

140/2014 SAYILI TAVSİYE KARARI*

KEİ Üye Devletleri Parlamentolarının KEİ Bölgesindeki Uluslararası Yolcu ve Kargo Ulaşımının İyileştirilmesindeki ve Düzenlenmesindeki Rolü

1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenter Asamblesi (KEİPA), Karadeniz bölgesinin ulaşım sisteminin ekonominin ana unsurlarından biri olduğunu ve gelişiminin genel ekonomik büyüme için bir ön koşul olduğunu kabul etmektedir. Makul fiyatlı demiryolu ve karayolu hizmetlerinin sağlanması, potansiyel istihdam fırsatlarını artıran ve dengeli bölgesel kalkınmaya katkıda bulunan nüfusun iç hareketliliğin önemli bir bileşenidir.
2. KEİPA, Uluslararası Yolcu ve Kargo Ulaşımı sisteminin bölgedeki ekonomik kalkınmanın ilerlemesinde merkezi bir rol oynadığını ve KEİ üye devletleri arasında daha yakın bir etkileşimin teşvik edilmesinde önemli bir unsur olduğunu vurgulamaktadır. Karadeniz bölgesinin küresel ekonomideki artan rolü dikkate alındığında, üye devletler eski ulaşım bağlantılarını yenilemek ve yenilerini oluşturmak üzere kendi kaynaklarını ve münferit kapasitelerini kullanmalıdır.
3. KEİPA, yolcu ve kargo ulaşımında sürdürülebilir kalkınmanın modern altyapının sağlanmasına ve ayrıca ulaşım hizmetlerinin verimliliğinin ve kalitesinin iyileştirilmesine bağlı olduğunu farkındadır. Uzun ve kaynakların yoğun şekilde kullanıldığı bir süreç olan altyapı geliştirme, güvenilir metodolojilere ve açıkça tanımlanmış önceliklere dayalı uzun vadeli planlamayı gerektirmektedir.
4. KEİPA, Karadeniz ülkelerinin uluslararası yolcu ve kargo ulaşımı sisteminin gelişimindeki gayretlerinin, verimli bir ulaşım ağının yapı taşlarının - hukuki, vergiyle ilgili, teknik ve kurumsal çerçeveler- modernleştirilmesini ve uyumlaştırılmasını içermesinin şart olduğunu tekrar teyit etmektedir. Bu bağlamda, uluslararası mali kurumlarla işbirliği, temel bir unsur iken uluslararası tecrübenin bu doğrultuda uygulanması ilave bir fayda sağlamaktadır.

* *Raportör: Sn. Musa Guliyev, Komisyon Başkanı (Azerbaycan).
7 Aralık 2014 tarihli Asamble müzakereleri (Doc.: GA44/EC43/REP/14/tr, Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu'nun 29 Eylül 2014 tarihinde batum'da görüşülen "KEİ Üye Devletleri Parlamentolarının KEİ Bölgesindeki Uluslararası Yolcu ve Kargo Ulaşımının İyileştirilmesindeki ve Düzenlenmesindeki Rolü" konulu Raporu.)*

44. Genel Kurul tarafından, 9 Aralık 2014 tarihinde, Atina'da onaylanan Metin.

5. KEİPA, yüzünü KEİ bölgesindeki ulaşım altyapısının geliştirilmesine çeviren uluslararası mali kurumların girişimlerini ve programlarını olumlu karşılamakta ve desteklemektedir.
6. KEİPA, *Gelişmiş KEİ Ortaklığı'na Yönelik KEİ Ekonomi Gündemi'nin Hedeflerine* ulaşma adına uygun eylemlerin gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Ayrıca, KEİ Ekonomi Gündemi'ne ve Ulaştırma Bakanlarının beyanlarına yansıdığı üzere sivil havacılıktaki işbirliğinin sürdürülebilir gelişimine de gereken özen gösterilmelidir.
7. KEİPA, bölgedeki ulaşım sektörüyle ilişkili meseleleri birçok defa değerlendirmiştir. Asamble, 1996 yılında *KEİ Katılımcı Devletleri Arasında Ulaşımında İşbirliği* hakkındaki 13/1996 sayılı Rapor'u ve Tavsiye Kararı'nı kabul etmiştir. 1998 yılındaki *Karadeniz Bölgesinde Ulaşım* konulu Asamble müzakeresinin ardından 29/1998 sayılı ilgili Rapor ve Tavsiye Kararı kabul edilmiştir. 1998 yılında, Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu üyelerinin bölgesel ulaşım sektörüne dair müzakeresini takiben KEİPA, *Karadeniz Bölgesinde Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu Sürecinin Yasal ve Siyasi Durumu* hakkındaki 40/1999 sayılı Raporu ve Tavsiye Kararını kabul etmiştir. Asamble, 2005 yılında *Karadeniz Bölgesinde Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi* hakkındaki 84/2005 sayılı Raporu ve Tavsiye Kararını kabul etmiştir.
8. **Bu nedenle, KEİPA, KEİ'ye üye devletlerin parlamento ve hükümetlerinin:**
 - i) KEİ Bölgesinde Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması'nın uygulamaya geçirilme faaliyetlerini *desteklemelerini*, projeler geliştirmelerini ve ilgili sözleşmeleri en kısa zamanda yürürlüğe sokmalarını;
 - ii) taşımacılık ve gümrük mevzuatının uzlaştırılması ile standartların ve teknolojilerin Birleşmiş Milletler (BM) antlaşma ve sözleşmelerine dayalı olarak uyumlaştırılması dahil olmak üzere bölgedeki taşımacılık hizmetleriyle ilişkili hukuki ve teknik prosedürlerin daha fazla kolaylaştırılmasını *teşvik etmelerini*;
 - iii) Karayolu Yük Taşımacılığı Operatörlüğü ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Operatörlüğü Resmi Yeterliliğine dair Diplomaların, Sertifikaların ve Diğer Belgelerin Karşılıklı Tanınması üzerine taslak Sözleşmenin kabul edilmesi ve uygulanması adına gerekli adımları *atmalarını*;
 - iv) ulaşım sisteminin odağındaki üç standardı -zaman, maliyet ve güvenlik- optimize ederek ulaşım hizmetlerinin kalitesini *iyileştirmelerini*;
 - v) uluslararası taşımacılık faaliyetlerinden ileri gelen navlun kazançları üzerinden gelir vergisi alırken mükerrer vergilendirmeden kaçınmak üzere ortak bir politika *oluşturmalarını*;
 - vi) lojistik sistemlerinin iyileştirmesine yönelik müşterek faaliyetlerini ve etkili bilgi teatisini *teşvik etmelerini*;
 - vii) ekolojik açıdan daha güvenli taşımacılık biçimlerinin geliştirilmesi konusunda *işbirliği yapmalarını*;
 - viii) enerji kaynaklarının güvenli taşınması gibi bölgenin ulusal güvenliğine bağlı tüm taşımacılık biçimlerine dair işbirliği faaliyetlerini *desteklemelerini*;

- ix) bölgesel olarak entegre edilmiş çok çeşitli ulaşım ağı kapsamında uluslararası yolcu ve mal taşımacılığını teşvik eden faaliyetleri *yoğunlaştırmalarını*;
- x) hayata geçirildiğinde kargo aktarımlarının sayısını ve limanlardaki depolama süresini azaltacak, Karadeniz bölgesindeki altyapısal zorlukları ortadan kaldıracak, kamyon yollarının ve sınır geçişlerinin yükünü ve uzunluğunu azaltacak, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)'nda belirtildiği üzere sürücülerin çalışma ve dinlenme gereksinimlerini ele alacak ve turizm altyapısını teşvik edecek olan KEİ Bölgesinde Çok Çeşitli Feribot Hatlarının Geliştirilmesine dair Mutabakat Anlaşması'nın imzalanmasının *teşvik edilmesi*;
- xi) Karadeniz bölgesindeki demiryolu-deniz yolu feribot bağlantılarından oluşan entegre bir sistemin işbirliğiyle geliştirilmesinde:
- a) en muhtemel kargo akışlarına odaklı sürdürülebilir ve esnek bir demiryolu-deniz yolu hatları sisteminin kurulmasını *teşvik etmelerini*;
 - b) KEİ çerçevesindeki ortak kriterleri ve demiryolu-deniz yolu feribot hatlarının geliştirilmesine ve limanlardaki ilgili terminallerin ve demiryolu giriş noktalarının gelişmiş altyapısına yönelik ortak amaçları *tanımlamalarını*;
 - c) deniz limanlarını birbirine bağlayan feribot hatlarının çok çaplı raylara erişimle teknik ve teknolojik açıdan aralarında faaliyet gösterebilmelerine yönelik potansiyel mekanizmaları *keşfetmelerini*;
 - d) demiryolu-denizyolu feribot hatlarının gelişimi üzerine Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme (COTIF) ve Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Anlaşma (SMGS) ile ekindeki Prosedür Talimatına taraf olan üye devletler arasındaki Ortak CIM/SMGS Konsinyasyon Belgesi gibi birleştirilmiş bir ulaşım dokümanının muhtemel kullanımına yönelik araçlar *tanımlamalarını*;
 - e) çevre güzergahlarının kullanımına dair beklentiler de dahil olmak üzere uygun demiryolu-deniz yolu feribot güzergahlarını *genişletmelerini*;
- xii) Kamyonların ve karayolu yüklerinin taşınması için Ro-Ro feribot hatlarının işbirliğiyle geliştirilmesi konusunda:
- a) ilgili kurum/kuruluşlarla ortaklıkları kolaylaştırarak üye devletler arasındaki Ro-Ro taşımacılığını *geliştirmelerini*;
 - b) Karadeniz bölgesindeki arabalı vapur hatları dahil olmak üzere Ro-Ro hatlarının mevcut statüsü üzerine analizler *yürütmelerini* ve gelişimlerinin önündeki başlıca hukuki, teknik ve teknolojik engelleri tanımlamalarını;
 - c) çok taraflı seviyede (KEİ), ulusal seviyede (KEİ üye devletindeki hükümet organları ve kamu idaresi) ve deniz taşımacılığı işi seviyesinde (armatörler ve deniz taşımacılığı şirketleri dernekleri, liman dernekleri, liman operatörü şirketleri) Karadeniz limanları arasında karayolu yüklerinin taşınması için sürdürülebilir ve esnek bir feribot hattı ve kara navlun taşımacılığı sistemi oluşturmak amacıyla alınabilecek uygulamalı tedbirleri *tanımlamalarını*,

- d) Karadeniz limanları arasındaki arabalı vapurlar da dahil olmak üzere Karadeniz bölgesindeki kaliteli ve kullanıcı temelli Ro-Ro feribot hatları alanındaki en iyi uygulamaları edinmeye yönelik mekanizmaları *inceleyip tanımlamalarını* (net bir tarifenin ve internet üzerinden önceden koltuk rezervasyonunun sağlanması);
- e) üye devletlerin karayolu trafik güzergahları aracılığıyla feribot hattı kargo akışlarına dönüş yapma potansiyeli göz önüne alınarak feribot hatları için uygun güzergahların Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)'nin şartlarını karşılamaya odaklanarak *genişletmelerini*;

xiii) Yolcu/gemi hatlarının işbirliğiyle geliştirilmesinde:

- a) gemi ulaşımı operasyonundaki en iyi uygulamaları ve dersleri *analiz etmelerini* ve bunun Karadeniz bölgesinde turizmin gelişimine olan katkısını değerlendirmelerini;
- b) Karadeniz ve Akdeniz limanları arasındaki gemi ulaşımının gelişimini teşvik etmek üzere aralarında denizcilik filolarının ve limanlardaki yolcu terminallerinin altyapısının geliştirilmesi adına devlet programlarının uygulanmasının da bulunduğu ulusal düzeyde alınabilecek tedbirleri *incelemelerini*;
- c) üye devletlerin Karadeniz bölgesindeki gemi ulaşımına ilişkin ortak kriterleri ve gereklilikleri *belirlemelerini*;
- d) gemi turizminin gelişimine bağlı Ulaşım ve Turizm hakkındaki KEİ Çalışma Grupları arasındaki muhtemel her türlü işbirliğini *teşvik etmelerini tavsiiye etmektedir.*

9. KEİPA, KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi'ni bu Tavsiye Kararını değerlendirmeye davet etmektedir.