

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.6.2009
COM(2009) 301 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Partnerschap Europese Unie-Afrika
Afrika en Europa met elkaar verbinden: naar een nauwere samenwerking op het gebied
van vervoer**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Partnerschap Europese Unie-Afrika Afrika en Europa met elkaar verbinden: naar een nauwere samenwerking op het gebied van vervoer

1. INLEIDING

Vervoersinfrastructuur en -diensten zijn de belangrijkste hefboomen voor sociaaleconomische integratie en zijn onontbeerlijk voor het handelsverkeer en het verkeer van goederen en personen. Vervoer vormt als fysieke toegang tot werkgelegenheid, gezondheidszorg en onderwijs een hoeksteen voor ontwikkeling en is essentieel voor het welzijn van de bevolking, zowel op het platteland als in de stad.

De dichtheid van het Afrikaanse wegennet blijft laag (6,84 km per 100 km² tegenover 12 km in Latijns-Amerika en 18 km in Azië) en het net is slecht onderhouden. Vooral in West- en Centraal-Afrika vertonen de spoornetten grote hiaten en meer dan 15 Afrikaanse landen beschikken helemaal niet over spoorweginfrastructuur¹. Op de wereldranglijst van de 150 grootste luchthavens, uitgedrukt in passagiersaantallen, komen slechts 3 Afrikaanse luchthavens voor. De scheepvaart vertegenwoordigt 92 tot 97% van de Afrikaanse internationale handel. De 80 belangrijke havens waarover het continent beschikt, kampen met uitrustings- en veiligheidsproblemen. De Afrikaanse vloot is oud: 80% van de schepen is meer dan 15 jaar oud, tegenover een wereldgemiddelde van slechts 15%.

Hierdoor behoren de transportkosten in Afrika tot de hoogste van de wereld. Ze vertegenwoordigen gemiddeld 15% van de inkomsten uit export, tegenover 7% in de ontwikkelingslanden op andere continenten en 4% in de geïndustrialiseerde landen. In Afrikaanse landen zonder zeetoegang, zoals Malawi of Tsjaad, is de situatie nog ernstiger en kunnen de transportkosten oplopen tot 50%. Het aandeel van Afrika in de wereldhandel is sinds de jaren 1960 zelfs gedaald van 6% tot 2%. De scheepvaartkosten zijn onophoudelijk blijven stijgen.

Deze situatie wordt onder meer veroorzaakt door de slechte infrastructuur, de buitensporige wachttijden en administratieve procedures aan de grenzen, de zwakke overheid (gebrek aan passend onderhoud, overladen vrachtwagens,...) en de ontoereikende veiligheidsvoorschriften. In de onderhandelingen over en in de Europese partnerschapsovereenkomsten (EPO) met de ACS-landen (Afrika, het Caribisch gebied en de Stille Oceaan) ter ondersteuning van het handelsverkeer wordt telkens de nadruk gelegd op de behoefte aan infrastructuur om vraag en aanbod dichterbij elkaar te brengen.

¹ Burundi, Kaapverdië, de Comoren, Gambia, Guinee-Bissau, Equatoriaal-Guinea, Libië, Mauritius, Niger, de Centraal-Afrikaanse Republiek, Rwanda, Sao Tomé en Príncipe, de Seychellen, Sierra Leone, Somalië en Tsjaad.

Europa blijft dan ook niet bij de pakken zitten. Het in 2006 gesloten infrastructuurpartnerschap tussen de EU en Afrika² vormt het referentiekader voor de Europese Unie, met name om de Afrikaanse netten beter met elkaar te verbinden.

Als grootste mondiale donor zorgt Europa via de nationale indicatieve programma's van het Europees ontwikkelingsfonds voor 30% van de financiering van de vervoersinfrastructuur.

Europese financiering van vervoersprojecten

9^{de} EOF (2002-2006)	Toegekende bedragen (in miljoen euro)	Opmerkingen
Nationale programma's	2 700	Bestemd voor vervoersprojecten in Afrika, voornamelijk voor het wegvervoer
Regionale programma's	210	Algemene middelen. Het aandeel voor het wegvervoer moet nog worden bepaald.
Intra ACS	108	Algemene middelen van het beheersfonds voor infrastructuur ter ondersteuning van het infrastructuurpartnerschap. Het aandeel voor vervoer moet nog worden bepaald en zal afhankelijk zijn van de vraag.
10^{de} EOF (2007-2013)	Toegekende bedragen (in miljoen euro)	Opmerkingen
Nationale programma's	2 800	Bestemd voor vervoersprojecten in Afrika, voornamelijk voor het wegvervoer
Regionale programma's	1 523	Fondsen voor vier Afrikaanse regio's.
Intra ACS	300	Algemene middelen van het beheersfonds voor infrastructuur ter ondersteuning van het infrastructuurpartnerschap. Het aandeel voor vervoer moet nog worden bepaald en zal afhankelijk zijn van de vraag.
Europees nabuurschapsbeleid	Toegekende bedragen (in miljoen euro)	Opmerkingen
Europees nabuurschaps- en partnerschapsinstrument (ENPI)	49,5	Middelen voor de MEDA-landen voor de periode 2000-2009 voor regionale vervoersprojecten
Investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (FIV)	28,8	Sinds 2008 toegekende bedragen.
Europees-mediterrane investerings- partnerschapsfaciliteit (FEMIP)	1473	Financiering door de Europese Investeringsbank in de periode 2004-2009.

² Betere verbindingen voor Afrika: het infrastructuurpartnerschap tussen de EU en Afrika (COM(2006) 376 van 13.7.2006).

De samenwerking tussen de EU en Afrika heeft ook betrekking op de wettelijke en bestuursrechtelijke aspecten van infrastructuur. Overeenkomstig de door de Verenigde Naties vastgestelde millenniumdoelstellingen voor ontwikkeling kan op die manier niet alleen de economische groei en de handel worden ondersteund, maar ook de werkgelegenheid en de strijd tegen de armoede.

Deze mededeling vormt tevens een aanvulling op de recente mededelingen van de Commissie³ inzake de ultraperifere regio's, waarin de nadruk wordt gelegd op de behoefte aan een verbetering van de scheepvaartverbindingen tussen deze regio's en hun buurlanden die niet tot de Europese Unie behoren.

In het licht van de huidige wereldwijde economische crisis en de combinatie van de toenemende milieuproblemen en de klimaatverandering valt te vrezen dat precies de armste en meest kwetsbare landen het snelst en het hardst zullen worden getroffen. Door deze combinatie van crisissituaties kunnen de nationale en intraregionale migratiestromen worden beïnvloed en dreigt de migratiedruk op de geavanceerde economieën nog toe te nemen. Om de ontwikkelingslanden te helpen de crisis het hoofd te bieden heeft de Raad op 18 mei 2009 een aantal conclusies aangenomen waarin wordt gepleit voor steun voor de bouw van regionale infrastructuur en voor de aanleg van ontbrekende infrastructuur in de landen ten zuiden van de Sahara. De Raad is tevens voorstander van steun voor de aanleg van regionale infrastructuur in het Middellandse Zeegebied in het kader van de Unie voor het Middellandse Zeegebied.

Het is derhalve belangrijk dat de inspanningen voor de ontwikkeling van Afrika worden voortgezet en dat het continent over een performant vervoerssysteem en degelijke infrastructuur kan beschikken en dat de verschillende vervoerswijzen goed worden gecoördineerd. Alle betrokken actoren, zowel in Europa als in Afrika, moeten hun verbintenissen en inspanningen handhaven. De Europese Unie zal blijven ijveren voor samenwerking en coördinatie met de Europese en internationale financiële instellingen, in de eerste plaats de Wereldbank en de Afrikaanse ontwikkelingsbank, teneinde de doelmatigheid en de duurzaamheid van de gerealiseerde projecten te verhogen.

Deze mededeling sluit aan bij het schema voor de tenuitvoerlegging van het strategisch infrastructuurpartnerschap dat in 2007 is gesloten tussen de Europese en de Afrikaanse Unie. In antwoord op het verzoek van de Afrikaanse Unie wordt ernaar gestreefd:

- enerzijds een reflectie op gang te brengen over de uitbreiding van de trans-Europese netwerken richting Afrika om de vervoersstromen tussen Afrika en Europa te faciliteren;
- anderzijds bij te dragen tot de werkzaamheden van het partnerschap inzake vervoersinfrastructuur door onze ervaringen en beste praktijken op het gebied van het gemeenschappelijk vervoersbeleid ter beschikking te stellen van onze partners.

Naar aanleiding van deze mededeling en op basis van de resultaten van het overleg tussen de Europese en de Afrikaanse Unie wordt een plan met prioritaire acties en de nodige financiering daarvoor opgesteld en opgenomen in een gezamenlijke verklaring van de Europese en de Afrikaanse Unie.

³ "De strategie voor de ultraperifere regio's: verwezenlijkingen en toekomstperspectieven" (COM(2007) 507 definitief) en "De ultraperifere regio's: een troef voor Europa" (COM(2008) 642 definitief).

2. AFRIKA EN EUROPA MET ELKAAR VERBINDEN

Door de vervoersstromen tussen de twee continenten te verbeteren en te faciliteren, wordt aan zowel de economische als commerciële behoeften tegemoet gekomen en kunnen de vervoerskosten worden beperkt en de duurzaamheid en betrouwbaarheid van het vervoer worden verbeterd. Dit vergt een gecoördineerde aanpak van de infrastructuurplanning en -aanleg en een nauwere samenwerking op het gebied van de lucht- en scheepvaart, de twee meest gebruikte vervoerswijzen.

2.1. Te ontwikkelen verbindingen: opstellen van een gemeenschappelijke infrastructuurkaart

Zowel Europa, met de trans-Europese netwerken, als Afrika, met de trans-Afrikaanse corridors, hebben de jongste jaren vervoersnetwerken afgebakend en ontwikkeld⁴. In het kader van de opstelling van het programma voor de ontwikkeling van de infrastructuur in Afrika (PIDA) levert de Afrikaanse Unie bijzondere inspanningen voor de onderlinge afstemming van de continentale en regionale infrastructuurplannen.

Een volgende stap bestaat erin de planningsprocessen van de twee continenten op elkaar af te stemmen met het oog op de ontwikkeling van een heus Euro-Afrikaans vervoersnet. In dat net moeten de aansluitingspunten, met name de havens en luchthavens, tussen de Europese en Afrikaanse netwerken worden bepaald. De werkgroep op hoog niveau pleitte in zijn verslag van november 2005 met betrekking tot de uitbreiding van de TEN-V tot de buurlanden⁵ voor de ontwikkeling van de maritieme snelwegen als één van de vijf grote transnationale assen.

In het kader van de regionale samenwerking inzake vervoer in het Middellandse Zeegebied wordt in het kader van het regionale EuroMed-programma MEDANOS ondersteuning verleend voor de ontwikkeling van het Euro-mediterraan partnerschap met het oog op de invoering van proefprojecten inzake maritieme snelwegen. In 2007 is een oproep tot het indienen van voorstellen gelanceerd en is steun verleend voor vier projecten in Marokko, Tunesië, Algerije en Israël.

Gelet op het belang van de verbindingen met havens, het spoornet en het wegennet voor geïsoleerde landen dringt een intermodale aanpak voor de ontwikkeling van het vervoer zich op. Deze sector biedt mogelijkheden voor een sterkere band en de uitwisseling van ervaringen tussen Europa en Afrika. Uit de Maputocorridor⁶ kunnen bijvoorbeeld lessen worden getrokken die nuttig zijn voor de ontwikkeling van vergelijkbare corridors in Europa.

Op termijn kan een vergelijkbaar partnerschap worden gesloten met de landen ten zuiden van de Sahara op basis van in overleg met de Commissie van de Afrikaanse Unie en de betrokken economische regio's vastgestelde modaliteiten.

Uiteraard moet bij dit verbindingsproces tussen Europa en Afrika rekening worden gehouden met de lopende onderhandelingen binnen de Unie voor het Middellandse Zeegebied en met de

⁴ Zie de kaarten in de bijlage.

⁵ "Des réseaux pour la paix et le développement: extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins". Eindverslag van de groep op hoog niveau onder voorzitterschap van L. de Palacio.

⁶ www.mcli.co.za

werkzaamheden van de Groep van de ministers van vervoer van het westelijk Middellandse Zeegebied (GTMO5+5)⁷.

2.2. De ontwikkeling van de spoorwegsector ondersteunen

In overleg met de belanghebbenden, in het bijzonder de havenautoriteiten en de private industriële partners, moet een lijst van prioritaire spoorverbindingen worden opgesteld. De ontwikkeling van het spoorwegnet in Afrika biedt de mogelijkheid de handelsstromen vanuit de havens over de rest van het continent te verdelen. Het spoornet is van vitaal belang voor de ontsluiting van geïsoleerde landen zonder kust zoals Tsjaad of de Centraal-Afrikaanse Republiek. Het reële gebruik van het spoorvervoer is bepalend voor de efficiëntie en het vlotte verloop van de logistieke keten. De integratie en de complementariteit van de vervoerswijzen blijven in dat verband cruciale elementen om de betrouwbaarheid en efficiëntie van het vervoerssysteem op lange termijn te waarborgen.

2.3. De samenwerking op het gebied van lucht- en scheepvaart voortzetten

2.3.1. De luchtvaart

Afrika biedt een enorm ontwikkelingspotentieel voor de luchtvaart en vertegenwoordigt op dit moment slechts 4% van het mondiale luchtverkeer. Gezien de mobiliteitsbehoeften richting Europa maar ook en vooral binnen het continent is een aanzienlijke verbetering van de luchtvaart, zowel wat het verkeer als de kwaliteit van de dienstverlening betreft, absoluut noodzakelijk.

De Afrikaanse Unie is een van de bevoorrechte partners van de Europese Unie. De AU pleit voor een gestructureerd overleg tussen de alle continentale partners maar ook met en tussen de regionale economische gemeenschappen. Dit overleg zou moeten uitmonden in concrete acties met betrekking tot de belangrijkste aspecten:

- Een betere veiligheid is de absolute topprioriteit. Dit vergt een gezamenlijke benadering om te bepalen welke de belangrijkste instrumenten zijn om de toepassing van de ICAO-normen te verbeteren. Na een aantal auditverslagen van de ICAO over de veiligheid van de luchtvaart in verschillende Afrikaanse landen heeft de Commissie in bepaalde landen aanzienlijke tekortkomingen vastgesteld bij de uitvoering van de wettelijke controles en het toezicht op gecertificeerde exploitanten. Gelet op de toename van het aantal ongevallen op het Afrikaanse continent zijn extra inspanningen nodig om de reële toepassing en naleving van de veiligheidsnormen te verbeteren. De Commissie is bereid Afrikaanse landen die dat wensen ondersteuning te bieden bij de versterking van hun nationale burgerluchtvaartautoriteiten.
- Beveiliging, een nieuwe prioriteit, is belangrijk voor de bilaterale relaties tussen de Europese en de Afrikaanse landen, maar ook voor hun relaties met derde landen. Door middel van proefprojecten en seminars zal een zekere ervaring worden opgebouwd, mogelijk binnen ad hoc-auditteams en inspectieteams.
- De economische regelgeving moet worden gemoderniseerd. Om het door het besluit van Yamoussoukro⁸ op gang gebrachte proces te ondersteunen, moeten de

⁷ Informeel overleg voor het westelijk Middellandse Zeegebied tussen Algerije, Spanje, Frankrijk, Italië, Libië, Malta, Marokko, Mauritanië, Portugal en Tunesië.

continentale en regionale burgerluchtvaartentiteiten worden versterkt en moet in de nodige bijstand worden voorzien om dat besluit uit te voeren. Hiertoe kan een permanent overlegforum over aspecten van algemeen belang worden opgericht.

- De hele internationale luchtvaartsector staat voor de uitdaging de effecten van de klimaatverandering en de uitstoot van verontreinigende stoffen te beperken. In dit kader kan worden samengewerkt om de in het kader van het Kyoto-protocol ontwikkelde mechanismen voor de ontwikkeling van schone technologieën beter toegankelijk te maken.

Deze acties moeten bijdragen tot de efficiëntie en duurzame groei van de Afrikaanse luchtvaartsector. Een van de prioriteiten is een snelle oplossing voor het vraagstuk van de communautaire aanwijzing om een einde te maken aan de ongelijkheid van de huidige bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Afrikaanse landen en de EU-lidstaten. Voorts zal het belangrijk zijn dat de communautaire aanwijzing van Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen wordt geregeld via overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en Afrikaanse landen of de regionale economische gemeenschappen. Tijdens de conferentie van de Europese Unie en Afrika over de luchtvaart, op 2 en 3 april 2009 te Windhoek, zijn de eerste stappen gezet voor deze samenwerking met het oog op de opstelling van een actieplan.

2.3.2. *De scheepvaart*

Jaarlijks maken meer dan 10 miljoen passagiers gebruik van schepen van of naar Europa of Afrika.

Op basis van de Euro-mediterrane ervaringen zouden de Europese en de Afrikaanse Unie actiever moeten samenwerken om het functioneren van de havens op drie gebieden te verbeteren:

- Op regelgevingsvlak moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijke vereenvoudiging van de douane- en registratieprocedures om de behandelingstermijn voor goederen in de terminals terug te dringen zonder afbreuk te doen aan de Europese veiligheids- en beveiligingsregels.
- Wat de infrastructuur betreft, moet in bepaalde Afrikaanse havens meer worden gebaggerd om enerzijds een voldoende diepgang te waarborgen en anderzijds profijt te trekken uit de investeringsmogelijkheden van de Europese aanbieders van havendiensten. Het tekort aan aanlegplaatsen leidt tot lange wachttijden voor schepen die de haven willen binnenvaren en vormt een flessenhals voor het verkeer tussen Europa en Afrika. Bij de tenuitvoerlegging van nationale en regionale indicatieve programma's zou voorrang moeten worden gegeven aan de financiering van haveninfrastructuurprojecten. Betere hinterlandverbindingen voor de Afrikaanse havens zijn eveneens belangrijk om ervoor te zorgen dat de investeringen in haveninfrastructuur de nationale en regionale economieën ten goede komen.

⁸ Het Besluit van Yamoussoukro is gebaseerd op het Verdrag van Abuja en is op 12 augustus 2000 in werking getreden. Doel is met name de exploitatie van luchtvaartdiensten door Afrikaanse maatschappijen te verbeteren en een uitvoerend agentschap op te zetten voor het toezicht op en de tenuitvoerlegging van het liberaliseringsproces.

- De beveiliging van de havens moet worden gewaarborgd door de toepassing van de internationale ISPS-code; er moet worden voorzien in de nodige controles en infrastructuur om illegale toegang tot passagiersschepen, vrachtschepen of andere plaatsen te voorkomen, teneinde de risico's te beperken dat de scheepvaart wordt gebruikt voor illegale migratie, smokkel of terreurdaden.

Vanuit milieuperspectief dient de toetreding tot internationale verdragen, met name voor de ontwikkeling van efficiënte haveninstallaties voor de behandeling van scheepsafval, te worden gefaciliteerd. De ontwikkeling van de zeehavens moet zoveel mogelijk worden geïntegreerd in het algemeen maritiem beleid, dat ook maritieme ruimtelijke planning en instrumenten voor het beheer van geïntegreerde kustgebieden omvat. Dit geldt met name voor investeringen in ecologisch kwetsbare gebieden.

3. BEVORDEREN VAN INFORMATIE-UITWISSELING OM DE ONTWIKKELING VAN EEN PERFORMANTER VERVOERSSYSTEEM TE ONDERSTEUNEN

In haar evaluatie van eind 2008⁹ heeft de Commissie benadrukt dat er behoefte is aan een sterker politiek engagement van de Europese Unie en de Afrikaanse Unie, in de vorm van concrete bijdragen om de uitvoering van de in het strategisch partnerschap Afrika-EU opgenomen acties te versnellen.

Op het gebied van vervoer kunnen in de nabije toekomst uitwisselingsprogramma's, het verlenen van technische bijstand of jumelages worden ondersteund en ingevoerd.

De Commissie kan de haalbaarheid onderzoeken van kortlopende technische bijstand en van de uitwisseling van informatie met de landen ten zuiden van de Sahara. Op vrijwillige basis en met wisselende samenwerkingsverbanden kan de Commissie, in samenwerking met de overheden van de landen uit het Middellandse Zeegebied, uitwisselingen, jumelages en opleidingsactiviteiten opzetten.

3.1. Delen van instrumenten op het gebied van infrastructuur

Naast de financieringsaspecten is planning een essentieel aspect van de bouw van infrastructuur, zowel in Afrika als in Europa. Voorts heeft de Afrikaanse Unie haar belangstelling uitgedrukt voor de methodologie van de trans-Europese netwerken.

Deze methodologie wordt gebruikt in de vervoers-, energie- en ICT-sector, drie sectoren die er belang bij hebben de analyse van hun toekomstige infrastructuurbehoeften te delen, en zal worden voorgesteld op een gezamenlijk seminar van de Europese en de Afrikaanse Unie in het kader van het partnerschap. In die context moet aandacht worden besteed aan de duurzaamheid en de kwaliteit van de infrastructuur. De samenwerking op het gebied van vervoer in het Middellandse Zeegebied¹⁰ is een eerste voorbeeld van een gezamenlijke aanpak om de Europese en Noord-Afrikaanse netwerken met elkaar te verbinden. Ze berust op een multilateraal institutioneel kader met drie niveaus die elkaar aanvullen: ten eerste de technische werkgroepen die belast zijn met de technische aspecten, ten tweede het Europees-

⁹ Eén jaar na Lissabon: het partnerschap van de EU en Afrika in de praktijk.

¹⁰ 17 partners: Mauritanië, Marokko, Algerije, Tunesië, Egypte, Syrië, de Palestijnse Autoriteit, Israël, Jordanië, Libanon, Turkije, Albanië, Libië, Montenegro, Kroatië, Bosnië-Herzegovina, Monaco.

mediterranean Forum (Euromed) waarbinnen de beslissingen worden voorbereid van het derde niveau: de interministeriële Euromed-conferentie, die als besluitvormingsorgaan van de ministers van vervoer van het Middellandse Zeegebied over de exclusieve bevoegdheid beschikt voor strategische beslissingen inzake regionale samenwerking op het gebied van vervoer.

Om het hoofd te bieden aan de moeilijkheden die bij de realisatie van de grote trans-Europese projecten zijn opgetreden en gelet op het feit dat niet uitsluitend financieringsproblemen aan de basis liggen van vertragingen, heeft de Europese Unie Europese coördinatoren aangesteld.

De coördinatoren bieden de lidstaten ondersteuning bij hun inspanningen om de nodige financiering te vinden voor hun projecten en ijveren voor de toepassing van gemeenschappelijke evaluatiemethodes. De aanstelling van een coördinator is vooral zinvol gebleken wanneer een van de volgende problemen optreedt:

- een gebrekkige overheidsorganisatie;
- vertraging bij de realisatie van belangrijke grensoverschrijdende schakels;
- het ontbreken van bindende afspraken tussen de betrokken landen over de termijnen en het tracé;
- het ontbreken van financiering voor belangrijke schakels;
- de betrokkenheid van talrijke actoren, zoals ondernemingen, exploitanten of regio's.

Zoals aangekondigd in haar mededeling "steun aan de ontwikkelingslanden bij de aanpak van de crisis"¹¹ zal de Europese Commissie overleg plegen met regionale organisaties, met name de Afrikaans Unie, om na te gaan of het wenselijk is projectcoördinatoren aan te stellen voor de ontbrekende schakels van 8 reeds geselecteerde trans-Afrikaanse netwerken¹².

3.2. Een veilig en efficiënt vervoerssysteem tot stand brengen

Alle vervoerswijzen op de twee continenten kampen met veiligheids- en beveiligingsproblemen. De uitwisseling van goede praktijken en de opleidingsacties over deze aspecten in de landen ten zuiden van de Sahara of de Maghreb worden nu reeds ondersteund in het kader van een aantal Europese onderzoeksprogramma's¹³. Het is dan ook logisch dat deze aspecten aan bod komen tijdens het Euro-Afrikaans overleg. In deze context en vanwege hun ligging langs scheepvaartroutes of zee-engtes kunnen de ultraperifere regio's een rol spelen in het maritiem bestuur voor het toezicht op de kustwateren (bijvoorbeeld de strijd tegen illegale visvangst, piraterij of drugstrafieken) of de beveiliging van de scheepvaart (bijvoorbeeld door een beter beheer van het petroleumvervoer tussen de Golf van Aden en de Middellandse Zee).

¹¹ COM(2009 160 van 8.4.2009.

¹² Dakar Ndjamena, Nouakchott-Lagos, Khartoem-Djibouti, Lagos-Mombasa, Caïro-Gaborone, Ndjamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam-Kigali.

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

3.2.1. Een betere beveiliging van de scheepvaart

De Europese Unie biedt aan 10 mediterrane landen¹⁴ in het kader van het regionale SAFEMED-project technische bijstand op het gebied van maritieme veiligheid, beveiliging van de scheepvaart en preventie van verontreiniging van de Middellandse Zee. De Unie kent aan het personeel van nationale scheepvaartautoriteiten opleidingsbeurzen toe om hun vaardigheden te versterken. In het kader van het SAFEMED-project wordt tevens technische ondersteuning geboden voor de aanpassing van de nationale regelgeving aan de internationale verdragen. Er kan worden overwogen met de landen uit het Middellandse Zeegebied een samenwerking op te zetten inzake de communautaire systemen voor het beheer van de scheepvaart. Op vrijwillige basis kunnen in samenwerking met de regionale gemeenschappen vergelijkbare projecten worden ontwikkeld om de beveiliging van de scheepvaart te verbeteren en verontreiniging door schepen te bestrijden.

De Europese Unie steunt voorts de plannen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om langs de Afrikaanse kust regionale maritieme reddingscoördinatiecentra (MRCC) op te richten.

Via het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA), waarvan het mandaat eerst moet worden uitgebreid, kan de Europese Unie de nodige technische bijstand verlenen om de Afrikaanse kuststaten te helpen hun systemen voor de monitoring van de scheepvaart te verbeteren met het oog op de regionale uitwisseling van gegevens.

Voorts moeten de landen uit het noorden en noordwesten van Afrika de strijd aanbinden tegen het gebruik van overladen en onaangepaste kleine vaartuigen voor het vervoer van passagiers. Door deze praktijken, vaak vervoer van illegale migranten door criminele organisaties, worden het leven en de integriteit van duizenden behoeftigen op het spel gezet.

De strijd tegen piraterij

Terwijl het wereldwijde aantal gevallen van piraterij en het aantal gewapende aanvallen in de periode 2003-2006 was teruggelopen, was er in 2007 een onrustwekkende stijging met 17%. Het aantal en de gewelddadige aard van die aanvallen is in 2008 nog toegenomen. De Hoorn van Afrika en de Golf van Guinee zijn bijzonder gevaarlijke regio's.

De onveiligheid langs de kust en in de havens staat de ontwikkeling van de Afrikaanse handel in de weg. Om de toename van het geweld in te dijken kan de Europese Unie bijdragen tot een betere opleiding van de instanties die belast zijn met de handhaving van de scheepvaartwetgeving. De IMO heeft hiervoor reeds begeleidingsprogramma's ontwikkeld.

Het toezicht op de scheepvaart speelt een cruciale rol bij het voorkomen van illegale activiteiten op zee. In het kader van haar geïntegreerd maritiem beleid wenst de Europese Unie de samenwerking met haar Afrikaanse partners te versterken en de informatie-uitwisseling met de betrokken nationale overheden te verbeteren.

¹⁴ Marokko, Algerije, Tunesië, Egypte, Israël, Jordanië, Libanon, de Palestijnse Autoriteit, Syrië en Turkije.

3.2.2. *Behoefte aan een veiliger luchtvaart*

Met het oog op de toename van het luchtverkeer moet een nieuw Afrikaans exploitatiemodel worden ontwikkeld. Zodra dat gevalideerd is, kan, op basis van de conclusies en het actieplan van het Global Monitoring for Environment and Security (GMES) voor Afrika, worden bepaald welke bijdrage de Europese veiligheidsinfrastructuur die reeds bestaat (zoals de EGNOS-satellietprogramma's) of wordt ontwikkeld (SESAR, technische component van het gemeenschappelijk Europees luchtruim), kan bieden. Voor de openstelling van het Afrikaans luchtruim moeten dat luchtruim en de vliegroutes worden aangepast om de economische efficiëntie (de kortste trajecten), de milieuprestaties en de veiligheid te verbeteren. Deze modernisering kan per regio gebeuren, maar er moet rekening worden gehouden met de behoeften van de luchtvaartmaatschappijen inzake intra-Afrikaanse en intercontinentale vluchten. De uitbreiding van het gemeenschappelijk luchtruim met Afrika, gecombineerd met een toegang tot het SESAR-infrastructuurprogramma, is een mogelijke optie.

3.2.3. *EGNOS*

Satellietnavigatie kan in de reeds vermelde sectoren een essentiële rol vervullen. De Afrikaanse positiebepalingsinfrastructuur is absoluut ontoereikend, hoewel dergelijke infrastructuur essentieel is voor vervoer, maar ook voor de economische ontwikkeling van het continent in bredere zin. Terwijl wereldwijd slechts 3% van de vliegtuigen in Afrika opstijgt, gebeurt 19% van alle ongevallen in Afrika. Vaak zijn navigatiefouten de oorzaak.

De ontwikkeling van hetzij grondinfrastructuur in Afrika als aanvulling op het Europese EGNOS-systeem voor satellietnavigatie, hetzij van een eigen EGNOS voor Afrika, is een economische oplossing waardoor Afrika van alle voordelen van het systeem kan genieten; niet alleen voor de luchtvaart, het spoorvervoer of de kustvaart, maar ook voor het Afrikaanse beleid inzake energie, landbouw en ruimtelijke planning en ordening.

3.2.4. *De verkeersveiligheid verbeteren*

Het wegverkeer bekleedt in Afrika een dominante positie en verzorgt 80% tot meer dan 90% van het goederenvervoer tussen steden en landen. In landelijke gebieden is het wegvervoer vaak het enige vervoersmiddel.

Jaarlijks komen een miljoen mensen om het leven bij verkeersongevallen. 65% van de slachtoffers zijn voetgangers, waarvan 35% kinderen. De kostprijs van die ongevallen vertegenwoordigt 1 tot 3% van het bbp, een dramatisch cijfer voor de ontwikkelingslanden¹⁵. De Commissie is bezig met de voorbereiding van het volgende Europees actieplan (2011-2020) en wenst extra inspanningen te leveren om de in Europa opgedane ervaringen op verschillende niveaus aan andere groepen van landen aan te bieden. In dit perspectief en in het kader van de sectoriële dialoog met de verkeersveiligheidsinstanties binnen de betrokken nationale en regionale overheden kan werk worden gemaakt van de volgende aspecten:

- ontwikkelen van mechanismen voor de uitwisseling van beste praktijken;
- de Europese kredieten voor het wegennet in het kader van de tenuitvoerlegging van de indicatieve nationale en regionale programma's in de eerste plaats aanwenden voor specifieke acties om de verkeersveiligheid te verbeteren;

¹⁵ Bron: Wereldbank, Wereldgezondheidsorganisatie (2004, 2007).

- aanmoedigen bij maatschappelijke kosten-batenanalyse van weginvesteringen ook verkeersveiligheidsaspecten mee te nemen.

3.2.5. *Stedelijk vervoer*

Afrika is het meest verstedelijkte continent. Volgens een rapport van de VN-Habitat groeien de stedelijke agglomeraties jaarlijks met 4,5%. Ongeveer 40% van de Afrikaanse bevolking leeft in steden en verwacht wordt dat dit aantal tegen 2030 nog zal verdubbelen. Tegen 2020 zullen Nairobi, Johannesburg en Abidjan meer dan 10 miljoen inwoners tellen en zullen er 77 andere Afrikaanse steden zijn met meer dan 1 miljoen inwoners. De toenemende verstedelijking leidt ook tot een toename van de luchtverontreiniging en van de verkeerscongestie.

Via het CIVITAS-programma¹⁶ biedt Europa ondersteuning aan Europese steden die een geïntegreerd stedelijk vervoersbeleid ontwikkelen. Er is een platform ingesteld waar steden ideeën en beste praktijken kunnen uitwisselen op het gebied van verkeersbeheer of de ontwikkeling van spoorvervoer als alternatief.

Dit programma kan worden opengesteld voor Afrikaanse steden, zodat zij op hun beurt lessen kunnen trekken uit de Europese ervaringen. Er kan worden gedacht aan:

- het openstellen van het CIVITAS-forum voor Afrikaanse steden;
- de deelname van Afrikaanse steden aan het jaarlijkse CIVITAS-congres;
- jumelages tussen Afrikaanse en Europese steden.

4. CONCLUSIE

De strategische samenwerking tussen Europa en Afrika op het gebied van vervoer past binnen het partnerschap EU-Afrika inzake infrastructuur, in het kader waarvan wordt gestreefd naar de onderlinge koppeling van de Afrikaanse regionale en nationale vervoers-, water-, energie- en telecommunicatienetwerken. Voor de verbindingen met Noord-Afrika wordt die samenwerking ook ondersteund door het nabuurschapsbeleid. Deze mededeling sluit aan bij het huidige beleid en de bestaande instrumenten, maar wil tegelijk een denkproces op gang brengen over betere transcontinentale verbindingen en voorstellen tot samenwerking en uitwisseling van ervaringen aanreiken met het oog op de ontwikkeling van een betrouwbaarder en veiliger vervoerssysteem, dat niet alleen berust op nieuwe infrastructuur, maar ook op efficiëntere, veiligere en goedkopere vervoersdiensten. De gekozen maatregelen zullen worden uitgevoerd in het kader van de bestaande samenwerking en instrumenten, met name de Overeenkomst van Cotonou, het Europees Ontwikkelingsfonds en het nabuurschapsbeleid, zonder daarbij de bestaande middelen in het kader van het vervoersbeleid uit te sluiten.

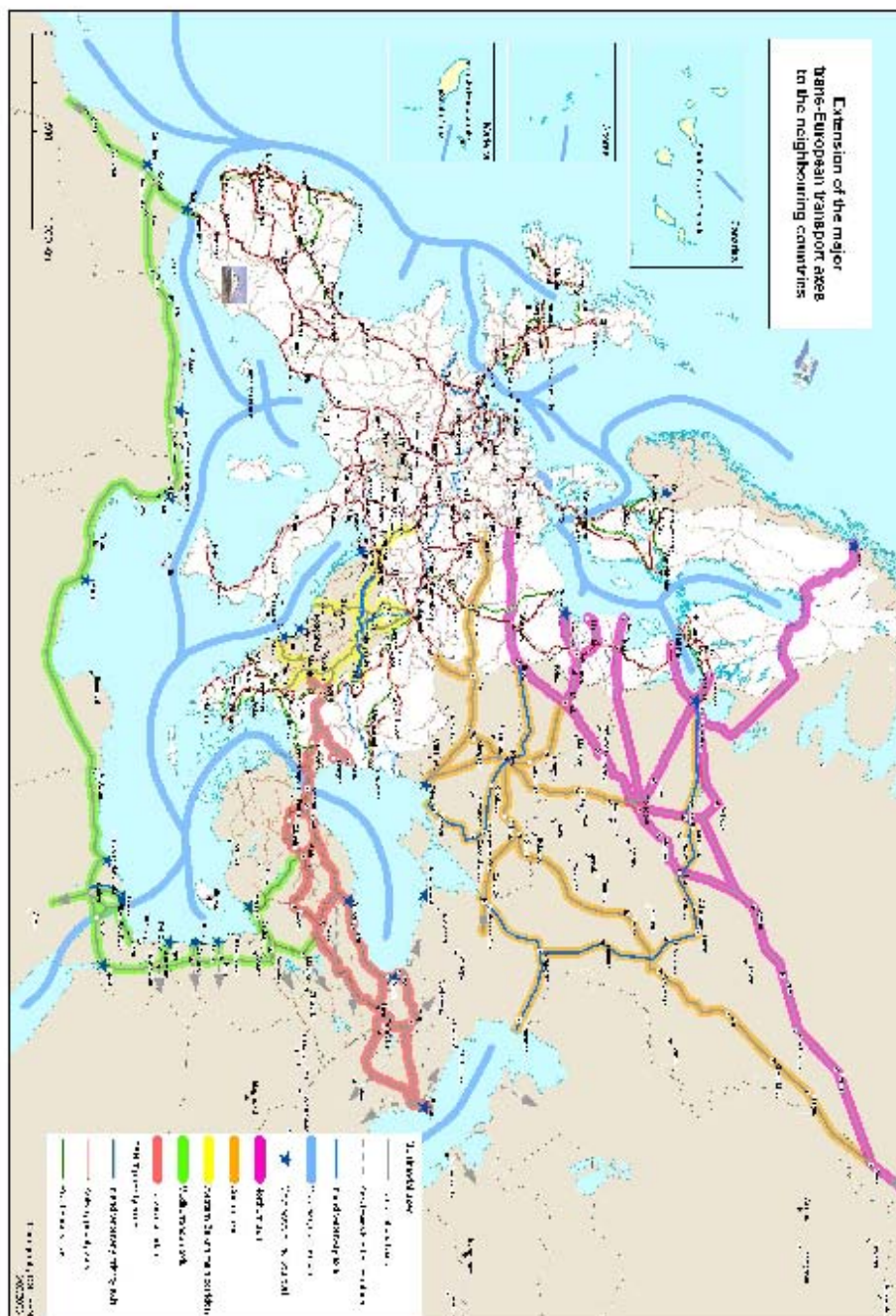
Deze mededeling vormt een aanzet voor de Afrikaanse Unie om na te gaan welke concrete maatregelen op het gebied van vervoer verder kunnen worden ontwikkeld in overleg met alle Afrikaanse en Europese partners. Op de in 2009 geplande conferentie waar een stand van zaken zal worden opgemaakt van de realisatie van de TEN-V zullen ook de partners uit het

¹⁶ www.civitas.eu.

Middellandse Zeegebied en Afrika worden uitgenodigd. Tijdens die conferentie zal binnen het partnerschap EU-Afrika een informeel forum voor vervoer worden opgericht met de institutionele actoren die reeds deel uitmaken van het partnerschap, vervoerexploitanten, Europese en Afrikaanse organisaties, alsmede internationale financiers. Dat forum zal om de twee jaar samenkomen om in een ruimere context overleg te plegen over de specifieke problemen van deze voor de ontwikkeling vitale sector. Een volgende stap wordt de ondertekening van een gemeenschappelijke verklaring, de opstelling van een plan met prioritaire acties en het bijeenbrengen van de financiële middelen daarvoor. Tijdens de volgende top tussen de EU en Afrika, eind 2010 in Afrika, zal de voortgang bij de realisatie van dat actieplan worden onderzocht.

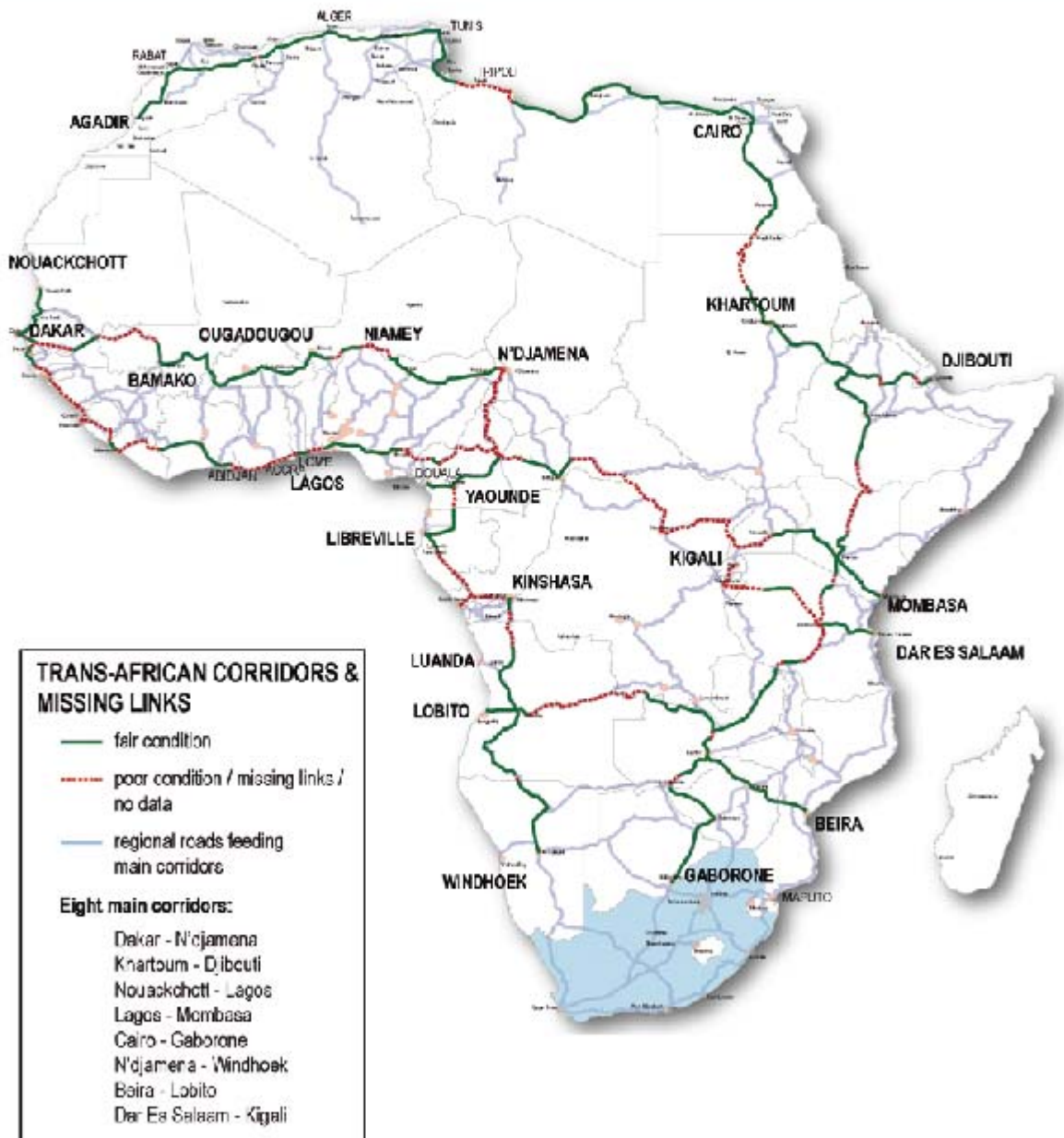
BIJLAGE

1. Uitbreiding van de belangrijkste assen van de trans-Europese netwerken naar de Afrikaanse buurlanden



2. Trans-Afrikaanse wegvervoerscorridors

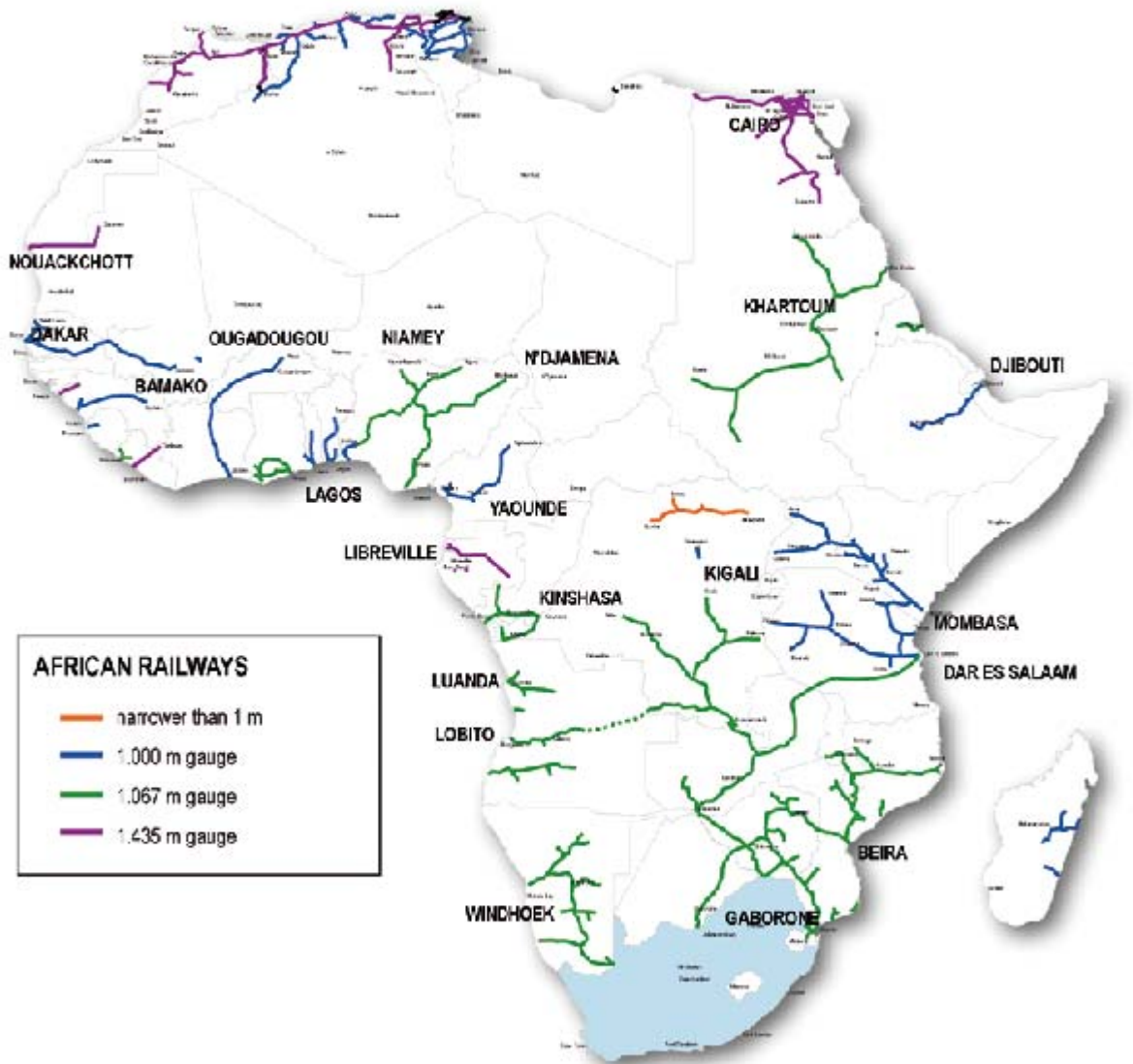
Trans-African Road Transport corridors



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. Afrikaans spoorwegennet

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.