



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.6.2009
KOM(2009) 301 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

Partnerskab EU-Afrika
Afrikas og Europas forbindelser: Mod en styrkelse af samarbejdet på transportområdet

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Partnerskab EU-Afrika

Afrikas og Europas forbindelser: Mod en styrkelse af samarbejdet på transportområdet

1. INDLEDNING

Infrastrukturer og transporttydelser er væsentlige faktorer i den socioøkonomiske integration og er nødvendige forudsætninger for samhandel og fri bevægelighed for varer og personer. Transportmulighederne er rent fysisk af afgørende betydning, når det drejer sig om adgang til arbejde, sundhedspleje og uddannelse, og derfor er de nødvendige for udviklingen og for befolkningens velfærd både på landet og i byerne.

I Afrika er vejtætheden beskeden (6,84 km per 100 km² sammenlignet med 12 km i Latinamerika og 18 km i Asien), og vejnettene er dårligt vedligeholdt. Det afrikanske jernbanenet er kun i svagt omfang sammenkoblet, især i det vestlige og centrale Afrika, og i mere end 15 afrikanske lande findes der ingen jernbaner¹. Der er kun 3 afrikanske lufthavne blandt de 150 lufthavne i verden med flest passagerer. Mellem 92 og 97 % af Afrikas internationale handel foregår med søtransport, og der findes i Afrika 80 store havne, der dog har problemer med hensyn til udstyr og sikkerhed. Den afrikanske flyflåde er gammel, da andelen af fly, der er over 15 år gammel, ligger på næsten 80 %, mens denne andel på verdensplan kun er på 15 %.

I Afrika er transportomkostningerne blandt de højeste i verden. De udgør i gennemsnit 15 % af eksportindtægterne mod 7 % i udviklingslandene i andre verdensdele og 4 % i de industrialiserede lande. I de afrikanske lande, der ikke har en kystlinje, som Malawi og Tchad, er forholdene værre, idet transportomkostningerne kan udgøre 50 %. Afrikas andel i verdenshandelen er faldet fra 6 til 2 % siden 60'erne. Udgifterne til søtransport har været stadig voksende.

Blandt de vigtigste årsager til denne situation er dårlige infrastrukturer, lange ventetider og administrative procedurer ved grænserne, mangel på styring (mangel på korrekt vedligeholdelse, lastbiler med overvægt) og mangelfulde sikkerhedsregler. I forhandlingerne og ved indgåelsen af økonomiske samarbejdsaftaler med lande i Afrika, Vestindien og Stillehavet (AVS) til udvikling af handel bliver behovet for infrastrukturer, der kan effektivisere markedet, systematisk fremhævet.

EU bør ikke forblive passiv. EU's og Afrikas infrastrukturpartnerskab, der blev vedtaget i 2006², udgør EU's referenceramme, der særlig sigter mod at udvikle integreringen af nettene i Afrika.

¹ Burundi, Kap Verde, Comorerne, Gambia, Guinea-Bissau, Ækvatorialguinea, Libyen, Mauritius, Niger, Den Centralafrikanske Republik, Rwanda, São Tomé og Príncipe, Seychellerne, Sierra Leone, Somalia et Tchad.

² Integrering af Afrikas net: EU's og Afrikas infrastrukturpartnerskab - KOM(2006) 376 af 13.7.2006.

EU bidrager gennem Den Europæiske Udviklingsfonds nationale vejledende programmer med næsten 30 % af finansieringen af transportinfrastrukturer, hvilket gør EU til den største bidrager på verdensplan.

EU-finansiering af transport

9. EUF (2002-2006)	Støttebeløb (i mio. EUR)	Bemærkninger
Nationale programmer	2700	Afsat til transportprojekter i Afrika, hovedsagelig vejtransport
Regionale programmer	210	Samlet støtte. Andelen afsat til transportinfrastrukturer skal stadig godkendes
Inden for AVS	108	Infrastrukturtrustfondens samlede støtte til infrastrukturpartnerskabet. Transportandelen er endnu ikke fastlagt og afhænger af behovene
10. EUF (2007-2013)	Støttebeløb (i mio. EUR)	Bemærkninger
Nationale programmer	2800	Afsat til transportprojekter i Afrika, hovedsagelig vejtransport
Regionale programmer	1523	Bidrag ydet til fire afrikanske regioner
Inden for AVS	300	Infrastrukturtrustfondens samlede støtte til infrastrukturpartnerskabet. Transportandelen er endnu ikke fastlagt og afhænger af behovene
Den europæiske naboskabspolitik	Støttebeløb (i mio. EUR)	Bemærkninger
Det europæiske naboskabs- og partnerskabsinstrument (ENPI)	49,5	Bidrag ydet i perioden 2002-2009 til MEDA-landene til regionale transportprojekter
Naboskabsinvesterings- fonden (NIF)	28,8	Støtte siden 2008
Euro-Middelhavs-faciliteten for investeringer og partnerskab (FEMIP)	1473	Finansiering fra Den Europæiske Investeringssbank for perioden 2004-2009

Men samarbejdet mellem EU og Afrika vedrørende infrastrukturer omfatter også lovgivningsmæssige aspekter, hvilket gør det muligt at støtte såvel økonomien og handelen som beskæftigelsen og bekæmpelsen af fattigdommen i overensstemmelse med FN's millenniummål for udvikling.

Denne meddelelse kompletterer desuden Kommissionens nylige meddelelser³ om regioner med meget perifer beliggenhed, der understreger nødvendigheden af at styrke de maritime forbindelser mellem disse regioner og de nabolande, der ikke er medlem af Den Europæiske Union.

Der er en risiko for, at de fattigste og mest udsatte lande bliver ramt hurtigere og i større omfang af den nuværende globale økonomiske krise, den konstante ødelæggelse af miljøet samt klimaændringerne. Disse kriser påvirker de store nationale og intraregionale migrationsstrømme, der kan blive stærkere og øge indvandrerpresset på de fremskredne økonomier. For at hjælpe udviklingslandene med at overvinde krisen vedtog Rådet den 19. maj 2009 en række konklusioner, der navnlig tilskynder til fremme af regionale infrastrukturer og gennemførelsen af de manglende infrastrukturer syd for Sahara. Rådet opfordrede også til støtte af regionale infrastrukturer i Middelhavsområdet inden for rammerne af Unionen for Middelhavet.

Det er derfor vigtigt at fortsætte bestræbelserne på at favorisere en udvikling i Afrika, der bør understøttes af effektive transportsystemer, gode infrastrukturer og en koordination af samtlige transportmuligheder. Alle involverede parter, både i Europa og i Afrika, bør fortsætte deres bestræbelser og aktioner. EU agter at fortsætte sit arbejde vedrørende samarbejde og koordination med de europæiske og internationale finansieringsinstitutioner, navnlig Verdensbanken og Den Afrikanske Udviklingsbank, for at forbedre de gennemførte projekters effektivitet og levedygtighed.

Det er på denne baggrund, at målet med denne meddelelse vedrører iværksættelsen af det strategiske infrastrukturpartnerskab, der blev vedtaget af EU og Den Afrikanske Union i 2007. Som svar på Den Afrikanske Unions ønsker handler det om:

- på den ene side at lette transporten mellem Afrika og EU og iværksætte overvejelser vedrørende udvidelsen af de transeuropæiske net mod Afrika
- og på den anden side at bidrage til partnerskabet vedrørende infrastrukturer på området for transporttjenester, navnlig ved at dele vores erfaringer og den fælles transportpolitikens bedste praksisser med vores partnere.

Efter denne meddelelse og på grundlag af resultaterne fra dialogen mellem EU og Den Afrikanske Union vil der blive udarbejdet en plan for prioriterede aktioner og deres finansiering, der vil blive medtaget i en fælleserklæring fra EU og Den Afrikanske Union.

2. AFRIKAS OG EUROPAS FORBINDELSER

Ved at forbedre og lette transporten mellem de to kontinenter, hvilket er både et økonomisk og handelsmæssigt behov, kan transportomkostninger mindskes, og transporttjenesternes varighed og driftssikkerhed kan styrkes. Dette forudsætter en koordineret tilgang med hensyn til planlægning og iværksættelse af infrastrukturene og et styrket samarbejde inden for luft- og søtransport, der er de vigtigste transportmåder.

³ Strategien for regionerne i den yderste periferi: Resultater og fremtidsudsigter (KOM(2007) 507 endelig og: Regionerne i den yderste periferi: Et aktiv for Europa (KOM(2008) 642 endelig).

2.1. Udvikling af forbindelserne: på vej mod et fælles kort over transportinfrastrukturer

Transportnettene i både EU og Afrika - henholdsvis de transeuropæiske net og de transafrikanske korridorer - er blevet fastlagt og udviklet de senere år⁴. Den Afrikanske Union har navnlig forpligtet sig til at iværksætte et større arbejde med at samstemme de kontinentale og regionale infrastrukturudviklingsplaner i et program til udvikling af infrastrukturene i Afrika (PIDA).

Det næste trin består i at tilnærme planerne på de to kontinenter, så der kan blive skabt et reelt europæisk-afrikansk transportnet. Dette net skal fastlægge koblingspunkterne mellem de europæiske og afrikanske net, navnlig hvad angår havne og lufthavne. Højniveaugruppens rapport fra november 2005 om udvidelsen af de transeuropæiske transportnet til nabolande⁵ fastlægger "motorveje til søs" som en af de fem store transnationale akser, der skal udvikles.

Inden for rammerne af det regionale samarbejde om transport i Middelhavet støtter det regionale EuroMed-program MEDAMOS iværksættelsen af Euro-Middelhavs-partnerskabet, der sigter mod skabelsen af pilotprojekter vedrørende "motorveje til søs". Efter en indkaldelse af forslag i 2007 er fire projekter fra Marokko, Tunesien, Algeriet og Israel blevet støttet.

Den store betydning af denne forbindelse mellem havne, jernbanenettet og vejene for lande, der er omsluttet af fremmed territorium, understreger nødvendigheden af at iværksætte en intermodal tilgang til udviklingen af transportsektoren. Det er en sektor, hvor det er muligt at skabe stærkere bånd og udveksle erfaringer mellem EU og Afrika. Maputo-korridoren er et eksempel⁶, der kan læres meget af, og dette bør komme til gavn, når andre lignende korridorer skal skabes i Europa.

På sigt kan der skabes et lignende samarbejde med landene syd for Sahara efter nærmere retningslinjer, der skal udarbejdes med Kommissionen for Den Afrikanske Union og de berørte økonomiske regioner.

Naturligvis skal arbejdet med at forbinde Afrika og Europa tage højde for de forhandlinger, der pågår i Middelhavsunionen, og det arbejde, der udføres i gruppen af transportministre i det vestlige Middelhavsområde (GTMO5+5)⁷.

2.2. Fremme af udviklingen inden for jernbanesektoren

Det er af største betydning at fastlægge de jernbaneforbindelser, der skal prioriteres, og det er nødvendigt at føre en dialog med de berørte parter, navnlig havnemyndighederne og de private industrielle partnere. Udviklingen af jernbaner i Afrika giver kun mening, hvis det bliver lettere at distribuere varer, der losses fra havnene. Dette er særligt vigtigt for lande, der er omsluttet af fremmed territorium og ikke har en kystlinje, som Tchad og Den Centralafrikanske Republik. Logistikkædens smidighed og effektivitet afhænger også af en effektiv udnyttelse af jernbanerne. Integrationen af transportmåderne og deres

⁴ Jf. kortene i bilaget.

⁵ Des réseaux pour la paix et le développement : extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins. Endelig rapport fra ekspertgruppen med L. de Palacio som formand. Rapporten foreligger ikke på dansk.

⁶ www.mcli.co.za

⁷ Uformel dialog mellem de vestlige Middelhavslande, der omfatter Algeriet, Spanien, Frankrig, Italien, Libyen, Malta, Marokko, Mauretania, Portugal og Tunesien.

komplementaritet er et nøglespørgsmål, når det handler om at udvikle et transportsystem, der er pålideligt og effektivt på lang sigt.

2.3. Styrkelse af samarbejdet inden for luftfart og søfart

2.3.1. Luftrafikken

Der er meget store muligheder for at udvikle luftfarten i Afrika, hvor kun 4 % af verdens luftfart finder sted. Behovet for at kunne komme til Europa og især behovet for at kunne rejse inden for det afrikanske kontinent medfører, at det er nødvendigt at forbedre luftfarten væsentligt både kvantitativt og kvalitativt.

EU betragter Den Afrikanske Union som en privilegeret partner. Den Afrikanske Union styrker den strukturerede dialog mellem de geografiske regioner og med og mellem de regionale økonomiske fællesskaber. Denne dialog gør det muligt at iværksætte konkrete aktioner om de vigtigste spørgsmål.

- Angående luftfartsikkerhed, der har øverste prioritet, er det nødvendigt med en fælles tilgang for at fastlægge de vigtigste elementer, der kan føre til en forbedring i anvendelsen af Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO) standarder. ICAO's beretninger påtaler luftfartsikkerheden i flere afrikanske lande, og Kommissionen har herudfra konstateret, at den lovpligtige kontrol og tilsynet med godkendte operatører i visse lande er stærkt svigtende. Stigningen i antallet af ulykker i Afrika betyder, at der er et øget behov for at styrke den reelle anvendelse og overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen er villig til at samarbejde med de afrikanske lande, der udtrykker ønske herom, for at bidrage til en styrkelse af de nationale luftfartsmyndigheder.
- Sikringsproblemet, der er en ny prioritering, påvirker landene i Europa og Afrika, deres bilaterale forbindelser og deres forbindelser med tredjelande. Pilotprojekter og kurser med deltagelse af sikringsinspektører kan bidrage til erhvervelse af en vis ekspertise på området.
- Det er nødvendigt at modernisere den økonomiske regulering. For at styrke den fremgangsmåde, der blev fastlagt ved Yamoussoukro-beslutningen⁸, er det af afgørende betydning, at de kontinentale og regionale enheder på området for civil luftfart styrkes, og at der ydes den nødvendige bistand til gennemførelsen af fremgangsmåden. Til dette formål kan der oprettes et forum til regelmæssig diskussion af problemer af fælles interesse.
- At begrænse virkningerne fra klimaændringerne og emissionsforureningen er en stor udfordring for al international luftrafik. Derfor kunne der etableres et samarbejde for at lette adgangen til de mekanismer til bæredygtig udvikling, der er fastsat i Kyotoprotokollen.

Disse initiativer er udarbejdet for at styrke den afrikanske luftfartsektors effektivitet og vækst på lang sigt. En af prioriteterne er at finde en hurtig løsning på spørgsmålet om

⁸ Yamoussoukro-beslutningen er baseret på Abujatraktaten og trådte i kraft den 12. august 2000. Den sigter navnlig mod at styrke afrikanske selskabers luftfartsdrift og oprettelsen af et eksekutivt organ, der er ansvarligt for overvågning af og gennemførelsen af liberaliseringsprocessen.

fællesskabsudpegningen for at sætte en stopper for de ulovlige bilaterale aftaler, der i dag eksisterer mellem afrikanske lande og EU's medlemsstater. Det er ligeledes vigtigt at tage fat på problemet omkring udpegningen af afrikanske luftfartsselskaber, navnlig igennem aftaler mellem Det Europæiske Fællesskab og de afrikanske stater eller de regionale økonomiske fællesskaber. På EU-Afrika-konferencen om lufttransport, der fandt sted i Windhoek den 2. og 3. april 2009, blev der lagt de første sten til udarbejdelsen af en handlingsplan.

2.3.2. *Den maritime sektor*

Mere end 10 millioner mennesker benytter søtransport fra eller til Europa og Afrika.

På baggrund af euro-middelhavsprojektet bør EU og Den Afrikanske Union iværksætte et aktivt samarbejde, der kan øge havnenes effektivitet på tre områder:

- På det lovgivningsmæssige område bør målet være at sikre størst mulig forenkling af toldprocedurerne og procedurerne vedrørende dokumentation for at mindske den tid gods venter i godsterminalerne, uden dog at undergrave de europæiske standarder for sikring og sikkerhed.
- Der er i visse afrikanske havne et behov for større opmudring både for at sikre en tilstrækkelig havnedybde og for at drage nytte af den europæiske havnegodshåndteringsindustri's investeringskapacitet. Antallet af lastekajer er desuden utilstrækkeligt, hvilket medfører lange ventetider for skibene. Dette udgør et flaskehalsproblem for trafikken mellem Europa og Afrika. Finansieringen af disse havneinfrastrukturer bør tilgodeses i gennemførelsen af de nationale og regionale vejledende programmer. Forbedringen af de afrikanske havnes forbindelser til områder inden i landene er ligeledes vigtig for at sikre, at havneinfrastrukturene er af stor gavn for de nationale og regionale økonomier.
- Havnesikringen bør sikres gennem anvendelse af de internationale standarder (kode ISPS), og navnlig bør der iværksættes de nødvendige kontrolforanstaltninger og infrastrukturer, der kan forhindre illegal adgang for passagerskibe, fragtskibe og andre fartøjer, hvorved risikoen for anvendelse af havne til illegal indvandring, ulovlig handel og terrorattentater begrænses.

På det miljømæssige område bør der gøres en indsats for at lette tiltrædelsen af internationale konventioner, der navnlig sigter mod skabelse af effektive havneinstallationer til behandling af affald fra skibe. Derudover bør udviklingen af havnene så vidt som muligt integreres i en mere omfattende integreret maritim politik, der bør omfatte planlægning af sø- og kystområderne og instrumenter til forvaltning af integrerede kystområder. Det er særligt relevant, når investeringerne vedrører økologisk sårbare områder.

3. STØRRE UDVEKSLING AF ERFARINGER FOR AT STØTTE UDVIKLINGEN AF ET MERE EFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

I en meddelelse fra slutningen af 2008⁹ fremhæver Kommissionen, at det er nødvendigt at styrke EU's og Den Afrikanske Unions politiske bestræbelser gennem konkrete bidrag for at fremskynde gennemførelsen af de aktioner, der er fastlagt i EU-Afrika-strategien.

På transportområdet kan der inden for den nærmeste fremtid iværksættes et antal udvekslingsprogrammer, foranstaltninger omkring teknisk bistand og samarbejdsordninger.

Europa-Kommissionen kan navnlig undersøge muligheden for kortvarig teknisk bistand og udveksling af oplysninger med afrikanske lande syd for Sahara. Europa-Kommissionen kan bidrage til at oprette partnerskaber omkring samarbejde og uddannelse, der involverer myndighederne i Middelhavslandene og foregår på frivillig basis og i mange mulige konfigurationer.

3.1. Udveksling af redskaber på infrastrukturområdet

Uden finansiering kan infrastrukturene ikke udvikles i Afrika og i Europa, men planlægning er også et centralt problem. Den Afrikanske Union har udtrykt ønske om at anvende metodologien bag de transeuropæiske net.

Denne metodologi finder anvendelse såvel på transportområdet som på området for energinet og datanet, idet begge sektorer har en fælles interesse i at dele deres overvejelser omkring infrastrukturbehov, og den vil blive fremlagt på et fælles seminar inden for rammerne af partnerskabet mellem EU og Den Afrikanske Union. Der vil særligt blive fokuseret på spørgsmålet om infrastrukturens kvalitet og levedygtighed. Samarbejdet vedrørende transport i Middelhavet¹⁰ er det første konkrete resultat af en samordnet tilgang, der sigter mod at forbinde de europæiske og nordafrikanske net. Det fungerer inden for en multilateral institutionel ramme, der består af tre niveauer: tematiske arbejdsgrupper om tekniske spørgsmål, Euro-Middelhavsforummet (EuroMed), der varetager det forberedende arbejde til Euro-Middelhavs-ministerkonferencen EuroMed, og EuroMed, der er den instans, hvor der træffes beslutninger på ministerniveau (Middelhavslandenes transportministre), og som har enekompetence til at træffe strategiske beslutninger vedrørende regionalt samarbejde på transportområdet.

For at overvinde de vanskeligheder, der er forbundet med gennemførelsen af store projekter vedrørende det transeuropæiske net, og i erkendelse af, at forsinkelserne ikke altid skyldes manglende finansiering, har Den Europæiske Union eksperimenteret med at indsætte koordinatore.

Disse vejleder medlemsstaterne med hensyn til den konkrete finansiering af projekter og med hensyn til fælles bedømmelsesmetoder. En koordinator er særlig nyttig, når en eller flere af følgende forhold er til stede:

- mangel på styring

⁹ Et år efter Lissabon: Udviklingen i partnerskabet mellem Afrika og EU.

¹⁰ Der er 17 partnere: Mauretania, Marokko, Algeriet, Tunesien, Egypten, Syrien, Den Palæstinensiske Myndighed, Israel, Jordan, Libanon, Tyrkiet, Albanien, Libyen, Montenegro, Kroatien, Bosnien-Hercegovina, Monaco.

- konstaterede forsinkelser på vigtige grænseoverskridende afsnit
- mangel på fast aftale om planlægning og linjeføring mellem berørte lande
- mangel på finansiering af vigtige afsnit
- når det er nødvendigt med samarbejde mellem mange aktører som industrien, operatører og regioner.

Europa-Kommissionen fremhæver i sin meddelelse "Støtte til udviklingslandene til at håndtere krisen"¹¹, at den agter at indlede en dialog med regionale organisationer, navnlig Den Afrikanske Union, for at evaluere, om det er relevant at udpege koordinatører for de manglende forbindelser i de otte transafrikanske net, der allerede er fastlagt¹².

3.2. Fremme af sikre og effektive transportsystemer

For alle transportmåder og på begge kontinenter er sikkerhed og sikring aktuelle problemer. Der eksisterer udveksling af god praksis og uddannelsesinitiativer om disse spørgsmål, men EU-forskningsprogrammer¹³ fokuserer også herpå, navnlig i landene syd for Sahara og i Maghreblandene. Det er derfor relevant, at disse spørgsmål tages op i dialogen mellem landene i Europa og Afrika. Regionerne med meget perifer beliggenhed kan på grund af deres beliggenhed ved søveje og stræder bidrage til forvaltning af havene ved at overvåge kystvandene (for eksempel i forbindelse med ulovligt fiskeri, piratangreb og narkotikasmugling) eller ved at sikre transporten (for eksempel bedre forvaltning af olietransporten fra Adenbugten til Middelhavet).

3.2.1. Søtransporten: på vej mod en styrkelse af søtransportsikkerheden

Den Europæiske Union yder gennem det regionale projekt SAFEMED teknisk bistand til 10 Middelhavslande¹⁴ på områderne for sikkerhed til søs, maritim sikring og forebyggelse af forurening i Middelhavet. EU bidrager til styrkelse af kvalifikationerne ved at yde kvalifikationsstipendier til ansatte i de nationale maritime myndigheder. Projektet SAFEMED yder også teknisk bistand til arbejdet med at få den nationale lovgivning på højde med internationale konventioner. Et samarbejde mellem Middelhavslandene vedrørende fælles systemer til forvaltning af den maritime trafik kan også blive aktuelt. Der kan udvikles lignende samarbejde med regionale fællesskaber på frivillig basis med henblik på at forbedre det maritime transportsystems sikkerhed og bekæmpe forureningen fra skibe.

Den Europæiske Union støtter ligeledes et projekt fra Den Internationale Søfartsorganisation, der sigter mod at oprette regionale centre til koordination af bjergningsaktiviteter ud for de afrikanske kyster (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre).

Den Europæiske Union kan navnlig gennem Agenturet for Søfartssikkerhed, hvis mandat dog forud herfor bør udvides, yde den nødvendige tekniske bistand til de afrikanske kystlande til

¹¹ KOM(2009) 160 af 8.4.2009.

¹² Dakar N'Djamena, Nouakchott-Lagos, Khartoum-Djibouti, Lagos-Mombasa, Kairo-Gaborone, N'djamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam-Kigali.

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

¹⁴ Marokko, Algeriet, Tunesien, Egypten, Israel, Jordan, Libanon, Den Palæstinensiske Myndighed, Syrien, Tyrkiet.

forbedring af deres systemer til overvågning af skibstrafikken og med henblik på regional udveksling af oplysninger.

Det er også vigtigt, at landene i Nordafrika og Nordvestafrika forpligter sig til at forhindre anvendelsen af små forældede og overfyldte både og fartøjer til passagertransport. Det er en praksis, der, når den styres af kriminelle organisationer, og når passagererne er ulovlige indvandrere, udgør en trussel mod tusinder af menneskers liv og legeme.

Bekæmpelse af piratvirksomhed

Selvom antallet af registrerede piratangreb og væbnede angreb har været faldende i perioden 2003-2006, har der i 2007 været en bekymrende stigning på 17 %. I 2008 fortsatte denne tendens både hvad angår antallet af angreb og vold i forbindelse med disse angreb. Navnlige Afrikas Horn og Guineabugten er farlige områder.

For at dæmme op for dette fænomen, der rammer Afrika hårdt, og som på grund af usikkerheden i havnene og langs kysterne bremser handelen, kan Den Europæiske Union yde støtte til styrkelse og oprettelse af de administrative enheder, der er ansvarlige for håndhævelsen af den maritime lovgivning. Den Internationale Søfartsorganisation har allerede fastlagt ledsageprogrammer.

Havovervågning spiller en vigtig rolle, når der skal sættes en stopper for ulovlige aktiviteter til søs. Indenfor rammerne af sin integrerede havpolitik arbejder Den Europæiske Union på at styrke samarbejdet med afrikanske parter og bedre dele oplysninger med de berørte nationale myndigheder.

3.2.2. Luftrampen: på vej mod en nødvendig styrkelse af sikkerheden inden for sektoren

Stigningen i luftrafikken bør medføre et nyt afrikansk driftskoncept. Når dette driftskoncept bliver godkendt, kan det på basis af GMES's (global miljø- og sikkerhedsovervågning) konklusioner og handlingsplaner for Afrika fastlægge de sikkerhedsmæssige fordele af de europæiske infrastrukturer, der allerede eksisterer (som satellitprogrammet EGNOS), eller som er under udvikling (SESAR, den teknologiske del af det fælles europæiske luftrum). Åbningen af det afrikanske luftrum bør ligeledes ledsages af en reorganisering af luftrummet og luftruterne for at garantere større økonomisk sikkerhed (kortere ruter), mindre miljøbelastning og bedre sikkerhed. Denne modernisering kan iværksættes per region, samtidig med at der tages højde for luftfartselskabernes behov vedrørende forbindelser på det afrikanske kontinent og kontinenterne imellem. En mulig tilgang kunne være at overføre konceptet om fælles luftrum til Afrika og give adgang til infrastrukturprogrammet SESAR.

3.2.3. EGNOS

Inden for de sektorer, der er omtalt ovenfor, kan satellitbaseret navigation spille en betydelig rolle. I Afrika er infrastrukturen til at bestemme en position med præcision utilstrækkelig, men denne infrastruktur er nødvendig for transportsektoren og i bredere forstand for den økonomiske udvikling i Afrika. Kun 3 % af alle verdens flyafgange finder sted i Afrika, hvor der sker 19 % af alle ulykker, som ofte skyldes navigationsfejl.

Udviklingen af infrastrukturer på landjorden i Afrika, der kan komplettere det europæiske satellitnavigationssystem EGNOS, dvs. et afrikansk EGNOS-system, kan udgøre en økonomisk løsning, der giver Afrika mulighed for at drage nytte af systemet, ikke kun på

områderne for lufttransport, jernbanetransport og maritim transport, men også på energiområdet, inden for landbrugssektoren og til udviklingsplanlægning.

3.2.4. *Vejtransport: udfordringer for vejtransporten*

Vejtransport er den dominerende form for transport i Afrika. Fra 80 til over 90 % af al godstransport mellem byerne og landene foregår via vej. Ofte er der kun adgang til landdistrikterne via vej.

En million mennesker dør hvert år i trafikulykker. 65 % af de dræbte er fodgængere, og 35 % af fodgængerne er børn. Omkostningerne forbundet med disse ulykker udgør 1 til 3 % af et lands bruttonationalprodukt, hvilket er dramatisk for udviklingslandene¹⁵. Kommissionen er ved at forberede de næste europæiske handlingsprogrammer (2011-2020) og har til hensigt at intensivere bestræbelserne på at dele den erfaring, som EU har erhvervet, med andre grupper af lande og på forskellige niveauer. På denne baggrund og inden for rammerne af sektordialogen med de berørte nationale og regionale myndigheder, der er ansvarlige for trafiksikkerheden, kan følgende tiltag overvejes:

- oprettelse af hensigtsmæssige mekanismer til fremme af udveksling af de bedste praksisser
- inden for rammerne af gennemførelsen af de nationale og regionale vejledende programmer fremme, at EU's bevillinger til vejnettet går til specifikke aktioner til forbedring af trafiksikkerheden
- fremme, at trafiksikkerheden indgår i de sociale konsekvensanalyser i forbindelse med de trafikmæssige investeringer.

3.2.5. *Bytransporten*

Afrika er det kontinent, hvor urbaniseringen er størst. Ifølge en rapport fra UN-Habitat vokser byerne med 4,5 % hvert år. Omkring 40 % af befolkningen i Afrika bor i byer, og dette tal forventes at blive fordoblet inden 2030. Inden 2020 vil der være mere end 10 millioner indbyggere i Nairobi, Johannesburg og Abidjan, og 77 andre afrikanske byer vil få en befolkningstilvækst på mere end 1 million. Virkningerne af den voksende urbanisering er øget luftforurening og større trafikpropper.

Den Europæiske Union støtter gennem programmet CIVITAS¹⁶ de europæiske byer, der iværksætter integrerede strategier vedrørende bymæssig transport. Byerne kan udveksle idéer og god praksis via en platform, navnlig med hensyn til trafikstyring og udvikling af jernbanealternativer.

Dette program kan udvides til at omfatte afrikanske byer, så disse også får glæde af erfaringerne. Følgende kan overvejes:

- deltagelse af afrikanske byer på Forum Civitas
- deltagelse af afrikanske byer på Forum Civitas' årlige konference

¹⁵ Kilde: Verdensbanken, Verdenssundhedsorganisationen (2004, 2007).

¹⁶ www.civitas.eu.

- venskabsaftaler mellem afrikanske og europæiske byer.

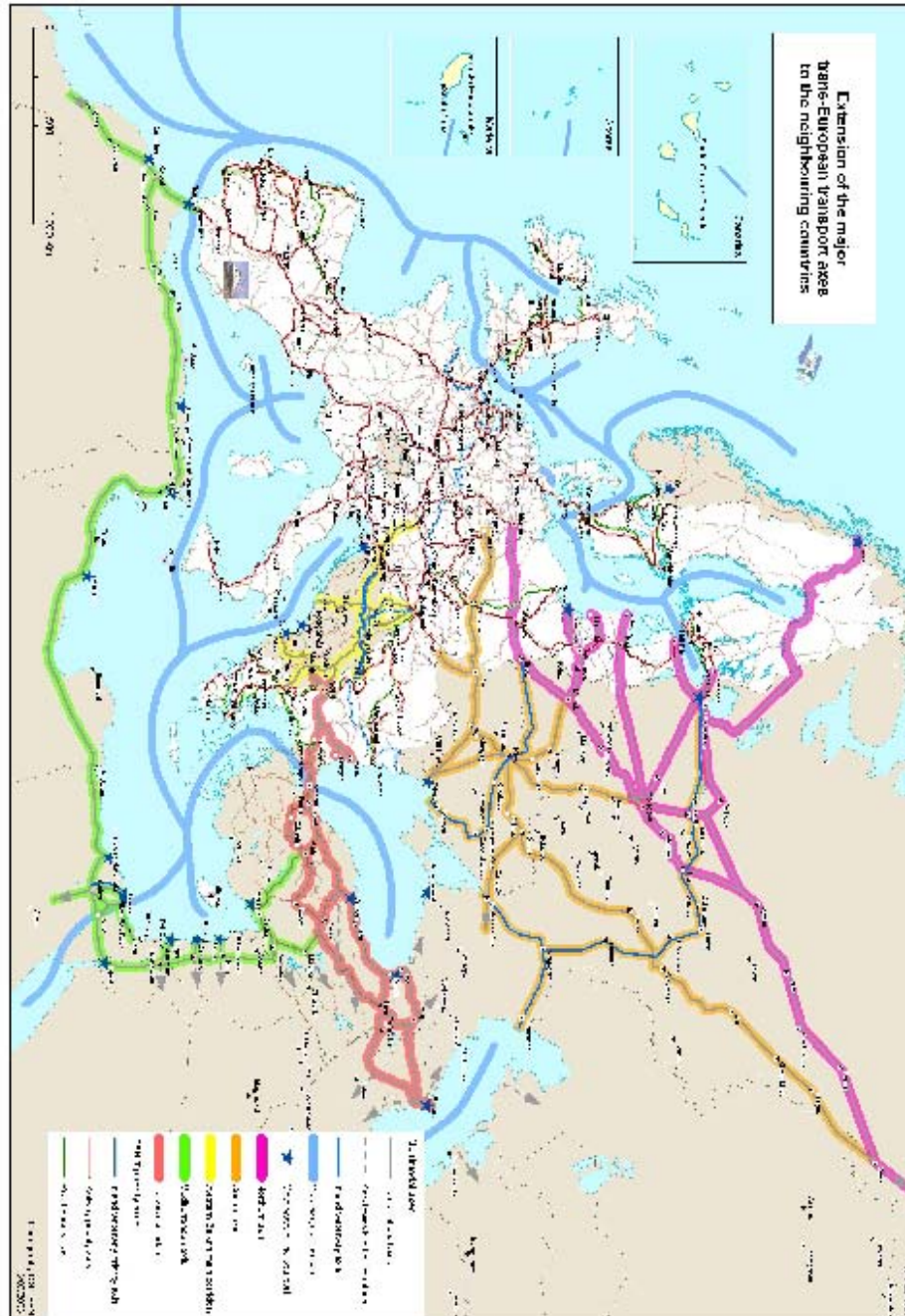
4. KONKLUSION

Det strategiske samarbejde mellem Europa og Afrika på transportområdet gennemføres inden for rammerne af EU-Afrika-partnerskabet vedrørende infrastrukturer, der arbejder på at forbinde de regionale og nationale transport-, vand-, energi- og telekommunikationsnet på tværs af Afrika. Det støttes også af naboskabspolitikken med Nordafrika. Denne meddelelse falder inden for rammerne af disse politikker og instrumenter og bidrager til overvejelserne omkring bedre transkontinentale forbindelser. Meddelelsen stiller forslag til samarbejde og udveksling af erfaringer med henblik på udvikling af et mere pålideligt og sikkert transportsystem, der ikke kun understøttes af nye infrastrukturer, men også af mere effektive, sikrere og billigere transporttjenester. De nævnte foranstaltninger kan iværksættes inden for rammerne af samarbejdet og på grundlag af eksisterende instrumenter, navnlig Cotonou-aftalen, Den Europæiske Udviklingsfond og naboskabspolitikken, og naturligvis er de eksisterende midler inden for den europæiske transportpolitik ikke udelukket.

Meddelelsen kan udgøre et udgangspunkt for Den Afrikanske Union til fastsættelsen af konkrete transportforanstaltninger, der kan udbygges med afrikanske og europæiske parter. Den i 2009 planlagte konference til opfølgning af politikken og gennemførelsen af TEN-T vil være åben for deltagelse af parter fra Middelhavslandene og afrikanske lande. Det vil være en lejlighed til at oprette et forum inden for partnerskabet mellem Afrika og EU, der kan afholdes to gange om året, og som ud over de institutionelle aktører, der allerede deltager i partnerskabet, samler operatører på transportområdet, sammenslutninger, både europæiske og afrikanske, og internationale donorer, hvorved der kan debatteres bredere om specifikke spørgsmål angående denne vigtige sektor. Den følgende etape bør med undertegnelse af en fælles erklæring fastlægge en plan for prioriterede aktioner og finansieringen heraf. På det næste topmøde mellem EU og Afrika, der finder sted i Afrika i 2010, vil de fremskridt, der er gjort i gennemførelsen af denne handlingsplan, blive vurderet.

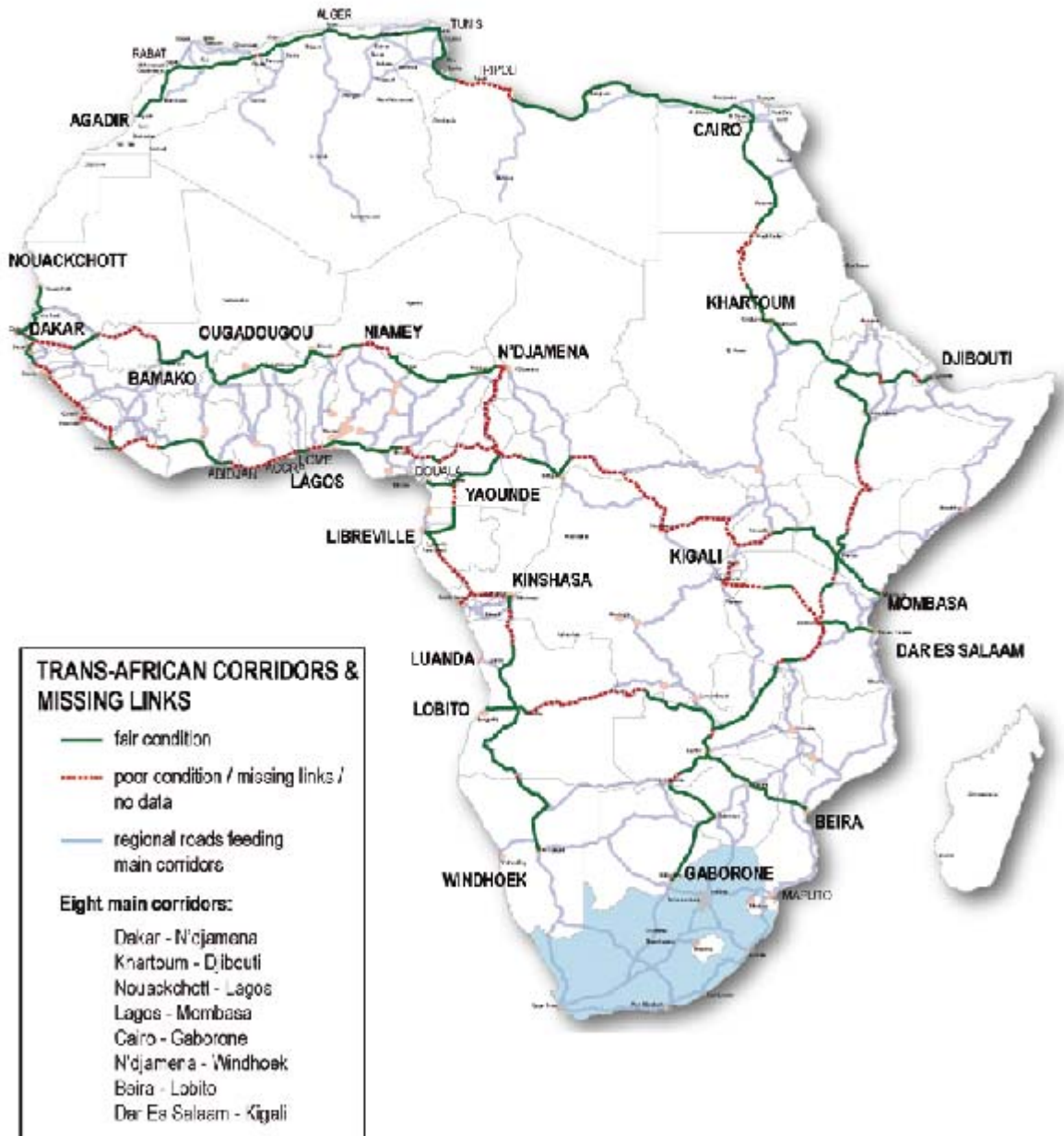
BILAG

1. Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene



2. Transafrikanske vejtransportkorridorer

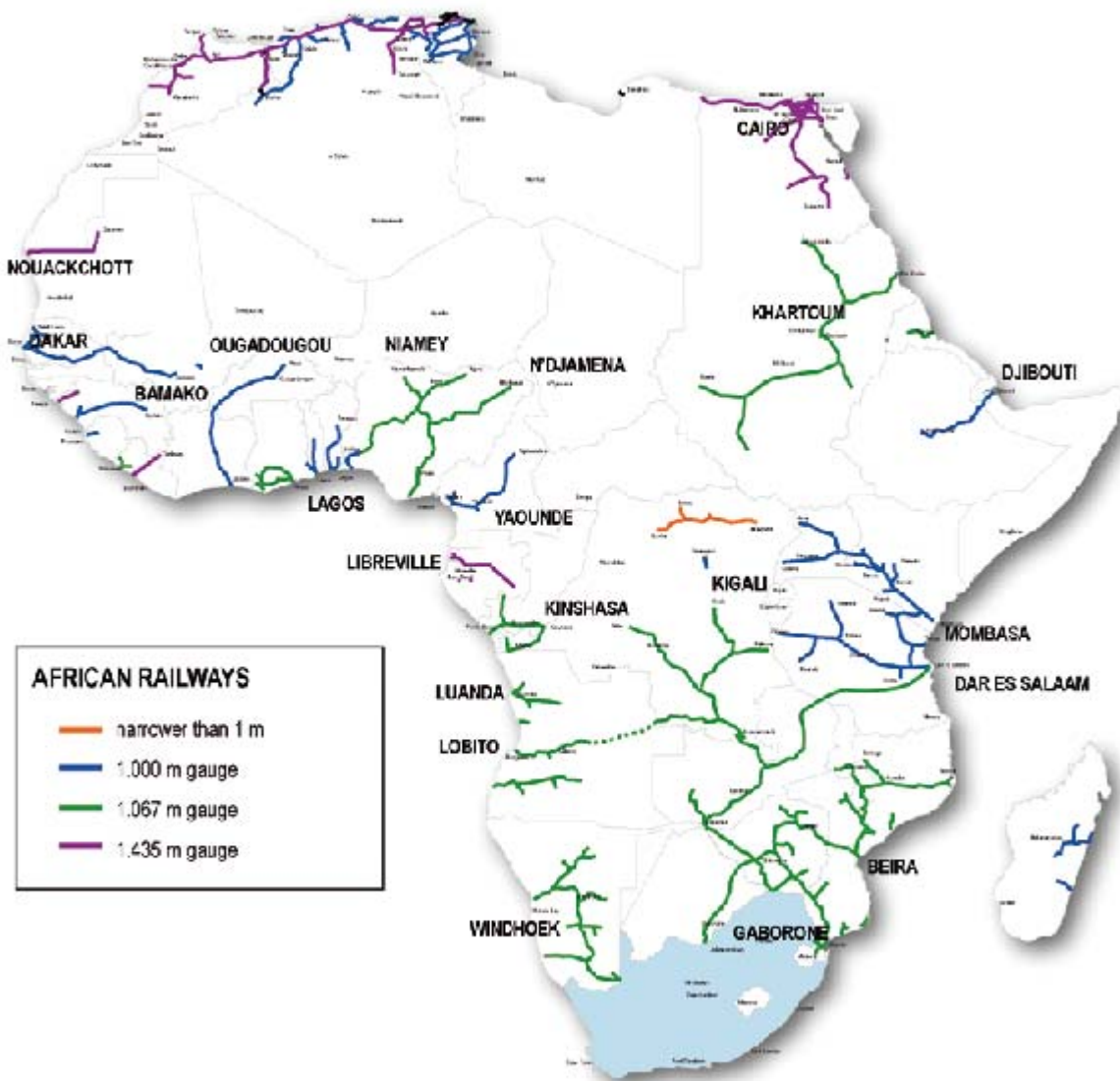
Trans-African Road Transport corridors



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

3. Det afrikanske jernbanenet

African Railways



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.