

Doc.GA24/EC23/REP/04/tr

KEİPA GENEL KURUL TOPLANTISI YİRMİ DÖRDÜNCÜ OTURUM
EKONOMİ, TİCARET, TEKNOLOJİ VE ÇEVRE İŞLERİ KOMİSYONU

" İNSANLARIN VE MALLARIN SINIRLARDAN GEÇİŞ HAREKETLERİNİN
KOLAYLAŞTIRILMASI"
KONULU RAPOR

RAPORTÖR : Sn. Mykola YANKOVSKY (UKRAYNA)

I. Giriş

1. Küresel ekonomik ortam hızla değişmektedir. Küreselleşme, mal ve insanların sınırlardan geçiş hareketlerinin şaşırtıcı oranda artmasına sebep olmuştur. Günümüzde, KEİ üye ülkeleri arasındaki serbest mal ve insan dolaşımı politikaları, mevcut ve gelecekteki sorunlar ile ilgili politikaların kabul edilmesiyle, tekrar gözden geçirilmelidir. Bu sorunlara; küresel mal ve insan dolaşımındaki şaşırtıcı artış, AB genişlemesinin, Avrupa kıtasında ve Karadeniz bölgesinde karşılıklı sınır geçiş hareketlerine sağladığı yeni meseleler, daha açık fakat aynı zamanda güvenli sınırların gerekleri ile ilgilenecek geliştirilmiş ve etkin işbirliğinin aciliyeti, neden olmaktadır.

2. Sınırlarda uygulanan eski gümrük formaliteleri, genellikle ekonomik faaliyetlerini kısıtlayarak ve önemli oranda zaman ve para kaybına yol açarak, özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınmasını ve ekonomik gelişimini engellemektedir. Bu sebepten dolayı bölgesel ekonomik bir kuruluş olan KEİPA, mal ve insanların sınırlardan geçiş hareketlerinin kolaylaştırılmasını çok öncelikli bir konu olarak ele almıştır.

3. KEİ üye ülkeleri, Haziran 1992'de (KEİ Zirve Deklarasyonu paragraf 14) "ikili görüşmeler aracılığıyla, iş adamlarının üye ülkelere giriş, ikamet ve serbest dolaşımını kolaylaştırma, şirketler arasında doğrudan temasları destekleme ve üçüncü şahıslara karşı yükümlülüklerini ihlal etmeden, karşılıklı hizmet teatisinin önündeki tüm engelleri azaltma ve kademeli olarak ortadan kaldırma" niyetlerini beyan ettiler.

4. Bu rapor, Karadeniz bölgesinde mal ve insanların sınırlardan geçiş hareketlerinin durumunu incelemekte ve KEİ tarafından gerçekleştirilen girişimlere eğilmektedir. KEİPA'nın Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu ile Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu, sınırlardan geçiş işlemleri, gümrük muameleleri, yatırımlar, ticaretin gelişmesi, bankacılık ve finans gibi spesifik konulara değinen raporlar ve tavsiye kararları hazırlamıştır.

5. Bu rapordaki bulgular, uluslararası kuruluşlardan, KEİ üye ülkelerindeki ulusal kaynaklardan ve KEİ ile bağlı kuruluşlardan toplanan bilgilere dayanmaktadır. KEİPA Yunan Delegasyonu rapora katkıda bulunmuştur.

II. İnsanların ve malların dolaşımını kolaylaştırma konusundaki genel tutum

6. Mal ve insanların serbest dolaşımı, ekonomik boyutlarının yanı sıra sosyal, siyasi ve kültürel boyutlara da sahiptir.

7. Malların serbest dolaşımı, ancak gümrük vergileri ve nicel kısıtlamaların yanı sıra tüm diğer korumacı tedbirlerin de ortadan kaldırılmasıyla gerçekleşebilir. İnsanların serbest dolaşımını kısıtlayan kapalı sınırlar aynı zamanda malların serbest dolaşımını ve serbest ticaret bölgesinin kurulmasını da engellemektedir.

8. Bu noktada, malların serbest dolaşımının DTÖ tarafından tanımlanmış bir kavram olmasına rağmen, insanların vatandaşı olmadıkları ülkelerin toprağına serbestçe girmeleri veya transit geçmeleri, uluslararası yasalar tarafından kabul edilmiş genel bir hak değildir. Avrupa İnsan Hakları Beyanamesi'nin protokol 4, madde 2, paragraf 1'inde değinilen serbest dolaşım ve yerleşim hakları, sadece ülkenin kendi vatandaşlarına verilmiştir; kendi ülkesi de dahil olmak üzere herhangi bir ülkeden ayrılma hakkını irdeleyen paragraf 2 ise, ülkelerin uluslararası yasalara uygun olarak sınırlarda pasaport kontrolü yapma hakkını ortadan kaldırmaz. Bununla beraber Avrupa Konseyi belgelerinde ve uluslararası senetlerde, insanların mümkün olduğunca serbest dolaşımının, Avrupa'nın ortak temel

prensiplerini uygulama ve uyumlu bir kalkınmayı sağlama açısından hayati bir öneme sahip olduğu belirtilmiştir.

Malların sınırlar arası dolaşımındaki engeller

9. Sınırlar arası ekonomik alış verişi kolaylaştırma, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için bir “kazan-kazan” durumudur. Özellikle KEİ ülkelerindeki küçük ve orta boyutlu işletmeler, geçerliliğini kaybetmiş kuralların ve külfetli muamelelerin sıkıntısını çekmektedir. Bu ülkeler, ayrıca, şirketlerin, malların ülkeye giriş ve çıkışında yaşanan sorunlardan dolayı yatırım yapmaktan vazgeçmesinden dolayı yatırım olanaklarından yoksun kalmakta, yolsuzluklar ve yetersiz sınır kontrollerinden kaynaklanan düşük vergi tahsilatlarından dolayı da maddi kayıplara uğramaktadır.

10. Araştırmaların çoğu, sınırlar arası dolaşımı engelleyen faktörlerin sadece alt yapı sorunları ve siyasi çatışmaların ötesinde, kurumsal yetersizliklerden kaynaklandığını belirtmektedir. Bu sorunlar arasında; gereksiz ve aşırı sayıda veri ve belge talepleri, gümrüklerde şeffaflık eksikliği, süratli yasal başvuru olanaklarının yetersizliği, malları gümrükten çekme ve teslim alma muamelelerinin uzunluğu, gümrük ve diğer denetim kurumları arasındaki koordinasyon eksikliği ve modern gümrük tekniklerinin uygulanmaması sayılabilir. Özellikle KEİ bölgesindeki nakliyeciler için ticareti kısıtlayan ana unsurlar (sınırdan geçme formaliteleri, gümrük mevzuatı, geçiş ücretleri, şeffaflık eksikliği, vizeler) gibi tarife dışı engellerdir.

11. Gümrük hizmetleri, altyapı yetersizlikleri, bankacılık sistemlerindeki sorunlar ve karayolları nakliye vergilerindeki farklılıkların, KEİ bölgesinde ticaretin geliştirilmesi engelleyen ek sorunlar olduğu belirtilmektedir.

12. Aşağıda, malların sınırlar ötesi dolaşımını önleyen bazı engeller belirtilmektedir:

13. Başta karayolları, limanlar ve demiryollarının durumu ile taşımacılık ağlarının bağlantıları ve bütünleşmesiyle ilgili *altyapı yetersizlikleri* yer almaktadır

14. *Sınırlardan geçiş/Gümrük engelleri* . Başta özellikle Kafkas ülkeleri olmak üzere, ulusal gümrük daireleri arasında resmi bütünleşme ve iletişim çok kısıtlıdır. Bu kurumlar arasındaki kısıtlı işbirliğinin yanı sıra belli başlı gümrük dairelerinin personel ve donanımı da büyük farklılıklar arz etmektedir. Burada çözümlenmesi gereken önemli sorunlar arasında yer alanlar, sınırlardaki gümrüklerin etkinliğini arttırmak, modernleştirmek ve gümrük dairelerindeki yolsuzlukları azaltmaktır.

15. *Vergiler, Mevzuat ve Ekonomik Politika Engelleri*. Ulusal özelleştirme süreçleri bazı durumlarda yerel tekeller oluşturmuş veya oluşmalarına katkıda bulunmuştur. Ayrıca ithalat ve karayolları nakliye vergilerindeki eşitsizlikler, yolsuzluklara ve yüksek maliyetlere yol açmaktadır.

16. *Kamu Sektöründeki Engeller*. Bölgede en çok karşılaşılan sorunlardan biri kamu görevlilerinin kendilerine gelir sağlamaya yönelik davranışlarıdır. Bunu yanı sıra, kamu sektörü, mevzuatı yorumlama ve uygulamada katı ve zarar verici bürokratik yöntemler kullanmaktadır. Sınırlarda uygulanan aşırı derecede kısıtlayıcı mevzuat, bürokratik formaliteler ve vize işlemleri, bölgedeki serbest mal dolaşımının önündeki başlıca engellerdir.

17. *Özel Sektör Engelleri*. Ticareti kolaylaştırma konusunda kamu ve özel sektör arasında gerçekleştirilen resmi müzakereler kısıtlı sayıdadır. Karadeniz bölgesindeki kurumsal kapasiteler ve özel sektörü temsil eden kuruluşların kaynakları arasında önemli farklılıklar mevcuttur.

18. *Siyasi ve Güvenlikle ilgili sorunlar* malların ve insanların serbest dolaşımını olumsuz şekilde etkilemektedir. KEİ üye ülkelerinde, özellikle Kafkaslarda, sınırların kapalılığı ve ekonomik ambargolar, mal, hizmet, insan ve sermayenin sınırlar ötesi serbest dolaşım hareketlerini zayıflatmaktadır. Diğer bir siyasi sorun ise KEİ bölgesindeki bazı ülkelerin BDT, DTÖ, AB gibi kuruluşlara üyeliğinin ve diğer Avrupa Birliği anlaşmalarına bağlılıklarının getirdiği farklı ticaret ve vize uygulamalarından kaynaklanmaktadır.

19. Karadeniz ülkeleri, Avrupa Komisyonu, Dünya Bankası ve diğer kurumlarla birlikte, mevcut durumu iyileştirecek bazı projeler uygulamaktadır. Ticareti geliştirme amaçlı önemli bir bölgesel işbirliği projesi, Bakü'de, Eylül 1998'de imzalanan TRACECA Çok Taraflı Nakliye Anlaşmasıyla gerçekleştirilmiştir. Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'da genel ticari ortamı geliştirmek amacıyla bölgesel ve ulusal komiteler oluşturulmuştur. SECİ anlaşması, Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve Türkiye gibi Güney Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki sınırlarlar ötesi hareketleri kolaylaştıran diğer bir anlaşmadır. SECİ Bölgesi Karayoluyla Mal Nakliyesini Kolaylaştırma Mutabakat Zaptının Nisan 1999'da imzalanmasının ardından, Bölgesel Karayolları Nakliye Komitesi ve Ücretlendirme Politikası Uzmanlar Komitesi kurulmuştur. Üye ülkelerin sınırlardaki görevli kurumlarını temsil eden bu komiteler, SECİ'nin desteğiyle, düzenli olarak toplanmaktadır. Türk ve Bulgar sınır yetkilileri arasında gerçekleşen düzenli toplantılar, Türk ve Bulgar nakliyecilerine, sınırlardan geçiş ve vize konularında önemli kolaylıklar sağlamıştır.

20. KEİ ülkeleri, ulusal gümrük idareleri arasında sağlanacak daha yakın işbirliğinin, daha iyi izleme sistemleri oluşturma ve ticaretin bütünlüğünü koruma konularında kendilerine ve uluslararası topluma yardımcı olacağını bilincindedir. Bu amaçla, bazı KEİ ülkeleri arasında gümrük faaliyetlerinde karşılıklı yardımlaşmayı amaçlayan ikili anlaşmalar imzalanmıştır. Azerbaycan ve Yunanistan arasında 21 Haziran 2004 tarihinde imzalanan gümrük faaliyetleri ikili anlaşması, yasadışı uyuşturucular ve ham maddeler, silahlar, patlayıcılar, cephane, nükleer malzeme, kültürel ve arkeolojik eserlerin kaçakçılığını önleme, araştırma ve soruşturma konularında işbirliğini sağlamaktadır. Ermenistan ile Yunanistan gümrük idareleri arasında da benzer bir anlaşma, 10 Aralık 2001'de imzalanmıştır. Ayrıca, AB üyesi olan Yunanistan, Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye ve Ukrayna ile AB arasında imzalanmış olan gümrük konularında karşılıklı destek anlaşmalarına da uymaktadır. Türkiye, KEİ üye ülkelerinin büyük bir kısmıyla gümrük konularında karşılıklı idari destek anlaşmaları imzalamıştır: Gürcistan (1994), Ukrayna (1996), Rusya (1997), Romanya (1997), Bulgaristan (1997), Arnavutluk (1998), Yunanistan (2000). Diğer KEİ üye ülkeleri de komşu ülkelerle benzer gümrük faaliyetleri anlaşmaları imzalamıştır.

Vize Uygulamaları – Sorunlar ve Görüşler

21. İnsanların serbest dolaşımının, bölgede daha fazla bütünleşme ve birlik sağlamanın başlıca koşullarından biri olduğu sık sık vurgulanmaktadır. Fakat vize muameleleri genellikle serbest dolaşımı engelleyen karmaşık ve zaman kaybettiren işlemler olmasına rağmen, ülkelerin, diğer ülke vatandaşlarına uyguladığı vize zorunluluğunu tamamen ortadan kaldırmadıkları gözlemlenmektedir. Tüm bölge, insanların normal iletişimi zorlaştıran bir vize ağıyla çepeçevre sarılmıştır.

22. Bölgedeki vize uygulamalarına genel olarak bakıldığında aşağıdaki durum görülmektedir : Ukrayna, Romanya da dahil olmak üzere KEİ'nin BDT ülkeleri vatandaşları için vize uygulamamaktadır fakat Arnavutluk, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye için vize uygulaması devam etmektedir. Arnavutluk, tüm AB ülkelerine giriş

vergisi koymaktadır ve Rusya, Türkiye ve Bulgaristan için vize istememektedir. Romanya, Moldova Cumhuriyeti de dahil olmak üzere KEİ'nin BDT ülkeleri vatandaşlarına vize uygulamaktadır. Romanya aynı zamanda Arnavutluk ve Türkiye için vize talebinde bulunurken, Bulgaristan ve Yunansitan'dan vize istememektedir. Ermenistan, bir taraftan KEİ'nin BDT ülkelerinden vize istemez iken, diğer tüm KEİ üye ülkelerin vatandaşlarına vize koymaktadır. Türkiye, Yunansitan hariç tüm KEİ üye ülkelri milletlerine vize uygulamaktadır.

23. Schengen vize sistemi Avrupa'daki vize uygulamalarının temelini oluşturmaktadır. Avrupa Birliği Konseyi, 15 Mart 2001 tarihinde Schengen ülkelerine girişte vize alması gereken ülkelerin (Arnavutluk, Sırbistan Karadağ, Moldova, Rusya ve Ukrayna dahil olmak üzere) ve özel anlaşmalarla vizeden muaf olacak ülkelerin (Bulgaristan ve Romanya) dökümünü hazırlamıştır. Aday ülkeler, (Bulgaristan, Romanya, Türkiye) AB'ye tam üye olarak katıldıklarında, müktesebata dahil olan Schengen sistemini ulusal mevzuatlarına dahil etmek zorunda olacaktır. AB'nin genişlemesi, Schengen vize sisteminin yaygınlaşmasının Avrupa'yı ikiye böleceği konusunda kaygı yaratmıştır. Bu durumun gerçekleşmesi, Avrupa ve Karadeniz bölgesinde yaşayan insanların serbest dolaşımı zorlaştırarak, turizm, iş seyahati, diplomatik seyahat, küçük boyutlu sınır ötesi ticaret, uluslararası iş göçü ile toplumsal ve kültürel ilişkileri olumsuz etkileyecektir.

24. Bu konuya ilgi gösteren Avrupa Konseyi ve Asamblesi, üyelerine çağrıda bulunarak, vize işlemlerinin daha süratli ve esnek olmasını sağlayacak tedbirleri almalarını talep etmiştir. Avrupa Konseyi Parlamenter Asamblesi, asıl hedefinin tüm Avrupa Konseyi üye ülke vatandaşlarına Schengen vize muafiyeti sağlamak olduğunu belirtmiştir.

25. Karadeniz bölgesindeki insanların serbest dolaşımı konusunda en kapsamlı çok taraflı anlaşma çerçevesi, Avrupa Konseyi tarafından hazırlanmıştır. Bu bağlamda 1955 tarihli Avrupa Yerleşim Konvansiyonu, 1957 tarihli Avrupa Konseyi Ülkeleri Arasında İnsanların Serbest Dolaşım Anlaşması, Avrupa Göçmen İşçilerin Yasal Statüsü Konvansiyonu ve Avrupa Bölgesel Toplumlar ve Yetkililer arasında Sınırlar Ötesi İşbirliği Konvansiyonlarına atıfta bulunmak gereklidir İnsanların serbest dolaşımı ile güvenlik ve adli konularda işbirliğini kapsayan Avrupa Konseyi anlaşmaları, güçlü bir etkinliğe sahiptir. Bu anlaşmaların daha geniş çapta onaylanması ve gerekli işbirliği koşullarının gerçekleştirilmesi, Avrupa'nın tümünde daha fazla serbest dolaşım sağlanmasına yardımcı olacaktır.

III. KEİ Deneyimi

26. KEİ'nin çabalarının bölgedeki insanlardan ziyade malların serbest dolaşımını kolaylaştırmaya odaklandığını belirtmek gerekiyor. 1992 KEİ Zirve Deklarasyonu, üye ülkelerin, üçüncü şahıslara karşı taahhütlerine aykırı olmamak kaydıyla, mal ve hizmet ticaretinin geliştirilmesini sağlayacak tedbirlerin oluşmasını destekleyecek koşulların gerçekleştirilmesine ve engellerin azaltılarak kademeli olarak ortadan kaldırılmasına odaklanmaktadır.

27. 1990 yıllarından itibaren, insanların ve özellikle iş adamlarının serbest dolaşımı konusuna gösterilen ilgi artmıştır KEİ üye ülkeleri, Haziran 1992'de (KEİ Zirve Deklarasyonu Paragraf 14) "ikili görüşmeler vasıtasıyla iş adamlarının bölgedeki ülkelere girişi, ikamet ve serbest dolaşımını kolaylaştırma ve şirketler ile ticari kuruluşlar arasında doğrudan temasları destekleme" niyetini ifade etmiştir.

28. KEİ Ticari ve Ekonomik İşbirliği Çalışma Grubu, ticaretin serbestleştirilmesi ve kolaylaştırılması alanında, mevcut tarife dışı engeller ve sınırlardan geçiş mevzuatına

odaklanmıştır. Uzun vadeli bir hedef olan KEİ Serbest Ticaret Bölgesi, tarife dışı engellerin ortadan kaldırılması ve ikili serbest ticaret anlaşmalarıyla kademeli olarak gerçekleşecek bir süreçtir. KEİ Serbest Ticaret Bölgesi oluşturma projesi, Gümrük Birliği, Avrupa anlaşmaları, bazı üye ülkeler arasında mevcut Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları çerçevesinde, AB, DTÖ ve diğer uluslararası teşkilatlara üyeliğin getirdiği taahhütler göz önünde tutularak, kademeli olarak gerçekleştirilmektedir.

29. Malların sınırlar ötesi dolaşımını kolaylaştırma çabalarına destek olan “KEİ Bölgesinde ticareti engelleyen tarife dışı engelleri ortadan kaldırma” konulu tavsiye kararı, 20 Ekim 2001 tarihinde Antalya’da Beşinci Bakanlar Konseyi Toplantısı’nda onaylanmıştır. Bu belge, Çalışma Grubu tarafından, KEİ üye ülkeleri arasında ticareti sınırlayan tarife dışı engellerin tanımlanması, izlenmesi ve ortadan kaldırılması faaliyetlerinde örnek olarak kullanılmaktadır.

30. 2001 KEİ Ekonomik Gündemi, ticaretin DTÖ kurallarına uygun şekilde serbestleştirilmesi, bölgesel ticaretin geliştirilmesi, sınırdan geçişlerin kolaylaştırılması ve gümrük mevzuatının uyumlaştırılması konusunda alınacak bölgesel tedbirleri vurgulayarak, serbest mal dolaşımını kolaylaştırma konusunu ilk öncelikleri arasına yerleştirmiştir. Gündem, sınırlardan geçiş muameleleri ve gümrük mevzuatını uyumlaştırarak, sınırlar ötesi mal ve insan dolaşımını kolaylaştırmasını sağlamaları için KEİ üye ülkelerine çağrıda bulunmaktadır. Üye ülkeler arasındaki işbirliği; sınırlar arası hareketleri etkileyen nakliye sorunları, taşımacılık ve sınır geçiş mevzuatı, farklı nakliye yöntemlerinin koordinasyonu, nakliye güvenliği ve kargo emniyetini artırma, kargo taşımacılığı ve teslimatı hızlandıracak yeni teknolojilerin kullanımı gibi konuları kapsamaktadır.

31. 6 Mart 2002 tarihinde Kiev’de imzalanan KEİ Bölgesinde Malların Karayollarıyla Taşınması konulu Mutabakat Zaptı, sınırlar ötesi dolaşım alanında bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Mutabakat Zaptı, Karadeniz bölgesinde karayoluyla mal taşımacılığının kurumsal uyumlaştırmasında önemli bir adım oluşturmuştur. Mutabakat Zaptı’nın amacı, KEİ üye ülkelerinin hükümetlerinin, uluslararası anlaşmalar ve ilgili mevzuat ve standartlar çerçevesinde, uygulama, formalite ve belgeleri basitleştirme ve uyumlaştırma konusundaki işbirliğini güçlendirmektir. Mutabakat Zaptı aşağıdaki konulara öncelik vermektedir :

- Uluslararası Karayolu navlun taşımacılığının kademeli olarak serbestleştirilmesi
- Uluslararası anlaşmalara katılım – azami ağırlık ve boyutlar, tehlikeleri malların taşınması ve toplumsal yönetmelikler
- Ücret politikaları – Kara taşımacılığı ücretlendirme bilgi sistemleri
- Profesyonel sürücülerin vize işlemlerinin kolaylaştırılması

32. KEİ üye ülkeleri iş dünyasının ve kara taşımacılık sektörünün temsilcileri, profesyonel sürücülerin vize işlemlerini basitleştirme konusunu ısrarla vurgulamaktadır. Bu sorun sadece nakliyecileri değil, ulusal ekonomileri de tümüyle olumsuz etkileyen temel sorunlardan biri olarak kabul edilmektedir. KEİ üye ülkeleri genellikle birbirlerinin vatandaşlarına vize uygulamaktadır. Ancak bazı KEİ üye ülkeleri profesyonel kamyon sürücülerine ikili anlaşmalar çerçevesinde vize kolaylıkları sağlamaktadır. Diğer yandan, pratik uygulamalarda önemli bir uyum eksikliği mevcut olduğundan, yöntemler ve gerekli belgeler bir ülkeden diğerine farklılık arz etmektedir.

33. Mutabakat Zaptı'nın maddeleri çerçevesinde, yukarıda belirtilen vize sorunlarına çözüm bulmak amacıyla, KEİ üye ülkeleri vatandaşı olan profesyonel kamyon sürücülerinin vize işlemlerini basitleştirmeyi amaçlayan bir Ad Hoc Uzmanlar Grubu oluşturulmuştur. Uluslararası mal nakliyatında görevli profesyonel sürücülerin vize işlemlerini kolaylaştırma konusunda hazırlanan anlaşma taslağında, sürücülerin bir listesinin çıkarılması öngörülmektedir. Bu liste dışişleri bakanlıklarına gönderildikten sonra, vize işlemlerinden sorumlu ulusal yetkililere iletilecektir. Fakat, KEİ üye ülkelerinin vize mevzuatındaki büyük farklılıkları, Anlaşma Taslağı'nın hazırlanmasında önemli sorunlara yol açmıştır. Birçok ülke, Romanya örneğinde olduğu gibi, vize işlemlerinde çok taraflı anlaşmalar yerine ikili anlaşmaları tercih etmiştir. Romanya, AB'ye aday diğer ülkelerle birlikte, KEİ üye ülkelerinin bazı vatandaş grupları için vize işlemlerini idari tedbirler olarak basitleştirmeye hazır olduğunu belirtmiştir. Bununla beraber, AB mevzuatına uygun olarak, bu kişilere karşılıklı kolaylık sağlamak amacıyla ikili anlaşmalar yapacağını da ifade etmiştir.

34. Ayrıca, Karayolları Navlun Nakliye Operatörleri ile Karayolları Yolcu Taşıma Operatörlerinin Diploma/Belge ve diğer Resmi Mesleki Evraklarının Karşılıklı Olarak Kabulü Anlaşmasıyla ilgili bir başka Ad Hoc Uzmanlar Grubu da oluşturulmuştur. KEİ üye ülkelerinde yerleşim özgürlüğü, bir KEİ ülkesinin vatandaşı ve/veya orada kayıtlı gerçek kişi ve/veya kurumların, diğer ülkenin ulusal yasa ve yönetmelikleri, mesleki kurallar, itibar, mali durum ve profesyonel yeterlilik koşullarına uygun olmak kaydıyla, diğer bir KEİ ülkesine yerleşebilmesini öngörmektedir. Bu anlaşmayla ilgili görüşmeler halen devam etmekteyken, bazı ülkeler uluslararası mükellefiyetlerinin getirdiği kısıtlamaları da belirtmiştir. Yunanistan, AB üyesi olduğundan, Karayolları Navlun Nakliye Operatörleri ile Karayolları Yolcu Taşıma Operatörlerinin Diploma/Belge ve diğer Resmi Mesleki Evraklarının Karşılıklı Olarak Kabulü Anlaşmasını, tek taraflı olarak imzalamayacağını ifade etmiştir.

IV. Sınırlardan geçiş hareketlerinin kolaylaştırılmasının genel çerçevesi

35. KEİ bölgesi ülkeleri, etkin denetim uygulayarak insanların ve malların sınırlardan geçiş hareketlerinin kolaylaştırılması ve uluslararası ticaret akışının ulusal ve uluslararası kurallara uygun şekilde engelsiz olarak gerçekleşmesi konularında çaba gösterecektir. Bu amaçla, mal ve insanların sınırlardan geçişini kolaylaştıracak kısa ve orta vadeli pratik çözümleri tanımlamaları gereklidir. Bu konuda etkin sistemlerin uygulanabilmesi için yaygın bir desteğe ihtiyaç olduğu görülmektedir.

36. Gümrük konusunda işbirliği anlaşmalarının gereğince uygulanmasının önemi vurgulanarak, özellikle İstanbul ve Kyoto Sözleşmeleri gibi DTÖ çerçevesinde, TIR ve Malların Gümrüklerde Denetimini Uyumlaştırma Sözleşmeleri gibi, BM/Avrupa Ekonomik Komisyonu çerçevesinde onaylanan çok taraflı anlaşmaların ve Gümrük alanında Karşılıklı Yardımlaşma konusundaki ikili anlaşmaların önemi de özellikle belirtilmektedir.

37. KEİPA üye ülkeleri sınırlardan geçiş hareketlerini kolaylaştırmak için aşağıda belirtilen karşılıklı tedbirleri alacaktır;

- a) Sınır geçiş noktalarındaki altyapıyı, ihtiyaçlara cevap verebilecek seviyeye getirmek. Gümrük tesislerinin ve sınır istasyonlarının iyileştirilmesi fiziki, kurumsal ve elektronik altyapıyı kapsamalıdır.

- b) Sınır geçiş noktalarında gerekli belgeleri ve muameleleri basitleştirmek ve standartlaştırmak. KEİ lkelerinin sınır işlemlerindeki uyuşmazlıkların tanımlanması önemli bir projenin konusu olabilir. Bu uyuşmazlıklar; evraklar, kontrol süreçleri, kullanılan belgelerin yasal temelleri ve uygulanan denetimin genel etkinliği gibi konuları içerebilir.
- c) Etkin denetim yapabilmek amacıyla elektronik veri işlem, veri alışverişi, risk analizi metotları gibi yeni teknolojik ve iletişim araçları kullanmak. Gümrük ve sınırlarda yaygın şekildeki bilgisayarlaşmanın potansiyel avantajlarının değerlendirilmesi gereklidir. Bu şekilde, tüm bölgede manifestoları, gümrük beyanlarını, muhasebe yöntemlerini, ambarlama, ithalat ve ihracat lisanslarını içeren kapsamlı bir sistem oluşturulabilir. Bu sistem, güvenilir ticari istatistikler hazırlayarak ülkelerin gelirini arttırma ve i hizmetlerin etkinliğini değerlendirecek işlevleri izleme fırsatını da yaratacaktır.
- d) Sınırlarda bulunan farklı ulusal ve uluslararası kuruluşlar arasındaki resmi işbirliğini güçlendirmek. Bu bağlamda ortak pilot projeler gerçekleştirilebilir.
- e) Ulusal altyapıyı (demiryolları, karayolları ve limanlar) geliştirerek bunların bölgesel ve uluslararası şebekelerle bağlantılarını sağlamak.
- f) Ticaretin gelişmesini engelleyebilecek bir unsur olan kredi maliyetinin tüm ülkelerdeki niteliğini değerlendirmek ve bölgedeki mikro-kredi olanaklarının potansiyel katkısını araştırmak.
- g) Transit geçiş ücret ve tarifelerini yeniden gözden geçirmek. Bazı KEİ lkelerinde uygulanan çeşitli transit geçiş ücretlerinin, maliyete bağlı kullanıcı creti olarak tahsil edilmesinin geçerli sebepleri mevcuttur. Ancak, transit ücretleri ihtilaflı bir konudur. Örneğin TRACECA demiryolu transit tarifesi TRACECA koridorunun maliyete dayalı cretlendirme tarifesine uygun değildir. Liman ve deniz taşımacılık ücretleri de yüksektir. Ücretlerin ve tarifelerin mantıklı ve şeffaf olması gereklidir.
- h) Transit taşımacılığının yasal tabanının uyumlaştırılması. KEİ ye ülkeleri, kara vasıtalarının ağırlık, boyutlar, güvenlik, evre ve işletme yönetmelikleri de dahil olmak üzere, tüm standartlarının mümkün olduğunca birbirine yaklaşmasını sağlamalı, kara vasıtalarının nitelik ve faaliyetleri konularında AB ile uyumlu modern teknik standartlar geliştirmeli ve uygulamalıdır.
- i) Güvenlik, kamu sağlığı gibi ulusal kanunlara ve her ülkenin uluslararası taahhütlerine uyarak, özellikle (iş adamları ve profesyonel sürücüler gibi) ekonomik faaliyetler gerçekleştiren meslek gruplarına mensup KEİ lkeleri vatandaşlarının vize alımını kolaylaştırmak.

V. Sonuçlar

38. Büyük miktarlarda mal ve çok sayıda insanı uzak mesafelere taşıma ihtiyaının ve kapasitesinin gelişmesi, KEİ ye ülkeleri arasında sınırlarda uygulanan mevzuat ve işlemlerin koordinasyonunu gerektirmektedir. Ayrıca, insanların ve malların serbest dolaşımının, artan emniyet ve yasal işbirliği ve sınır idaresi ile desteklenmesi gereklidir.

39. Bölgesel bir ekonomik teşkilat olan KEİ, Karadeniz bölgesindeki ekonomik faaliyetleri zorlayan ve sınırlar ötesi mal dolaşımının maliyetini yükselten geleneksel engelleri ortadan kaldırma gücüne sahiptir. KEİ'nin girişimleri Karadeniz bölgesinde sınırlar ötesi ekonomik faaliyetleri geliştirecek bölgesel çabaya katkı vermekte ve politik ve kurumsal reformları desteklemektedir.

40. Malların sınırdan geçiş hareketlerini kolaylaştırma üç alanda yarar sağlamaktadır: insan, mal ve ürünlerin sınırlar arası hareketlerinin önündeki engellerin ortadan kalkmasının sağladığı *daha düşük işlem maliyetleri*; şirketlerin küçük ulusal pazarlardan daha büyük bölgesel ve dünya pazarlarına yönlendirilmesinin sağladığı *verimlilik kârları*; ve dış korumacılığın azaltılması, altyapı kalitesinin yükseltilmesi ve işletmelerin pazardan gelen etkin sinyallere uygun olarak aldığı yerleşim kararlarının sağladığı *uzun vadeli refah artışı*.

41. Ayrıca insanların tüm Avrupa'da serbest dolaşımı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği süreci için çok önemli bir faktördür. Karadeniz ülkeleri arasındaki tarihi ve coğrafi bağlar, toplumları birbirinden ayıran, ticari işlem ve faaliyetlerini önleyen engellerin oluşmasına tamamen aykırıdır. Kamu düzeni ve güvenlik konusundaki kaygılar ise, daha yakın işbirliği ve yasaların üstünlüğü sayesinde ortadan kalkacaktır.

42. Karadeniz ülkeleri arasında, KEİ sürecinin öngördüğü ve bölge insanların ekonomik kalkınmasına ve refahına hizmet edecek olan yakın bağlar, mal ve insanların sınırlardan geçiş hareketlerinin kolaylaştırılmasıyla en iyi şekilde oluşturulacaktır.