأن قاعدة ستصدر في إخطار بوضع قواعد مقترحة. وتخضع اللجنة للقانون الخاص باللجان الاستشارية الاتحادية، ويجب عليها بالتالي أن تعقد اجتماعاتها علناً. وقد جرت العادة على أن يحضر منسق حيادي المفاوضات التي تجرى في إطار اللجنة. أما هدف اللجنة فهو التوصل إلى توافق في الآراء ضمن حدود السلطة القانونية المنوطة بالوكالة، وضمن أغراض السياسة العامة المحددة لوضع القواعد. فإذا تم التوصل إلى توافق في الآراء، تعتمد الوكالة على ثمرة هذا التوافق لإصدار إخطارها المتصل بوضع القواعد المقترحة. وكما في حالة إجراءات وضع القواعد التي لا تنطوي على التفاوض بشأن وضع القواعد، يجب على الوكالة أن تنظر في تعليقات الجمهور المقدمة على ذلك الإخطار قبل إصدار القاعدة النهائية.

٦- *شروط أخرى لوضع القواعد*

تخضع الوكالات التنظيمية، بالإضافة إلى شروط تشريعاتها التمكينية، لشروط تشريعية أخرى لدى تحليل مختلف الآثار المترتبة على قواعدها المقترحة والنهائية. وتشمل هذه الشروط شروطاً لتحليل الآثار المترتبة على أي قاعدة من القواعد في الشركات التجارية الصغيرة (قانون المرونة التنظيمية) أو في البيئة (القانون الوطني للسياسة البيئية). فإن كانت القاعدة تستدعي إنفاق حكومات الولايات أو القطاع الخاص أكثر من ١٠٠ مليون دولار في السنة الواحدة، وجب تحليل ما يترتب عليها من آثار (القانون الخاص بالولايات غير الممولة). وبالإضافة إلى ذلك، يجب تحليل الآثار المترتبة على شروط جمع المعلومات فيما يتعلق بأي قاعدة من القواعد (قانون الحد من الإجراءات الورقية). ويجب أن تعمَّم تلك الدراسات التحليلية كما تعمَّم الدراسات التحليلية اللازمة الأخرى.

وتضع الهيئة التنفيذية شروطاً أخرى، بالإضافة إلى ذلك، عن طريق الأوامر التنفيذية التي تصدرها. وأهم تلك الأوامر هو الأمر التنفيذي رقم ١٢٨٦٦. وينص هذا الأمر الذي صدر في ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٣ على فلسفة تنظيمية جامعة ومبادئ تسترشد بها الوكالات لدى القيام بوضع قواعد فعلية وفعالة. وينص الأمر على وجوب قيام الوكالات بتقييم التكاليف والمنافع (الكمية والنوعية) لقاعدة مطلوبة حسب ما يجيزه القانون، واقتراح أو اعتماد قاعدة ما فقط بعد التأكد بصورة معقولة من أن منافعها تبرِّر التكاليف المترتبة عليها[٧]. وينص الأمر على أنه ينبغي للوكالات أن تختار النُهُج التي

---

(٧) تحدُّ بعض التشريعات التي تخوِّل إصدار لوائح خاصة بالمنتجات من مدى تمكُّن الوكالة المصدِّرة من أخذ التكاليف في الاعتبار لدى اختيار تلك اللوائح. بل وتنص بعض التشريعات على وجوب اختيار اللوائح وإصدارها بصرف النظر عن التكاليف.

يُستمد منها أكبر قدر من المنافع لدى اختيارها للنُهُج التنظيمية البديلة. وأحد الأغراض الأساسية المنشودة من الأمر هو جعل الإجراءات التنظيمية في متناول الجمهور ومتاحة لـــه. ويُلزِم الأمر الوكالات التنظيمية قبل إصدار قواعد مقترحـــة ونهائيـــة "هامة" أن تعرض تلك القواعد على مكتب الإدارة والميزانية ليستعرضها. ويجب أن تكون القواعد الهامة مصحوبة بدراسات تحليلية موسّعة عن الآثار التنظيمية. وتُدرَج الدراسة التحليلية في السجل العام لتيسير تعليق الجمهور عليها. ويمكن الاطـــلاع على الأمر الصادر في العنوان التالي: http://reginfo.gov/eo12866.htm.

ويوجِّه القانون الوطني الصادر في عام ١٩٩٥ والمنصب على نقل التكنولوجيا والنهوض بها الوكالات الاتحاديـــة إلى استخدام معايير التوافق الطوعية على الصعيدين المحلي والدولي عوضاً عن اللوائح الحكومية، وذلك كوسيلة لبلوغ أغراض السياسات العامة أو الأنشطة التي تحدِّدها الوكالات باستثناء الحالة التي يكون فيها هذا النهج متنافياً والقانون أو غير عملـــي بصفة أخرى (القانون العام ١٠٤-١١٣) (15 U.S.C. § 272 note). ويوجّه القانون الوكالات إلى الإسهام بالإضافة إلى ذلك في أنشطة وضع معايير التوافق الطوعية "عندما تخدم هذه المساهمة المصلحة العامة وتكون متساوقة ومهام الوكالـــة والإدارة، والسلطات، والأولويات، وموارد الميزانية". والغرض المنشود من تلك المساهمة هو الاشتراك في وضع معايير طوعية تحد قـــدر الإمكان من ضرورة وضع لوائح حكومية مستقلة والحفاظ عليها.

ويُطلَب إلى الوكالات الاتحادية أيضاً لدى وضع اللوائح أن تأخذ في الاعتبار المعايير الدوليـــة ذات الـــصلة وأن تعتمد لدى وضع لوائحها على تلك المعايير الدولية، إن كان ذلك مناسباً. الباب الرابع من قانون الاتفاقات التجارية الصادر في عام ١٩٧٩ (القانون العام ٩٦-٣٩)، بصيغته المنقحة في عام ١٩٩٤ (القانون العـــام ١٠٣-٤٦٥) وفي عـــام ١٩٩٦ (القانون العام ١٠٤-٢٩٥) ((19 U.S.C. § 2532(2)). وينص القانون بوضوح على أن الأسباب التي قد تجعل غـــير مناســـب الاعتماد على معيار دولي لدى وضع لائحة ما تشمل ولا تقتصر على سبب حماية صحة الإنسان أو سلامته وحماية حياة أو صحة الحيوانات أو النباتات أو حماية البيئة.

جيم- استعراض الكونغرس

يجب أن تُعرض معظم اللوائح الخاصة بالمنتجات والصادرة عن الوكالات كقواعد نهائية على الكـــونغرس كـــي يستعرضها بموجب القانون الخاص باستعراض الكـــونغرس (5 U.S.C. §§ 801, *et seq*) وفي إطـــار لجنـــة الرقابـــة التابعـــة للكونغرس[٨]. وينص القانون المنصب على استعراض الكونغرس على إجراء خاص يجيز للكونغرس التصويت لرفض أي قاعدة ما من قواعد الوكالات. أما الأثر المترتب على التصويت بالرفض فهو إبطال القاعدة. وتُرفَض القاعدة إن اعتمـــدت غرفتـــا الكونغرس قراراً مشتركاً بأغلبية الأصوات وإن وقّع الرئيس على ذاك القرار فيما بعد. وكذلك تُرفَض قاعـــدة إن اعتمـــدت غرفتا الكونغرس قراراً من هذا القبيل، ثم أبطلتا حق النقض الرئاسي الممارس بشأن القرار المـــذكور. ومـــع أن باســـتطاعة الكونغرس أن يعتمد قراراً برفض قاعدة برمتها إلا أنه لا يجوز لـــه أن يعتمد قراراً بموجب القـــانون الخـــاص باســـتعراض

---

(٨) في حالة "قاعدة أساسية" ينص القانون المنصب على استعراض الكونغرس على عدم جواز دخول مثل تلك القاعدة حيـــز النفـــاذ قبـــل مرور ٦٠ يوماً على تاريخ عرض القاعدة على الكونغرس. وتعرَّف القاعدة "الأساسية" لأغراض القانون المشار إليه بوصفها القاعدة التي يجد مكتب الإدارة والميزانية أنها ستفضي إلى إحدى النتائج التالية: (أ) أثر سنوي في الاقتصاد بما يعادل ١٠٠ مليـــون دولار أو أكثـــر؛ (ب) أو زيادة كبيرة في التكاليف أو الأسعار؛ (ج) أو آثار سلبية هامة في المنافسة أو العمل أو الاستثمار أو الإنتاجية أو الابتكـــار أو في قدرة الشركات المنشأة في الولايات المتحدة على التنافس في الأسواق المحلية وأسواق التصدير مع الشركات المنشأة في بلدان أجنبية.

الكونغرس، سواء بتعديل القاعدة أو بإعطاء تعليمات بتعديلها. ويجوز للكونغرس أن يتمسك بالقانون الخاص باستعراض الكونغرس لعدم اتخاذ أي إجراء أو اعتماد قرار بعدم الموافقة.

وعندما يتخذ الكونغرس الإجراء من دون التمسُّك بالقانون الخاص باستعراض الكونغرس، أي بموجب إجراءاته التشريعية العادية، يجوز له أن يُبطِل قاعدة صادرة عن وكالة ما بسنّ تشريع جديد يحظر على الوكالة استخدام الأموال المرصودة لإعمال القاعدة. ويجوز للكونغرس من جهة أخرى أن يسنّ تشريعات تحدِّد الأحكام التنظيمية التي يعترض عليها مبيِّناً أنه لا يمكن للوكالة أن تحتفظ بقاعدة موجودة أو تصدر قاعدة جديدة تحتوي تلك الأحكام.

دال– الاستعراض القضائي

تخضع جميع القواعد النهائية التي تنص على وضع لوائح أو على تعديلها أو إلغائها لاستعراض قضائي عملاً بالتشريعات التمكينية للوكالة أو بقانون الإجراءات الإدارية أو بتشريعات معيّنة خاصة بالوكالة. ويمكن بالإضافة إلى ذلك إخضاع إجراءات نهائية أخرى لاستعراض قضائي، وهي تشمل إجراءات من قبيل رفض التماسات وضع القواعد، ورفض التماسات إعادة النظر، واتخاذ قرارات بإنهاء عملية وضع قواعد بعد إصدار إخطار بوضع قواعد مقترحة. وعلى الرغم من أن النسبة المئوية للقواعد الصادرة عن طريق الإجراءات غير الرسمية لوضع القواعد والتي يتم استعراضها فيما بعد قضائياً قد تكون صغيرة نسبياً، فإن هناك عدداً مطرداً وكبيراً من الحالات التي يتم فيها الطعن في الإجراءات/أو في الأساس الموضوعي. وقد يكون للاستعراض القضائي أثر هام وطويل الأجل في عملية وضع القواعد التي تضطلع بها الوكالات نظراً إلى المفعول الرجعي للقرارات الصادرة عن المحاكم.

ويُجيز قانون الإجراءات الإدارية لأي شخص أن يطلب إلى المحاكم الاتحادية أن تنقض قاعدة نهائية أو أي إجراء نهائي تتخذه وكالة ما إن كانت له "مصلحة" في ذلك. ويجب على الشخص، إن أراد إثبات مصلحته، أن يبيِّن أولاً أن الإجراء النهائي الذي اتخذته الوكالة يُلحِق به ضرراً فعلياً وأنه يوجد احتمال كبير بأن تأمر المحكمة بالتعويض عن هذا الضرر بالبت لصالحه.

ويجب على الشخص أن يبرهن من ثَم أن الضرر اللاحق به يقع ضمن "نطاق المصالح" التي سعى الكونغرس لحمايتها بسنّ التشريع الذي اتُّخِذ بموجبه إجراء الوكالة النهائي. ويمكن عادة لكل شخص يتأثر مباشرة من جراء لائحة خاصة بمنتجات معينة أو كل شخص يشتري أو يستخدم المنتجات التي تسري عليها اللائحة أن يبرهِن أن الضرر اللاحق به يقع ضمن نطاق المصالح المحمية بموجب التشريع الذي صدرت اللائحة بموجبه. وقد يكون لمنظمة لم تتعرض بنفسها لمثل ذلك الضرر مصلحة إن تمكّنت من البرهان على أنه سيكون لأعضائها مصلحة شخصية في رفع دعوى وأن المصالح التي تود حمايتها لها صلة وثيقة بغرض المنظمة وأن الشكاوى المقدمة والتعويض المطلوب لا توجِّب اشتراك الأعضاء بصفتهم الشخصية في الدعوى.

ويجوز للفرد أن يطلب بموجب قانون الإجراءات الإدارية إبطال إجراء نهائي تتخذه وكالة تمسكاً بأسباب شتى من بينها أن الإجراء تعسفي أو نزوي أو يشكل إساءة استعمال للسلطة التقديرية أو هو بشكل آخر غير مطابق للقانون. ويحدث في الدعاوى التي يُطعَن فيها في قواعد الوكالات التمسك عادة بأسباب إجرائية وموضوعية على حد سواء لنقض تلك القواعد. وتشمل الأسباب الإجرائية العجز عن تقديم الإخطار على النحو الواجب. وكثيراً ما يزعم الأشخاص الذين يتمسكون بهذا العجز أن التفاوت بين النص التنظيمي المقترح والنص التنظيمي النهائي كان كبيراً إلى حد أنه لم يكن باستطاعة المعلِّقين توقُّعه بصورة معقولة، ومن ثم لم يكن بمقدورهم التعليق على جزء كبير من القاعدة النهائية. وهناك حجّة

مألوفة أخرى وهي أن الوكالة اعتمدت تدعيماً للقاعدة النهائية على بيانات أو دراسات تحليلية لم تُعمَّم على المعلقين في الوقت المناسب ليقدموا تعليقاتهم عليها قبل وضع القاعدة النهائية.

وبغية تفادي نقض أو رد قاعدة معينة بوصفها تعسفية أو نزوية، ينبغي أن تقوم الوكالة بما يلي: تبيِّن ما هي الوقائع التي تستند إليها القاعدة؛ وتؤكد الوقائع الإسنادية بربطها بالأدلة المدرجة في سجل القواعد؛ وتفسر كيف خلصت اعتباراً من الوقائع الإسنادية إلى الآثار المتوقع أن تترتب على القاعدة المذكورة؛ وتربط الوقائع الإسنادية والآثار المتوقعة بكل هدف أو غرض أو معيار تشريعي ذي صلة يصبح هاماً بموجب تشريعها؛ وتتفادى إسناد أي جانب من جوانب قاعدتها النهائية إلى عوامل لا يعتزم الكونغرس النظر فيها؛ وتوضح أسباب موافقتها أو عدم موافقتها على التعليقات الأساسية وأسباب تسويتها للمسائل التي أثارها المعلِّقون كما فعلت؛ وتبين أسباب رفضها للحلول البديلة المعقولة للقاعدة التي اعتمدتها ولا سيما تلك التي كانت ستساعد على تعزيز أغراض التشريع الذي صدرت القاعدة بموجبه تعزيزاً أكبر.

وعادة لا تقوم المحكمة التي تستعرض القاعدة بفرض رأيها على الوكالة أو بنقض استنتاجاتها المستقاة من الواقع طالما كان لاستنتاجات الوكالة أساس موضوعي في السجل الإداري. (انظر مناقشة السجلات الإدارية أدناه). وذلك ينطبق بصفة خاصة عندما يكون الموضوع فنياً ويخص تكنولوجيا متطورة جديدة أو يتعلق بممارسة الوكالة لخبرتها.

وتخضع القاعدة النهائية التي تُلغي لائحة معينة للتدقيق القضائي نفسه الذي تخضع له القاعدة النهائية التي تنص على إقرار لائحة أو تعديلها. ويُفترَض أن سلوك الإدارة الثابت ينبع عن رأيها المستنير بأنها باتباع ذلك السلوك ستنفِّذ السياسات التي حددها لها الكونغرس. وبالتالي فإن ابتعدت الوكالة عن ممارسات أو مواقف سابقة لدى اعتماد قاعدة جديدة، وجب عليها أن توضح بشيء من التفصيل لماذا تفعل ذلك.

وتستند المحاكم في عملية الاستعراض إلى السجل الإداري. وتقوم الوكالة بتجميع مواد السجل الإداري الذي يتألف من القاعدة النهائية وجميع المعلومات التي كانت أمام الوكالة وقت إصدار القاعدة النهائية بما يشمل الإخطار بوضع قواعد مقترحة وجميع التعليقات المقدمة على ذلك الإخطار ونتائج الأبحاث والتقارير.

وتقوم المحكمة عندما تنقض قاعدة نهائية برد القاعدة إلى الوكالة كي تواصل النظر فيها. ويجوز للمحكمة أن تُبطل القاعدة التي لا يبقى لها في تلك الحالة أي أثر قانوني، أو أن تأمر بإرجاع القاعدة طالبة إلى الوكالة إعادة النظر في موقفها، ولكن القاعدة تظل سارية المفعول بصورة كاملة أو جزئية خلال فترة إعادة النظر.

ثالثاً– الإجراء المتبع في الولايات المتحدة لضمان الامتثال لمعايير السلامة والمعايير الخاصة بالانبعاثات

تحافظ الحكومة الاتحادية في الولايات المتحدة على مجموعة من الأهداف (كالأهداف العددية) من قبيل السلامة المعقولة والمتطلبات البيئية التي يجب على كل المركبات والمعدات وقطع الغيار أن تلبيها. وتُكرِّس تلك المتطلبات في المعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية والمعايير الاتحادية الخاصة بالانبعاثات. وتُعرَّف المعايير من حيث الأداء. ويمكن الامتثال لتلك المعايير عادة باستخدام أنواع مختلفة من التصاميم التي تتيح للجهات المصنِّعة درجة كبيرة من المرونة في تصميم مركباتها ومعداتها وقطع غيارها.

ويرد في المناقشة التالية بيان مدى امتثال الحكومة الاتحادية لتلك المعايير وما تتبعه من نظام تنفيذ فيما يتعلق بالسلامة والمتطلبات البيئية المحددة للمركبات ذات العجلات وللمعدات وقطع الغيار.

ألف- إدارة أمن المرور في الطرق السريعة والتصديق الذاتي

تخوَّلُ إدارة أمن المرور في الطرق السريعة إصدار معايير اتحادية للسلامة في المركبات الآلية تحدد شروط الأداء للمركبات الآلية الجديدة ومعدات تلك المركبات. ويحظر القانون الاتحادي للولايات المتحدة على أي شخص تصنيع أي مركبة آلية جديدة، أو أي معدات خاصة بها، أو الاتجار بها فيما بين الولايات، أو بيعها أو استيرادها، ما لم تكن المركبة أو المعدات تلبي جميع معايير السلامة المعمول بها.

وخلافاً للوكالات التي تنفذ المعايير بالاعتماد على نظام موافقة على النوع، لا تقوم إدارة أمن المرور في الطرق السريعة بالموافقة على المركبات الآلية أو على معدات تلك المركبات، كما لا تصدق الوكالة على أي منتجات تجارية أو أي جهات تبيع تلك المنتجات. ويطلب بطريقة قانونية إلى الجهات المصنِّعة أن تصدق بنفسها على أن منتجاتها تلبي معايير السلامة التي وضعتها إدارة أمن المرور في الطرق السريعة قبل التمكن من عرضها للبيع[٩]. ويجب أن يُكتَب هذا التصديق على بطاقة بالشكل المطلوب بموجب مدونة اللوائح الاتحادية ٤٩ في الجزأين ٥٦٧ و٥٦٨ (49 CFR Parts 567 and 568) اللذين يحددان حجم البطاقة ومكان وضعها والنص الذي ينبغي كتابته عليها. ويجب على الجهات المصنِّعة للمركبات الآلية أن تقدم أيضاً بعض المعلومات الوصفية إلى إدارة أمن المرور في الطرق السريعة عملاً بمدونة اللوائح الاتحادية ٤٩، الجزء ٥٦٦ (49 CFR Part 566) وذلك في ظرف لا يتجاوز ٣٠ يوماً بعد الابتداء في تصنيع المركبات.

١- *كيف تقوم الجهات المصنِّعة بمهمة التصديق الذاتي*

يحدِّد كل معيار من معايير السلامة شروط الاختبار وإجراءاته التي ستطبقها إدارة أمن المرور في الطرق السريعة لتقييم ما إذا كانت المركبة أو المعدات تلبي شروط الأداء المحددة في المعايير. ويُطلب في بعض المعايير إجراء اختبار حركي مثل ما ورد في المعيار الاتحادي للسلامة في المركبات الآلية رقم ٢٠٨ "حماية الركاب لدى الاصطدام" وما ورد في المعيار الاتحادي للسلامة في المركبات الآلية رقم ٣٠١ "سلامة نظام توصيل الوقود"، ويجوز للوكالة أن تختبر الأداء بموجب تلك الاختبارات بغية تحديد ما إذا كانت المركبات تلبي الشروط. ولكن لا تطلب الوكالة من الجهة المصنعة أن تختبر مقاومة المركبات لدى الاصطدام أو أن تُقيِّم منتجاتها بالأسلوب المحدد في معايير السلامة فقط. ويجوز للجهة المصنّعة أن تختار أي وسيلة لتقييم المركبة أو المعدات بغية تحديد ما إذا كانت مطابقة لمتطلبات معيار يجري العمل به، شريطة أن تختار وسيلة تضمن إلى حد مقبول أن المركبة أو المعدات ستلبي المعيار المطلوب عندما تختبرها إدارة أمن المرور في الطرق السريعة. وتصدِّق أغلبية الجهات المصنِّعة على أنها امتثلت للمعايير عن طريق الاختبار بتطبيق المعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية. ويجري التصديق في حالات نادرة بالاعتماد على بحوث أو على دراسات تحليلية عوضاً عن الاختبار.

---

(٩) تنص تشريعات السلامة الخاصة بالمركبات الآلية والمدرجة في الفصل ٣٠١ من الباب ٤٩ من مدونة قوانين الولايات المتحدة (Chapter 301 of Title 49, U.S. Code) على إجراءات التصديق الذاتي التي ينبغي بموجبها لكل جهة مصنعة أن تصدق على أن منتجاتها تلبي جميع معايير السلامة المطلوبة. (انظر 49 CFR Parts 567, 568; 49 U.S.C.§ 30115). وتدرج المعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية في مدونة اللوائح الاتحادية ٤٩ الجزء ٥٧١ (49 CFR Part 571). وبالإضافة إلى تلبية المعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية، يجب التصديق فيما يتعلق ببعض المركبات على أنها تلبي معيار مخفف الصدمات حسب المنصوص عليه في مدونة اللوائح الاتحادية ٤٩ الجزء ٥٨١ (49 CFR Part 581)، ومعيار منع السرقة حسب المنصوص عليه في مدونة اللوائح الاتحادية ٤٩ الجزء ٥٤١ (49 CFR Part 541).

وبالإضافة إلى التصديق الأولي، يُتوقع من الجهة المصنِّعة أن ترصد الامتثال الدائم للمركبات و/أو معدات المركبات الآلية في جميع مراحل سلسلة الإنتاج. ويجب لتطبيق ذلك وضع برنامج فعال لمراقبة الجودة يسمح بالقيام بعمليات فحص واختبار دورية للمركبات و/أو معدات المركبات الآلية وذلك للتأكد من أن الأداء الأصلي المصدَّق عليه يُحقَّق في كافة الوحدات الأخرى.

وخلافاً لنظام الموافقة على النوع، يوفر نظام التصديق الذاتي الذي وضعته إدارة أمن المرور في الطرق السريعة للجهات المصنعة درجة أكبر من المرونة لإقرار وإدخال تعديلات على منتجاتها.

٢- *كيف تقوم إدارة أمن المرور في الطرق السريعة بضمان/رصد الامتثال*

تقوم إدارة أمن المرور في الطرق السريعة باختبارات لرصد مدى الامتثال. وتختبر الإدارة في إطار برنامج الامتثال السنوي نحو ٣٠ معياراً من المعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية القابلة للاختبار والبالغ عددها في المجموع ٤٤ معياراً (٣٠ معياراً للمركبات، و١٤ معياراً للمعدات). وتختار الحكومة (تبتاع) بصورة جزافية مركبات ومعدات من السوق وتختبرها لتحدد ما إذا كانت تلبي معايير السلامة. فإن اتضح من اختبارات الامتثال التي تجريها إدارة أمن المرور في الطرق السريعة وجود عدم امتثال ظاهري في مركبة أو معدات معينة للمعيار الواجب تلبيته، قامت الوكالة بإخطار الجهة المصنِّعة بسرعة. وكثيراً ما تسرع الجهة المصنِّعة أيضاً إلى إصدار طلب استرجاع، وهو إجراء تبلغ الجهة المصنِّعة بموجبه أصحاب المركبات أو المعدات بعدم استيفاء المعايير وتوفر لهم وسيلة لتقويم الوضع من دون أن تكبدهم أي نفقات. وإن لم تفعل الجهة المصنِّعة ذلك تجري الحكومة تحقيقاً لتحديد ما إذا كانت الجهة المصنِّعة قد أخفقت في تلبية المعيار. ويجوز للحكومة، بعد انتهاء التحقيق، أن تأمر الجهة المصنِّعة باسترجاع كل المركبات والمعدات التي لا تلبي المعيار. ويمكن للوكالة أن تطلب بالإضافة إلى ذلك فرض عقوبات مدنية لانتهاك ما ورد في مدونة قوانين الولايات المتحدة ٤٩، الفقرة ٣٠١١٢(أ) ((49 U.S.C. § 30112(a)، التي تنص على أنه لا يجوز للفرد أن يصنِّع أي مركبة آلية أو معدات مركبة آلية بهدف بيعها أو أن يبيعها أو يعرضها على البيع أو يدخلها أو يسلمها للاتجار بها فيما بين الولايات أو يستوردها إلى الولايات المتحدة بتاريخ أو بعد مرور تاريخ دخول معيار قابل للتطبيق من معايير السلامة في المركبات الآلية حيز النفاذ، إلا إذا كانت تلك المركبة أو المعدات تلبي المعيار وتخضع لتصديق صادر بموجب مدونة قوانين الولايات المتحدة ٤٩، الفقرة ٣٠١١٥ (49 U.S.C. § 30115)[١٠].

ويمكن طلب استرجاع المركبات نتيجة عيوب تنتقص من أمن المركبة، ولكن لا تسفر عن عدم امتثال للمعايير الاتحادية للسلامة في المركبات الآلية. وتقوم إدارة أمن المرور في الطرق السريعة بإجراء تحقيقات في العيوب عادة على أساس

---

(١٠) ينص الفرع ٣٠١١٢(ب)(٢)(ألف) ((Section 30112 (b)(2)(A) على أن مركبة أو معدات مركبة غير مطابقة للمعايير لا تشكل انتهاكاً للقانون إن أبدت الجهة المصنِّعة "حرصاً معقولاً". ولقد بيَّنت إدارة أمن المرور في الطرق السريعة منذ عهد طويل أنها غير قادرة على البت في مسألة تعريف الجهود المبذولة "بحرص معقول" قبل معرفة الظروف الفعلية التي يقع فيها عدم الامتثال. فما يشكل "حرصاً معقولاً" في حالة معينة يعتمد على عوامل عديدة من بينها حدود التكنولوجيا الحالية، وتوافر معدات الاختبار، وحجم الشركة المصنِّعة، وقبل كل شيء العناية التي تبديها الجهة المصنِّعة. وتجدر ملاحظة أن "الحرص المعقول" إذا كان يُحتَمل أن يَعفي الجهة المصنِّعة من مسؤوليتها لدى فرض عقوبات مدنية نتيجة تصنيع وبيع مركبات أو معدات لا تلبي المعايير، فهو لا يعفي الجهة المصنِّعة من مسؤولية إبلاغ الجهة المشترية للمركبات أو المعدات التي لا تفي بالمعايير، وذلك بإصدار إخطار بعدم الامتثال وبجبر الضرر من دون طلب رسوم. وينص الفرع ٣٠١١٥ بالمثل (Section 30115) على أنه لا يجوز لأي شخص أن يصدِّق على أن مركبة ما تلبي كافة معايير السلامة الواجبة "إن كانت توجد أسباب تجعل الشخص الذي يمارس حرصاً معقولاً على علم بأن الشهادة كاذبة ومضللة مادياً".

شكاوى المستهلكين المقدمة على الخط المباشر الذي يسمح بالاتصال بإدارة أمن المرور في الطرق السريعة أو المقدمة من مصادر أخرى. ويجوز، بالإضافة إلى ذلك، أن يرفع الناس التماسات تطلب التحقيق في العيوب.

وقد يكون طلب استرجاع المركبات خطوة هامة ومكلفة بالنسبة إلى جهة مصنِّعة، ولكن غرض هذا الإجراء هو القضاء على كل خطر يهدد السلامة في مركبة أو معدات لا تلبي المعايير أو تشوبها عيوب. ويُلزم طلب الاسترجاع الجهة المصنِّعة بأن تخطر جميع الجهات المشترية وتحثها على أن تعيد مركباتها أو معدات مركباتها إلى التاجر الذي باعها إياها كي يجد حلاً للمشاكل الناجمة عن عدم الامتثال، أو عن العيب بدون تحميل الجهة المشترية أي تكلفة. ويجوز للجهة المصنِّعة أن تختار تصليح أو تبديل المركبة أو معدات المركبة أو إعادة المبلغ المدفوع لشرائها. وتتخذ الجهة المصنِّعة معظم قرارات الاسترجاع قبل أن تعتمد إدارة أمن المرور في الطرق السريعة قراراً رسمياً يقر وجود عيب يهدد السلامة أو وجود عدم امتثال لمعايير محددة بدون أن تصدر الوكالة أمراً رسمياً. فإن رفضت جهة مصنِّعة الامتثال لأمر الاسترجاع الذي تصدره الإدارة، جاز للحكومة أن تطلب إلى المحكمة الاتحادية تنفيذ الأمر.

باء– أحكام التنفيذ والامتثال الصادرة عن وكالة الحماية البيئية

إن الإجراءات التي تتبعها وكالة الحماية البيئية لتنفيذ المعايير الخاصة بالانبعاثات هي إجراءات تشبه من جوانب شتى إجراءات إدارة أمن المرور في الطرق السريعة، ومع ذلك توجد بعض الفروق الهامة. فبينما تطلب وكالة الحماية البيئية التصديق على أن المركبات والمعدات وقطع الغيار (المحركات بصفة خاصة) تلبي المعايير أيضاً، لا يجيز نظامها الأساسي إجراء التصديق الذاتي. ويجب على الجهات المصنِّعة أن تطلب، عوضاً عن ذلك، تصديقاً من وكالة الحماية البيئية. ويجب أن تشمل الطلبات المقدمة من الجهات المصنِّعة معلومات محددة بما فيها معلومات عن اختبار الانبعاثات، وهي معلومات تحتاج إليها وكالة الحماية البيئية كي تتمكن من تعيين ما إذا كانت المركبة أو المعدات أو قطع الغيار تلبي المعايير الخاصة بالانبعاثات. ويجوز لوكالة الحماية البيئية أن تجري اختبارات لتتأكد من النتائج أو تطلب إلى الجهة المصنِّعة القيام بتلك الاختبارات. فإن رأت وكالة الحماية البيئية أن المركبة أو المعدات أو قطع الغيار تلبي معاييرها ومتطلبات أخرى، أصدرت الوكالة شهادة مطابقة. وكما في حال معايير السلامة، يجب على الجهات المصنِّعة أن تلصق بطاقة التصديق دائماً على جميع النماذج المصنَّعة من المركبات والمعدات والمحركات المصدَّق عليها.

ولا يجوز للجهات المصنِّعة أن تبيع أو تتاجر بصورة أخرى في أي مركبة أو معدات أو قطع غيار تخضع للوائح من دون الحصول على شهادة مطابَقة. فإن انتهكت جهة مصنِّعة هذا الحكم (أي تاجرت بمركبات تختلف مادياً عن المركبات الموصوفة في طلبات التصديق)، جاز إخضاع الجهة المصنِّعة لدفع غرامات نقدية كبيرة.

وتقوم وكالة الحماية البيئية أيضاً باختبارات انتقائية أو تطلب إلى الجهات المصنِّعة أن تختبر المركبات أو المعدات أو قطع الغيار بعد تصنيعها وتجميعها. فإن كانت مجموعة من المركبات أو المعدات أو قطع الغيار لا تلبي المعايير التي حددتها وكالة الحماية البيئية فيما يتعلق بالانبعاثات، جاز للوكالة أن تأمر باسترجاعها. "أما إجراءات الاسترجاع التي تتبعها وكالة الحماية البيئية فهي الإجراءات نفسها التي تتبعها إدارة أمن المرور في الطرق السريعة. ويجوز للجهات المصنِّعة أن تطعن في أمر استرجاع عن طريق الإجراءات الإدارية المحددة في الوكالة، فإن لم تنجح في إطار الوكالة، جاز لها أن تلجأ إلى المحكمة. وإن رأت وكالة الحماية البيئية بالإضافة إلى ذلك أن مواصفات مجموعة من المركبات أو المحركات أو قطع الغيار تختلف مادياً عن المواصفات المصدَّق عليها، جاز للوكالة أن تقدر الغرامات النقدية التي يمكن أن تفرضها بداعي إدخال مواصفات جديدة غير مصدَّق عليها.

وبالمثل، فنظراً إلى أن معايير الانبعاثات تبقى سارية المفعول طوال مدة حياة المركبة أو المحرك، تقوم وكالة الحماية البيئية باختبار المركبات والمحركات بعد تشغيلها بفترة طويلة من الزمن لضمان أنها ما زالت تفي بالمعايير الخاصة بالانبعاثات. وتكون السلطة المنوطة بالوكالة والتي تخولها استرجاع المركبات وفرض غرامات نقدية عملاً بأحكامها المتصلة بالاختبار أثناء الاستخدام، سلطة مشابهة للسلطة المنوطة بها في إطار أحكام اختبارات خط التجميع المناقشة أعلاه.

رابعاً– قائمة المختصرات

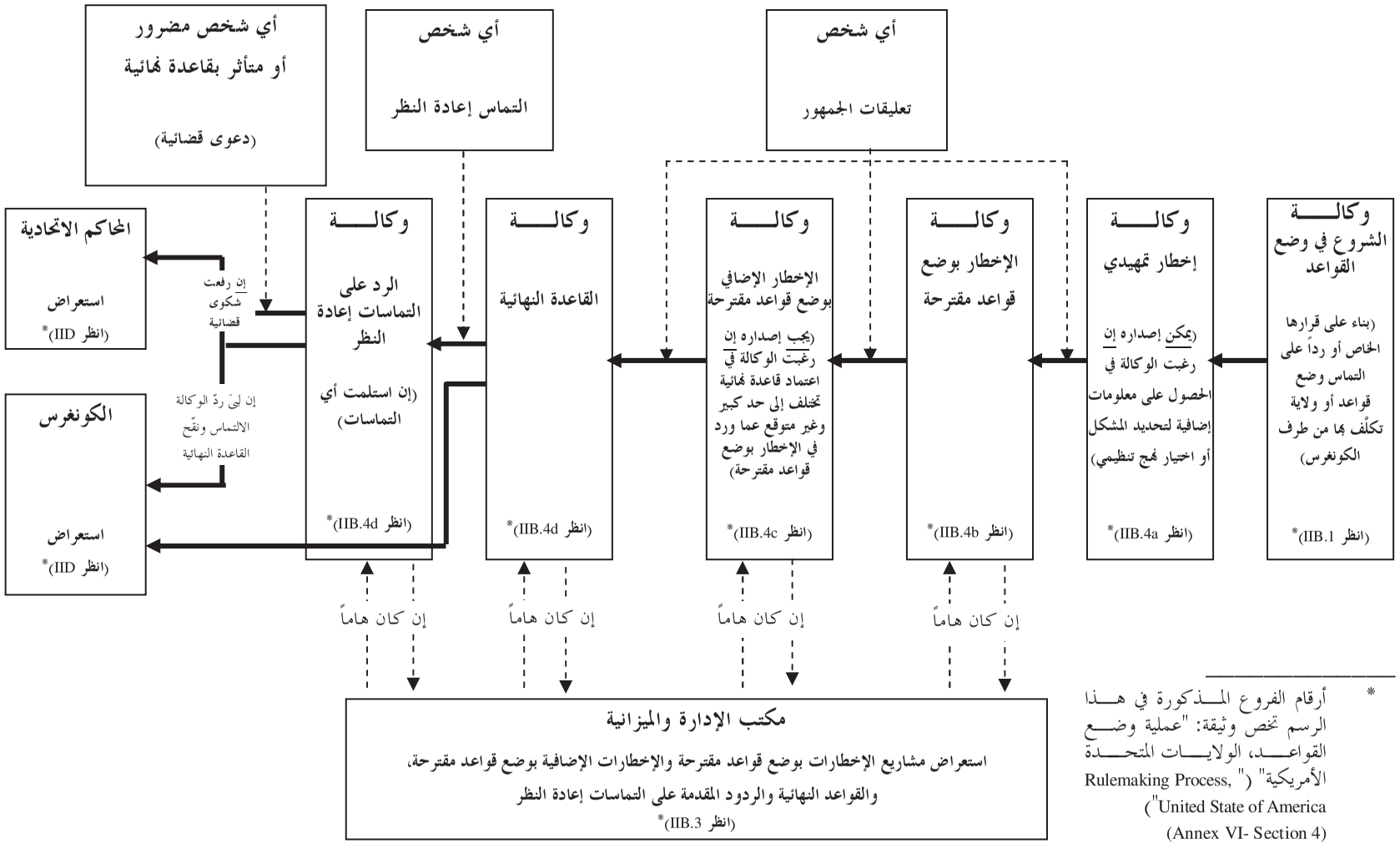
ANPRM (Advance Notice of Proposed Rulemaking)	الإخطار المسبق بوضع قواعد مقترحة
APA (Administrative Procedures Act)	قانون الإجراءات الإدارية
CFR (Code of Federal Regulations)	مدونة اللوائح الاتحادية
CRA (Congressional Review Act)	القانون الخاص باستعراض الكونغرس
FACA (Federal Advisory Committee Act)	القانون الخاص باللجان الاستشارية الاتحادية
FOIA (Freedom of Information Act)	قانون حرية تداول المعلومات
FR (Federal Register)	السجل الاتحادي
NIST (National Institute of Standards and Technology)	المعهد الوطني للمعايير والتكنولوجيا
NPRM (Notice of Proposed Rulemaking)	الإخطار بوضع قواعد مقترحة
NRA (Negociated Rulemaking Act)	القانون الخاص بوضع القواعد بالتفاوض
NTTAA (National Technology Transfer & Advancement Act)	القانون الوطني الخاص بنقل التكنولوجيا والنهوض بها
OMB (Office of Management and Budget)	مكتب الإدارة والميزانية
RISC (Regulatory Information Service Center)	مركز خدمات المعلومات التنظيمية
SNPRM (Supplemental Notice of Proposed Rulemaking)	الإخطار الإضافي بوضع قواعد مقترحة
USC (United States Code)	مدونة قوانين الولايات المتحدة

خامساً– للحصول على معلومات إضافية، يُرجى الاتصال بالعنوانين التاليين:

NHTSA Ms. Julie Abraham, Director of International Policy and Harmonization, National Highway Traffic Safety Administration Room 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590. Telephone: (+1)-202-366-2114;
Fax: (+1)-202-366-2559; E-mail: jabraham@nhtsa.dot.gov.

EPA Mr. Kenneth Feith, Senior Policy Advisor/Scientist, Office of Air and Radiation, Environmental Protection Agency, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av. N.W. Washington, D.C. 20460.
Telephone: (+1)-202-564-1679; Fax: (+1)-202-564-1554;
E-mail: feith.ken@epa.gov.

عملية وضع القواعد – الولايات المتحدة الأمريكية



* أرقام الفروع المذكورة في هذا الرسم تخص وثيقة: "عملية وضع القواعد، الولايات المتحدة الأمريكية" (" Rulemaking Process, United State of America") (Annex VI- Section 4)

الجزء ٥

العملية التنظيمية – كندا

تُعرّف العملية التنظيمية الاتحادية في كندا بواسطة شروط قانونية محددة معروضة في *قانون الصكوك النظامية* وشروط السياسات الموضحة في *توجيه مجلس الوزراء* بشأن *تبسيط التنظيم*.

اللوائح كصك من صكوك السياسات

توضع اللوائح في كندا من قبل حاكم المجلس أو وزير أو وكالة إدارية يكون البرلمان قد أسند إليها سلطته بموجب قانون. واللوائح هي شكل من أشكال القانون – إذ إن لها تأثيراً قانونياً مُلزِماً وتنص في العادة على قواعد عامة بدلاً من قواعد محددة توجّه لأشخاص أو أوضاع.

وتفترض العملية الوارد شرحها هنا بأن المسؤولين الرسميين قد أجروا تقييماً لمجموعة من الصكوك المتاحة لديهم لتحقيق هدف من أهداف السياسات وقرّروا أن تلك اللائحة تشكل جزءاً ضرورياً من مجموعة الصكوك.

استعراض عام للعملية الاتحادية لوضع اللوائح

تمت هيكلة العملية الاتحادية لوضع اللوائح بحيث يمكنها توفير نهج متسق حيال وضع اللوائح على مستوى الحكومة فيما تكفل في الوقت نفسه الوفاء بالتزامات السياسات والالتزامات القانونية لحكومة كندا.

الخطوة ١ : بيان فرز التأثيرات

تتمثل الخطوة الأولى في عملية وضع اللوائح في تقييم مستوى تأثير المقترح التنظيمي وإعداد بيان فرز التأثيرات والحصول على موافقة أمانة مجلس الخزانة على البيان.

كما يُحدد في هذه المرحلة التأثير المحتمل لمقترح ما على التجارة الدولية. وفي الحالات التي تعجز فيها هيئة تنظيمية عن إجراء تقييم كافٍ لهذا التأثير، تتشاور أمانة مجلس الخزانة مع إدارة الشؤون الخارجية والتجارة الدولية.

الخطوة ٢ : تحليل وتطوير بيان تحليل التأثير التنظيمي

يتطلب توجيه مجلس الوزراء بشأن تبسيط التنظيم من الهيئات التنظيمية إجراء تحليلات مفصّلة ومشاورات شاملة عند وضع مقترح تنظيمي. ثم تُلخص نتائج هذه العمليات وتُعرَض على صانعي القرار والجمهور ضمن بيان تحليل التأثير التنظيمي. وتقدم هذه الوثيقة تجميعا مقنعاً وغير تقني للمعلومات التي تسمح للجمهور على اختلاف أنواعه بفهم القضية التي يجري تنظيمها، وسبب تنظيم القضية، وأهداف الحكومة والتكاليف والمنافع المرتبطة بالتنظيم، ومن سيتأثر بها، ومن هي الجهات التي تمت استشارتها عند وضع التنظيم، وكيف ستقوم الحكومة بتقييم وقياس أداء التنظيم مقابل أهدافها المحددة.

وتحدّد الهيئات التنظيمية الأطراف التي قد تكون معنية بالمقترح التنظيمي أو التي تتأثر به، وتزوّد هذه الأطراف بفرصة المشاركة في المشاورات في جميع مراحل العملية التنظيمية.

وعند إجراء المشاورات، تقوم الهيئة التنظيمية بما يلي:

- إحاطة الكنديين علماً وإشراكهم بطبيعة ومضامين قضية السياسة العامة بالاستناد إلى الأدلة أو العلوم أو المعارف المتوفرة؛

- وإشراك الكنديين في عملية تطوير أهداف السياسات؛
- وعرض العملية والخطوط الزمنية بأسلوب واضح بحيث يتسنى للأطراف المتأثرة القيام بتنظيم المدخلات وتوفيرها؛
- وتزويد الكنديين والأطراف المتأثرة بالردود المرتجعة في حينها بشأن نتائج المشاورات وبشأن الأولويات التي ينظر فيها في سياق عمليات صنع القرارات.

الخطوة ٣: صياغة مشروع اللوائح

يُصاغ مشروع اللوائح باللغتين الرسميتين المتداولتين في كندا (الإنكليزية والفرنسية).

الخطوة ٤: المعاينة والتختيم من قبل المجلس التشريعي لوزارة العدل الكندية

تُجري وزارة العدل معاينة قانونية لجميع اللوائح المقترحة لضمان ما يلي:

- أن اللائحة قد أجيزت بموجب قانون تمكيني؛
- أن اللائحة لا تشكل استعمالاً غير عادي أو غير متوقع للسلطة التي تتم بموجبها.
- أن اللائحة لا تنتهك على نحو غير ملائم الحقوق والحريات القائمة كما أنها لا تبدي عدم اتساق مع ميثاق الحقوق والحريات أو مع القانون التأسيسي لعام ١٩٨٢.
- أن شكل وصياغة مشروع اللائحة يتوافقان مع المعايير المعمول بها.

الخطوة ٥: التقديم الموقّع يُرفع إلى مكتب المجلس الخاص – نظام المجلس

توجّه المقترحات التنظيمية، فور الموافقة على تقديمها من قبل الوزير المتكفل بها، إلى مكتب المجلس الخاص – نظام المجلس، المسؤول عن عرض المقترحات على مجلس الخزانة.

الخطوة ٦: اجتماع مجلس الخزانة وقراره

تكون أمانة مجلس الخزانة مسؤولة عن تقديم عرض موجز لوزراء مجلس الخزانة حول المقترحات التنظيمية. ويُطلب إلى مسؤولي الهيئة التنظيمية أحياناً أن يكونوا حاضرين أثناء الاجتماع لتقديم معلومات إضافية.

ويجوز لمجلس الخزانة بوصفه لجنة من لجان مجلس الوزراء أن يتخذ أياً من القرارات التالية:

- الموافقة على النشر المسبق للائحة المقترحة أو رفضها؛
- والموافقة على طلبات الإعفاء من النشر المسبق أو رفضها؛
- وإرسال البند إلى مجلس الوزراء أو إحدى لجانه الأخرى للنظر فيه؛
- وإعادة إحالة المسألة إلى الوزير المسؤول لمزيد من الدراسة وأخذ العلم؛
- وإرجاء البند إلى اجتماع آخر.

الخطوة ٧: النشر المسبق في المجلة الرسمية الكندية، الجزء الأول

حين يتم الحصول على موافقة مجلس الخزانة، يقوم مكتب المجلس الخاص – نظام المجلس بتوجيه اللائحة المقترحة وبيان تحليل التأثير التنظيمي المصاحب لها إلى *الجريدة الرسمية الكندية*، مديرية الأشغال العامة والخدمات الحكومية في كندا.

ومن ثَمّ يتم النشر المسبق للائحة المقترحة وبيان تحليل التأثير التنظيمي في *الجريدة الرسمية الكندية*، الجزء الأول. ومن خلال النشر في الجزء الأول تقوم الحكومة بإشراك الكنديين في العملية التنظيمية. ويقدم النشر المسبق إلى جميع الكنديين فرصة للإدلاء بتعليقاتهم حول اللائحة المقترحة قبل وضعها.

التماس الموافقة النهائية والنشر والتسجيل

عقب فترة النشر المسبق، يُتخذ الكثير من الخطوات ذاتها ثانيةً في شكلٍ معدّل لإكمال عملية وضع اللوائح.

الخطوة ٨: التحليل اللاحق للنشر المسبق

يُنظر بحرصٍ ودقة في جميع التعليقات المتلقاة أثناء الفترة السابقة للنشر من أجل تقرير ما إذا كان ثمة ما يبرر إجراء تغييرات على النص.

وإذا ما لزم إجراء تغييرات على اللائحة المقترحة، يقوم المجلس التشريعي لوزارة العدل بمعاينتها وإجراء التغييرات التي يراها مناسبة. وبالإضافة إلى التعليقات العامة أو تعليقات أصحاب المصلحة، يُنظر في التغييرات التي قد أجريت، محلياً أو على المستوى الدولي، والتي قد تؤثر في الصياغة اللغوية للائحة المقترحة أو الغرض منها.

الخطوة ٩: المعاينة والتختيم من قبل المجلس التشريعي لوزارة العدل الكندية

يؤدي المجلس التشريعي لوزارة العدل مهمة المعاينة القانونية ذاتها في هذه المرحلة أثناء الفترة السابقة للنشر (انظر الخطوة ٤).

الخطوة ١٠: رفع التقديم التنظيمي النهائي إلى مكتب المجلس الخاص – نظام المجلس

فور موافقة الوزير المسؤول (الوزراء المسؤولين) على المقترح التنظيمي النهائي، تُرسل الوثائق ذات الصلة إلى الكاتب المساعد لدى المجلس الخاص. ويجب أن ترد جميع الوثائق باللغتين الأصليتين المتداولتين في كندا (الإنكليزية والفرنسية) ما لم يُنص على خلاف ذلك.

الخطوة ١١: وضع اللائحة من قبل حاكم المجلس

يُعتبر حاكم المجلس بمثابة الحاكم العام لكندا الذي يعمل بناء على مشورة مجلس الوزراء. وكان مجلس الخزانة منذ شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣ يسدي المشورة إلى الحاكم العام بالإنابة عن المجلس الخاص للملكة.

وعلى غرار المقترحات التي تلتمس النشر المسبق، تقوم أمانة مجلس الخزانة باطلاع الوزراء بإيجاز على التقديمات التي تلتمس الموافقة النهائية. ومن ثَمّ ينظر الوزراء في نتائج النشر المسبق إلى جانب معلومات أخرى في التقديم التنظيمي ويقررون ما إذا كان ينبغي للحاكم العام القيام بوضع اللوائح على النحو التي عُرضت به في شكلها النهائي.

الخطوة ١٢: التسجيل وبدء النفاذ والنشر في الجريدة الرسمية الكندية، الجزء الثاني

التسجيل

مع أنه من المتوجب إحالة اللائحة إلى الكاتب المسؤول لتسجيلها في غضون سبعة أيام، فإن التسجيل يجري في العادة في غضون ٤٨ ساعة من اجتماع مجلس الخزانة الذي يتم فيه النظر في اللائحة. ويُعيّن للائحة رقم يسبقه المختصر SOR الذي يرمز إلى الأنظمة واللوائح القانونية أو المختصرSI الذي يشير إلى الصكوك القانونية.

بدء النفاذ

تدخل اللوائح المتوجب تسجيلها حيز النفاذ في منتصف ليل يوم التسجيل أو في اليوم التالي للتسجيل الوارد تحديده في اللوائح.

النشر

تُنشر اللوائح في *الجريدة الرسمية الكندية*، الجزء الثاني، في غضون ٢٣ يوماً من بدء تسجيلها (ينشر الجزء الثاني يوم الأربعاء مرة كل أسبوعين)

الجزء ٦

لمحة عامة عن اللوائح المتعلقة بالسيارات في الهند

قانون المركبات الآلية وتاريخه

إن أول قانون متعلق بالمركبات الآلية تم إصداره هو قانون المركبات الآلية الهندي رقم ١٩١٤. وقد حلّ محلـه لاحقاً قانون المركبات الآلية رقم ١٩٣٩ ومن ثَمّ قانون المركبات الآلية رقم ١٩٨٨. ويغطي قانون المركبات الآلية الشروط التقنية لإنشاء المركبات الآلية وصيانتها. وبموجب هذا القانون، تعد وزارة النقل البري والطرق السريعة من حين لآخر إطاراً يضمّ شروطاً إلزامية معينة في شكل قواعد. وتصدر هذه القواعد كإخطار ويكون عنوانها "القواعد الأساسية للمركبات الآلية – ١٩٨٩" (CMVR).

السياسات والأغراض

يؤدي قطاع النقل دوراً رئيسياً في تنمية الهند، ذلك البلد الشاسع والمعروف بالتنوع. وقد اعتمدت حكومة الهند سياسة لإنشاء بنى تحتية للطرق كافية وآمنة ومركبات آمنة وملائمة للبيئة. ومن أجل هذا الغرض أعدت الحكومة في عام ٢٠٠٢ الصيغة النهائية *لسياسة وقود السيارات* وخطة المهمة المتعلقة بالسيارات في العام ٢٠٠٦. وتقدم سياسة وقود السيارات خارطة طريق لمعايير الانبعاثات المستقبلية المقرر تنفيذها كما تحدد معايير الامتثال الخاصة بالوقود. وتؤكد السياسة الحاجة إلى اتباع نهج شامل يلزم لإدارة الانبعاثات الناجمة عن المركبات وقائمة جرد لبيانات الانبعاثات وتشجيع التكنولوجيات الجديدة وتحسين نوعية الوقود وتعزيز النقل العام وإدارة المركبات التي هي قيد الاستعمال من أجل تطوير نهج شامل حيال معالجة الانبعاثات الناجمة عن السيارات.

وتعِدّ لجان من الخبراء التقنيين المعايير المتصلة باختبار المركبات/المكونات والأنظمة الفرعية والموافقة عليها. ويوجد لدى الهند سياسة ترمي إلى التوفيق بين المعايير الوطنية ولوائح الأمم المتحدة إلى أقصى حد ممكن. ومن بين ١٢٦ لائحة من لوائح الأمم المتحدة تنظر الهند حالياً في اللوائح التقنية العالمية للأمم المتحدة بغية تحقيق الملاءمة التقنية مع المعايير الخاصة بها.

التحديات التي تواجه النقل

يوجد في الهند شبكة ضخمة من الطرق مؤلفة من الطرق السريعة الوطنية والطرق الرئيسية الحكومية والطرق المدينية والريفية. وتعتبر خصائص وعملية توزيع أنماط الطرق غير مألوفة إلى حد كبير. كما أن ارتفاع كثافة السير والنماذج المختلطة للمركبات التي يستخدمها السكان في المناطق العمرانية ميزة مستغربة أخرى.

وتُستخدم المركبات ذات العجلتين بشكل واسع كوسيلة للنقل الشخصي، وبناء على ذلك فإن عددها مرتفع للغاية. أما المركبات ذات الثلاث عجلات فتُستخدم على نطاق واسع كمركبات للنقل العام. وقد ازدادت كثافة سيارات الركاب في كل من طرق المناطق الحضرية والريفية. وتُستخدم سيارات الركاب غالباً لتلبية احتياجات الأسر من وسائل النقل بدلاً من استخدامها لأغراض شخصية.

وتوجد في الهند شبكة ضخمة من الطرق يبلغ طولها ٣,٣٤ مليون كيلومتر وتمتد على طول البلد وعرضه. ومن أصل عمليات النقل البري الكلية، تدعم الطرق نسبة ٦٥ في المائة من حركة الشحن و٨٥ في المائة من عملية نقل الركاب. وبناء عليه تشكل المركبات التجارية الثقيلة العمود الفقري لمتطلبات النقل. أما في المناطق الريفية فتُستخدم الجرّارات الزراعية بشكل واسع لشحن البضائع ونقلها على الطرق البرية إلى جانب العمليات التي تقوم بها في الحقول.

اللوائح المتعلقة بالانبعاثات في الهند

تطوير دورة القيادة الهندية – أعدت الرابطة الهندية لبحوث السيارات دورة القيادة الهندية في عام ١٩٨٥. وتستند معايير الانبعاثات الكلية لمختلف فئات المركبات إلى دورة القيادة هذه وتم الإعلان عنها في إطار "القواعد الأساسية للمركبات الآلية" في عام ١٩٨٩.

اللجنة الدائمة المعنية بتنفيذ التشريعات المتعلقة بالانبعاثات – حين أدركت وزارة النقل البري والطرق السريعة الحاجة إلى وجود هيئة دائمة لتنسيق اللوائح المتعلقة بالانبعاثات وتنفيذها، عيّنت في العام ١٩٩١ هذه اللجنة على أن يكون الأمين المشترك لوزارة النقل البري والطرق السريعة رئيساً يسدي المشورة للحكومة بشأن المسائل المتصلة باللوائح المتعلقة بالانبعاثات. وفي أيار/مايو ١٩٩١، عينت وزارة البيئة والغابات لجنة برئاسة البروفسور هـ. ب. ماثور (H.B.Mathur) للتوصية بمعايير المرحلة التالية من أجل بلورة معايير الانبعاثات الكلية المقرر تنفيذها في عامي ١٩٩٥ و٢٠٠٠.

وباختصار نُفذت اللوائح المتعلقة بالانبعاثات بالطريقة التالية:

- إنفاذ المعايير الأولى للانبعاثات الكلية للمركبات في الفترة من ١ نيسان/أبريل ١٩٩١ للمركبات العاملة بالبنزين ومن ١ نيسان/أبريل ١٩٩٢ للمركبات العاملة بالديزل؛
- بالاستناد إلى توصيات لجنة ماثور، نُفّذت معايير المرحلة التالية اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ١٩٩٦؛
- وبالتالي، وعقب إدخال البنزين الخالي من الرصاص في جميع أنحاء البلد، فُرض على سيارات الركاب تركيب المحولات الحفّازة اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ١٩٩٨. كما تم الإعلان عن المعايير الجديدة للانبعاثات الكلية في سيارات الركاب ذات المحولات الحفّازة بعامل تدهور قدره ١,٢؛
- وأصدرت المحكمة العليا لدى الهند في أحكامها المؤرخة ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٩ و١٣ أيار/مايو ١٩٩٩ توجيهات تنصّ على وجوب امتثال جميع السيارات الخاصة في المنطقة الوطنية الكبرى لمعايير Euro I اعتباراً من ١ حزيران/يونيو ١٩٩٩ ومعايير Euro II اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٠. وتبعاً لذلك، أصدرت وزارة البيئة والغابات إشعاراً بهذه المعايير. وأثناء هذه الفترة وبناء على تدخلات من جانب محاكم مختلفة، اتّخذت مبادرات عدة للتحويل الإلزامي للمركبات التجارية (الجديدة منها فضلاً عن المركبات الخاضعة للتعديل التحديثي) إلى مركبات تعمل بالغاز الطبيعي المضغوط؛
- وعلاوة على ذلك، تم الإعلان عن معايير مرحلة بارات الثانية للمركبات التجارية في المنطقة الوطنية الكبرى اعتباراً من ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١. كما وسِّع نطاق معايير مرحلة بارات الثانية السارية في المنطقة الوطنية الكبرى لتشمل مدناً حضرية واسعة مع سلسلة من الإشعارات أثناء الفترة من ٢٠٠١ إلى ٢٠٠٣؛

- استناداً إلى سياسة وقود السيارات، تم الإبلاغ عن معايير مرحلة بارات الثالثة (المكافئة لمعايير Euro III) لتنفيذها اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٥ في ١١ منطقة متروبولية. وفي الوقت نفسه، نُفّذت معايير مرحلة بارات الثانية (المكافئة لمعايير Euro II) في سائر أنحاء الهند. كما نفذت معايير مرحلة بارات الثانية للمركبات ذات العجلتين/الثلاث عجلات في جميع أنحاء البلد اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٥؛
- وإضافة إلى ذلك، وفي عام ٢٠١٠ نُفذت معايير مرحلة بارات الرابعة (المكافئة لمعايير Euro IV) بالنسبة للمركبات ذات الأربع عجلات في ١٣ مدينة كبرى وذلك اعتباراً من ١ نيسان/أبريل ٢٠١٠ ومعايير مرحلة بارات الثالثة (المكافئة لمعايير Euro III) في سائر أنحاء الهند اعتباراً من ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠. وبالتزامن مع ذلك، أُعلن عن معايير مرحلة بارات الثالثة للمركبات ذات العجلتين والثلاث عجلات في جميع أنحاء البلد اعتباراً من ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠.

اللوائح المتعلقة بالسلامة في الهند

اللجنة التقنية الدائمة – القواعد الأساسية للمركبات الآلية (CMVR-TSC): في العام ١٩٩٧ أنشأت الحكومة اللجنة التقنية الدائمة التي تُسدي النصح والمشورة إلى وزارة النقل البري والطرق السريعة بشأن مختلف الجوانب التقنية المتصلة بالقواعد الأساسية للمركبات الآلية. ويوجد لدى هذه اللجنة ممثلون من منظمات مختلفة أي وزارة الصناعات الثقيلة والشركات العامة، وهيئات الاختبار، ورابطات مصنّعي المركبات ومكوناتها، ومكتب المعايير الهندية وسلطات النقل الحكومية/الرسمية وغيرها. وقد لعبت اللجنة دوراً رئيسياً في وضع اللوائح المتعلقة بالسلامة للمركبات ومكونات المركبات في الهند، ويرأس اللجنة الأمين المشترك لوزارة النقل البري والطرق السريعة لدى حكومة الهند.

لجنة معايير صناعة السيارات (AISC): تستعين اللجنة التقنية الدائمة – القواعد الأساسية للمركبات الآلية بلجنة معايير صناعة السيارات في إعداد المعايير التقنية المتصلة بالسلامة. ويرأس اللجنة مدير الرابطة الهندية للبحوث المتعلقة بالسيارات وتقوم بنشر معايير صناعة السيارات. وقد نشرت لجنة معايير صناعة السيارات حتى تاريخه ١١٢ معياراً من معايير صناعة السيارات.

مكتب المعايير الهندية

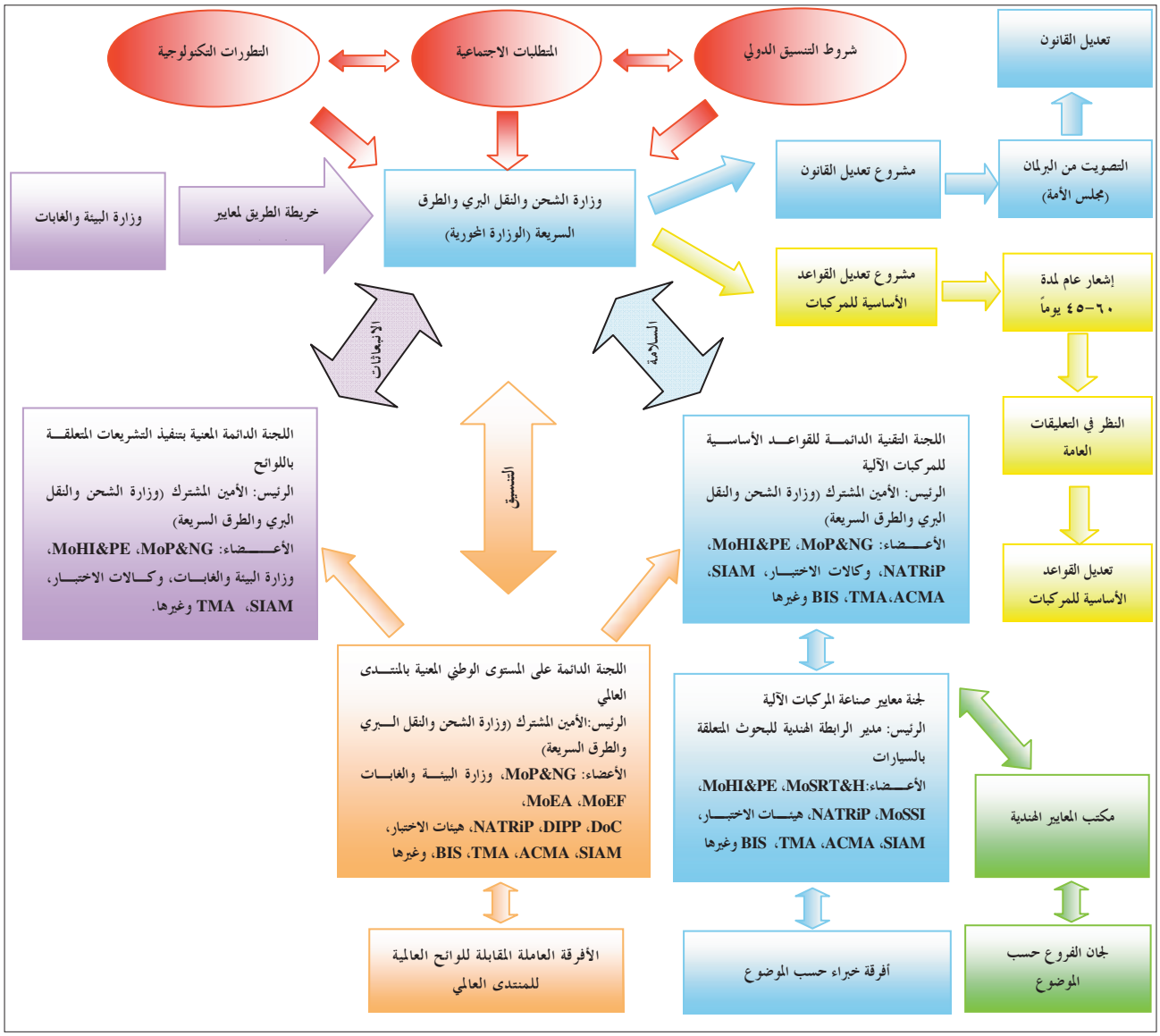
يبرع مكتب المعايير الهندية بوصفه الهيئة الوطنية للمعايير في الهند ب في تشجيع وتعزيز حركة توحيد المقاييس في البلد منذ عام ١٩٤٧. ومن بين مجموعة الأنشطة المنوعة التي يضطلع بها المكتب صياغة المعايير الهندية لاختصاصات مختلفة من قبيل هندسة النقل والهندسة الميكانيكية الإلكتروتقنية والأغذية والزراعة ونحو ذلك، التي تعتبر إحدى المهام الرئيسية لمكتب المعايير الهندية. وتُنفّذ تلك الأنشطة ضمن لجان تابعة للفروع تعمل تحت مجالس الأقسام التابعة لها. وتتألف اللجنة التابعة للفروع من أعضاء من منظمات مثل منظمات البحث والتطوير، وهيئات الاختبار، وهيئات التنظيم، والجهات المصنّعة، والمستهلكين/المستخدمين، ومنظمات غير حكومية وغيرها. وتفي مؤسسة المعايير الهندية المعنية بأنظمة المركبات الآلية ومكوناتها بحاجات الصناعات والمستهلكين بشكل متواصل. ويتم التعامل مع المعايير المتصلة بقطاع السيارات من قبل مجلس القسم المعني بالنقل في مكتب المعايير الهندية.

وتُعتمد معايير السلامة التي تُصاغ في إطار لجنة معايير صناعة السيارات، كما ذُكر آنفاً، من قبل مكتب المعايير الهندية وفقاً لإجراءات الموافقة الخاصة بها.

اللجنة الدائمة الوطنية المعنية بتنسيق اللوائح بموجب المنتدى العالمي – إدراكاً منه لأهمية تنسيق اللوائح على المستوى الدولي، وافق مجلس وزراء الاتحاد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ على انضمام الهند للمنتدى العالمي لتنسيق اللوائح الخاصة بالمركبات التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا بصفة مراقب. كما أنشأت الحكومة لجنة دائمة على المستوى الوطني برئاسة الأمين المشترك في وزارة النقل البري والطرق السريعة. وتقدّم الرابطة الهندية للبحوث المتعلقة بالسيارات خدمات الأمانة. ويتألف أعضاء اللجنة الدائمة من أصحاب المصلحة المختلفين من قبيل الوزارات المعنية ووكالات الاختبار والدوائر الصناعية. ولقد انضمت الهند إلى اتفاق عام ١٩٩٨ اعتباراً من نيسان/أبريل ٢٠٠٦.

لمحة عامة عن الهيكل التنظيمي الراهن في الهند

كما أوجز أعلاه، نشأ الهيكل التنظيمي لقطاع السيارات في الهند منذ عقود من الزمن. ويرد وصف الإجراء المقرر اتباعه لتحديد اللوائح لقطاع السيارات في الشكل أدناه.



المختصرات:

BIS =	مكتب المعايير الهندية.
ACMA =	رابطة مصنعي مكونات السيارات.
DoC =	الإدارة المعنية بإجراء التصحيحات.
DIPP =	الإدارة المعنية بالسياسة الصناعية والترويج الصناعي.
SIAM =	رابطة صانعي السيارات الهندية.
TMA =	رابطة صناعة الجرارات والمنتجات المعدنية.
MoSRT&H =	وزارة الشحن والنقل البري والطرق السريعة.
MoHI&PE =	وزارة الصناعة الثقيلة والشركات العامة.
MoEF =	وزارة البيئة والغابات.
MoP&NG =	وزارة النفط والغاز الطبيعي.
MoSSI =	وزارة الصناعات الصغيرة النطاق.
NATRip =	المبادرة الوطنية لاختبار السيارات والبحث والتطوير بشأن البنى التحتية.

الإجراء القانوني للإبلاغ عن معيار جديد

تُعد الشروط التقنية وإجراءات الاختبار في شكل معايير جديدة من قبل اللجان التقنية. وتصدر الوزارة المعنية مشروع إشعار تطلب فيه من أصحاب المصلحة إبداء التعليقات. وبعد انتهاء الفترة الإلزامية، تجري الوزارة استعراضا نهائياً وتصدر إشعاراً بموجب قانون المركبات الآلية.

ويبين الشكل التالي تراتبية القانون والقوانين والمعايير:

إنفاذ القانون

تُعتبر وزارة النقل البري والطرق السريعة الوزارة المحورية لإنفاذ قانون المركبات الآلية والقواعد الأساسية للمركبات الآلية.

نظام التصديق

اعتمدت الهند نظام موافقة الطرف الثالث على النوع مماثلاً لذلك الخاص باتفاق عام ١٩٥٨. وبموجب القواعد الأساسية للمركبات الآلية، فوضت الحكومة مختلف هيئات الاختبار بمهمة إجراء الاختبارات ومنح الموافقة بالإنابة عن حكومة الهند. وتُعتبر الجهة المصنّعة للمركبات مسؤولة عن القيام من حين لآخر بضمان الامتثال لشروط السلامة والانبعاثات وغيرها من الشروط الأخرى كما تم الإبلاغ عنه بموجب القواعد الأساسية للمركبات الآلية.

وتعتبر شهادة الموافقة على النوع إلزامية بالنسبة لأي نموذج جديد، أي الموافقة على أي تغييرات هندسية في النماذج المستعملة أو الامتثال لأي من الشروط الجديدة المبلغ عنها مؤخراً. ومن أجل هذا الغرض، يقدم صانع المركبة وثائق تقنية ونموذجاً أولياً للمركبة إلى هيئة الاختبار المفوضة بمنح الموافقة على النوع.

ويجري التحقق من الامتثال المتواصل للشروط الإلزامية (تطابق الإنتاج) عن طريق إجراء الاختبار أو التحقق من المركبة أو المحرك الذي يتم اختياره بصورة عشوائية (حسب الحالة).

تبادل التقارير

الهند ليست طرفاً متعاقداً في اتفاق عام ١٩٥٨

للحصول على مزيد من المعلومات يُرجى الاتصال بالعنوانين التاليين:

١- **Mr. Saroj Kumar Dash**
Joint Secretary, Government of India
Ministry of Road Transport & Highways,
1, Parliament Street. Transport Bhavan,
New Delhi, 110 001, India
Tel: +91 11 2371 7294
Email: sk.dash@nic.in
URL: www.morth.nic.in

٢- **Mr. Shrikant R. Marathe**
Director, Automotive Research Association of India,
Survey No. 102, Off Paul Road, Vetal Hill,
Pune 411 004, India
Tel: + 91 20 3023 1100
Fax: + 91 20 2543 4190, 3023 1104
Email: srmarathe@araiindia.com or director@araiindia.com
URL: www.araiindia.com

الجزء ٧

إجراء إصدار/مراجعة معايير السلامة للمركبات الآلية في جمهورية كوريا المتعلق بقانون إدارة السيارات ونظام التصديق الذاتي

١- لمحة عامة

يحدّد "قانون إدارة السيارات" الكوري التسجيل الجديد للمركبات وتغييره ونقله وضمّه، وتعيين رقم التسجيل ولوحة الترخيص وعلامات رقم تعريف المركبة، ومعايير السلامة والتصديق الذاتي، وتصحيح العيوب ومواطن الضعف في الصنع، وتقييد التشغيل وإنفاذه، وفحص المركبات والأعمال المتعلقة بإدارة السيارات لغرض تحسين الرفاه العام من خلال ضمان أمن الأداء وسلامة المركبات فضلاً عن الإدارة الكفؤة للمركبات.

ويتألف قانون إدارة السيارات من ٨٨ مادة تضمها ١٠ فصول وأحكام تكميلية تشمل القواعد العامة، وتسجيل المركبات، ومعايير السلامة والتصديق الذاتي للمركبات، وفحص المركبات وصيانتها، وفحص المركبات وإدارة الدراجات النارية، والأعمال المتعلقة بإدارة السيارات، وأحكاماً تكميلية، والعقوبات، وحالات خاصة تتعلق بانتهاك القانون (انظر الشكل ١).

وتتألف معايير سلامة المركبات الآلية الكورية من أربعة فصول كاملة، حيث يتناول الفصل الأول القواعد العامة، والفصل الثاني معايير السلامة للمركبات والدراجات النارية، والفصل الثالث معايير السلامة للمركبات المصنعة، فيما يحتوي الفصل الرابع على أحكام تكميلية.

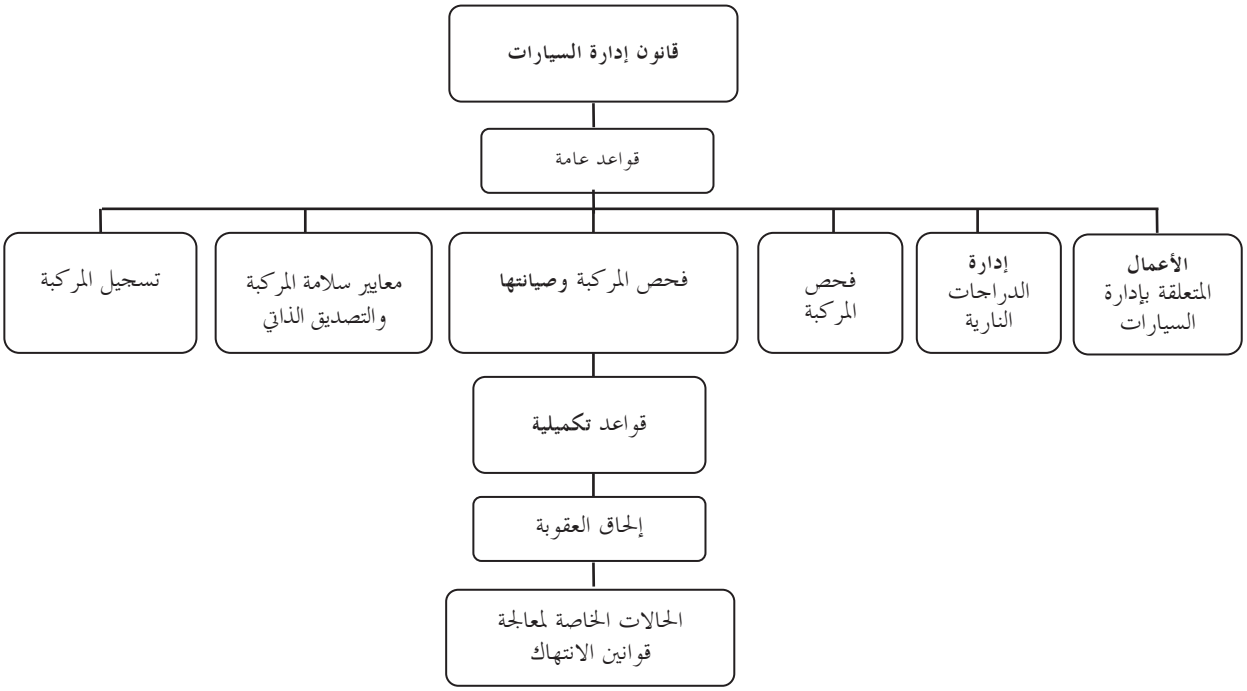
ويتضمن الفصل الأول ثلاث مواد تشمل الغرض والتعاريف وأمن الهيكل وسلامة المعدات، ويحتوي الفصل الثاني على ٩٤ مادة تشمل معايير السلامة للمركبات والدراجات النارية، فيما يتضمن الفصل الثالث ٣٧ مادة تتعلق بمعايير سلامة المركبات المصنعة، أما الفصل الرابع فيضمّ ٤ مواد تتعلق بالإشعارات بشأن سعة نقل الركاب وقدرة التحميل القصوى والقاعدة الخاصة المتعلقة بتطبيق القواعد والتفاوت المسموح به وأساليب اختبار المواصفات. (انظر الشكل ٢).

وقد اعتمدت جمهورية كوريا منذ العام ٢٠٠٣ نظام التصديق الذاتي بشأن خدمة المتابعة. وبموجب نظام التصديق الذاتي، تؤمّن الحكومة معايير السلامة للمركبات المصنّعة لضمان سلامة المركبات وينفذ المصنّعون عملية التصديق الذاتي موضحين ما إذا كانت المركبات المصنعة تفي بمعايير السلامة داخلياً ومن ثمّ بيعها. وفي وقت لاحق تُجري الحكومة اختباراً للامتثال للتصديق الذاتي وتصدر أمراً باسترجاع المركبة في حال عدم استيفاء أي بند من البنود لمعايير السلامة.

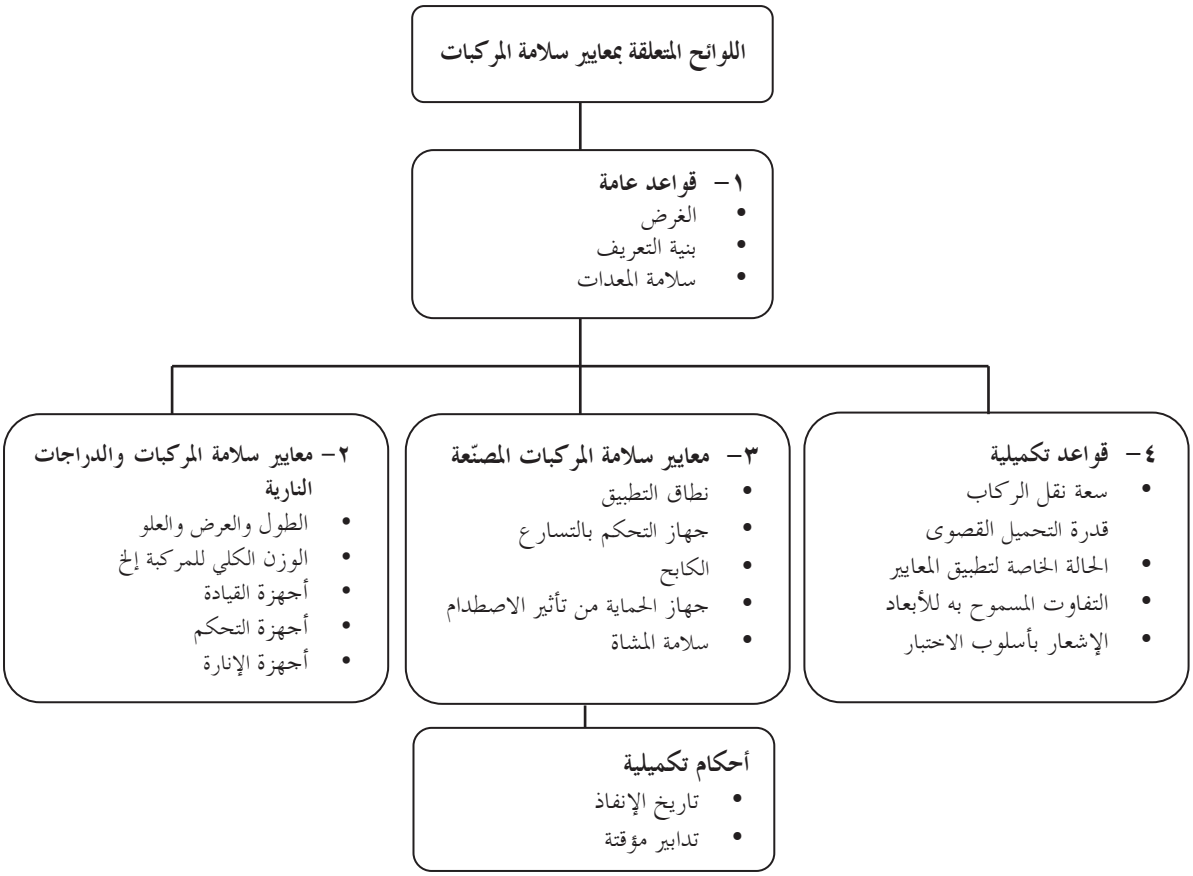
٢- قانون إدارة السيارات

عُدِّل "قانون النقل البري" ووضع "قانون إدارة السيارات" في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٦ بهدف تحسين الرفاه العام عن طريق اللوائح المتعلقة بتسجيل المركبات، ومعايير السلامة، والتصديق الذاتي، وتصحيح العيوب ومواطن الضعف، والفحص، والصيانة، والأعمال المتعلقة بإدارة السيارات (البيع والصيانة والتخريد) كقانون لضمان جودة أداء المركبات وسلامتها وصيانتها النظامية.

الشكل ١– تشكيلة قوانين إدارة السيارات



الشكل ٢– تشكيلة معايير سلامة المركبات الآلية في جمهورية كوريا

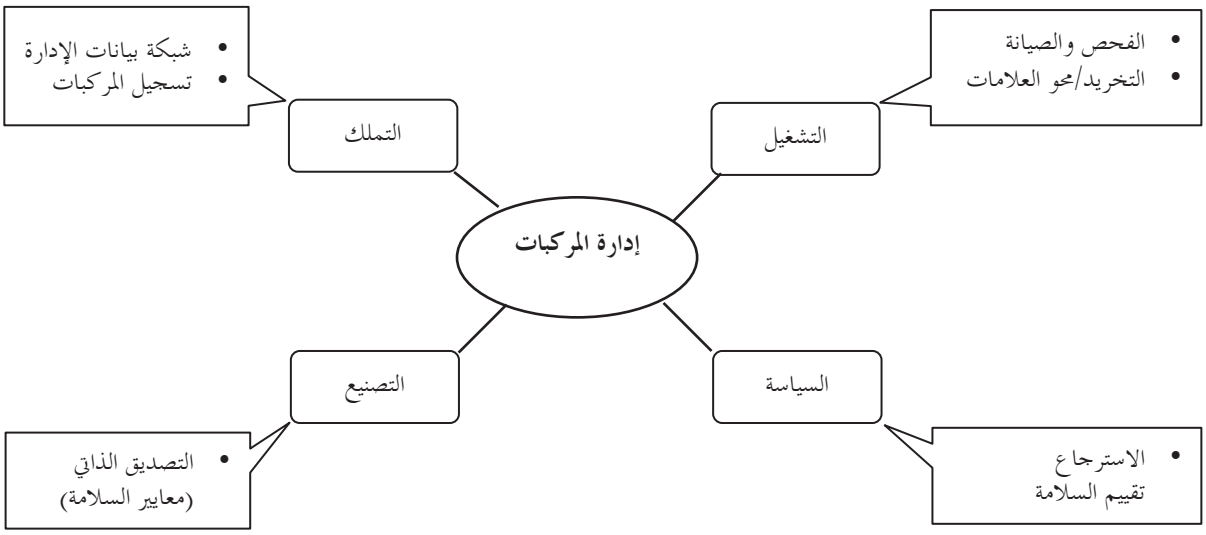


وأدخلت جمهورية كوريا نظام إدارة السيارات حيز التنفيذ كما هو مبين في الشكل ٣ وشُكِّل قانون إدارة السيارات كما يلي من أجل هذا الغرض.

وثمة العديد من اللوائح الأدنى مستوى المندرجة في إطار قانون إدارة السيارات بما في ذلك "مرسوم إنفاذ قانون إدارة السيارات"، الصادر كمرسومٍ رئاسي، و"لوائح إنفاذ إدارة السيارات" و"قواعد بشأن بمعايير سلامة المركبات"، الصادرة في صيغة أمر إنفاذ لوزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية، و"لوائح تنفيذ معايير سلامة السيارات" و"الإجراء المتعلق بالتصديق الذاتي للسيارات" و"الإجراء المتعلق بتقييم سلامة السيارات"، وهي إشعارات لوزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية.

وتحكم هذه اللوائح عملية التصديق أثناء مرحلة التصنيع وتنفيذ نظام الإدارة أثناء مراحل التشغيل. ويُطبق نظام التصديق الذاتي، وهو نظام للتصديق على معايير السلامة، على المركبات الجديدة المصنّعة حديثاً لضمان السلامة في الوقت الذي تجري فيه عملية الفحص المنتظمة والإدارة المحوسبة (المنفذة إلكترونياً) ونظام إدارة المركبات من أجل ضمان سلامة المركبات الموجودة حالياً.

الشكل ٣- نظام إدارة المركبات



٣- إجراء إصدار معايير السلامة ومراجعتها

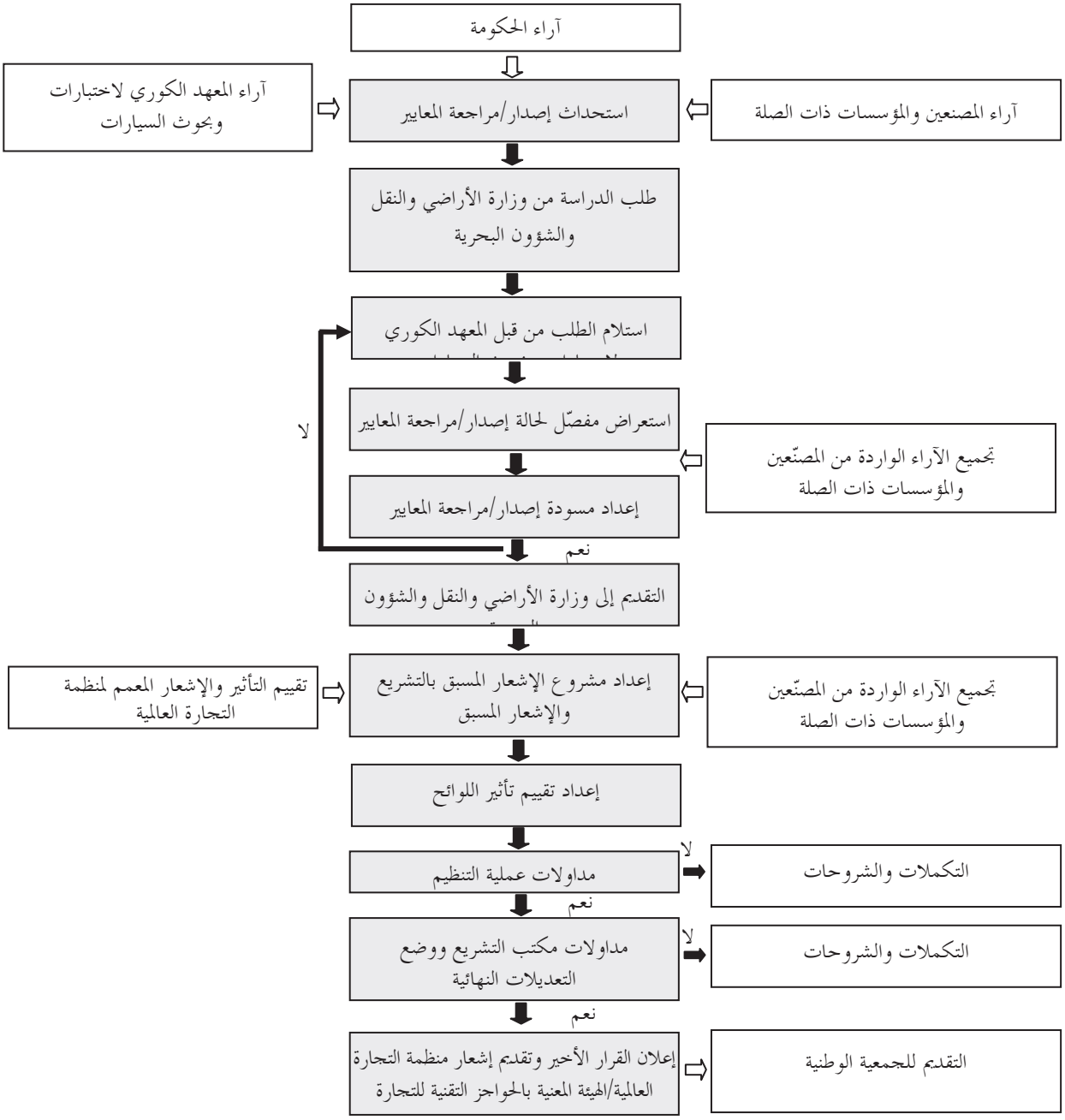
يبين الجدول ١ الإجراء المتبع في إصدار و/أو مراجعة معايير سلامة المركبات الآلية في جمهورية كوريا وترد التفاصيل في الفقرات من ٣-١ إلى ٣-١٠.

٣-١ النظر في إصدار المعايير و/أو مراجعتها

ترد بنود معايير السلامة المتعلقة بإصدار المعايير و/أو المراجعة عبر قنوات متنوعة ومصادر رئيسية على النحو التالي. وفي الحالة المتعلقة بتحسين اللوائح، تُقيّم البنود وتُتخذ الإجراءات.

- السياسات الحكومية المتعلقة بتحسين النظام: قضايا اجتماعية وعمليات تحسين ونحو ذلك؛
- آراء واردة من المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات (KATRI): خطة تحسين معايير السلامة واتخاذ تدابير تكميلية أخرى لتفعيل معايير السلامة.

الجدول ١ – إجراء إصدار المعايير ومراجعتها



- طلب تحسين النظام الوارد من جهات التصنيع والمستخدمين النهائيين: التخفيف من حدة المعايير وتطبيقات التكنولوجيات الجديدة وغير ذلك؛
- احتواء وتكييف التغييرات في البيئة بما في ذلك التطور التكنولوجي؛
- طلبات التحسين المنبثقة عن الاتفاقات الدولية أو عمليات التفاوض التجارية؛
- تحسينات أخرى لازمة في تفعيل اللوائح.

٣-٢ *مقترح مقدم من الحكومة*

في حالة إصدار و/أو مراجعة معايير سلامة المركبات بما في ذلك قانون إدارة السيارات، تقدم وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية مقترحاً بهذا الشأن إلى المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات.

وتتناول وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية الحالة على المستوى الداخلي لاتخاذ قرار يتعلق بالسياسات أو بأية مسائل أخرى لا تتطلّب دراسة تقنية.

٣-٣ *تلقي الطلب ومعالجته*

يتلقى المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات الطلب الوارد من وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية ويتولى معالجته ويُجري تقييماً للموعد المقرر لتقديم استنتاجاته واستراتيجية للتقييم عن طريق مناقشة خلفية الحالة وأهميتها مع وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية بشكل مسبق.

وتحدد الاستراتيجية من خلال عقد اجتماع للجنة إذا كانت الحالة حرجة أو حين يستدعى الأمر قيام المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات بإجراء دراسة شاملة لها.

٣-٤ *الدراسة التفصيلية (التحقيق/البحث)*

عقب تعيين الدائرة المعنية بالتنفيذ والشخص المسؤول عن الاتصال، يُجرى تقييم تقني على أن يتضمن التقييم البنود التالية على الأقل. ويتعين جمع آراء جهات التصنيع والمؤسسات ذات الصلة والنظر فيها من خلال إجراء مناقشات معها عند الضرورة.

- الوضع الراهن للنظام وشروط التشغيل للحالة قيد البحث؛
- القضايا المطروحة؛
- أمثلة مستقاة من بلدانٍ أخرى؛
- تقديم خطة للتحسين؛
- تضمين الإشارات المرجعية.

٣-٥ *إعداد مشروع إصدار/مراجعة المعايير والنظر فيه*

يُعدّ مشروع إصدار/مراجعة المعايير في ضوء ما يكفي من الاعتبارات المرتبطة بموقف الحكومة والمستخدمين النهائيين والمصنّعين؛ وتوثّق مراجع تفسيرية كافية ومعطيات تُشفع بجدول مقارنة بين المواد السابقة والجديدة لبيان إصدار/مراجعة المعايير عند تقديم المشروع إلى وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية.

٣-٦ *إعداد وتنفيذ الإشعار المسبق بالتشريع*

عندما تُحدّد التفاصيل النهائية للإشعار المسبق بالتشريع عن طريق إجراء مناقشة مع وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية، ينبغي جمع الآراء المدلى بها حيال الإشعار المسبق بالتشريع، وإعداد نتائج التقييم وشروحات للآراء التي جُمِعت، ويتعين اتخاذ قرار بشأن ما إذا كان سيُنظر في الإشعار المسبق بالتشريع من خلال مناقشة تُجرى مع وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية، على أن تُعد الوثائق وفقاً لنموذج الإشعار المسبق بالتشريع وتقدم إلى وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية.

٣-٧ *إعداد وثائق تقييم آثار المشروع*

يجب إجراء تقييم لآثار المشروع على بنود السلامة المعززة بالإصدار/المراجعة وإعداده وفقاً لنموذج نتائج تقييم الآثار وتقديمه إلى وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية. ويجب أن يجرى هذا التقييم بالتزامن تقريباً مع الإشعار المسبق بالتشريع.

وفور تلقي طلب خلال هذا التقييم من وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية لحضور اجتماع أو تقديم معطيات تكميلية يتعين تناوله بسرعة وتقديم المعلومات المطلوبة.

٣-٨ *إعداد المشروع من أجل عرضه على مكتب التشريع والمداولات المتعلقة به*

عقب إنجاز تقييم آثار المشروع، تجرى مداولات بين وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية وموظفي مكتب التشريع لإجراء تقييم مفصّل وتوضيحي للبيانات المنقحة بشأن المشروع النهائي لإصدار/مراجعة معايير السلامة.

وتتطلب المداولات التي يجريها مكتب التشريع شرحاً بالغ الدقة والوضوح حيث إنها تدور حول البيانات التي ستضمّن في القانون في نهاية الأمر.

٣-٩ *إعلان وضع/مراجعة معايير السلامة*

حين يجهز المشروع النهائي بعد إجراء مداولات مكتب التشريع، يجب الإعلان عنه في غضون أيام قليلة. ويبلغ المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات بصورة مباشرة الأشخاصَ المعنيين، ويعمم المعلومات اللازمة على جميع الموظفين، ويضع خطة للأعمال التي يتعين الاضطلاع بها مستقبلا.

٣-١٠ *إحالة الإشعار بالحواجز التقنية للتجارة*

بما أن معايير السلامة المعتمدة/المراجعة ستصبح جزءاً من الحواجز غير الجمركية للتجارة، يجب أن يُعد الإشعار الخاص بالهيئة المعنية بالحواجز التقنية للتجارة وفقاً للاتفاق المبرم مع البلدان الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

٤- اختبار الامتثال الخاص بالتصديق الذاتي

٤-١ *التعريف*

اعتمدت الحكومة الكورية نظاماً للتصديق الذاتي لضمان سلامة المركبات. وبموجب نظام التصديق الذاتي، تضع الحكومة معايير السلامة للمركبات المصنعة من أجل ضمان سلامة المركبات، ويقدم الصانعون شهادة تفيد بأن المركبة المصنعة تفي بمعايير السلامة على المستوى الداخلي ومن ثم يتسنى بيعها. وتجري الحكومة في وقتٍ لاحق اختبار امتثال خاص بالتصديق الذاتي وتصدر أمراً باسترجاع المركبة في حال احتوائها على عنصر لا يفي بمعايير السلامة.

٤-٢ *الإجراء المتعلق بالتنفيذ*

يرد الإجراء المتعلق بالتصديق الذاتي لجهة التصنيع في الشكل ٤.

٤-٢-١ *تسجيل جهة التصنيع*

يجب تسجيل التفاصيل الشخصية الخاصة برئيس جهة التصنيع ومرافق اختبار السلامة لدى وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية من أجل إسناد مسؤولية خدمة المتابعة، بما في ذلك عملية الاسترجاع، إلى الشركات التي تجري التصديق الذاتي، علماً بأن قرار منح التصديق الذاتي يُتخذ بالاستناد إلى محتويات مواد التسجيل المقدمة.

وفي الحالة المتعلقة بالمركبات المستوردة، وحين يُعيّن ممثل جهة التصنيع الأجنبية لدى كوريا، يفترض إزاء ذلك أن يكون لدى جهة التصنيع المعنية أهلية التصديق الذاتي.

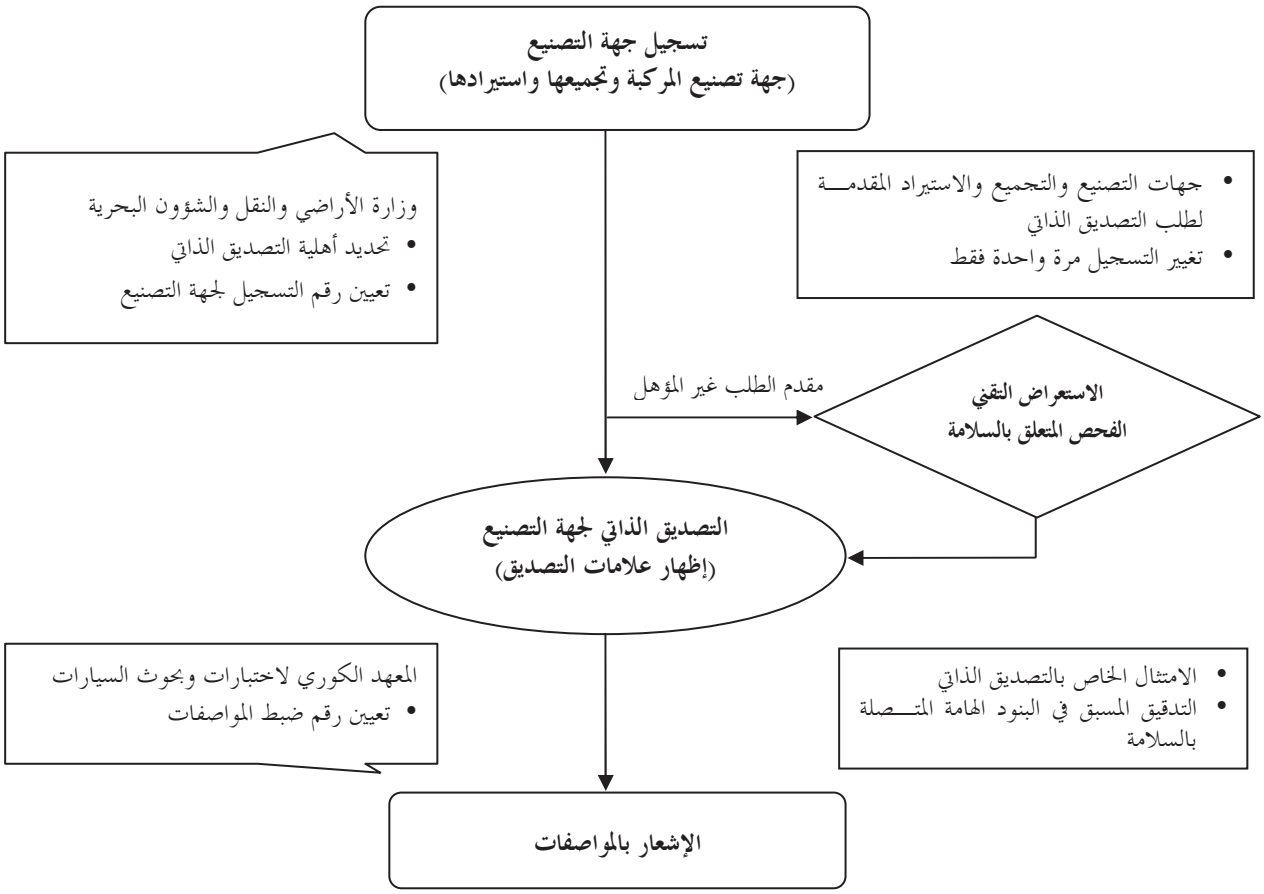
٤-٢-٢ *علامات التصديق الذاتي*

يجب إظهار الدليل على التصديق في المركبة إذا ما أتمت جهة التصنيع عملية التصديق الذاتي.

٤-٢-٣ *الإشعار بالتصديق*

عقب إنجاز جهة التصنيع لعملية التصديق الذاتي، يجب أن تُدار مواصفات المركبة المقرر طرحها في السوق بواسطة النظام الحاسوبي لإدارة السيارات لكي يتسنى إخطار المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات بتلك المواصفات. ويُستخدم التسجيل الأصلي في النظام الحاسوبي لإدارة السيارات للأغراض المتعلقة بإثبات ملكية المركبة والفحص والتغيير الهيكلي للمعدات والضرائب والملاحقة الجنائية.

الشكل ٤- إجراء جهة التصنيع لعملية التصديق الذاتي



٥- الاسترجاع في حالة وجود عيوب في صنع المركبات

يرمي هذا النظام إلى تصحيح العيوب في الصنع مجاناً حين يتبين أن المركبة التي باعها المصنّع تحوي عيبا يعتبر المصنّع مسؤولاً عنه ويؤدي إلى عدم استيفائها لمعايير السلامة أو تأثر التشغيل الآمن بها، وتُجري الحكومة اختباراً للتحقق مما إذا كانت المركبة تمتثل لمعايير سلامة السيارات وما إذا كان العيب يضر بالتشغيل الآمن.

ويُجري المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات سلسلة من الاختبارات وفق الإجراء المبين في الشكل ٥.

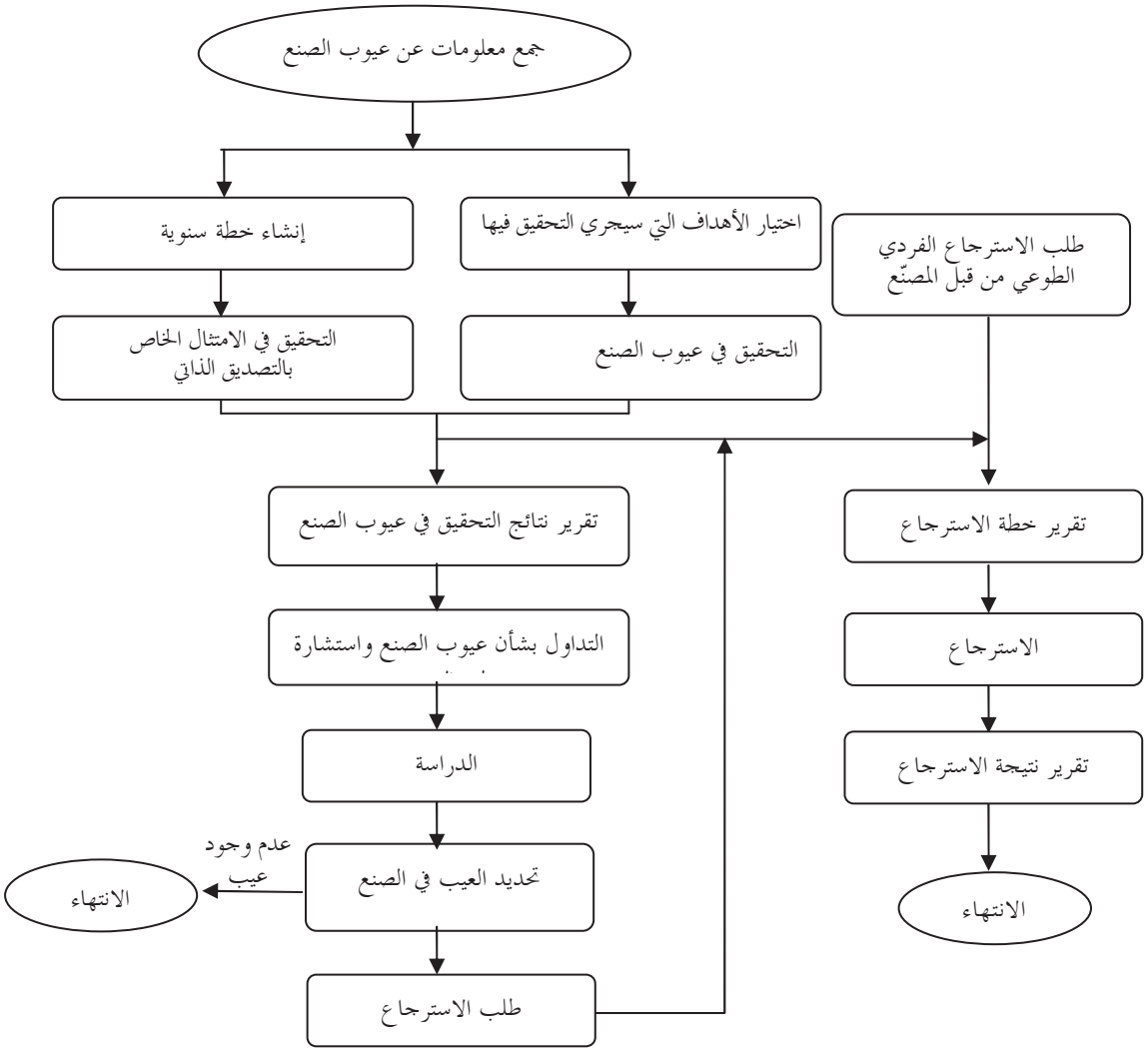
٥-١ *موجز للإجراء المتعلق بالتحقيق*

٥-١-١ *معهد التحقيق*

وكيل اختبار الأداء (المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات، الهيئة الكورية لسلامة النقل)

- التحقيق فيما إذا كانت عملية التصديق الذاتي تتضمن طرقاً مزيفة أو غير مشروعة؛
- التحقيق فيما إذا حدث انتهاك للإجراء المتعلق بالتصديق الذاتي مثل خرق معايير سلامة السيارات؛
- التحقيق فيما إذا كان قد حدث انتهاك من نوع ما في تنفيذ طلب الاسترجاع؛
- التحقيق فيما إذا كانت المركبة التي صنعت بطريقة تختلف عن التفاصيل الواردة في عملية التصديق الذاتي قد بيعت.

الشكل ٥- الإجراء المتعلق بالاسترجاع



٥-١-٢ *طريقة التحقيق*

تُعدّ وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية خطة سنوية تشمل أنواع المركبات المستهدفة وبنود الاختبار وتقدم طلب التحقيق إلى وكيل اختبار الأداء.

يضع وكيل اختبار الأداء (المعهد الكوري لاختبارات وبحوث السيارات) خطة للتحقيق، ويبلغ وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية عنها ويُجري عملية التحقيق ويحيط وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية علماً بنتائجها.

عندما تقبل جهة التصنيع بشكل طوعي العيوب المبلغ عنها أثناء اختبار الامتثال الخاص بالتصديق الذاتي وتبلغ عن خطة الاسترجاع، تُجري وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية تقييماً للامتثال وتنهي عملية التحقيق.

حين تُظهر نتيجة التحقيق وجود حالة عدم امتثال للمعايير المتعلقة بالسلامة، تُفرض العقوبة ويطلب إجراء عملية استرجاع.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك.

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à: Nations Unies, section des ventes, New York.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк.

CÓMO CONSEGUIR PUBLICATIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, sección de Ventas, Nueva York.

Printed at United Nations, Geneva
GE.12-21983 – January 2013 – 1,500

United Nations publication

ECE/TRANS/NONE/2012/1