

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 24.6.2009

KOM(2009) 301 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**Partnerstvo medzi Európskou úniou a Afrikou  
Spojenie Afriky a Európy: Prehlbovanie spolupráce v oblasti dopravy**

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

## Partnerstvo medzi Európskou úniou a Afrikou Spojenie Afriky a Európy: Prehľbovanie spolupráce v oblasti dopravy

### 1. ÚVOD

Prepravné infraštruktúry a služby, hlavná hnacia sila sociálno-hospodárskej integrácie, sú nevyhnutným predpokladom obchodovania a pohybu osôb a tovaru. Doprava, hlavný prostriedok fyzického prístupu k zamestnaniu, zdravotnej starostlivosti a vzdelávaniu, je základným činiteľom rozvoja a nevyhnutnou súčasťou dobrých životných podmienok obyvateľstva v mestách, ako aj na vidieku.

Hustota ciest v Afrike zostáva aj naďalej nízka (6,84 km na 100 km<sup>2</sup> v porovnaní s 12 km v Latinskej Ameriky a 18 km v Ázii) a ich sieť sa nachádza v zlom stave. Africká sieť železníc je veľmi slabo poprepájaná, najmä v západnej a strednej Afrike, a viac ako 15 afrických krajín nemá železnice<sup>1</sup>. Medzi 150 prvých letísk na svete z hľadiska cestujúcich patria iba 3 africké. Námorná doprava predstavuje 92 až 97 % medzinárodného obchodu Afriky, pričom sa opiera o takmer 80 významných prístavov, ktoré však majú problémy s vybavením a bezpečnosťou. Africká flotila je zastaraná s 80 % lodí starších ako 15 rokov v porovnaní so svetovým priemerom 15 %.

Náklady na dopravu v Afrike patria medzi najvyššie na svete. Predstavujú priemerne 15 % príjmov z vývozu v porovnaní so 7 % v rozvojových krajinách na iných kontinentoch a 4 % v priemyselných krajinách. V krajinách, ktoré nesusedia s morom, akými sú Malawi a Čad, je situácia ešte horšia s nákladmi na dopravu dosahujúcimi až 50 %. Od šesťdesiatych rokov minulého storočia klesol aj podiel Afriky na svetovom obchode zo 6 na 2 %. Náklady na námornú dopravu sa neprestali zvyšovať.

Medzi hlavné príčiny tejto situácie patria nedostatočnosť infraštruktúry, čakacie doby a prehnané administratívne postupy na hraniciach, chýbajúce riadenie (nedostatok primeranej údržby, preťažené nákladné autá ...) alebo tiež neúčinné bezpečnostné predpisy. Rokovania o dohodách o hospodárskom partnerstve (DHP) s krajinami africkej, karibskej a tichomorskej oblasti (AKT) na podporu rozvoja obchodu a ich uzatváranie systematicky zdôrazňujú potrebu infraštruktúr na lepšie zosúladenie ponuky a dopytu.

V tejto súvislosti Európa nezostáva nečinná. Partnerstvo EÚ – Afrika v oblasti infraštruktúry prijaté v roku 2006<sup>2</sup> tvorí referenčný rámec Európskej únie určený najmä na rozvoj prepojení sietí v Afrike.

Európa, ktorá je najväčším darcom na svete, prispieva takmer 30 % na financovanie dopravnej infraštruktúry prostredníctvom vnútroštátnych orientačných programov Európskeho rozvojového fondu.

---

<sup>1</sup> Burundi, Kapverdy, Komory, Gambia, Guinea-Bissau, Rovníková Guinea, Líbya, Maurícius, Niger, Stredoafrická republika, Rwanda, Svätý Tomáš a Princov ostrov, Seychely, Sierra Leone, Somálsko a Čad.

<sup>2</sup> Spájanie Afriky: Partnerstvo medzi EÚ a Afrikou v oblasti infraštruktúry – KOM(2006) 376 z 13. 7. 2006.

## Európske finančné prostriedky na podporu dopravy

| <b>9. ERF (2002 – 2006)</b>                                           | <b>Pridelená suma<br/>(v mil. EUR)</b> | <b>Poznámky</b>                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vnútroštátne programy</b>                                          | <b>2 700</b>                           | Pridelené na dopravné projekty v Afrike, hlavne v oblasti cestnej dopravy.                                                                               |
| <b>Regionálne programy</b>                                            | <b>210</b>                             | Globálne pridelenie. Podiel dopravnej infraštruktúry sa musí ešte potvrdiť.                                                                              |
| <b>V rámci AKT</b>                                                    | <b>108</b>                             | Globálne pridelenie z poručníckeho fondu pre infraštruktúru na podporu partnerských infraštruktúr. Podiel dopravy ešte nie je určený a závisí od dopytu. |
| <b>10. ERF (2007 – 2013)</b>                                          | <b>Pridelená suma<br/>(v mil. EUR)</b> | <b>Poznámky</b>                                                                                                                                          |
| <b>Vnútroštátne programy</b>                                          | <b>2 800</b>                           | Pridelené na dopravné projekty v Afrike, hlavne v oblasti cestnej dopravy                                                                                |
| <b>Regionálne programy</b>                                            | <b>1 523</b>                           | Sumy pridelené štyrom africkým regiónom.                                                                                                                 |
| <b>V rámci AKT</b>                                                    | <b>300</b>                             | Globálne pridelenie z poručníckeho fondu pre infraštruktúru na podporu partnerských infraštruktúr. Podiel dopravy ešte nie je určený a závisí od dopytu. |
| <b>Európska susedská politika</b>                                     | <b>Pridelená suma<br/>(v mil. EUR)</b> | <b>Poznámky</b>                                                                                                                                          |
| <b>Nástroj európskeho susedstva a partnerstva</b>                     | <b>49,5</b>                            | Sumy pridelené na obdobie 2000 – 2009 štátom MEDA na regionálne projekty v oblasti dopravy                                                               |
| <b>Investičný nástroj susedstva (FIV)</b>                             | <b>28,8</b>                            | Sumy pridelené od roku 2008.                                                                                                                             |
| <b>Nástroj pre euro-stredozemské investície a partnerstvo (FEMIP)</b> | <b>1473</b>                            | Financovanie Európskou investičnou bankou v období rokov 2004 – 2009.                                                                                    |

Spolupráca EÚ a Afriky sa však vzťahuje aj na legislatívne a regulačné aspekty v oblasti infraštruktúr, čím sa umožňuje podpora hospodárskeho rastu a obchodu, ako aj zamestnanosti a boja proti chudobe v súlade s rozvojovými cieľmi tisícročia OSN.

Toto oznámenie dopĺňa aj najnovšie oznámenia Komisie<sup>3</sup> o najvzdialenejších regiónoch, ktoré zdôrazňujú potrebu posilniť námorné spojenia medzi susednými regiónmi a štátmi, ktoré nie sú súčasťou Európskej únie.

<sup>3</sup> Stratégia pre najvzdialenejšie regióny: výsledky a vyhliadky (KOM(2007)507 v konečnom znení), ako aj Najvzdialenejšie regióny: prínos pre Európu, (KOM(2008)642 v konečnom znení).

V súvislosti so súčasnou svetovou hospodárskou krízou, ku ktorej sa pripájajú postupné poškodzovanie životného prostredia a zmeny klímy, existujú obavy, že najchudobnejšie a najohrozenejšie krajiny by mohli byť zasiahnuté najskôr a najtvrdšie. Tieto viacnásobné krízy ovplyvňujú veľké migračné toky vo vnútri jednotlivých krajín a regiónov, ktoré by sa mohli zintenzívniť a zvýšiť migračný tlak na vyspelé ekonomiky. Aby sa pomohlo rozvojom krajín čeliť kríze, prijala Rada 18. mája 2009 viacero záverov, ktoré vyzývajú najmä na podporu regionálnych infraštruktúr a výstavbu chýbajúcich infraštruktúr na juh od Sahary. Rada vyzvala aj na podporu regionálnych infraštruktúr v oblasti Stredozemného mora v rámci Únie pre Stredozemie.

Preto je dôležité pokračovať v úsilí o rozvoj v prospech Afriky, ktorá potrebuje výkonný dopravný systém, kvalitné infraštruktúry a koordináciu všetkých druhov dopravy. Všetci zúčastnení aktéri v Európe, ako aj v Afrike musia pokračovať v plnení svojich záväzkov a vo svojej činnosti. Európska únia sa preto bude aj naďalej snažiť o spoluprácu a koordináciu s európskymi a medzinárodnými finančnými inštitúciami, najmä so Svetovou bankou a Africkou rozvojovou bankou s cieľom zvýšiť účinnosť a udržateľnosť realizovaných projektov.

V tejto súvislosti cieľ tohto oznámenia spočíva v systéme realizácie strategického partnerstva v oblasti infraštruktúr, ktoré prijali Európska únia a Africká únia v roku 2007. Reagujúc na požiadavku Africkej únie:

- ide na jednej strane o začiatok procesu zvažovania s cieľom rozšíriť transeurópske siete do Afriky, aby sa uľahčil dopravný tok z Afriky do Európy
- a na strane druhej o príspevok k partnerským prácam na infraštruktúrach v oblasti dopravných služieb, najmä poskytovaním skúseností a osvedčených postupov v rámci spoločnej dopravnej politiky našim partnerom.

V dôsledku tohto oznámenia a na základe výsledkov dialógu medzi Európskou úniou a Africkou úniou sa vypracuje plán prioritných činností a ich príslušného financovania, ktorý sa stane súčasťou spoločného vyhlásenia Európskej únie a Africkej únie.

## **2. SPOJENIE AFRIKY A EURÓPY**

Zlepšenie a uľahčenie toku dopravy medzi oboma kontinentmi zodpovedajúce hospodárskym, ako aj obchodným potrebám umožní znížiť náklady na dopravu a zlepšiť udržateľnosť a spoľahlivosť dopravných služieb. Toto uľahčenie si vyžaduje koordinovaný prístup v oblasti plánovania a budovania infraštruktúr, ako aj posilnenie spolupráce v oblasti leteckej a námornej dopravy, ktoré sú dvoma najčastejšie využívanými druhmi dopravy.

### **2.1. Budovať spojenia: Vytváranie spoločnej mapy dopravných infraštruktúr**

Tak Európa prostredníctvom transeurópskych sietí, ako aj Afrika prostredníctvom transafrických koridorov stanovili a vybudovali v posledných rokoch svoje dopravné siete<sup>4</sup>. Africká únia sa zúčastňovala najmä na dôležitej práci zosúlad'ovania plánov kontinentálneho a regionálneho rozvoja v oblasti infraštruktúry prostredníctvom vypracovania programu rozvoja infraštruktúr v Afrike (PIDA).

---

<sup>4</sup> Pozri mapy v prílohe.

Doplňujúcu fázu tvorí zosúladzovanie plánovania na oboch kontinentoch s cieľom vytvoriť skutočnú európsko-africkú dopravnú sieť. V rámci tejto siete by mali byť stanovené body spájajúce európske siete s africkými s osobitným dôrazom na prístavy a letiská. V správe pracovnej skupiny na vysokej úrovni z novembra 2005 o rozširovaní transeurópskej dopravnej siete do susedných krajín<sup>5</sup> sú uvedené predovšetkým námorné diaľnice ako jedna z piatich hlavných medzinárodných osí, ktoré treba rozvíjať.

V rámci regionálnej spolupráce na poli dopravy v oblasti Stredozemného mora regionálny program EuroMed MEDAMOS podporuje európsko-stredozemské partnerstvo zamerané na začatie pilotných projektov v oblasti námorných diaľnic. V roku 2007 bola tiež uverejnená výzva na predkladanie návrhov, ktorá umožnila podporiť štyri projekty pochádzajúce z Maroka, Tuniska, Alžírsko, ako aj Izraela.

Význam takéhoto prepojenia pre prístavy, železničnú dopravu, ako aj pre cestnú dopravu vo vnútrozemských štátoch zdôrazňuje potrebu prijať v rámci rozvoja dopravy intermodálny prístup. Je to sektor, v ktorom je možné medzi Európou a Afrikou vytvoriť silnejšie prepojenia a realizovať intenzívnejšiu výmenu skúseností. Z koridoru „Maputo“<sup>6</sup> sa dá zobrať napríklad niekoľko ponaučení, ktoré by sa dali využiť v prípade vypracovávaní projektu podobných koridorov v Európe.

Podobné partnerstvo by sa mohlo uzavrieť s oblasťou Afriky nachádzajúcou sa južne od Sahary, pričom treba zodpovedajúce podmienky dohodnúť s Komisiou Africkej únie a príslušnými hospodárskymi regiónmi.

Proces spájania Európy a Afriky musí, samozrejme, zohľadňovať prebiehajúce rokovania v rámci Únie pre Stredozemie a práce v rámci skupiny ministrov dopravy západnej časti Stredozemného mora (GTMO5+5)<sup>7</sup>.

## **2.2. Podpora rozvoja železničnej dopravy**

Identifikácia prioritných železničných prepojení je nevyhnutná a prebieha v rámci vzájomného dialógu so zainteresovanými stranami, najmä prístavnými orgánmi a partnermi z oblasti súkromného priemyslu. V skutočnosti je výstavba železničnej siete v Afrike zmysluplná vtedy, keď umožní pokračovanie obchodného toku prechádzajúceho cez prístavy dovnútra kontinentu. Je to mimoriadne dôležité pre vnútrozemské krajiny bez pobrežia, akými sú Čad alebo Stredoafriická republika. Plynulosť a účinnosť logistického reťazca závisí aj od účinného využívania železníc. Integrácia a doplnkovosť druhov dopravy zostávajú preto jedným z kľúčových prvkov dopravného systému, ktorý bude dlhodobo spoľahlivý a účinný.

## **2.3. Snahy o spoluprácu v sektorech leteckej a námornej dopravy**

### **2.3.1. Sektor leteckej dopravy**

Možnosti rozvoja leteckej dopravy v Afrike sú veľmi veľké. Afrika predstavuje v súčasnosti iba 4 % celosvetovej dopravy. Potreby mobility smerom do Európy, ale aj, a najmä, v rámci

---

<sup>5</sup> Siete pre mier a rozvoj: Rozšírenie veľkých transeurópskych dopravných osí do susedných krajín a regiónov. Záverečná správa pracovnej skupiny na vysokej úrovni, ktorej predsedala L. de Palacio.

<sup>6</sup> [www.mcli.co.za](http://www.mcli.co.za)

<sup>7</sup> Neformálny dialóg západnej časti Stredozemného mora, na ktorom sa zúčastňujú Alžírsko, Španielsko, Francúzsko, Taliansko, Líbya, Malta, Maroko, Mauritánia, Portugalsko a Tunisko.

Afriky sú dôvodom ešte nevyhnutnejšieho podstatného zlepšenia leteckej dopravy, ako aj kvality poskytovaných služieb.

Africká únia je jedným z výsadných partnerov Európskej únie. AÚ preto podporuje štruktúrovaný dialóg medzi oboma kontinentmi, ako aj s medziregionálnymi hospodárskymi spoločenstvami (REC) a medzi spoločenstvami navzájom. Tento dialóg by umožnil predovšetkým prijať konkrétne opatrenia v týchto hlavných oblastiach:

- Bezpečnosť leteckej dopravy, priorita číslo jeden, si vyžaduje spoločný prístup s cieľom určiť hlavné nástroje zlepšovania uplatňovania noriem organizácie civilného letectva (ICAO). Situácia v oblasti bezpečnosti leteckej dopravy vo viacerých afrických krajinách, ako sa uvádza v správach ICAO o auditoch, viedla Komisiu ku konštatovaniu značných medzier v regulačnej kontrole a v dohľade nad certifikovanými prevádzkovateľmi v určitých krajinách. Zo zvýšeného počtu nehôd nad africkým kontinentom vyplýva väčšia potreba posilnenia účinného uplatňovania a dodržiavania medzinárodných noriem v oblasti bezpečnosti. Komisia je pripravená spolupracovať s africkými krajinami, ktoré si to budú želať, v oblasti pomoci pri posilňovaní vnútroštátnych orgánov civilného letectva.
- Bezpečnostná ochrana, nová priorita, sa týka rovnako Európy, ako aj Afriky v rámci ich bilaterálnych vzťahov, ale aj v rámci vzťahov s tretími krajinami. Pilotné projekty a školiace semináre prispievajú k získaniu určitých odborných znalostí, prípadne na základe ad hoc auditorských skupín bezpečnostných inšpektorov.
- Je potrebné modernizovať hospodársku reguláciu. Na podporu procesu, ktorý sa začal prijatím rozhodnutia z Yamoussoukra<sup>8</sup>, je prvoradé posilniť kontinentálne a regionálne orgány civilného letectva a poskytnúť potrebnú pomoc na realizáciu tohto rozhodnutia. Preto by sa mohlo zriadiť pravidelné diskusné fórum o problémoch spoločného záujmu.
- Obmedzovanie vplyvu zmeny klímy a množstva znečisťujúcich emisií je výzvou celého medzinárodného letectva. V tejto súvislosti by sa mohla nadviazať spolupráca s cieľom uľahčiť prístup k mechanizmom čistého rozvoja zriadených v rámci Kjótskeho protokolu.

Tieto opatrenia sú určené na to, aby prispeli k účinnosti a dlhodobému rastu v sektore leteckej dopravy v Afrike. Jednou z priorít je nájsť rýchlo riešenie otázky určovania zo strany Spoločenstva, aby bilaterálne dohody v oblasti letectva, ktoré dnes existujú medzi africkými štátmi a členskými štátmi Európskej únie, nadobudli legálnu podstatu. Bude takisto dôležité vyriešiť otázku určovania afrických spoločností, predovšetkým prostredníctvom dohody medzi Európskym spoločenstvom a africkými štátmi alebo regionálnymi hospodárskymi spoločenstvami. Konferencia Európskej únie a Afriky o leteckej doprave, ktorá sa konala 2. – 3. apríla 2009 vo Windhoeku, bola prvým krokom k tejto spolupráci s cieľom vytvoriť plán opatrení.

---

<sup>8</sup> Rozhodnutie z Yamoussoukra vychádza zo zmluvy z Abuij a nadobudlo účinnosť 12. augusta 2000. Jeho cieľom je zlepšiť využívanie leteckých dopravných služieb africkými spoločnosťami a vytvoriť výkonnú agentúru na dohľad nad procesom liberalizácie a na jeho realizáciu.

### 2.3.2. Sektor námornej dopravy

Viac ako 10 miliónov občanov využíva námornú dopravu z Európy do Afriky alebo naopak.

Na základe európsko-stredozemských skúseností by Európska únia a Africká únia mali nadviazať aktívnu spoluprácu umožňujúcu zlepšiť účinnosť prístavov v troch oblastiach:

- Pokiaľ ide o regulačné aspekty, cieľom musí byť čo najväčšie zjednodušenie colných postupov a vybavovania dokladov, aby sa skrátil čas držania nákladu v termináloch, bez toho, aby tým boli dotknuté európske predpisy o bezpečnosti a ochrane.
- Pokiaľ ide o infraštruktúru, viaceré veľké africké prístavy potrebujú hlbšie vybagrovanie, na jednej strane, aby sa zabezpečila dostatočná hĺbka, na druhej strane, aby sa využili možnosti investovania európskeho sektora prekládky v prístavoch. Okrem toho nedostatočné množstvo kotvíšť spôsobuje dlhé čakanie na vyplávanie do prístavov a tak sťažuje dopravu medzi Európou a Afrikou. Financovanie rozvoja prístavných infraštruktúr by sa malo podporiť pri realizácii vnútroštátnych a regionálnych orientačných programov. Zlepšenie pozemných prepojení afrických prístavov je takisto dôležitým prvkom zabezpečovania efektívnosti vplyvu prístavných infraštruktúr na vnútroštátne a regionálne ekonomiky.
- Prístavná bezpečnosť by sa mala zabezpečiť uplatňovaním medzinárodných noriem (kódex ISPS). Mali by sa predovšetkým zaviesť kontroly a vybudovať infraštruktúry, ktoré sú potrebné na zabránenie protiprávnemu vstupu cestujúcich, tovaru alebo iných objektov na palubu lodí, s cieľom obmedziť využívanie námornej dopravy na protizákonnú migráciu, nedovolené obchodovanie alebo teroristické útoky.

Z iného hľadiska, t. j. z hľadiska životného prostredia, by sa malo uľahčiť dodržiavanie medzinárodných dohovorov zamerané najmä na budovanie účinných prístavných zariadení na spracovanie odpadu z lodí. Okrem toho rozvoj námorných prístavov by sa mal čo najviac začleniť do globálnejšieho rámca integrovanej námornej politiky, ktorý by mal zahŕňať námorné územné plánovanie, ako aj nástroje správy integrovaných pobrežných oblastí. Platí to najmä pri plánovaní investícií v oblastiach, ktoré sú ekologicky citlivé.

## 3. PODPORA VÝMENY SKÚSENOSTÍ S CIEĽOM PODPORIŤ ROZVOJ ÚČINNEJŠIEHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

Komisia vo svojej hodnotiacej správe predloženej na záver roka 2008<sup>9</sup> zdôraznila nevyhnutnosť posilnenia politickej účasti Európskej únie a Africkej únie prostredníctvom konkrétnych príspevkov s cieľom urýchliť realizáciu opatrení stanovených v rámci stratégie EÚ – Afrika.

V oblasti dopravy by sa mohli v blízkej budúcnosti podporiť a zrealizovať viaceré výmenné programy, opatrenia technickej pomoci alebo dokonca partnerstvá.

Európska komisia by mohla predovšetkým preskúmať uskutočniteľnosť krátkodobej technickej pomoci a výmeny informácií s africkými krajinami nachádzajúcimi sa južne od

---

<sup>9</sup> Rok po Lisabone: Partnerstvo EÚ a Afriky v praxi.



Sahary. Európska komisia by teda mohla dobrovoľne v rámci konfigurácií s variabilnou geometriou za účasti administratív štátov v oblasti Stredozemného mora vytvoriť výmenné programy, partnerstvá, ako aj programy vzdelávania.

### **3.1. Spoločné nástroje v oblasti infraštruktúr**

Okrem otázok financovania je plánovanie ústredným prvkom rozvoja infraštruktúr v Afrike, ako aj v Európe. Aj Africká únia vyjadrila želanie zdieľať metodiku v oblasti transeurópskych sietí.

Táto metodika, ktorá sa uplatňuje v oblasti dopravy, ako aj na energetické a informačné siete, keďže tieto sektory majú spoločný záujem o zdieľanie svojich úvah o potrebách v oblasti infraštruktúr, bude predstavená na spoločnom seminári Európskej únie a Afriky v rámci partnerských prác. V tejto súvislosti by sa mala venovať pozornosť otázke kvality infraštruktúr a ich udržateľnosti. Spolupráca na poli dopravy v oblasti Stredozemného mora<sup>10</sup> je prvým príkladom spoločného postupu zameraného na spájanie európskych a severoafrických sietí. Tento postup vychádza z multilaterálneho inštitucionálneho rámca zahŕňajúceho tri úrovne: tematické pracovné skupiny pre technické otázky, euro-stredozemské fórum (EuroMed), ktoré pripravuje rozhodnutia ministerskej konferencie EuroMed, orgán prijímajúci rozhodnutia na úrovni ministrov dopravy štátov v oblasti Stredozemného mora, ktorí majú výhradné právo prijímať strategické rozhodnutia týkajúce sa regionálnej spolupráce v oblasti dopravy.

Okrem toho na riešenie problémov, ku ktorým došlo počas realizácie veľkých projektov v rámci transeurópskej siete a vzhľadom na to, že nedostatok financií nebol vždy jediným dôvodom oneskorenia, Európska únia vyskúšala metódu koordinátorov.

Títo koordinátori podporujú aj snahy členských štátov finančnou prípravou projektov a podporujú spoločné metódy vyhodnocovania. Náležitost' koordinátora dokazuje najmä existencia týchto prvkov:

- chýbajúce riadenie;
- oneskorenia zaznamenané na kľúčových cezhraničných úsekoch;
- chýbajúca záväzná dohoda medzi príslušnými členskými štátmi o časovom pláne a trase;
- chýbajúce financovanie kľúčových úsekov;
- potreba združovať široké spektrum účastníkov, ako sú predstavitelia priemyselných podnikov, prevádzkovateľov alebo regiónov.

Európska komisia, ako uviedla v oznámení Podpora rozvojových krajín pri riešení krízy<sup>11</sup>, zamýšľa viesť dialóg s regionálnymi organizáciami, najmä s Africkou úniou, s cieľom

---

<sup>10</sup> 17 partnerov: Mauritánia, Maroko, Alžírsko, Egypt, Sýria, Palestínske autonómne samosprávne územia, Izrael, Jordánsko, Libanon, Turecko, Albánsko, Líbya, Čierna Hora, Chorvátsko, Bosna a Hercegovina, Monako.

<sup>11</sup> KOM(2009) 160, 8.4.2009.

vyhodnotiť správnosť menovania koordinátorov projektov pre chýbajúce články reťazca ôsmich už určených transafrických sietí<sup>12</sup>.

### 3.2. Podpora bezpečného a účinného dopravného systému

Otázky bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany sa vzťahujú na všetky druhy dopravy a dotýkajú sa oboch kontinentov. Výskumné programy Európskej únie<sup>13</sup> sprevádzajú takisto výmeny osvedčených postupov alebo vzdelávanie o týchto otázkach, najmä v Afrike južne od Sahary a v Magrebe. Tieto otázky majú preto právom miesto v európsko-africkom dialógu. V tejto súvislosti sa môžu najodľahlejšie oblasti v dôsledku ich polohy na námorných cestách alebo v prielivoch zúčastňovať na riadení námornej dopravy prostredníctvom monitorovania pobrežných vôd (napr. na boji proti nezákonnému rybolovu, pirátstvu alebo obchodovaniu s drogami) alebo zabezpečovania dopravy (napr. lepším riadením prepravy ropy z Adenského zálivu až do oblasti Stredozemného mora).

#### 1.1.1. 3.2.1. Námorná doprava: posilňovanie bezpečnosti námornej dopravy

Európska únia poskytuje technickú pomoc 10 štátom v oblasti Stredozemného mora<sup>14</sup> na poli námornej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany námornej dopravy a predchádzania znečisťovaniu Stredozemného mora prostredníctvom regionálneho projektu SAFEMED. Európska únia prispieva k zvyšovaniu kompetencií prostredníctvom poskytovania grantov na zvyšovanie kvalifikácie zamestnancom vnútroštátnych námorných administratív. Projekt SAFEMED poskytuje zároveň technickú podporu pri zosúladzovaní vnútroštátnych predpisov s medzinárodnými dohovormi. Mohla by sa nadviazať spolupráca so štátmi v oblasti Stredozemného mora, pokiaľ ide o systémy riadenia námornej dopravy v Spoločenstve. Podobné projekty by sa mohli vypracovať spolu s regionálnymi spoločenstvami na základe dobrovoľnosti, aby sa zvýšila bezpečnosť systému námornej dopravy a na účely boja proti znečisťovaniu z plavidiel.

Európska únia podporuje aj projekt Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), ktorého cieľom je vytvoriť regionálne centrá koordinácie záchranej činnosti pozdĺž afrického pobrežia (MRCC = centrum koordinácie námornej záchranej činnosti).

Európska únia by mohla poskytnúť, najmä prostredníctvom Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA), ktorej mandát sa bude musieť najprv rozšíriť, technickú pomoc potrebnú na pomoc pobrežným africkým štátom pri zlepšovaní ich systémov monitorovania námornej dopravy s cieľom zabezpečiť medziregionálnu výmenu údajov.

Je tiež dôležité, aby sa štáty na severe a severozápade Afriky zúčastňovali na boji proti používaniu lodí a malých plavidiel, ktoré nespĺňajú normy a sú preťažené, na dopravu cestujúcich. Túto činnosť vykonávajú zločinecké organizácie, ktoré v prípade, že títo cestujúci sú ilegálnymi migrantmi, ohrozujú ich životy a integritu tisícok osôb v núdzi.

#### *Boj proti pirátstvu*

---

<sup>12</sup> Dakar N'Djamena, Nouakchott – Lagos, Khartoum – Djibouti, Lagos – Mombasa, Le Caire – Gaborone, N'djamena – Windhoek, Beira – Lobito, Dar Es Salam – Kigali.

<sup>13</sup> TRANSAFRICA, STADIUM.

<sup>14</sup> Maroko, Alžírsko, Tunisko, Egypt, Izrael, Jordánsko, Libanon, Palestínske autonómne samosprávne územia, Sýria, Turecko.

Aj napriek tomu, že v období rokov 2003 až 2006 sa vo svete znížil počet zaznamenaných pirátskych činov a ozbrojených útokov, v roku 2007 bolo zaznamenaný ich znepokojujúci nárast o 17 %. V roku 2008 sa situácia ešte zhoršila z hľadiska počtu, ako aj násilnosti činov, pričom Africký roh a Guinejský záliv boli najviac ohrozenými oblasťami.

Aby sa zabránilo vyostrovaniu situácie, ktorá v súčasnosti oslabuje Afriku a brzdí rozvoj obchodu v dôsledku neistoty v prístavoch a pozdĺž pobreží, Európska únia by mohla prispieť k posilňovaniu a tvorbe administratívnych kapacít na uplatňovanie námorných predpisov. Sprievodné programy už určila Medzinárodná námorná organizácia.

Dohľad nad námornou dopravou má kľúčovú úlohu pri zabráňovaní protizákonnej činnosti na mori. Európska únia si v rámci svojej integrovanej námornej politiky želá posilniť spoluprácu so svojimi africkými partnermi a lepšie zdieľať informácie s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi.

### *3.2.2. Letecká doprava: Nevyhnutné posilňovanie bezpečnosti tohto sektora.*

Zvýšenie leteckej dopravy musí sprevádzať stanovenie novej africkej prevádzkovej koncepcie. Po svojom schválení umožní táto koncepcia stanoviť potenciálny prínos existujúcich európskych infraštruktúr v oblasti bezpečnosti (napr. satelitného programu EGNOS), alebo infraštruktúr, ktoré sa nachádzajú vo fáze vývoja (SESAR, technologická zložka jednotného európskeho vzdušného priestoru), na základe záverov a plánu opatrení Global Monitoring for Environment and Security (GMES) pre Afriku. Otvorenie vzdušného priestoru africkej doprave musí rovnako sprevádzať reorganizácia vzdušného priestoru a siete leteckých trás s cieľom zaručiť vyššiu hospodárnosť (najkrajšie trasy), ekologickosť a bezpečnosť. Táto modernizácia môže prebiehať postupne v jednotlivých regiónoch zohľadňujúc potreby leteckých spoločností, pokiaľ ide o vnútroafrické a medzikontinentálne linky. Jednou z možných koncepcií by mohlo byť rozšírenie modelu jednotného vzdušného priestoru na Afriku v kombinácii s prístupom k programu SESAR v oblasti infraštruktúry.

### *3.2.3. EGNOS*

Satelitná navigácia môže zohrávať nezastupiteľnú úlohu v uvedených sektoroch. Infraštruktúra, ktorá umožňuje presnú lokalizáciu v Afrike je príliš nedostatočná aj napriek tomu, že je nevyhnutná pre dopravu, ako aj zo širšieho hľadiska pre hospodársky rozvoj kontinentu. Afrika preto predstavuje iba 3 % celosvetových odletov lietadiel, avšak 19 % nehôd najčastejšie zapríčinených zlou navigáciou.

Rozvoj pozemnej infraštruktúry v Afrike, ktorá by sa dopĺňala s európskym systémom satelitnej navigácie EGNOS (t. j. africký systém podobný systému EGNOS), by mohol byť ekonomickým riešením, na základe ktorého by mohla Afrika využiť všetky výhody tohto systému nielen v sektore dopravy, a to leteckej dopravy, železničnej dopravy, pobrežnej námornej dopravy, ale aj v sektoroch energetiky, poľnohospodárstva a územného plánovania a riadenia.

### *3.2.4. Cestná doprava: Výzva v oblasti bezpečnosti na cestách.*

Cestná doprava je aj naďalej prevažujúcim druhom dopravy v Afrike a predstavuje 80 až viac ako 90 % medzimestskej a medzištátnej dopravy tovaru. Často je jediným prostriedkom prístupu do vidieckych oblastí.

Každý rok zomrie pri cestných nehodách milión ľudí. 65 % usmrtených osôb sú chodci a 35 % chodcov sú deti. Náklady na tieto nehody predstavujú 1 až 3 % hrubého domáceho produktu štátu, čo je obzvlášť závažné pre rozvojové krajiny<sup>15</sup>. Komisia má v čase, keď pripravuje svoj budúci európsky akčný program (2011 – 2020), v úmysle zintenzívniť svoje úsilie na rôznych úrovniach, aby iné skupiny štátov mohli využívať skúsenosti Európskej únie. Vzhľadom na to a v rámci sektorového dialógu s príslušnými orgánmi v oblasti bezpečnosti na cestách príslušných vnútroštátnych a regionálnych správ, by bolo možné stanoviť tieto usmernenia:

- vytvoriť vhodné mechanizmy na podporu výmeny osvedčených postupov;
- podporiť v rámci realizácie vnútroštátnych a regionálnych orientačných programov pridelenie európskych úverov určených na cestné siete na špecifické opatrenia určené na zlepšenie bezpečnosti na cestách;
- podporiť začlenenie aspektov bezpečnosti na cestách do posudzovania sociálneho vplyvu v rámci investícií do cestnej dopravy.

### 3.2.3. Mestská doprava

Afrika je kontinent s najvyššou úrovňou urbanizácie. Podľa správy UN-Habitat mestské centrá rastú o 4,5 % ročne. Približne 40 % afrického obyvateľstva žije v mestách a tento počet by sa mohol do roku 2030 zdvojnásobiť. Do roku 2020 budú mať Nairobi, Johannesburg a Abidjan viac ako 10 miliónov obyvateľov a každé zo 77 ostatných afrických miest bude mať 1 milión obyvateľov. Táto narastajúca urbanizácia má zvyšujúci sa vplyv najmä na znečisťovanie ovzdušia a dopravné zápchy.

Prostredníctvom programu CIVITAS<sup>16</sup> Európska únia podporuje európske mestá, ktoré prijali integrované stratégie v oblastiestskej dopravy. Existuje platforma umožňujúca výmenu myšlienok a osvedčených postupov medzi mestami, najmä v oblasti riadenia cestnej premávky alebo rozvoja železničných alternatív.

Tento program by sa mohol rozšíriť aj na africké mestá, aby mohli aj ony využívať získané skúsenosti. Mohli by sa zrealizovať aj tieto činnosti:

- otvorenie fóra Civitas africkým mestám;
- účasť afrických miest na výročnej konferencii fóra Civitas;
- partnerstvá afrických a európskych miest.

## 4. ZÁVER

Strategická spolupráca medzi Európou a Afrikou v oblasti dopravy sa realizuje v rámci partnerstva medzi EÚ a Afrikou v oblasti infraštruktúr, na základe ktorého sú prepojené vnútroštátne a regionálne siete v oblasti dopravy, zásobovania vodou, energetiky a telekomunikácií v celej Afrike. Podporuje ju aj politika susedstva prostredníctvom

<sup>15</sup> Zdroj: Svetová banka, Svetová zdravotnícka organizácia (2004, 2007).

<sup>16</sup> [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

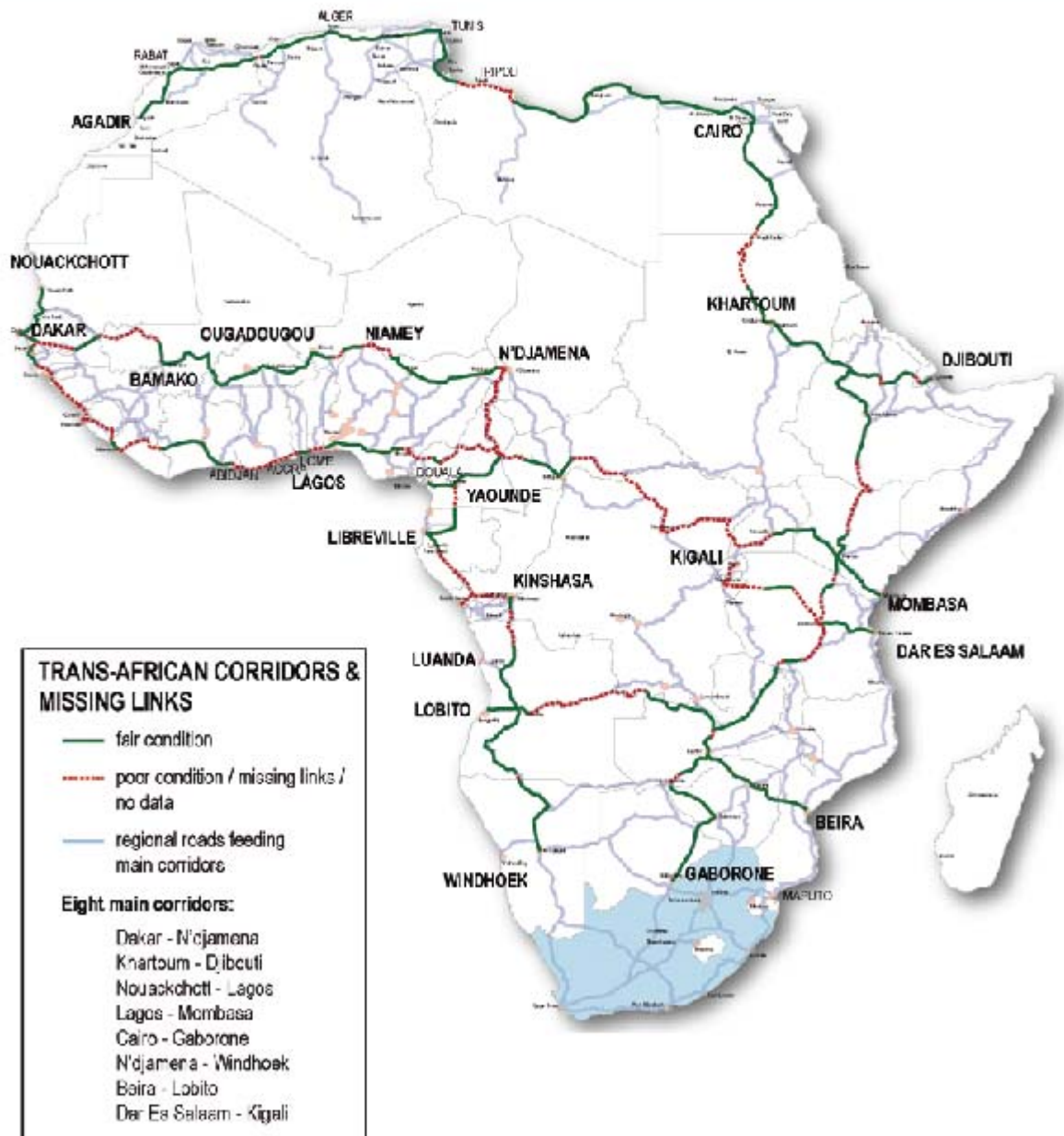
špecifickejšieho prepojenia so severnou Afrikou. Toto oznámenie spadá do týchto politík a nástrojov, pričom dáva vznik úvahám o najlepších medzikontinentálnych prepojeniach a navrhuje hlavné smery spolupráce a zdieľania skúseností s cieľom vytvoriť čo najspoľahlivejší a najbezpečnejší dopravný systém, ktorý nebude založený iba na nových infraštruktúrach, ale aj na najúčinnnejších prepravných službách, ktoré budú bezpečnejšie a lacnejšie. Stanovené opatrenia sa budú vykonávať v rámci spolupráce a na základe existujúcich nástrojov, najmä Dohody z Cotonou, európskych rozvojových fondov, ako aj politiky susedstva, samozrejme bez vylúčenia existujúcich prostriedkov spoločnej dopravnej politiky.

Toto oznámenie je v tejto fáze pre Africkú úniu začiatkom stanovovania konkrétnych opatrení, ktoré by sa dali rozvíjať v oblasti dopravy spolu so všetkými africkými a európskymi partnermi. Monitorovacia konferencia politiky a realizácie TEN-T, ktorá sa má uskutočniť v roku 2009, bude otvorená účasti partnerov z oblasti Stredozemného mora a Afriky. Bude príležitosťou na zriadenie neformálneho fóra v rámci spoločného partnerstva EÚ a Afriky týkajúceho sa dopravy, ktoré bude každé dva roky spájať inštitucionálnych aktérov, ktorí sú už zastúpení v partnerstve, dopravné subjekty, združenia európske, ako aj africké, ako aj medzinárodných darcov, a ktoré umožní viesť širšie diskusie o špecifických otázkach tohto sektora, ktorý je kľúčovým pre rozvoj. Ďalšia fáza musí prostredníctvom podpisu spoločného vyhlásenia rozhodnúť o pláne prioritných činností a o ich financovaní. Nadchádzajúci samit EÚ – Afrika, ktorý sa uskutoční na záver roka 2010 v Afrike, bude príležitosťou na posúdenie pokroku pri realizácii tohto akčného plánu.

## **PRÍLOHA**

1. Rozšírenie hlavných osí transeurópskej dopravnej siete do susedných štátov
2. Transafrické koridory cestnej dopravy

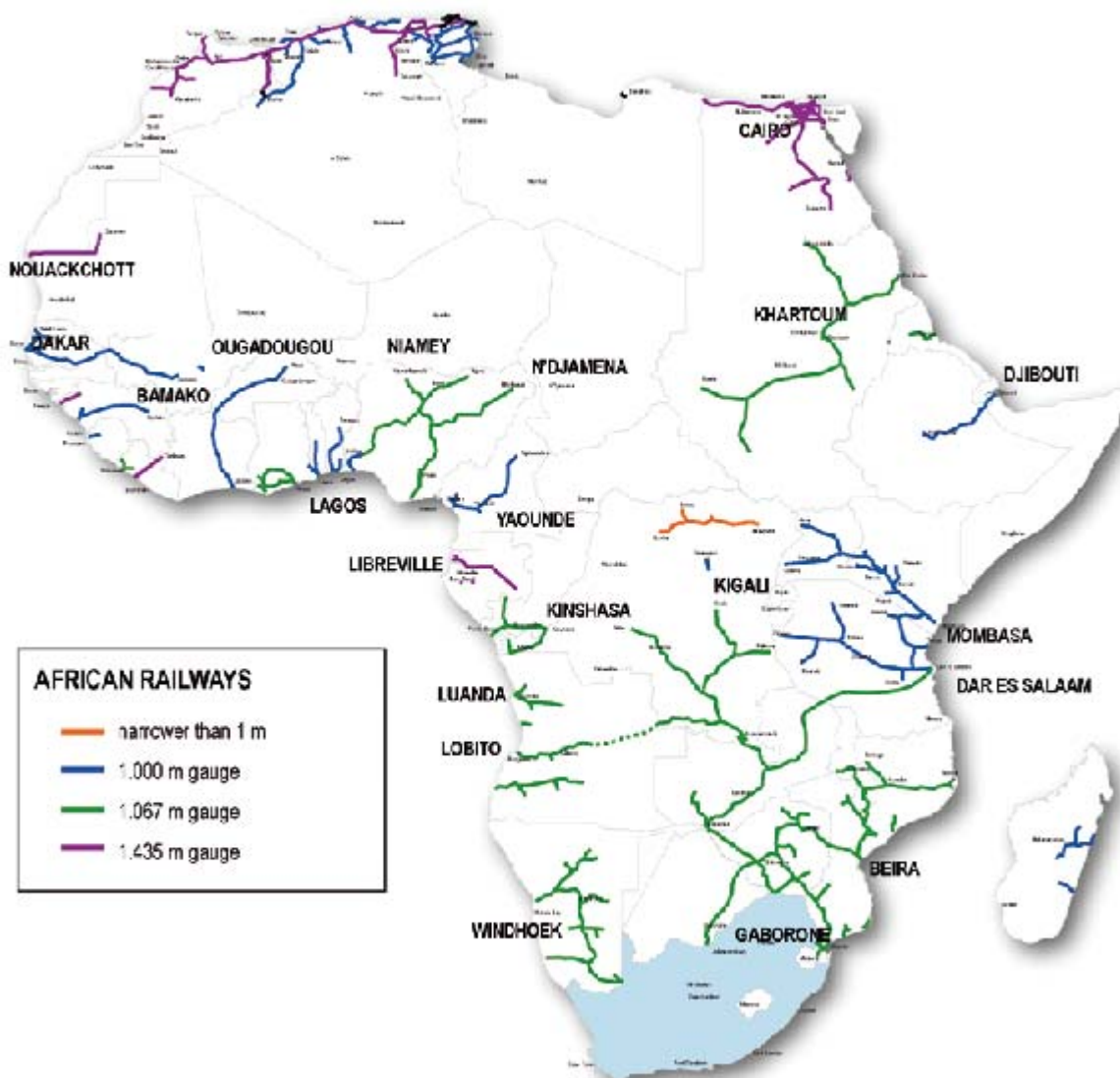
# Trans-African Road Transport corridors



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. Africká železničná sieť

## 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.