المملكة المغربية
البرلمان
مجلس النواب

# مشروع قانون رقم 45.20
# يوافق بموجبه على الميثاق الإفريقي للسلامة على الطرق، المعتمد بأديس أبابا (إثيوبيا) في 31 يناير 2016

( كما وافق عليه مجلس النواب في 08 فبراير 2021)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

الحبيب المالكي
رئيس مجلس النواب

**مشروع قانون رقم 45.20**
**يوافق بموجبه على الميثاق الإفريقي**
**للسلامة على الطرق، المعتمد بأديس أبابا (إثيوبيا)**
**في 31 يناير 2016**

---

مادة فريدة

يوافق على الميثاق الإفريقي للسلامة على الطرق، المعتمد بأديس أبابا (إثيوبيا) في 31 يناير 2016، مع مراعاة الإعلان التفسيري الذي قدمته المملكة المغربية في شأنه.

*

* *

# الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق

**الديباجة**

**نحن الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي؛**

**إذ نضع في الاعتبار** الميثاق التأسيسي للاتحاد الأفريقي المعتمد في 11 يوليو/تموز 2000 في لومي، توغو، وتحديداً المادتين 14 (هـ) و15 اللتين تسندان إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي مهام التنسيق في قطاعات النقل والاتصالات والسياحة؛

**وإذ نضع في الاعتبار** المعاهدة المؤسسة للجماعة الاقتصادية الأفريقية الموقعة في أبوجا، نيجيريا، في يونيو/حزيران 1991، وتحديداً المادة 61 التي تحدد الخطوات الواجب على الدول الأعضاء اتخاذها لتحقيق تنمية متوانمة ومتكاملة لشبكة النقل والاتصالات القارية في أفريقيا؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** المقرر [AHG/Decl.1(XXXVII)] الصادر عن الدورة العادية السابعة والثلاثين لمؤتمر رؤساء الدول وحكومات منظمة الوحدة الأفريقية المنعقد في يوليو 2001 في لوساكا، زامبيا، بشأن إنشاء الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (نيباد) كإطار لتنمية أفريقيا؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** التحديات الناجمة عن عولمة الاقتصاد وحاجة أفريقيا إلى التنفيذ الكامل وبطريقة فعالة لبرنامج عمل ألماتي لعام 2003، الذي يبرز أهمية برنامج الأمم المتحدة للتعاون في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** المقرر Assembly/AU/Dec.78 (V) الصادر عن رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي، في يوليو 2005 في سرت، ليبيا، لإدراج أهداف ومؤشرات النقل في الأهداف الإنمائية للألفية التي اعتمدها وزراء النقل والبنية التحتية الأفريقيين في أبريل 2005 بأديس أبابا، إثيوبيا، في إطار مكافحة الفقر؛

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

**وإذ نأخذ في الاعتبار** الإعلان Doc. Assembly/Au/9(XII) الصادر عن الدورة العادية الثانية عشرة لمؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقدة في أديس أبابا، إثيوبيا، في فبراير 2009، بشأن تطوير البنية التحتية للنقل والطاقة في أفريقيا؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** القرار 64/255 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2 مارس 2010 معلناً الفترة 2011 – 2020 عقد العمل من أجل السلامة على الطرق وكذلك خطة العمل الخاصة/المتعلقة به؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** الإعلان **Assembly/AU/Decl.2(XVIII)** الصادر عن الدورة العادية الثامنة عشرة لمؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقدة في أديس أبابا، إثيوبيا، في يناير 2012، بشأن برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا وخطة عمله ذات الأولوية والهيكل المؤسسي لتطوير البنية التحتية في أفريقيا؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار إعلان لوندا AU/TPT/MIN/Decl.(II) وخطة عمله لأفريقيا لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (2011-2020) المعتمدة في الدورة العادية الثانية لمؤتمر وزراء النقل الأفريقيين في نوفمبر 2011؛**

**وإذ نأخذ في الاعتبار** المقرر EX.CL/ Dec.682(XX) الصادر عن الدورة العادية العشرين للمجلس التنفيذي، بشأن تقرير الدورة العادية الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي التي اعتمدت إعلان لواندا وخطط العمل؛

**وإذ نأخذ في الاعتبار** الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمسائل النقل، لاسيما في مجالات الأمن والسلامة وحماية البيئة وتسهيل النقل؛

**وإذ نقر** بالبعد متعدد القطاعات للسلامة على الطرق والحاجة إلى توثيق التعاون بين أصحاب المصلحة الرئيسيين (النقل، البنية التحتية، التعليم، الشرطة، الصحة، إنفاذ القانون...) في تحسين وضع السلامة على الطرق في القارة؛

**وإذ نلتزم** بتحسين البنية التحتية للنقل والخدمات الصحية في أفريقيا لأجل منع حوادث الطرق والوفيات الناجمة عنها؛

**وإذ نعي** ضرورة التعجيل بتطوير البنية التحتية والخدمات المرتبطة بها في أفريقيا وإنشاء طرق أكثر أمناً لتحقيق التنمية في القارة؛

**وإذ ينتابنا القلق العميق** إزاء الارتفاع المفرط لمعدل حوادث الطرق في أفريقيا، حيث يكون معظم الضحايا من المشاة وراكبي الدراجات العادية والنارية، الذين يكون أغلبهم من الشباب، وحيث تصل تكلفة حوادث السير إلى حوالي 2 في المائة من إجمالي الناتج القومي: وهو ما يشكل بالفعل خسائر ضخمة ذات آثار سلبية كبيرة على القارة اجتماعياً واقتصادياً؛

**اتفقنا على الأحكام التالية:**

## الباب الأول
## أحكام عامة

### المادة 1
### التعريفات

لأغراض هذا الميثاق، تُفهم التعريفات على النحو التالي:

تعني كلمة "**الاتحاد**" الاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "**الدول الأطراف**" الدول الأطراف التي قامت بالتصديق على هذا الميثاق أو الانضمام إليه.

تعني عبارة "**الدولة العضو**" الدولة العضو في الاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "**القانون التأسيسي**" القانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "**اللجنة الاقتصادية**" اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة.

تعني كلمة "**المفوضية**" مفوضية الاتحاد الأفريقي؛

تعني كلمة "**المؤتمر**" مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي؛

تعني كلمة "**الميثاق**" الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق؛

تعني عبارة "**مستخدمو الطرق المعرّضون للخطر**" مستخدمو الطرق الأكثر عرضةً لحوادث السير كالمشاة وراكبي الدراجات العادية والنارية ومستخدمي وسائل المواصلات العامة. ويمكن أيضاً إدراج الأطفال وكبار السن والمعاقين في هذه الفئة.

تعني عبارة "**البنية التحتية للطرق**" مرافق الطرق ومعداتها بما في ذلك شبكة الطرق وساحات الانتظار وأماكن الوقوف وشبكة الصرف ومسارات الدراجات والكباري والأرصفة.

تعني عبارة "**تقييم أثر السلامة على الطرق**" عملية التقييم للسلامة على الطرق التي سيتم إجراؤها في جميع مراحل التصميم والإنشاء والتشغيل لبنية الطرق التحتية.

تعني عبارة "**حادثة طريق**" أي تصادم أو حادث قد تنجم عنه إصابة أو لا تنجم، والذي يقع على طريق عام وتشترك فيه مركبة سائرة واحدة على الأقل.

تعني عبارة "**حزام السلامة**" حزاماً واقياً يرتديه راكب المركبة لحمايته من الإصابة أو الاندفاع للأمام أو خارج المركبة أثناء وقوع حادثة أو تقليل السرعة فجأة.

تعني عبارة "**صلاحية المركبات للسير على الطرق**" عملية الفحص الفنية لجميع معايير السلامة الفنية للتحقق من سلامة استخدام المركبات على الطريق.

تعني عبارة **"عقد العمل من أجل السلامة على الطرق"** فترة 2011-2020 كعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق الذي أعلنته الجمعية العامة للأمم المتحدة (القرار 64/255) والدورة العادية العشرين للمجلس التنفيذي للاتحاد الأفريقي (Dec Ex.CL/Dec.682(XX)).

تعني عبارة **"مراجعات السلامة"** عمليات الفحص التي تُجرى في مختلف مراحل أي مشروع من مشروعات الطرق للتحقق من اتساق تصميمه وتنفيذه مع مبادئ السلامة ولتحديد ما إذا كان يلزم إجراء تغييرات على التصميم لمنع وقوع الحوادث.

تعني عبارة **"مستخدم الطريق"** شخصاً يستخدم أي جزء من شبكة الطرق، سواء أكان يستخدم وسيلة نقل آلية أو غير آلية.

تعني عبارة **"مستخدمو الطرق المعرضون للخطر"** أي مستخدم للطريق لا تحتاج إلى محرك لتوليد الطاقة لذلك الغرض. ويشمل هذا استخدام العربات التي تجرها الحيوانات أو يجرها البشر و المشاة وراكبي الدراجات .

تعني عبارة **"الهيئة الرئيسية للسلامة على الطرق"** الهيئة الوطنية المعنية بشؤون سلامة الطرق والتي تضطلع بمسؤوليات التنسيق بين القطاعات.

تعني عبارة **"وفاة ناجمة عن حادثة طريق"** حالة وفاة تحدث خلال 30 يوماً من وقوع حادثة طريق.

## الباب الثاني
## الأهداف والمبادئ

### المادة 2
### الأهداف

1. تتمثل الأهداف الأساسية للميثاق لهذا في:

أ) يكون بمثابة إطار سياسات لتحسين السلامة على الطرق في أفريقيا.

ب) يكون بمثابة أداة ووسيلة للدعوة من أجل تحسين السلامة على الطرق في القارة بهدف تسهيل تهيئة بيئة مواتية للحد بدرجة كبيرة من حوادث الطرق.

2- وتتمثل الأهداف المحددة فيما يلي:

أ. تسهيل وضع سياسات قطرية شاملة للسلامة على الطرق؛

ب. التعجيل بتنفيذ برامج وطنية وإقليمية وقارية للسلامة على الطرق؛

ج. المساهمة في تنسيق جهود السلامة على الطرق في القارة؛

د. التشجيع على تحسين التنسيق بين شركاء التنمية في مجال السلامة على الطرق؛

د. تعزيز مشاركة القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية في قضايا السلامة على الطرق؛

و. تعزيز التوافق والانسجام بين عمليات جمع ومعالجة ونشر بيانات السلامة على الطرق.

**المادة 3**
**المبادئ**

تلتزم الدول الأطراف في تنفيذ أحكام هذا الميثاق، بالمبادئ التالية:

1. **الاعتماد على الذات والشعور بالمسؤولية** من خلال تبني رؤية قوية وخاصة بشأن تحسين السلامة على الطرق.
2. **التضامن وتبادل المعارف** بشأن السلامة على الطرق.
3. **تفريع السلطة بين** الدول الأطراف، ومفوضية الاتحاد الأفريقي وسائر المؤسسات الإقليمية والقارية التي تعمل على تحقيق التنمية والتكامل في القارة.
4. **الشراكة الإنمائية بين** أصحاب المصلحة الأفريقيين، ووكالات الأمم المتحدة وسائر المؤسسات الدولية التي تعمل على تحقيق تنمية بشرية عادلة في العالم.

**الباب الثالث**
**إدارة السلامة على الطرق**

**المادة 4**
**إنشاء هيئات رئيسية للسلامة على الطرق**

1. تقوم الدول الأطراف بإنشاء وكالات رئيسية وطنية للسلامة على الطرق مُفوّضة قانوناً تضطلع بمسؤوليات للتنسيق بين القطاعات، وذلك في غضون ثلاث (3) سنوات من المصادقة على أو الانضمام إلى هذا الميثاق.
2. تضطلع هذه الهيئات الرئيسية بمسؤوليات من بينها:

أ. تقديم المشورة بشأن السياسات للحكومة فيما يخص مسائل السلامة على الطرق عبر مختلف القطاعات؛

ب. وضع إستراتيجيات للسلامة على الطرق وتنسيق تنفيذها.

## المادة 5
## الدعم المؤسسي للهيئات الرئيسية للسلامة على الطرق

تقدم الدول الأطراف دعماً مؤسسياً للهيئات الرئيسية من خلال تقديم الموارد المالية والبشرية والاعتراف والدعم السياسي لمنحها النفوذ المطلوب لأداء وظائفها للتنسيق.

## المادة 6
## إستراتيجيات السلامة على الطرق

تقوم الدول الأطراف، من خلال عملية تعاونية وتشاورية وشاملة للجميع، بإعداد إستراتيجيات للسلامة على الطرق ذات أولويات ومسؤوليات واضحة، وأهداف طموحة وقابلة للتحقيق.

## المادة 7
## نظام إدارة بيانات السلامة على الطرق

1. تقوم الدول الأعضاء ببناء القدرات داخل الهيئات الرئيسية لتمكينها من إنشاء والتحكم من نظام لإدارة بيانات السلامة على الطرق يتسم بالمصداقية ويتضمن وحدات لجمع البيانات وتخزينها ومطابقتها وتحليلها والإبلاغ عنها.

2. يتضمن نظام إدارة بيانات السلامة على الطرق قواعد بيانات وطنية عن المركبات والسائقين والحوادث والإصابات وحالات الوفاة والنتائج الوسيطة مثل معدلات ارتداء أحزمة السلامة والخوذات والآثار الاقتصادية للإصابات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

3. تكون البيانات سليمة وموثوق بها ومتناسقة على مستوى القارة ومتاحة لأنشطة التخطيط والبحث والتطوير ورصد التقدم المحرز وتقييمه.

## المادة 8
## التعاون لتعزيز السلامة على الطرق

1. تشجع الدول الأطراف جهود التعاون على المستويات الوطنية والإقليمية والقارية بهدف تحسين فاعلية مبادرات السلامة على الطرق وتبادل المعارف والرصد والتقييم.

2. تشارك الدول الأطراف أيضاً بفاعلية في شراكات دولية معنية بالسلامة على الطرق.

3. تقوم الدول الأطراف بتهيئة بيئة مواتية لمشاركة القطاع الخاص والمجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات الأكاديمية والبحثية في أنشطة السلامة على الطرق.

4. تقوم الدول الأطراف بإحياء يوم أفريقيا للسلامة على الطرق يوم الأحد الثالث من نوفمبر من كل عام.

## الباب الرابع
## طرق وتنقل أكثر أمناً

### المادة 9
### التصنيفات الوظيفية

1. تصنف الدول الأطراف الطرق بشكل فني وفقاً لوظائفها. ويجب أن تعكس تصميمات الطرق قواعد ومعايير التصميم الخاصة بفئة التصنيف والوظائف المرجوة لكل منها.

2. تضمن الدول الأطراف أن يتم إدراج البنية التحتية للحركة المرورية غير الآلية كمتطلبات ذات أولوية عند تصميم جميع فئات الطرق، لاسيما الطرق الحضرية والريفية.

### المادة 10
### إدارة الحركة المرورية أثناء أعمال بناء الطرقات

يتعين على الدول الأطراف وضع سياسات ومبادئ لإدارة السلامة على الطرق ليسترشد بها الاستشاريون والمقاولون خلال بناء الطرق من أجل ضمان سلامة الطرق.

### المادة 11
### التفتيش على سلامة الطرق

1. تضمن الدول الأطراف إجراء عمليات التفتيش على سلامة الطرق كجزء من كل عمليات الصيانة.

2. تأخذ عمليات التفتيش شكل تحليل للسلامة وتشمل، كحد أدنى، كافة أصول الطرق بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الطرق، والأرصفة، وممرات المشاة، ومسارات الدراجات، وتجهيزات الطرق، وعلامات المرور، وإشارات أو ضوابط المرور، وعلامات الطرق، وحواجز الحوادث، وأعمدة الإنارة.

3. يولي تحليل السلامة أيضاً اهتماماً خاصاً للمناطق التي تُعتبر "نقاط خطيرة".

### المادة 12
### مراجعات السلامة على الطرق

1. تستحدث الدول الأطراف تشريعات وسياسات يتم بمقتضاها تضمين إجراء مراجعات السلامة على الطرق في كافة مراحل تصميم وإنشاء وتشغيل البنية التحتية للطرق.

2. تضع الدول الأطراف مبادئ توجيهية رسمية لمراجعات السلامة على الطرق تتناول عدة أمور منها مصداقية عملية المراجعة واستقلاليتها.

## المادة 13
## الدليل الوطني لتصميم الطرق

1. تضمن الدول الأطراف أن يتم وضع دليل لتصميم الطرق والجسور ومراجعته وتحديثه لضمان ملاءمته للغرض وتوفير عنصر السلامة في التصميم وتوافقه مع أفضل الممارسات الدولية.
2. تضمن تصميمات الطرق تخطيط مناطق الاستراحة وإدماجها بشكل سليم في الشبكة الوطنية للطرق الرئيسية.

## المادة 14
## مستخدمو الطرق المعرّضون للخطر

تضمن الدول الأطراف أن تأخذ في الاعتبار معالجة احتياجات مستخدمي الطرق المعرّضين للخطر بصورة ملائمة أثناء تخطيط البنية التحتية للطرق وتصميمها وتنفيذها.

## المادة 15
## مركبات أكثر أماناً

1. تعتمد الدول الأطراف وتطبّق معايير الحد الأدنى لسلامة المركبات لضمان صلاحيتها للسير على الطرق.
2. تقوم الدول الأطراف بوضع وتنفيذ لائحة بشأن تحديد عمر المركبات المستوردة.
3. تقوم الدول الأطراف بتدعيم وإنفاذ عمليات التفتيش الدورية الإجبارية على المركبات.
4. تقدم الدول الأطراف حوافز لامتلاك مركبات جديدة تكون آمنة من الناحية البيئية والتشغيلية. ويجب تطبيق هذه الحوافز أيضاً على مركبات النقل الجماعي والبضائع.
5. تضع الدول الأطراف تشريعاً ينظم نقل البضائع الخطرة.

## المادة 16
## سلامة مستخدمي الطرق

1. تدعم الدول الأطراف القواعد واللوائح الخاصة بتدريب السائقين وإصدار التراخيص لهم.
2. تنظّم الدول الأطراف حملة اتصالات لتثقيف المواطنين وتوعيتهم بالمخاطر الرئيسية لحوادث الطرق.
3. تُدخِل الدول الأطراف موضوع السلامة على الطرق في المناهج الدراسية.

4. تقوم الدول الأطراف بإصدار وتنفيذ تشريعات خاصة بالسلامة على الطرق، لاسيما المتعلقة بالتحكم في السرعة والتحكم في القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات وارتداء حزام السلامة واستخدام الخوذات وتعزيز الرؤية واستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة.

5. تقوم الدول الأطراف بوضع وتنفيذ لوائح تنظيمية للقيادة وساعات الراحة للسائقين المحترفين وكل السائقين الاخرين، وتطبيق آلية ملائمة للمتابعة والتنفيذ.

## المادة 17
## الرعاية بعد وقوع الحادث

1. تقوم الدول الأطراف بتدعيم خدمات الرعاية لما قبل دخول المستشفى وبعد وقوع الحادث لأجل تقديم رعاية ملائمة وفي الوقت المناسب للمرضى المصابين في حوادث الطرق بغية تقليل تعرضهم للإصابة والإعاقة لفترة طويلة.

2. تقوم الدول الأطراف بإنشاء مراكز تنسيقية لخدمات الطوارئ الطبية.

3. تقوم الدول الأطراف بتنفيذ قانون التأمين على المركبات الآلية لصالح الطرف الثالث لضمان تقديم خدمات الطوارئ الطبية وإعادة التأهيل لضحايا حوادث السير.

4. تقوم الدول الأطراف بتسهيل التدريب (بناء القدرات) على خدمات الاستجابة لحالات الإصابة الطارئة.

5. تضمن الدول الأطراف توفر خدمات الطوارئ الطبية في الطرق السيارة للعناية بالاشخاص الذين تعرضوا لحوادث الطريق.

# الباب الخامس
# التمويل والرصد والتقييم

## المادة 18
## إجراءات التمويل

1. تقر الدول الأطراف بالأثر الاجتماعي والاقتصادي لحوادث الطرق كمبدأ توجيهي لتخصيص الموارد المالية للسلامة على الطرق. ويجب ألا يُنظَر إلى الأموال التي تُنفق لتحقيق السلامة على الطرق باعتبارها تكلفة، بل استثماراً.

2. تحدد الدول الأطراف نسبة الموارد المالية التي سيتم تخصيصها للإجراءات التدخلية للسلامة على الطرق، كجزء من عمليات تطوير وصيانة البنية التحتية للطرق.

3. تحدد الدول الأطراف مصادر تمويل مستدامة، لاسيما داخلياً، لتحقيق السلامة على الطرق.

## المادة 19
## مؤتمر الدول الأطراف

1. يتم بمقتضى هذا الميثاق إنشاء مؤتمر للدول الأطراف كأعلى هيئة لصنع السياسة. ويتألف مؤتمر الأطراف من الوزراء المعنيين بالسلامة على الطرق.

2. يقوم مؤتمر الدول الأطراف باعتماد قواعد إجرءاته ولأية هيئة تابعة له قد ينشؤها، وكذلك القواعد المالية لتحديد المساهمة المالية للأطراف في هذا الميثاق.

3. يقوم مؤتمر الدول الأطراف بما يلي:

أ. توفير الإشراف الاستراتيجي، وضمان التنفيذ الفعال للميثاق واتخاذ جميع التدابير التي يراها ضرورية للترويج لأهداف الميثاق؛

ب. تعزيز الانسجام بين السياسات والإستراتيجيات والإجراءات الملائمة لزيادة السلامة على الطرق في أفريقيا؛

ج. بحث واعتماد توصيات الأمانة حسب الاقتضاء؛

د. بحث تقارير وأنشطة الأمانة واتخاذ الإجراءات اللازمة تجاهها؛

ه. بحث التعديلات على هذا الميثاق واعتمادها؛

و. أداء أية وظيفة أخرى بما يتفق مع هذا الميثاق أو قواعد إجراءات مؤتمر الأطراف.

4. ينعقد مؤتمر الأطراف كل ثلاث سنوات.

5. تقوم المفوضية بدور أمانة مؤتمر الأطراف وتنسق تنفيذ هذا الميثاق على المستوى القاري.

## المادة 20
## المتابعة والتقييم على المستوى الوطني

1. تقوم الدول الأطراف بإنشاء وتنفيذ قواعد بيانات وطنية مستدامة ودقيقة عن حوادث الطرق، وتنفيذ آلية للإبلاغ الإجباري.

2. تبني الدول الأطراف قدراتها الوطنية لإدارة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

3. تقوم الدول الأطراف بإنشاء بيانات أساسية بشأن السلامة على الطرق.

4. تُعد الدول الأطراف تقارير سنوية عن التقدم المحرز بشأن السلامة على الطرق.

5. تقوم الهيئة الرئيسية للسلامة على الطرق في كل دولة عضو بتنسيق عملية جمع البيانات الوطنية عن السلامة على الطرق، وتكون القائمة على شؤون الأنظمة الوطنية لإدارة السلامة على الطرق.

6. تضع الدول الأطراف عملية تقييم لاستعراض التقدم المحرز واستخلاص الدروس من تنفيذ برامج السلامة على الطرق.

## المادة 21
## تسوية المنازعات

1. تتم تسوية أي نزاع أو خلاف ينشأ بين الدول الأعضاء بشأن تفسير أو تطبيق هذا الميثاق بالتراضي بين الدول المعنية، بما في ذلك عبر استخدام المفاوضات والوساطة والمصالحة أو أي وسيلة سلمية أخرى.

2. في حالة عدم تسوية المنازعة أو الخلاف بالتراضي وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 21(1)، يجوز للاطراف بالتراضي إحالة المنازعة إلى:

أ) محكمة العدل الأفريقية لحقوق الإنسان والشعوب، حيثما ينطبق ذلك.

ب) فريق تحكيم مكون من ثلاثة (3) محكمين، يتم تعيينهم على النحو التالي:

(1) تعين أطراف النزاع محكمين اثنين (2).

(2) يعين رئيس مفوضية الاتحاد الافريقي المحكم الثالث، الذي يكون رئيسا لفريق التحكيم.

1. يكون قرار هيئة التحكيم نهائيا وملزما.

# الباب السادس
# أحكام ختاميـــــــة

## المادة 22
## تعميم الميثاق

تتخذ الدول الأطراف كافة الإجراءات الملائمة لضمان تعميم ونشر هذا الميثاق على أوسع نطاق ممكن.

## المادة 23
## شرط وقائي

1. لا يمكن تفسير أي مادة في هذا الميثاق على أنها تنتقص من المبادئ والقيم الواردة في الصكوك الأخرى ذات الصلة بتعزيز السلامة على الطرق.

2. ليس في هذا النظام الأساسي ما يُؤوّل على أنه يمنع أي طرف من اتخاذ أي إجراء يتسق مع أحكام ميثاق الأمم المتحدة أو أي صك دولي آخر ويكون مقتصراً على ما يقتضيه الوضع، يراه ضرورياً لأمنه الخارجي أو الداخلي.

## المادة 24
## التوقيع التصديق والانضمام

1. يتاح هذا الميثاق للتوقيع والتصديق والانضمام من قبل الدول الأعضاء.

2. يتم إيداع وثائق التصديق أو الانضمام للميثاق الحالي لدى رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي الذي يقوم بإبلاغ الدول الأعضاء بتاريخ إيداع وثائق التصديق أو الإنضمام.

## المادة 25
## دخول حيز التنفيذ

1. يدخل هذا الميثاق حيز التنفيذ ثلاثين يوما من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الخامسة عشر؛

2. يخطر رئيس المفوضية جميع الدول الأعضاء بدخول هذا الميثاق حيز التنفيذ؛

3. يكون الميثاق واجب التنفيذ بالنسبة لأي دولة عضو تنضم إليه، اعتباراً من تاريخ قيامها بإيداع وثيقة الانضمام لدى رئيس المفوضية.

## المادة 26
## التحفظات

1. يمكن لأي دولة عضو تقديم تحفظ كتابي على أي بند من هذا الميثاق عند التوقيع، والتصديق عليه أو الإنضمام له. لا يجوز أن يتعارض التحفظ مع أهداف وغايات هذا الميثاق.

2. يجب تقديم سحب التحفظ بصفة كتابية إلى رئيس المفوضية، الذي يقوم بإخطار الدول الأطراف به.

## المادة 27
## الوديع

يتم إيداع هذا الميثاق لدى رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقي الذي يقوم بإرسال نسخة مصدقة طبق الأصل منه إلى حكومة كل دولة موقّعة وإخطارها بتواريخ إيداع وثائق التصديق أو الانضمام.

## المادة 28
## التسجيل

عند دخول هذا الميثاق حيز التنفيذ، يقوم رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي بتسجيله لدى الأمين العام للأمم المتحدة وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

## المادة 29
## الانسحاب

1. يجوز لدولة طرف الانسحاب من هذا الميثاق بتوجيه إخطار مكتوب إلى رئيس المفوضية، وذلك في أي وقت بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ دخول الميثاق حيز التنفيذ.
2. يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد سنة من تاريخ قيام رئيس المفوضية باستلام الإخطار، إلا إذا بيّن الإخطار تاريخاً لاحقاً.
3. لا يعفي الانسحاب الدولة الطرف المنسحبة من أداء أية التزامات ربما تحملتها بموجب هذا الميثاق قبل انسحابها.

## المادة 30
## التعديل والتنقيح

1. يجوز لأية دولة طرف تقديم مقترحات لتعديل هذا الميثاق أو تنقيحه. ويتم اعتماد تلك المقترحات من قبل مؤتمر الدول الأطراف.
2. يُرفع نص أي تعديل مقترح على هذا الميثاق إلى رئيس المفوضية الذي يُبلغ الدول الأطراف به قبل عقد الاجتماع الذي سيتم طرح هذا التعديل فيه لاعتماده، بستة أشهر على الأقل.
3. تعتمد التعديلات أو التنقيحات من قبل مؤتمر الأطراف بالإجماع، وإن تعذر ذلك، فبأغلبية ثلثين الدول الأطراف.
4. تدخل التعديلات أو التنقيحات حيز التنفيذ وفقا للإجراءات المنصوص عليها في المادة 25 من هذا البروتوكول.

## المادة 31
## حجية النصوص

حُرر هذا الميثاق في أربع (4) نسخ أصلية باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والبرتغالية وتتساوى النصوص الأربعة في الحجية.

**وإشهاداً على ما تقدم**، قام الموقّعون أدناه المفوضون حسب الأصول لهذا الغرض بالتوقيع على هذا الميثاق.

**اعتمدته الدورة العادية السادسة والعشرين للمؤتمر المنعقدة في 30-31 يناير 2016 في أديس أبابا، اثيوبيا.**

**نسخة مطابقة لأصل النص**
**كما وافق عليه مجلس النواب**