

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 24.6.2009
COM(2009) 301 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE
CONSILIU**

**Parteneriat Uniunea Europeană - Africa
Crearea unei conexiuni între Africa și Europa: către consolidarea cooperării în
domeniul transporturilor**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE CONSILIU

Parteneriat Uniunea Europeană - Africa Crearea unei conexiuni între Africa și Europa: către consolidarea cooperării în domeniul transporturilor

1. INTRODUCERE

Vectori principali de integrare socio-economică, infrastructurile și serviciile de transport reprezintă condiții prealabile indispensabile pentru schimburile comerciale și pentru circulația bunurilor și a persoanelor. Ca principal mijloc de acces fizic la locul de muncă, la serviciile de sănătate și la educație, transporturile sunt piloni de dezvoltare și elemente esențiale ale bunăstării populației, atât rurale, cât și urbane.

Densitatea rutieră în Africa rămâne scăzută (6,84 km la 100 km², față de 12 km în America Latină și 18 km în Asia), iar rețeaua nu este bine întreținută. De asemenea, gradul de interconectare al rețelei feroviare africane este foarte scăzut, mai ales în Africa Occidentală și Centrală, iar un număr de peste 15 țări din Africa nu au cale ferată¹. Doar 3 aeroporturi africane figurează printre primele 150 de aeroporturi mondiale în ceea ce privește pasagerii. Transportul maritim reprezintă 92-97% din comerțul internațional al Africii, desfășurându-se prin aproape 80 de porturi importante, care au totuși probleme legate de echipamente și de siguranță. Flota africană este foarte veche, aproape 80% dintre nave având peste 15 ani vechime, față de media mondială de 15%.

Din această cauză, costurile de transport din Africa sunt printre cele mai ridicate din lume. Ele reprezintă în medie 15% din veniturile din exporturi, față de 7% în țările în curs de dezvoltare de pe alte continente și de 4% în țările industrializate. Țările africane care nu au ieșire la mare, precum Malawi sau Ciad, cunosc o situație și mai gravă, costul de transport putând atinge 50%. Începând cu anii '60, ponderea Africii în cadrul comerțului mondial a cunoscut chiar o scădere, de la 6% la 2%. Iar costurile transportului maritim au continuat să crească.

Starea precară a infrastructurilor, întârzierile și procedurile administrative exagerate la frontiere, lipsa de guvernanță (lipsa unei întrețineri corespunzătoare, circulația camioanelor supraîncărcate etc.) sau normele de siguranță inefficiente se numără printre cauzele principale ale acestei situații. Negocierea și încheierea de acorduri de parteneriat economic (APE) cu țările din zona Africii, Caraibilor și Pacificului (țări ACP), care să sprijine dezvoltarea comerțului, subliniază în mod sistematic necesitatea de a dispune de infrastructuri pentru o mai bună corelare a ofertei cu cererea.

Europa nu rămâne inactivă în fața acestei constatări. Parteneriatul UE-Africa pentru infrastructuri adoptat în 2006² reprezintă cadrul de referință pentru Uniunea Europeană, având în special ca scop dezvoltarea interconectării rețelelor în Africa.

¹ Burundi, Capul Verde, Comore, Gambia, Guineea-Bissau, Guineea Ecuatorială, Libia, Mauritius, Niger, Republica Centrafricană, Rwanda, São Tomé și Príncipe, Seychelles, Sierra Leone, Somalia și Ciad.

² Interconectarea Africii: parteneriatul UE-Africa pentru infrastructuri - COM(2006) 376, 13.7.2006.

Europa, cel mai mare donator la nivel mondial, contribuie astfel cu aproape 30% din finanțarea alocată infrastructurilor de transport prin programele indicative naționale din cadrul Fondului European de Dezvoltare.

Fonduri europene pentru finanțarea transporturilor

Al 9-lea FED (2002-2006)	Sume alocate (în milioane EUR)	Observații
Programe naționale	2 700	Alocate pentru proiecte de transport în Africa, în special în domeniul rutier
Programe regionale	210	Alocare globală. Partea pentru infrastructurile de transport nu este confirmată încă
Intra ACP	108	Alocare globală din Fondul fiduciar pentru infrastructuri în sprijinul Parteneriatului pentru infrastructuri. Partea pentru transporturi nu este încă determinată și va depinde de cerere.
Al 10-lea FED (2007-2013)	Sume alocate (în milioane EUR)	Observații
Programe naționale	2 800	Alocate pentru proiecte de transport în Africa, în special în domeniul rutier
Programe regionale	1 523	Sume alocate pentru patru regiuni africane
Intra ACP	300	Alocare globală din Fondul fiduciar pentru infrastructuri în sprijinul Parteneriatului pentru infrastructuri. Partea pentru transporturi nu este încă determinată și va depinde de cerere.
Politica europeană de vecinătate	Sume alocate (în milioane EUR)	Observații
Instrumentul european de vecinătate și parteneriat (IEVP)	49,5	Sume alocate pe perioada 2000-2009 țărilor MEDA pentru proiecte regionale de transport
Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV)	28,8	Sume alocate începând cu 2008
Facilitatea euro-mediterraneană de investiții și parteneriat (FEMIP)	1 473	Finanțări de la Banca Europeană de Investiții pe perioada 2004-2009

Însă cooperarea UE-Africa acoperă, de asemenea, aspectele legislative și de reglementare legate de infrastructuri, permițând astfel susținerea creșterii economice și a comerțului, ca și ocuparea forței de muncă și combaterea sărăciei, în conformitate cu Obiectivele de dezvoltare ale mileniului definite de Organizația Națiunilor Unite.

Prezenta comunicare vine, de asemenea, în completarea comunicărilor recente ale Comisiei³ referitoare la regiunile ultraperiferice, care subliniază necesitatea de a consolida legăturile maritime între aceste regiuni și țările vecine care nu fac parte din Uniunea Europeană.

În actualul context de criză economică mondială, la care se adaugă degradarea sistematică a mediului și schimbările climatice, există temerea că țările cele mai sărace și cele mai vulnerabile vor fi afectate mai rapid și mai grav. Aceste crize multiple afectează marile fluxuri migratorii naționale și intraregionale, care s-ar putea intensifica și ar putea spori presiunea migratorie asupra economiilor avansate. Pentru a ajuta țările în curs de dezvoltare să facă față crizei, Consiliul a adoptat, la 18 mai 2009, o serie de concluzii care încurajează în special sprijinul acordat infrastructurilor regionale și realizarea de infrastructuri care lipsesc în prezent în Africa subsahariană. De asemenea, Consiliul a încurajat sprijinul acordat infrastructurilor regionale din zona Mediteranei în cadrul Uniunii pentru Mediterana.

Prin urmare, este important să se continue eforturile de dezvoltare în beneficiul Africii, care trebuie să se poată sprijini pe un sistem de transport performant, pe infrastructuri de calitate și pe coordonarea tuturor modurilor de transport. Toți cei implicați, atât în Europa, cât și în Africa, trebuie să își urmeze angajamentele și acțiunile. În acest sens, Uniunea Europeană intenționează să își continue activitatea de cooperare și de coordonare cu instituțiile financiare europene și internaționale, în special cu Banca Mondială și cu Banca Africană de Dezvoltare, în vederea sporirii eficacității și perenității proiectelor realizate.

În acest context, obiectivul prezentei comunicări se leagă de programul de implementare a Parteneriatului strategic pentru infrastructuri adoptat de Uniunea Europeană și Uniunea Africană în 2007. Ca răspuns la solicitarea exprimată de Uniunea Africană, este vorba de:

- pe de o parte, pentru a facilita fluxurile de transport între Africa și Europa, de a iniția un proces de reflecție în vederea extinderii rețelelor transeuropene către Africa;
- pe de altă parte, de a contribui la lucrările Parteneriatului pentru infrastructuri în domeniul serviciilor de transport, în special punând la dispoziția partenerilor noștri experiențele și bunele practici ale politicii comune în domeniul transporturilor.

În urma acestei comunicări și pe baza rezultatelor dialogului între Uniunea Europeană și Uniunea Africană, va fi creat un plan de acțiuni prioritare, împreună cu finanțările aferente, care va fi înscris într-o declarație comună a Uniunii Europene și Uniunii Africane.

2. CREAREA UNEI CONEXIUNI ÎNTRE AFRICA ȘI EUROPA

Ameliorarea și facilitarea fluxurilor de transport între cele două continente, care răspunde unei necesități atât de ordin economic, cât și comercial, va permite reducerea costurilor de transport și ameliorarea durabilității și fiabilității serviciilor de transport. Această facilitare necesită o abordare coordonată în ceea ce privește planificarea și implementarea infrastructurilor, precum și o cooperare mai strânsă în domeniul transportului aerian și al celui maritim, care reprezintă principalele moduri de transport utilizate.

³ Strategie pentru regiunile ultraperiferice: realizări și perspective [COM(2007) 507 final], precum și Regiunile ultraperiferice: un atu pentru Europa [COM(2008) 642 final].

2.1. Legături care trebuie dezvoltate: către o hartă comună a infrastructurilor de transport

Atât Europa, prin intermediul rețelelor transeuropene, cât și Africa, prin intermediul coridoarelor transafricane, și-au identificat și dezvoltat rețelele de transport în ultimii ani⁴. În special, Uniunea Africană s-a angajat într-un important proiect de aliniere a planurilor de dezvoltare continentale și regionale în domeniul infrastructurii, prin elaborarea Programului pentru dezvoltarea infrastructurilor în Africa (*Programme for Infrastructure Development in Africa* – PIDA).

Etapă complementară constă în apropierea exercițiilor de planificare realizate pe cele două continente în vederea creării unei veritabile rețele euro-africane de transporturi. Această rețea ar trebui să identifice punctele de legătură între rețelele europene și africane, vizând în special porturile și aeroporturile. Raportul din noiembrie 2005 al grupului la nivel înalt privind extinderea rețelei transeuropene de transport la țările vecine⁵ identifică în special „autostrăzile mării” ca una dintre cele cinci axe transnaționale majore care trebuie dezvoltate.

În cadrul cooperării regionale în domeniul transportului în zona Mediteranei, programul regional EuroMed MEDAMOS sprijină implementarea parteneriatului euro-mediteranean care vizează lansarea de proiecte pilot privind „autostrăzi ale mării”. În 2007 a fost lansată o cerere de propuneri, care a dus la acordarea de sprijin pentru patru proiecte din Maroc, Tunisia, Algeria și Israel.

Importanța acestei legături pentru porturi, pentru transportul feroviar, precum și pentru rutele către țările fără ieșire la mare subliniază necesitatea de a implementa o abordare intermodală pentru dezvoltarea transporturilor. Este vorba de un sector în care este posibilă realizarea de legături mai puternice și de schimburi de experiență între Europa și Africa. De exemplu, coridorul „Maputo”⁶ oferă o serie de lecții care ar merita să fie utilizate în cazul creării de proiecte privind coridoare similare în Europa.

Un parteneriat asemănător ar putea fi dezvoltat cu Africa subsahariană, în funcție de modalitățile care urmează să fie analizate împreună cu Comisia Uniunii Africane și cu regiunile economice interesate.

Bineînțeles, procesul de conectare a Europei și Africii va trebui să țină seama de negocierile în curs în cadrul Uniunii pentru Mediterana și de lucrările desfășurate în cadrul grupului de miniștri ai transporturilor din Mediterana Occidentală (GTMO5+5)⁷.

2.2. Încurajarea dezvoltării sectorului feroviar

Identificarea legăturilor feroviare prioritare este esențială și supusă unui dialog concertat cu părțile interesate, în special autoritățile portuare și partenerii industriali privați. Dezvoltarea căilor ferate în Africa are sens cu condiția să permită trecerea spre interiorul continentului a fluxurilor comerciale care tranzitează porturile. Prin urmare, are un caracter esențial în acest

⁴ A se vedea hărțile anexate.

⁵ Rețele pentru pace și dezvoltare: extinderea principalelor axe transeuropene de transport către țările și regiunile învecinate. Raport final al grupului la nivel înalt condus de L. de Palacio.

⁶ www.mcli.co.za

⁷ Dialog informal al țărilor din bazinul occidental al Mediteranei, la care participă Algeria, Spania, Franța, Italia, Libia, Malta, Maroc, Mauritania, Portugalia și Tunisia.

sens pentru țările fără ieșire la mare, cum ar fi Ciad sau Republica Centrafricană. De asemenea, fluiditatea și eficacitatea lanțului logistic depind și ele de eficacitatea utilizării căii ferate. Astfel, integrarea și complementaritatea modurilor de transport rămâne unul dintre elementele esențiale ale unui sistem de transport fiabil și eficace pe termen lung.

2.3. Continuarea eforturilor de cooperare în sectorul aerian și în sectorul maritim

2.3.1. Sectorul aerian

În Africa există un foarte important potențial de dezvoltare a transportului aerian, acest continent reprezentând în prezent doar 4% din traficul mondial. Necesitățile de mobilitate către Europa, dar și, mai ales, în interiorul continentului, fac ca ameliorarea substanțială a transportului aerian să fie indispensabilă, atât în ceea ce privește traficul, cât și în ceea ce privește calitatea serviciilor.

Uniunea Africană este unul dintre partenerii privilegiați ai Uniunii Europene. Astfel, UA favorizează dialogul structurat între organizațiile africane, dar și cu și între comunitățile economice regionale (CER). Acest dialog ar permite mai ales luarea de măsuri concrete cu privire la principalele aspecte.

- Siguranța aeriană - prioritatea numărul unu - necesită o abordare comună în vederea determinării principalelor instrumente pentru o mai bună aplicare a standardelor Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Dată fiind situația siguranței aeriene în mai multe țări africane, menționată în rapoartele de audit realizate de OACI, Comisia a constatat lacune semnificative în exercitarea controalelor regulamentare și a supravegherii operatorilor certificați din anumite țări. Pe de altă parte, creșterea numărului accidentelor pe continentul african implică o necesitate sporită de intensificare a implementării efective și a respectării standardelor internaționale în domeniul siguranței. Comisia este pregătită să concluzioneze cu țările africane care doresc acest lucru, pentru a ajuta la consolidarea autorităților aeronautice civile naționale.
- Securitatea, o nouă prioritate, afectează atât țările din Europa, cât și țările din Africa din punct de vedere al relațiilor lor bilaterale, dar și din punct de vedere al relațiilor pe care le au cu țări terțe. Prin proiecte pilot și seminare de formare se va ajunge la obținerea unei anumite expertize, posibil pe baza unor grupuri de audit ad-hoc ale inspectorilor de securitate.
- Este necesară modernizarea reglementării la nivel economic. Pentru a susține procesul inițiat prin Decizia de la Yamoussoukro⁸, este de o importanță primordială să se consolideze entitățile aeronautice civile continentale și regionale și să se ofere asistența necesară pentru realizarea acestui lucru. În acest scop, ar putea fi creat un forum periodic de discuții cu privire la problemele de interes comun.
- Limitarea efectelor schimbărilor climatice și a emisiilor poluante reprezintă o provocare cu care se confruntă întreaga aviație internațională. În acest context, s-ar

⁸ Decizia de la Yamoussoukro se bazează pe Tratatul de la Abuja și a intrat în vigoare la 12 august 2000. Ea vizează în principal ameliorarea operării serviciilor aeriene de către companii africane și crearea unei agenții executive însărcinate cu supravegherea și implementarea procesului de liberalizare.

putea avea în vedere o cooperare în scopul facilitării accesului la mecanismele de dezvoltare curată implementate în cadrul Protocolului de la Kyoto.

Aceste acțiuni sunt concepute pentru a contribui la eficacitatea și la dezvoltarea pe termen lung a sectorului transportului aerian în Africa. Una dintre priorități o reprezintă găsirea rapidă a unei soluții la chestiunea desemnării comunitare, pentru a pune capăt ilegalității acordurilor aeriene bilaterale care există în prezent între statele africane și statele membre ale Uniunii Europene. De asemenea, va fi important să se abordeze desemnarea de companii africane, în special prin intermediul unor acorduri între Comunitatea Europeană și statele africane sau comunitățile economice regionale. Conferința Uniunea Europeană-Africa privind transportul aerian, care a avut loc la Windhoek în perioada 2-3 aprilie 2009, a reprezentat un prim pas în direcția acestei cooperări vizând stabilirea unui plan de acțiune.

2.3.2. Sectorul maritim

Peste 10 milioane de cetățeni utilizează transportul maritim cu plecare din sau cu destinație în Europa și Africa.

Pe baza experienței euro-mediteraneene, Uniunea Europeană și Uniunea Africană ar trebui să se angajeze într-o cooperare activă care să permită ameliorarea eficacității porturilor în trei direcții:

- În ceea ce privește reglementările, obiectivul trebuie să fie simplificarea, în măsura posibilului, a procedurilor vamale și documentare pentru a reduce durata de staționare a mărfurilor în terminale, fără a aduce atingere normelor europene de securitate și de siguranță.
- În ceea ce privește infrastructurile, anumite mari porturi africane necesită lucrări de dragare mai susținute, pe de o parte pentru a asigura o adâncime adecvată și, pe altă parte, pentru a profita de capacitatea de investiție a industriei europene de întreținere portuară. De asemenea, insuficiența numărului de dane face ca navele să trebuiască să aștepte mult timp pentru a intra în port și, prin urmare, reprezintă un blocaj în calea traficului între Europa și Africa. Finanțarea acestor dezvoltări de infrastructuri portuare ar trebui să fie promovată în cursul implementării programelor indicative naționale și regionale. Ameliorarea legăturilor terestre ale porturilor africane reprezintă, de asemenea, un alt element important care poate asigura eficacitatea impactului infrastructurilor portuare asupra economiilor naționale și regionale.
- Siguranța portuară ar trebui asigurată prin implementarea standardelor internaționale (codul ISPS); în special, ar trebui implementate controalele și infrastructurile necesare pentru a împiedica accesul neregulamentar la nave al pasagerilor, mărfurilor sau altor obiecte, limitând astfel riscul ca transportul maritim să fie utilizat pentru migrări ilegale, trafic ilicit sau atentate teroriste.

În ceea ce privește mediul, ar trebui să se faciliteze adeziunea la convenții internaționale care vizează în special crearea de instalații portuare eficiente pentru tratarea deșeurilor provenind de la nave. Pe lângă aceasta, dezvoltarea porturilor maritime ar trebui să fie, în măsura posibilului, integrată într-un cadru mai general de politici maritime integrate, care ar trebui să includă amenajarea spațiului maritim, precum și instrumentele de gestionare a zonelor costiere integrate. Aceasta se aplică mai ales în cazul în care investițiile sunt prevăzute a avea loc în zone sensibile din punct de vedere ecologic.

3. PROMOVAREA SCHIMBULUI DE EXPERIENȚĂ PENTRU SUSȚINEREA DEZVOLTĂRII UNUI SISTEM DE TRANSPORT MAI PERFORMANT

În bilanțul realizat la sfârșitul anului 2008⁹, Comisia subliniază necesitatea de a întări angajarea politică a Uniunii Europene și a Uniunii Africane prin contribuții concrete care să accelereze realizarea acțiunilor identificate în strategia UE-Africa.

În domeniul transporturilor, în viitorul apropiat pot fi încurajate și implementate o serie de programe de schimb, de înfrățire sau măsuri de asistență tehnică.

În special, Comisia Europeană ar putea studia fezabilitatea acordării de asistență tehnică de scurtă durată și a unui schimb de informații cu țările din Africa subsahariană. Astfel, pe bază de voluntariat și în configurații cu geometrie variabilă, care să implice administrațiile din țările mediteraneene, Comisia Europeană ar putea să dezvolte acțiuni de schimb, de înfrățire, precum și activități de formare profesională.

3.1. Instrumente comune în domeniul infrastructurilor

Dincolo de aspectele legate de finanțare, planificarea este elementul central al dezvoltării infrastructurilor, atât în Africa, cât și în Europa. Iar Uniunea Africană și-a exprimat dorința de a împărtăși metodologia utilizată în cadrul rețelelor transeuropene.

Această metodologie, care se aplică atât în domeniul transporturilor, cât și în cel al rețelelor energetice și informatice (deoarece aceste sectoare au un interes reciproc în ceea ce privește împărtășirea reflecțiilor lor asupra necesităților proprii în materie de infrastructuri), va fi prezentată în cursul seminarului comun UE-UA din cadrul lucrărilor parteneriatului. În acest context, trebuie să se acorde atenție calității infrastructurilor și perenității acestora. Cooperarea în domeniul transportului în Mediterana¹⁰ oferă o primă ilustrare a unei metode concertate care vizează conectarea rețelelor europene și nord-africane. Aceasta se bazează pe un cadru instituțional multilateral care include trei niveluri complementare: grupurile de lucru tematice responsabile cu aspectele tehnice, forumul euro-mediteranean (EuroMed), care pregătește deciziile conferinței ministeriale EuroMed, instanță decizională instituită la nivelul miniștrilor transporturilor din țările mediteraneene, singurii care sunt în măsură să ia decizii strategice în materie de cooperare regională în domeniul transporturilor.

Pe lângă aceasta, pentru a face față dificultăților constatate în cursul realizării marilor proiecte privind rețeaua transeuropeană și având în vedere că lipsa de finanțare nu a fost întotdeauna unica explicație a întârzierilor, Uniunea Europeană a experimentat metoda coordonatorilor.

Astfel, acești coordonatori susțin eforturile statelor membre pentru pregătirea din punct de vedere financiar a proiectelor și promovează metode comune de evaluare. Pertinența unui coordonator se dovedește mai ales în cazul în care există unele dintre următoarele elemente:

- lipsa de guvernanță;
- întârzieri constatate pe tronsoane transfrontaliere cheie;

⁹ La un an după Lisabona: parteneriatul Africa-UE în practică.

¹⁰ 17 parteneri: Mauritania, Maroc, Algeria, Tunisia, Egipt, Siria, Autoritatea Palestiniană, Israel, Iordania, Liban, Turcia, Albania, Libia, Muntenegru, Croația, Bosnia și Herțegovina, Monaco.

- lipsa unui acord ferm privind calendarul și traseul între țările în cauză;
- lipsa finanțării pentru tronsoanele cheie;
- necesitatea de a implica un larg evantai de actori, precum societăți din cadrul industriei, operatori sau regiuni.

Așa cum a anunțat în comunicarea sa intitulată „Ajutarea țărilor în curs de dezvoltare pentru a face față crizei”¹¹, Comisia Europeană intenționează să deschidă un dialog cu organizațiile regionale, în special cu Uniunea Africană, pentru a evalua pertinenta desemnării de coordonatori de proiect pentru legăturile lipsă din cadrul celor opt rețele transafricane deja identificate¹².

3.2. Promovarea unui sistem de transport sigur și eficace

Aspectele legate de siguranță și de securitate se aplică tuturor modurilor de transport și afectează ambele continente. De altfel, o serie de programe de cercetare ale Uniunii Europene¹³ însoțesc deja schimburile de bune practici sau acțiunile de formare profesională cu privire la aceste aspecte, în special în Africa subsahariană sau în Maghreb. Prin urmare, aceste aspecte își au locul lor legitim în cadrul dialogului euro-african. În acest context, dată fiind localizarea lor pe rute maritime sau strâmtori, regiunile ultraperiferice pot juca un rol în guvernanta maritimă în ceea ce privește supravegherea apelor costiere (de exemplu, combaterea pescuitului ilegal, a actelor de piraterie sau a traficului de droguri) sau ameliorarea siguranței transporturilor (de exemplu, o mai bună gestionare a transporturilor petroliere din Golful Aden până în Mediterana).

1.1.1. 3.2.1. Transportul maritim: către consolidarea siguranței în transportul maritim

Uniunea Europeană furnizează asistență tehnică pentru 10 țări mediteraneene¹⁴ în domeniul siguranței maritime, al securității maritime și al prevenirii poluării în Marea Mediterană, prin intermediul proiectului regional SAFEMED. UE participă la consolidarea competențelor prin acordarea de burse de calificare pentru personalul administrațiilor maritime naționale. Proiectul SAFEMED contribuie și cu sprijin tehnic pentru alinierea reglementărilor naționale la convențiile internaționale. Astfel, s-ar putea avea în vedere o cooperare cu țările mediteraneene în ceea ce privește sistemele comunitare de management al traficului maritim. Proiecte similare ar putea fi dezvoltate împreună cu comunitățile regionale, pe bază de voluntariat, în scopul ameliorării siguranței sistemului de transport maritim și al combaterii poluării cauzate de nave.

Uniunea Europeană este, de asemenea, în favoarea proiectului Organizației Maritime Internaționale (OMI) care vizează crearea de-a lungul coastelor africane a unor centre regionale de coordonare a salvării pe mare (*Maritime Rescue Coordination Centre – MRCC*).

Uniunea Europeană ar putea contribui, în special prin intermediul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), al cărei mandat ar trebui să fie în prealabil extins, cu asistența

¹¹ COM(2009) 160, 8.4.2009.

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

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

¹⁴ Maroc, Algeria, Tunisia, Egipt, Israel, Iordania, Liban, Autoritatea Palestiniană, Siria, Turcia.

tehnică necesară pentru a ajuta statele costiere din Africa să își amelioreze sistemele de monitorizare a traficului maritim în vederea schimbului de date la nivel regional.

De asemenea, este important ca vecinii noștri din nordul și nord-vestul Africii să se angajeze în prevenirea utilizării pentru transportul pasagerilor de nave și mici ambarcațiuni care nu respectă standardele și care sunt supraîncărcate. Această practică, folosită de organizațiile criminale pentru transportul imigranților clandestini, pune în pericol viața și integritatea a mii de persoane defavorizate.

Combaterea pirateriei

Cu toate că în perioada 2003-2006 numărul de acte de piraterie și de atacuri armate înregistrat la nivel mondial a scăzut, anul 2007 a cunoscut o creștere alarmantă, de 17%. În 2008, fenomenul s-a agravat și mai mult, atât din punct de vedere cantitativ, cât și din punctul de vedere al violenței actelor comise, Cornul Africii și Golful Guineei fiind regiunile cu cel mai înalt grad de vulnerabilitate.

Pentru a limita escaladarea acestui fenomen, care subminează în prezent Africa și frânează dezvoltarea comerțului din cauza insecurității în porturi și de-a lungul coastelor, Uniunea Europeană ar putea contribui la întărirea și formarea de capacități administrative responsabile cu aplicarea reglementărilor maritime. S-au identificat deja programe de sprijin de către Organizația Maritimă Internațională.

Supravegherea maritimă joacă un rol esențial în prevenirea activităților ilegale pe mare. În cadrul politicii sale maritime integrate, Uniunea Europeană dorește să consolideze cooperarea cu partenerii săi africani și să împărtășească în mod mai eficace informațiile cu autoritățile naționale în cauză.

3.2.2. Transportul aerian: către consolidarea necesară a siguranței în acest sector

Dezvoltarea traficului aerian trebuie să fie însoțită de definirea unui nou concept operațional african. Odată validat, acesta va permite identificarea aportului potențial al infrastructurilor europene existente în materie de siguranță (cum ar fi programele privind navigația prin satelit – de exemplu EGNOS) sau în curs de realizare (SESAR - ramura tehnologică a „Cerului unic european”), pe baza concluziilor și a planului de acțiune al Monitorizării globale pentru mediu și securitate (*Global Monitoring for Environment and Security* - GMES) pentru Africa. Deschiderea pentru trafic a spațiului aerian african trebuie să fie însoțită, de asemenea, de o reorganizare a spațiului aerian și a rețelei de rute aeriene, în scopul garantării unei eficacități economice sporite (rutele cele mai scurte), a performanței de mediu și a securității. S-ar putea avea în vedere realizarea acestei modernizări pe regiuni, ținându-se în același timp seama de nevoile companiilor aeriene în ceea ce privește legăturile în interiorul Africii și legăturile intercontinentale. Extinderea la Africa a modelului „Cer unic”, combinată cu accesul la programul de infrastructură SESAR, reprezintă o abordare posibilă.

3.2.3. EGNOS

Pentru sectoarele care au fost trecute în revistă mai sus, navigația prin satelit poate juca un rol esențial. Infrastructura care permite poziționarea cu precizie în Africa este extrem de insuficientă, cu toate că este esențială pentru transporturi, precum și, într-un sens mai larg, pentru dezvoltarea economică a continentului. Astfel, Africa are o pondere de doar 3% în

cadrul numărului de decolări la nivel mondial, însă o pondere de 19% în ceea ce privește numărul de accidente, survenite cel mai adesea din cauza erorilor de navigație.

Dezvoltarea în Africa de infrastructuri la sol complementare sistemului european de navigație prin satelit EGNOS, adică a unui sistem EGNOS propriu Africii, poate constitui o soluție economică ce va oferi Africii toate avantajele sistemului, nu doar în sectorul transporturilor (aeriane, feroviare, maritim-costiere), ci și în sectorul energiei, în cel al agriculturii și în cel al amenajării și gestionării teritoriului.

3.2.4. *Transportul rutier: miza siguranței rutiere*

Transportul rutier rămâne modul de transport dominant în Africa, reprezentând între 80% și peste 90% din traficul interurban și interstatat de marfă. Acest mod de transport constituie foarte adesea singura modalitate de acces la zonele rurale.

Un milion de persoane mor în fiecare an în accidente rutiere. 65% dintre decese reprezintă pietoni, iar 35% dintre acești pietoni sunt copii. Costul acestor accidente reprezintă 1-3% din produsul intern brut al unei țări, ceea ce este deosebit de dramatic pentru țările în curs de dezvoltare¹⁵. Pregătind următorul program de acțiune european (2011-2020), Comisia intenționează să își intensifice eforturile pentru a asigura că și alte grupuri de țări beneficiază de experiența dobândită în cadrul Uniunii Europene, la diferite niveluri. În această perspectivă și în cadrul dialogului sectorial cu autoritățile responsabile cu siguranța rutieră ale administrațiilor naționale și regionale în cauză, s-ar putea dezvolta următoarele orientări:

- crearea de mecanisme adecvate pentru a încuraja schimbul de bune practici;
- în cadrul implementării programelor indicative naționale și regionale, încurajarea alocării creditelor europene destinate rețelei rutiere pentru acțiuni specifice vizând ameliorarea siguranței rutiere;
- promovarea includerii de aspecte privind siguranța rutieră în studiile de impact social pentru investițiile rutiere.

3.2.3. *Transportul urban*

Africa este continentul care cunoaște cel mai înalt grad de urbanizare. Conform unui raport al ONU-Habitat, centrele urbane cresc cu 4,5% în fiecare an. Circa 40% din populația africană trăiește la oraș și se preconizează că această cifră se va dubla până în 2030. Până în 2020, Nairobi, Johannesburg și Abidjan vor număra peste 10 milioane de locuitori, iar 77 de alte orașe africane vor avea fiecare peste 1 milion de locuitori. Odată cu această urbanizare în creștere apare o multiplicare a consecințelor precum, în special, poluarea aerului și congestionarea traficului.

Prin programul CIVITAS¹⁶, Uniunea Europeană oferă sprijin orașelor europene care implementează strategii integrate pentru transportul urban. O platformă permite schimbul de idei și de bune practici între orașe, în special în ceea ce privește gestionarea traficului sau crearea de alternative feroviare.

¹⁵ Sursă: Banca Mondială, Organizația Mondială a Sănătății (2004, 2007).

¹⁶ www.civitas.eu

Acest program ar putea fi extins la orașele africane, astfel încât acestea să beneficieze, la rândul lor, de experiențele respective. Astfel, s-ar putea avea în vedere următoarele obiective:

- deschiderea accesului la forumul CIVITAS pentru orașele africane
- participarea orașelor africane la conferința anuală a forumului CIVITAS
- înfrățirea între orașe africane și orașe europene

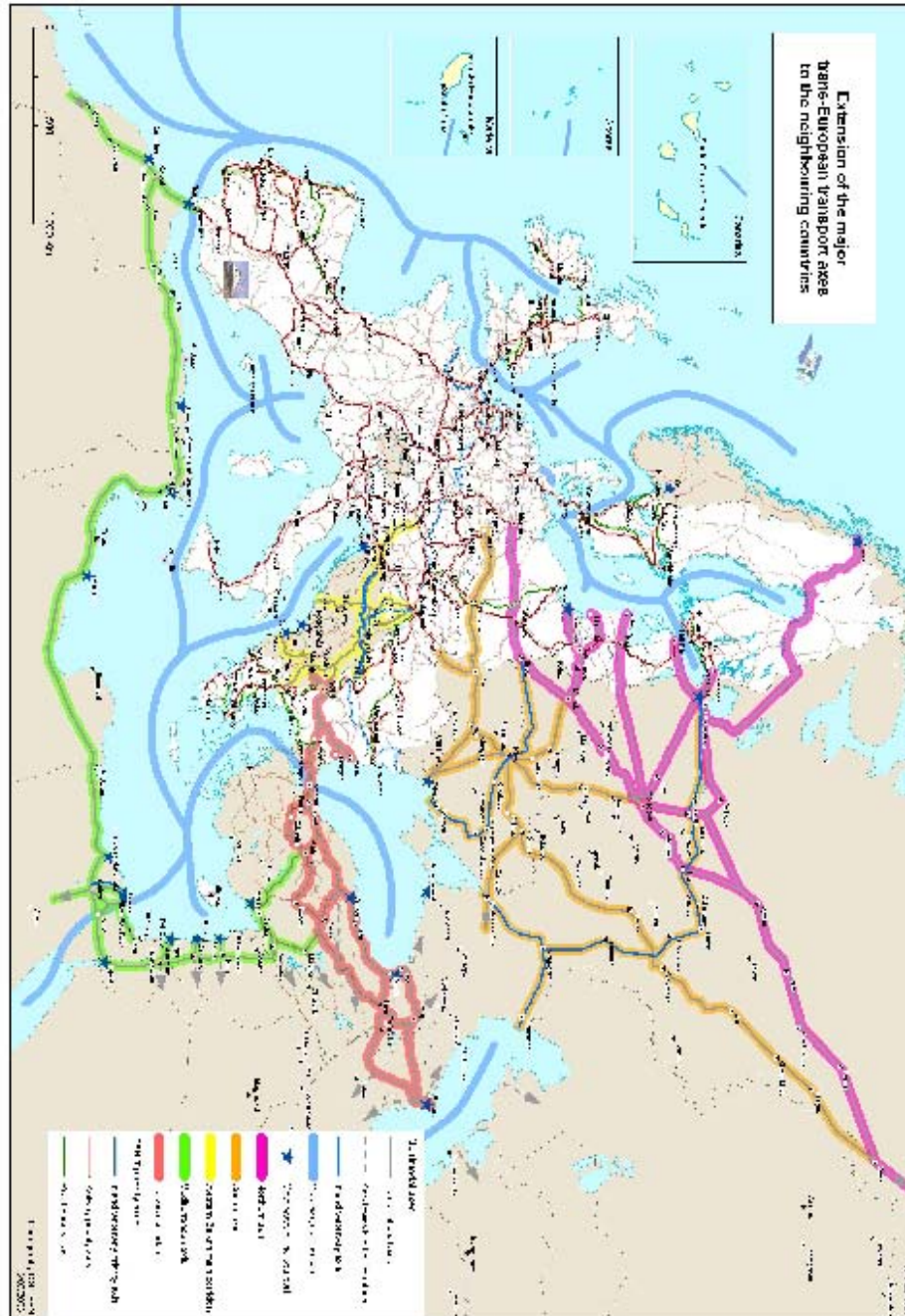
4. CONCLUZIE

Cooperarea strategică între Europa și Africa în domeniul transporturilor este implementată în cadrul parteneriatului UE-Africa pentru infrastructuri, care prevede interconectarea pe întreg teritoriul Africii a rețelelor regionale și naționale de transport, apă, energie și telecomunicații. De asemenea, cooperarea este susținută de politica de vecinătate în ceea ce privește legătura mai specifică cu Africa de Nord. Prezenta comunicare se înscrie în cadrul acestor politici și instrumente existente, inițiind în același timp o reflecție asupra celor mai bune conexiuni transcontinentale și sugerând posibile axe de cooperare și de împărtășire a experiențelor în vederea dezvoltării unui sistem de transport mai fiabil și mai sigur, bazat nu numai pe noi infrastructuri, ci și pe servicii de transport mai eficiente, mai sigure și mai ieftine. Măsurile identificate ar urma să fie implementate în cadrul cooperării și pe baza instrumentelor existente, în special Acordul de la Cotonou, Fondul European de Dezvoltare și politica de vecinătate, fără a exclude, bineînțeles, mijloacele existente în temeiul politicii comune în domeniul transporturilor.

În acest stadiu, prezenta comunicare se dorește a fi un punct de plecare adresat Uniunii Africane, vizând identificarea de acțiuni concrete care ar putea fi dezvoltate în domeniul transporturilor împreună cu toți partenerii africani și europeni. Conferința de monitorizare a politicii și a implementării TEN-T, prevăzută a avea loc în 2009, va fi deschisă participării partenerilor mediteraneeni și africani. Ea va constitui ocazia de a institui, în cadrul parteneriatului comun UE-Africa, un forum informal privind transporturile care va reuni, pe lângă factorii instituționali deja reprezentați în cadrul parteneriatului, operatorii de transport, asociațiile (atât europene, cât și africane), precum și donatorii internaționali pe o bază bianuală, permițând astfel o dezbateră mai largă a chestiunilor specifice acestui sector esențial pentru dezvoltare. Etapa următoare va trebui să reprezinte adoptarea, prin semnarea unei declarații comune, a unui plan de acțiuni prioritare și identificarea surselor de finanțare pentru aceste acțiuni. Următorul summit UE-Africa, ce va avea loc la sfârșitul anului 2010 în Africa, va reprezenta ocazia de a examina progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea planului de acțiune respectiv.

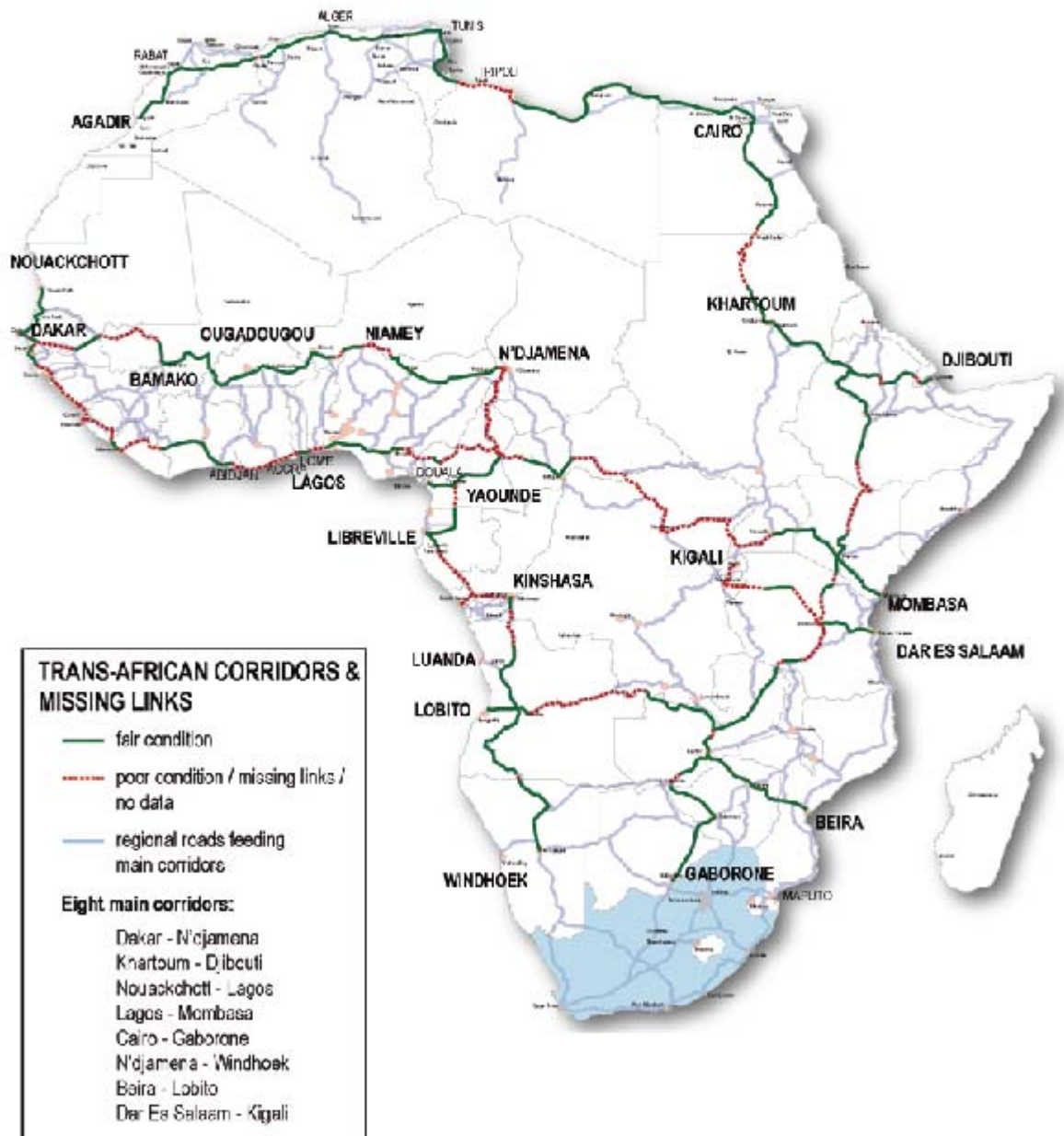
ANEXĂ

1. Extinderea principalelor axe ale rețelei transeuropene de transport la țările vecine



- ## 2. Coridoare transafricane de transport rutier

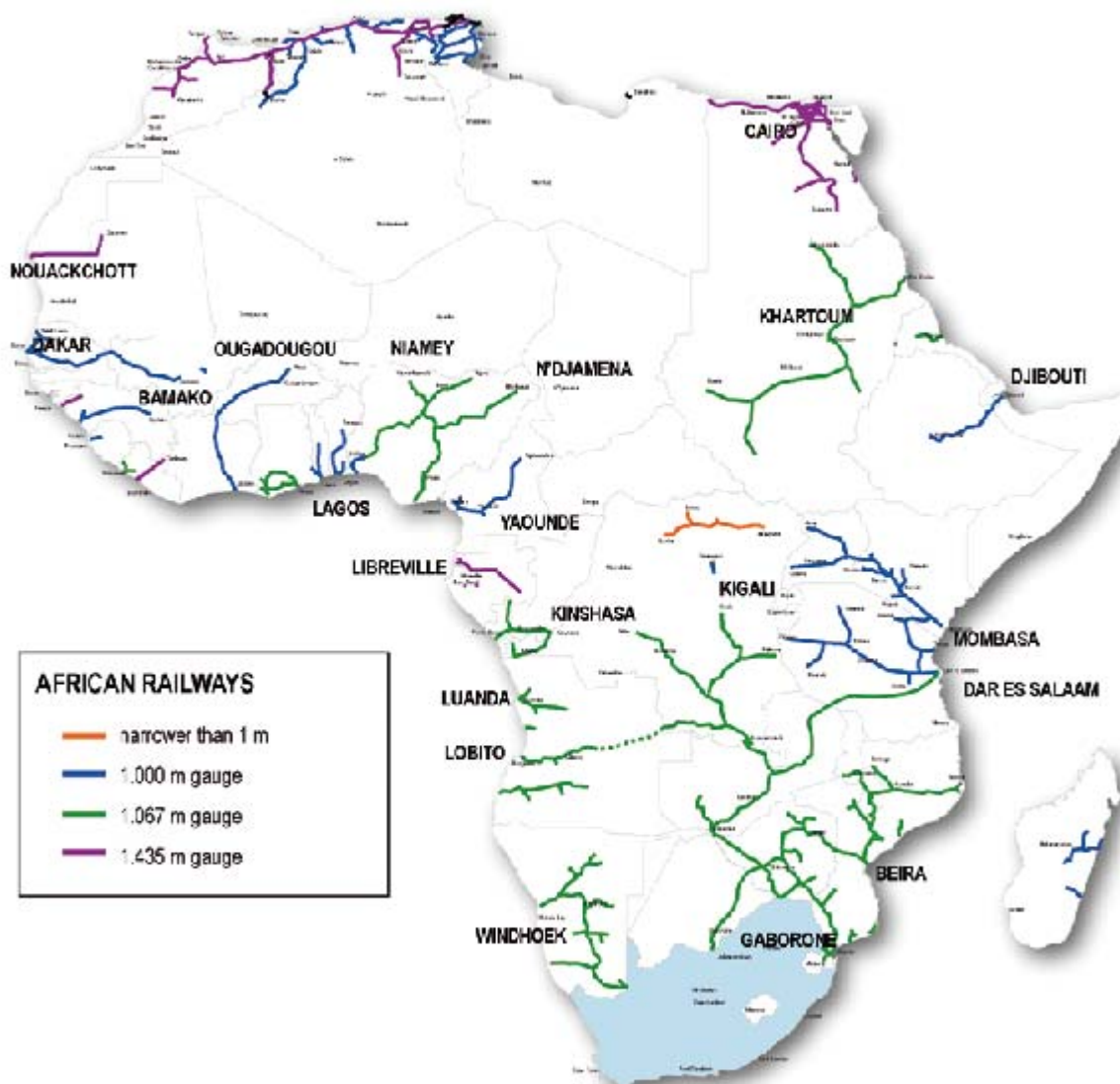
Trans-African Road Transport corridors



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. Rețeaua feroviară africană

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.