

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-1146 -542

24/2/2016

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 11/1/2016 tarihinde kararlaştırılan "Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Çok Taraflı Temel Anlaşmasına Değişiklikler Hakkında Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.



Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek:

- 1- Kanun Tasarısı
- 2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	- Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	08 Mart 2016		E.No: 1/679	
Ysn.Üzm.	Bşk. Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sek.
em	z	R.T.	13	Amir
TBMM BAŞKANI				

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BSK LİGİ
24 Şubat 2016
Numara:

TBMM GENEL EVRAK
24 Şubat 2016
No: 30368

GEREKÇE

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru olan TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla Avrupa Birliği önderliğinde üye ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı Koridorudur.

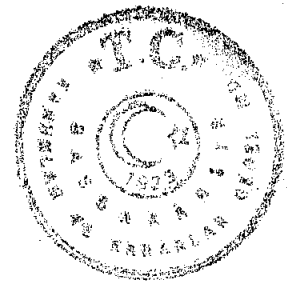
TRACECA, bölgede ticaretin ve ulaştırmanın iyileştirilmesi ve geliştirilmesini, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin demiryolu, denizyolu ve karayolu taşımacılığını kapsayan çok modlu bir alternatif ulaşım koridoru üzerinden Avrupa ve Dünya pazarına ulaşma imkânını arttırmayı amaçlamaktadır.

Bu amaca ulaşmak adına, TRACECA'ya temel oluşturan "Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun Geliştirilmesi Çok Taraflı Temel Anlaşması"na ek niteliğinde Teknik Ek'ler oluşturulmakta, söz konusu Ekler ile ilgili Protokol taraf ülkeler tarafından imzalanmaktadır.

Bu bağlamda, 29 Ocak 2015 tarihinde İstanbul'da yapılan TRACECA Bakanlar Konferansında Temel Anlaşmaya Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Demiryolu-Feri Terminal İşletmeleri Temel İlkeleri Konulu Teknik Eke ilişkin Protokol ülkemiz tarafından imzalanmıştır.

Gürcistan tarafının girişimi olan bu Teknik Ek ile Karadeniz ve Hazar Denizinde faaliyet gösteren demiryolu-feri taşımacılığının düzene sokulması amaçlanmaktadır. Bu düzenin sağlanması için de bu faaliyetleri yakından takip edilecek bir Koordinasyon Kurulu oluşturulması planlanmaktadır.

Özellikle Hazar Denizi kıyısı ülkelerinin farklı ulusal mevzuatları dikkate alındığında, bu bölgede yapılan demiryolu-feri taşımacılığının kimi zaman zorluklarla karşılaştığı bilinmektedir. Bu bağlamda, bölgenin önemli ulaşım modlarından biri olan demiryolu-feri taşımacılığını düzenleyen Protokolün, bu koridorda önemli bir ülke konumunda olan ülkemiz tarafından imzalanmış olması önem arz etmektedir.



T/ 919

AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŞTIRMA KORİDORUNUN ÜZERİNDE
ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞIN GELİŞTİRİLMESİ ÇOK TARAFLI TEMEL
ANLAŞMASINA DEĞİŞİKLİKLER HAKKINDA PROTOKOLÜN ONAYLANMASININ
UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

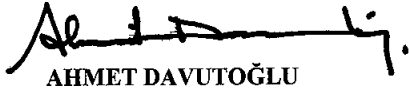
MADDE 1- (1) 29 Ocak 2015 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Çok Taraflı Temel Anlaşmasına Değişiklikler Hakkında Protokol"ün onaylanması uygun bulunmuştur.

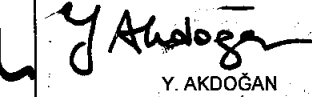
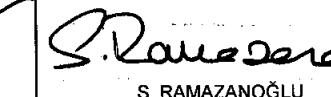
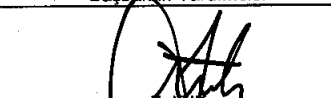
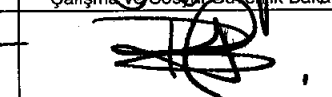
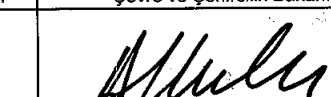
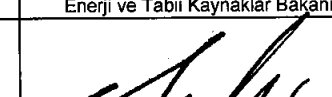
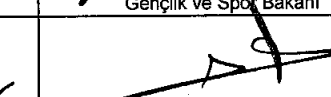
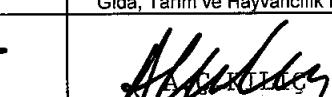
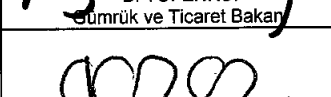
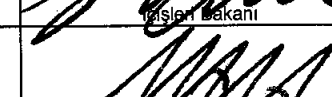
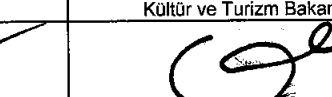
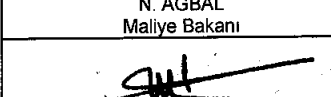
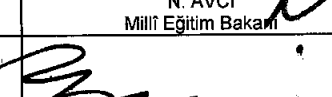
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

2015


AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

 N. KURTULMUŞ Başbakan Yardımcısı	 M. ŞİMŞEK Başbakan Yardımcısı	 Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı	 Y. T. TÜRKES Başbakan Yardımcısı
 L. ELVAN Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	 S. RAMAZANOĞLU Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 V. BOZKIR Avrupa Birliği Bakanı
 F. İSMAIL Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı	 B. YILMAZ Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 N. SARI Çevre ve Şehircilik Bakanı	 M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı
 M. ELITAŞ Ekonomi Bakanı	 B. ALBAYRAK Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 F. ÇELİK Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı
 B. TÜFENKÇİ Gümrük ve Ticaret Bakanı	 E. YILMAZ İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 M. ÜNAL Kültür ve Turizm Bakanı
 N. AĞBAL Maliye Bakanı	 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı
 M. MERVİZİOĞLU Sağlık Bakanı	 B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı		

Dosya No:

101-1146

75

**AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŖTIRMA KORİDORUNUN ÜZERİNDE ULUSLARARASI
TAŖIMACILIĞIN GELİŖTİRİLMESİ ÇOK TARAFLI TEMEL ANLAŖMASINA DEĞİŖİKLİKLER
HAKKINDA PROTOKOL**

“Avrupa-Kafkasya-Asya Koridoruna İliŖkin Uluslararası TaŖımacılığın GeliŖtirilmesi Çok Taraflı Temel AnlaŖması”nın 10. Maddesi (Teknik Ekler) ve 11. Maddesi (Değışikliklerin ve İlavelerin Sunulması) uyarınca, Temel AnlaŖma 'ya Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Demiryolu-Feri Terminal İŖletmeleri Temel İlkeleri Konulu Yeni Teknik Ek'in (Ek: Temel AnlaŖma'ya Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Demiryolu-Feri Terminal İŖletmeleri Temel İlkeleri Konulu Teknik Ek) kabul edilmesine karar verilmiŖtir.

Mevcut Protokol 31 Aralık 2015 tarihine kadar Tarafların imzalarına açıktır.

Mevcut protokol “Avrupa-Kafkasya-Asya Koridoruna İliŖkin Uluslararası TaŖımacılığın GeliŖtirilmesi Çok Taraflı Temel AnlaŖması”nın 11. Maddesi Değışikliklerin ve İlavelerin Sunulması) ve 13. Maddesinde (Yürürlüğe girme) belirlenen Ŗekilde yürürlüğe girecektir.

29 Ocak 2015 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti İstanbul'da yapılan on birinci Olağan TRACECA Hükümetlerarası Komisyon Toplantısında, ikisi de eŖit olarak özgün olmak üzere İngilizce ve Rusça dillerinde birer orijinal kopya ile yapılmıŖtır.

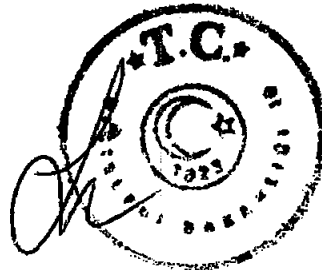
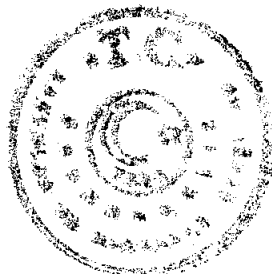
Bu belgenin düzenlenmesinde tanık sıfatıyla altında imzaları bulunan “Avrupa-Kafkasya-Asya Koridoruna İliŖkin Uluslararası TaŖımacılığın GeliŖtirilmesi Çok Taraflı Temel AnlaŖması”nın taraflarının tam yetkilileri tarafından imzalanmıŖtır.

Gürcistan

Türkiye Cumhuriyeti

Tacikistan Cumhuriyeti

Ukrayna



8

**Temel Anlaşmaya Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Demiryolu-Feri Terminal İşletmeleri
Temel İlkeleri Konulu Teknik Ek**

**MADDE 1
GENEL HÜKÜMLER**

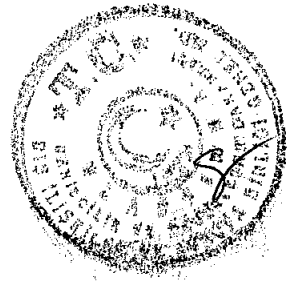
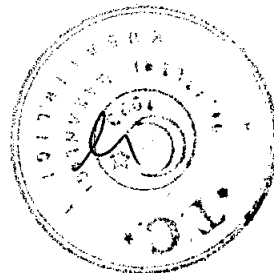
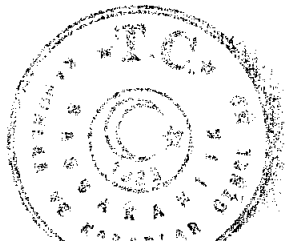
Bu Teknik Ek 'in hükümleri, Karadeniz ve Hazar Denizinde faaliyet gösteren Temel Anlaşma Taraflarının liman otoriteleri, liman işletmeleri, ulusal demiryolu taşıyıcıları/teşebbüsleri ve gemicilik şirketlerinin katılımı ile uluslararası doğrudan demiryolu-feri bağlantılarında yüklerin taşınmasını düzenlemektedir:

- a) İki taraflı ve Taraflar arasında;
- b) Transit, Tarafların toprakları üzerinden.

**MADDE 2
TANIMLAR**

Bu Teknik Ek'in amaçları için kullanılan tanımlar aşağıdaki anlamlara sahiptir:

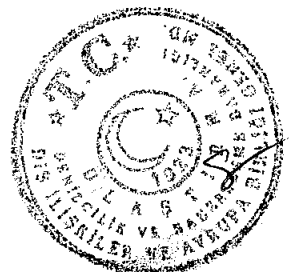
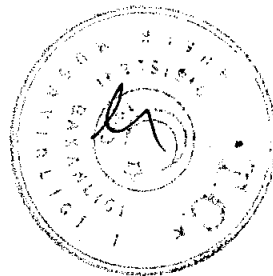
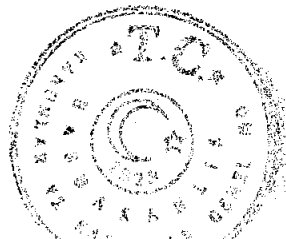
1. "Deniz taşıyıcısı", "demiryolu taşıyıcısı/teşebbüsü"- ilgili taraf hükümetinin ulusal mevzuatına uygun kurulmuş ve kayıtlı denizyolu veya demiryolu taşımacılığı yapmaya yetkili, özellikle, uluslararası doğrudan demiryolu-feri bağlantıları ile ilgili herhangi bir tüzel veya yasal kişi.
2. "Demiryolu-feri" – tren peronuna sahip ve demiryolu araçlarının ve de taşıtlarının taşınması amaçlı özellikli gemi.
3. "Demiryolu ferri ve ferri terminaleri işletmeleri" – ilgili Tarafın mevzuatına göre kurulan ve kayıtlı, mülkiyet, kire ve diğer yasal dayanaklar üzerinde demiryolu ferri (ler) ve ferri rıhtım (ları)/terminal(leri) işleten tüzel ve/veya gerçek kişiler.
4. "Liman harçları"- mevcut ulusal mevzuata uygun şekilde kabul edilmiş, yasal olarak yayınlanmış tarifeler, limanlarda gemiler ve kargo üzerindeki toplam ücretler.
5. "Sorumlu otoriteler" – uluslararası doğrudan demiryolu-feri yük bağlantılarında taşımacılığa katılan, bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasından sorumlu, Temel Anlaşma 'ya Taraf tarafından görevlendirilmiş tüzel kişiler.
6. "Yetkili Otoriteler"- uluslararası doğrudan demiryolu-yük bağlantılarında, kargo taşımacılığına ilişkin kendi topraklarındaki faaliyetini düzenleme ve kontrol etmeye yetkili, Temel Anlaşma Tarafının otoriteleri.
7. Kural koyucu belgeler, teknik düzenlemeler, kurallar ve anlaşmalar – uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantılarında taşımacılık sırasında ve taşımacılık başvurularında kullanılan herhangi uluslararası anlaşmalar, kurallar, teknik düzenlemeler.



8. Uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantısı- kargonun tüm yolculuğu boyunca tek ulaştırma belgesine başvuran farklı ulaştırma modları tarafından taşınan yükler ve bagaj.

MADDE 3
Teknik Ekin Uygulanması

1. Bu Teknik Ekin uygulanması için Tarafların sorumlu otoriteleri (bundan sonra sorumlu otoriterler olarak bahsedilecektir) bu Teknik Ekin Ek 1'nde listelenmiştir.
2. Taraflar, taraflar arasında uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantılarının gelişimi için birbirleri ile işbirliği içinde olmalı ve gerekli yardımı almalıdır.
3. Taraflar, Temel Anlaşma ve katılımcıların Taraf olduğu ulaştırma alanındaki diğer uluslararası anlaşmalar ile uyum içinde olan mevcut kargo taşımacılığı kurallarına uymak zorundadır.
4. Belirli tip kargo taşımada bulunan her Taraf kendi ulusal mevzuatı ve mevcut uluslararası düzenlemeler ile yüklerin engelsiz taşınmasını, Tarafların hem uluslararası doğrudan yük demiryolu ferri bağlantıları ve üçüncü ülkelere transitinden demiryolu araçlarının sınır geçişleri için gerekli ortamı garanti etmek zorundadır.
5. Sorumlu otoriteler diğer Tarafların topraklarında bulunan ferri terminallerinde temsilcilerin kurulmasına ve diğer tarafların topraklarında onların ulusal mevzuatlarına uygun şekilde temsilcilerin atanması hususunda yetki sahibidirler.
6. Tarafların ferri terminalindeki işletmeler, deniz taşıyıcıları, demiryolu taşıyıcıları şube açma ve de diğer tarafların topraklarında onların ulusal mevzuatlarına uygun şekilde temsilcilerin atanması hususunda yetki sahibidirler.
7. Taraflar, uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri taşımacılığı alanında bilgi ve istatistiki veri paylaşımında bulunmalıdır.
8. Taraflar, uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri işlemlerinde ticaretin kolaylaştırılması amacıyla, kargo ve araçlar konusunda öncelikli bilgi paylaşımında son teknolojiyi kullanmalıdırlar. Bilgi paylaşımının içeriği, hacmi, şekli ve diğer durumlarına Koordinasyon Kurulu tarafından karar verilmelidir.
9. Transit trafiğini garanti altına alan hizmet tarifeleri, liman ücretleri ve diğer ücretler, Tarafların, Temel Anlaşmanın 6. Maddesi ve sözkonusu anlaşmanın teknik eklerine uygun olarak tercih edilen zeminde karşılıklı anlaşması ile belirlenebilir.
10. Taraflar, ulusal mevzuatlarını dikkate alarak, vagon ve gemilerin verimsiz sürastaryaların azaltılmasını garanti altında alan demiryolu-feri faaliyetini gerçekleştirmek ve gümrük, sınır ve diğer kontrol prosedürlerini maksimum derecede kolaylaştırmak ve hızlandırmak amacıyla tüm gerekli önemleri almalıdırlar.



MADDE 4

Otoritelerin Hakları ve Görevleri

1. Taraflar, Tarafların yasal mevzuatları ve uluslararası kurallarına uygun şekilde bu Teknik Ek'den doğan teknik, teknolojik ve diğer konuları düzenleyen anlaşmalara (iki taraflı, çok taraflı) girmesi amacıyla Sorumlu Otoriteleri yetkilendirir.
2. Tarafların Yetkili Otoriteleri, kendi ülke topraklarındaki uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantısında yer alan sorunlar ve de eğer bu sorunların çözümü ortaklık gerektiriyorsa bu sorunların çözülmesi için alınacak önlemler hakkında birbirlerinin dikkatlerini en kısa sürede çekmelidirler.
3. Yetkili Otoriteler, anlaşma ile bu Teknik Ek'den doğan çalışma konuları için çalışanlarını her bir Tarafın toprağına sevk etme yetkisine sahiptir. Tarafların Yetkili ve Sorumlu Otoriteleri çalışanları diğer Tarafların topraklarında görevlerini, içinde bulundukları Tarafın ulusal mevzuatını da dikkate alarak uluslararası kurallara uygun olarak yapmalıdırlar.

MADDE 5

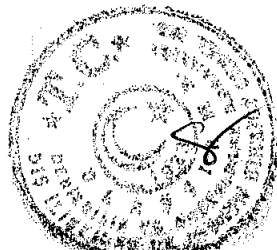
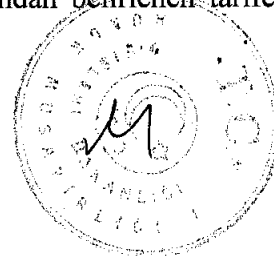
Koordinasyon Kurulu

1. Hazar Denizi ve Karadeniz'de uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantısında ulaştırmanın etkin yönetimi, işletimi ve düzenlenmesini garanti altında almak için, Tarafların Sorumlu Otoritelerinin temsilcilerinden oluşan Koordinasyon Kurulu oluşturulmalıdır.
2. Koordinasyon Kurulu çalışma prosedürü Hükümetlerarası Komisyon tarafından onaylanan Koordinasyon Kurulu Yönetmeliğince tanımlanmalıdır.

MADDE 6

Deniz Taşıyıcıları ve Limanlar

1. Tarafların limanları üzerinden düzenli demiryolu-feri hizmetinin sağlanması için 1520 ve/veya 1435 mm demiryolu ray açıklığına sahip etkin donanımlı feribotlar kullanılmalıdır.
2. Demiryolu ferilerden veya ferilere demiryolu vagonlarından yükleme ve boşaltmalar ferri terminal işletmelerinin Hizmet Şartları ile uyumlu olarak Tarafların deniz limanlarının ferri rıhtımları/terminallerde yapılmalıdır.
3. Tarafların deniz taşıyıcıları ve ferri terminal işletmeleri gemilerini ve kıyı demirlemelerini bağımsız bir şekilde işletebilecek ve istihkak ve davalara ilişkin sorumluluklarını ve ilgili ücretleri üstlenecektir.
4. Feribotların hareketleri, Tarafların Yetkili Otoriteleri tarafından belirlenen plana göre yapılacaktır. Planlama, planın basımı ve uygulanması deniz taşıyıcıları tarafından uygulanacaktır.
5. Uluslararası doğrudan demiryolu-feri bağlantılarının deniz ayağında vagonla taşınan yüklerin ücreti Tarafların deniz taşıyıcıları tarafından belirlenen tarifeler üzerinden



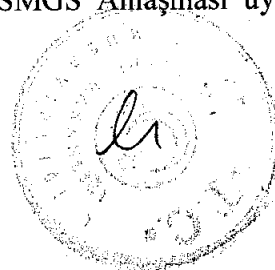
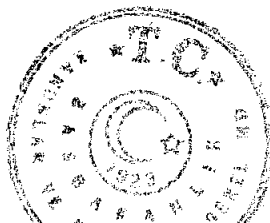
hesaplanacaktır. Koordinasyon Kurulu çerçevesinde, kararlaştırılan tarife politikası takip edilecektir.

6. Demiryolu ferri ile taşınan yükler uluslararası doğrudan yük demiryolu-ferri bağlantıları Yük Taşımacılığı Kuralları ve/veya bu taşımayı düzenleyen diğer kuralcı dokümanlar kapsamında yapılacaktır.
7. Uluslararası doğrudan yük demiryolu-ferri bağlantılarında yük taşımacılığında, şebeke ve ulaştırma aktörlerine bağlı olan taşımalarda SMGS veya CIM taşıma belgesi veya CIM/SMGS taşıma belgesi kullanılmalıdır.
8. Demiryolu-ferri ilgili liman servisleri ve liman harçları ödemeleri, limanda geçerli olan kurallar ve tarifeler ve de Temel Anlaşmanın 6. Maddesi ve de sözkonusu anlaşmanın teknik ekleri çerçevesinde Tarafların deniz taşıyıcıları tarafından yapılmalıdır.
9. Yükleme/boşaltma limanlarında ferri köprüsünü kullanan demiryolu ferilerden (lere) demiryolu vagonlarının yükleme ve boşaltma ücretleri gönderici/alıcı veya ulusal demiryolu şirketleri, demiryolu taşıyıcıları ve/veya liman işletmeleri ile anlaşmaları bulunan taşımacılar tarafından Taraflarca onaylanan tarifeler çerçevesinde ödenmelidir.
10. Uluslararası doğrudan yük demiryolu-ferri bağlantısından ulaştırılan gemiciliğin özel durumlarının riayet etmesi gereken yüklerin hacim ve listeleri Yetkili Otoriteler tarafından onaylanır.
11. Tehlikeli yükler, Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu (IMDH CODE), Demiryolu ile Tehlikeli Yükler Uluslararası Taşımacılığı Konulu Düzenlemeler (RID) ve SMGS Ek 2 ve de diğer uluslararası kural koyucu belgeler ve deniz taşıyıcıları (feribot sahipleri) peşin muvafakat ile ulaştırma aktörleri ve şebeke kuralları çerçevesinde taşınmalıdır. Tehlikeli yüklerin taşınması SMGS Ek 2, RID, IMDG CODE tarafından yasaklanmış veya sunulmamış ise Yetkili Otoritelerin tehlikeli yükler taşımacılığı alanında kararına bağlı olarak kabul edilebilir.

Madde 7

Demiryolu Taşıyıcıları

1. Tarafları limanları üzerinden uluslararası doğrudan demiryolu-ferri bağlantısında yüklerin taşınmasının garanti altına alınması için, demiryolu taşıyıcıları Temel Anlaşmanın üye ülkelerdeki Özel Durumlar ile uyumlu olarak 1520 ve/veya 1435 mm ray açıklığına sahip demiryolu vagonlarını kullanmalıdırlar.
2. Teknik hizmetlerin işletme durumları, yük vagonlarının verilmesi ve kullanılması Sorumlu Otoriteler arasında yapılan Tarafların limanları üzerinden uluslararası doğrudan yük demiryolu-deniz hizmetinde yük vagonları, konteynırların işletiminde organizasyonu üzerine yapılan ilgili Anlaşmalar tarafından düzenlenir.
3. Tarafların demiryolu ile taşınan yükleri, 1 Kasım 1951 yılında değişen ve revize edilen) Demiryolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı Anlaşması (SMGS) taraf ülkeleri veya liman istasyonuna veya arkasına uluslararası doğrudan yük demiryolu-ferri bağlantıları olan SMGS kullanan Tarafların sözü edilen Anlaşma ile uyum içinde olan SMGS sevkiyatı ile uyum içinde olmalıdır. SMGS Anlaşması üye ülkeleri veya



uluslararası doğrudan demiryolu-feri bağlantılarında SMGS kullanan ülkeler arasında taşınan yükler, şebekenin deniz ayağı da dâhil olmak üzere tek SMGS sevkiyatı ile uyumlu olmalıdır.

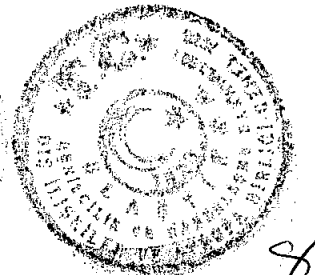
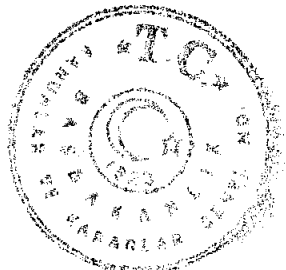
4. SMGS Taşıma Yasasının geçerli olmadığı, Demiryolu İle Uluslararası Taşımacılık Hükümetlerarası Organizasyonu (OTIF) katılımcı ülkelerinin topraklarından geçen limanlara veya arka kısımlarına transit geçen uluslararası doğrudan demiryolu-feri bağlantılarından yüklerin taşınması, 9 Mayıs 1980 tarihli Demiryolu İle Uluslararası Taşımacılık Konvansiyonu (COTIF) 3 Haziran 1999 tarihli Değişiklik Protokolü'ne uygun olarak CIM konşimento belgesi ile uyumlu olmalıdır. SMGS üye ülkelere veya ülkelerinden COTIF katılımcı ülkelere deniz ayağı olan uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantılarında yüklerin taşınmasında kullanılan CIM konşimento notu, deniz ayağının CIM denizcilik şebekeleri listesinde yer almasını sağlar.
5. CIM/SMGS Manuel'e katılım sağlayan taşıyıcılar, Taraflar arasında uluslararası doğrudan yük demiryolu-feri bağlantısında, yük taşımacılığı deniz ayağını da içerek şekilde CIM/SMGS konşimento belgesi ile birleşige bağlı olarak taşınmalıdır.
6. SMGS, CIM ve CIM/SMGS konşimento belgeleri Tarafların ulusal mevzuatı ile uyumlu gümrük belgeleri olarak uygulanmalıdır.
7. Demiryolu taşıyıcısından denizyolu taşıyıcısına ve denizyolu taşıyıcısından demiryolu taşıyıcısına demiryolu yük vagonları ve konteynırların aktarım prosedürleri Taraflar tarafından uygulanan geçerli Anlaşmalar ve Yönetmeliklerin hükümleri ile uyumlu olmalıdır.
8. Tarafların alıcı ve/veya göndericiler veya yük taşıyıcıları mevcut uluslararası Anlaşmalara ve Kurallar gereğince buji değiştirme servisleri, yüklerin bir ölçerden diğer ölçer vagonuna aktarımını fazla yüklerin tespiti ve diğer hizmetlerin ücretini Tarafların mevcut tarifeleri uyarınca demiryolu taşıyıcılarına/teşebbüslerine ödemeleri gerekmektedir.
9. Demiryolu-feri istasyonundaki vagonların demiryolu feri bordasına yüklemek ve tam tersi için taşıma işlemleri görevleri, bu taşıma işlemlerini yapan alıcı ve/veya gönderici veya yük taşıyıcıları tarafından Tarafların ulusal mevzuatlarına uygun şekilde kararlaştırılan mevcut uluslararası Tarife konulu Anlaşmalar ve Kurallara uygun şekilde sağlanmalıdır.
10. Tarafların demiryolları boyunca tehlikeli yüklerin taşınması için kullanılan özel-amaçlı malzemeler ve tehlikeli yüklerin taşınması Taraflar tarafından uygulanan SMGS EK 2 (SMGS üye ülkeleri için) ve/veya Tehlikeli Yüklerin RID Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı için Kuralları (COTIF katılımcı ülkeleri için) , ve diğer uluslararası kurallar uyarınca yapılmalıdır.

Madde 8 Uyuşmazlıklar

1. Bu Teknik Ekin veya ilgili olanlarının uygulanmasından doğan Tarafların Sorumlu Otoriteleri arasındaki herhangi anlaşmazlıklar, sorunlar veya talepler Koordinasyon Kurulunun toplantılarının konusudur.



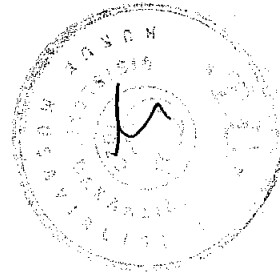
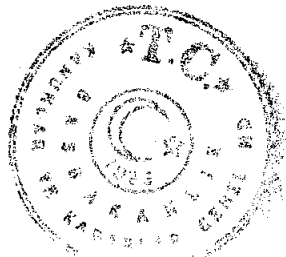
2. Koordinasyon Kurulu toplantılarında müzakereler sonucunda ortak bir karara varılması imkânsız olan durumlarda, tüm anlaşmazlıklar, sorunlar, talepler Temel Anlaşmanın 12. Maddesi uyarınca Hükümetlerarası Komisyonun dikkatlerine sunulmalıdır.



EK 1

**Temel Anlaşma'ya Karadeniz ve Hazar Denizi'nde Demiryolu-Feri Terminal İşletmeleri
Temel İlkeleri Konulu Teknik Ek**

1. Bu Teknik Ekin 3. Maddesinde adıgeçen Tarafların Sorumlu Otoriteleri şöyledir:
 - a) Poti Deniz Limanı İşbirliği
 - b) "Batum Deniz Limanı" LTD
 - c) JSC "Gürcistan Demiryolları"
 - d) Üniter Devlet Girişimi "Rohi ohani Tacikistan"
 - e) Türkiye Devlet Demiryolları
 - f) Ukrayna Demiryolu Ulaştırması Devlet Yönetimi "Ukrzaliznytsia"





ELEVENTH ANNUAL MEETING OF THE
INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA

Istanbul, Turkey, 29 January 2015

ОДИННАДЦАТОЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА

г. Стамбул, Турция, 29 января 2015 г.

**PROTOCOL
ON AMENDMENTS
TO THE BASIC MULTILATERAL AGREEMENT
ON INTERNATIONAL TRANSPORT FOR DEVELOPMENT
OF THE EUROPE-THE CAUCASUS-ASIA CORRIDOR**

In accordance with Article 10 (Technical Annexes) and Article 11 (Presentation of Amendments and Additions) of the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor" it is agreed to adopt a new Technical Annex to the Basic Agreement on Fundamental Principles of Railway-Ferry Terminals Operation on the Black Sea and the Caspian Sea. (Appendix: *Technical Annex to the Basic Agreement on Fundamental Principles of Railway-Ferry Terminals Operation on the Black Sea and the Caspian Sea*).

The present Protocol is open for signing by the Parties till 31 December 2015.

The present Protocol comes into force in the manner identified in Article 11 (Presentation of Amendments and Additions) and Article 13 (Entry into Force) of the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor".

Done on 29th January 2015, at Istanbul, the Republic of Turkey, at the Eleventh Annual Meeting of the Intergovernmental Commission TRACECA, in one original copy in the English and Russian languages, both of them being equally authentic.

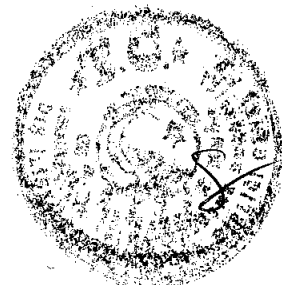
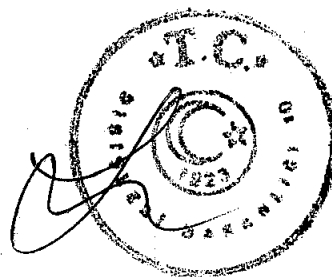
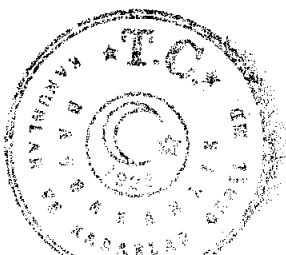
In witness whereof the undersigned plenipotentiaries of the Parties to the Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor have signed this Protocol.

For Georgia

For the Republic of Turkey

For the Republic of Tajikistan

For Ukraine



**Technical Annex to the Basic Agreement
on Fundamental Principles of Railway-Ferry Terminals Operation
on the Black Sea and the Caspian Sea**

Article 1

General Provisions

The provisions of this Technical Annex shall regulate transport of goods in international direct railway-ferry connection with the participation of port authorities, port operators, national railway carriers/undertakings and shipping companies of the Parties to the Basic Agreement operating on the Black Sea and the Caspian Sea:

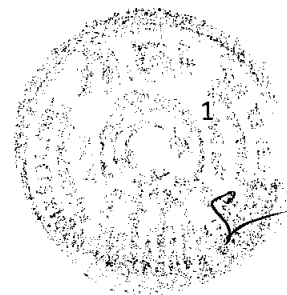
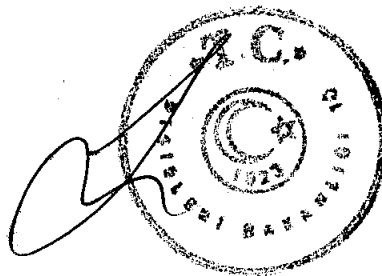
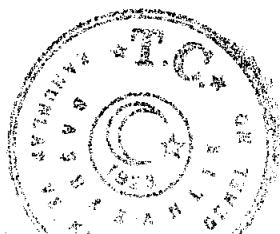
- a) bilateral, between the Parties;
- b) transit, through the territories of the Parties,

Article 2

Definitions

For the purposes of this Technical Annex definitions used have the following meaning:

1. "Sea carrier", "railway carrier/undertaking" – any legal or natural persons established and registered according to the national legislation of the state of the corresponding Party, having the right to carry out maritime or railway transport, respectively, involved in international direct railway-ferry connection.
2. "Railway ferry" – a specialized vessel, which has a railroad track and is intended for the transport of railway rolling stocks, as well as vehicles.
3. "Operators of railway ferries and ferry terminals" – any legal and/or natural persons established and registered according to the legislation of the corresponding Party, operating railway ferry(-s) or ferry berth(-s)/terminal(-s) on ownership, leasing or other lawful basis.

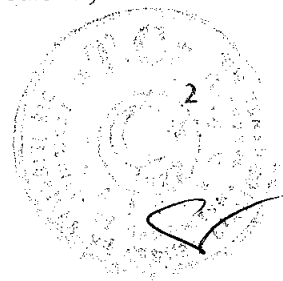
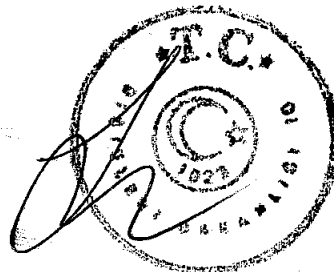
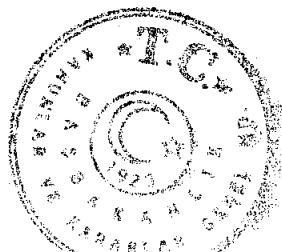


4. «Port dues» – total charges imposed on vessels and cargo in the ports and approved in compliance with the existing national legislation and officially published tariffs.
5. Responsible Authorities – legal persons assigned by the Party to the Basic Agreement, participating in the transportation process in international direct freight railway-ferry connections responsible for the implementation of provisions of this Annex.
6. Competent Authorities – authorities of the Party to the Basic Agreement empowered by the state to control and regulate the activity in its territory related to cargo transportation in international direct freight railway-ferry connections.
7. Normative documents, technical regulations, rules and agreements – any international agreements, rules, technical regulations effective at the time of exercising carriage and applying to carriage in international direct freight railway – ferry connections.
8. International direct freight railway-ferry connection – transport of goods, baggage by different modes of transport applying single transport document during the whole travel of cargo.

Article 3

Implementation of the Technical Annex

1. Responsible Authorities of the Parties (hereinafter referred to as the Responsible Authorities) for the implementation of this Technical Annex are listed in Appendix 1 to this Technical Annex.
2. The Parties shall cooperate and render the necessary assistance to each other for further development of international direct freight railway-ferry connections between the Parties.
3. The Parties shall abide by the existing rules of cargo carriage in accordance with the Basic Agreement and other international agreements in the field of transport the participants whereof are the Parties.
4. Each of the Parties taking part in the particular type of carriage shall within its national legislation and the existing international regulations ensure necessary conditions for unimpeded transport of goods, passage of the rolling stocks of the Parties both in international direct freight railway ferry connections, and in transit to third countries.

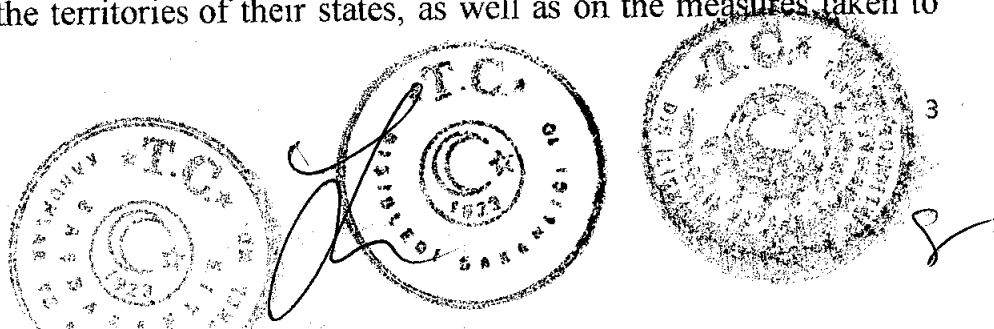


5. Responsible Authorities shall have the right to establish their representations in the territory of ferry terminals of other Parties and to appoint their representatives in the territory of the other Party in accordance with their national legislation.
6. Railway carriers, sea carriers, operators of ferry terminals of the Parties shall have the right to establish branches and to appoint their representatives in the territory of the state of the other Party in accordance with its national legislation.
7. The Parties shall exchange information and statistical data in the field of international direct freight railway-ferry transport.
8. The Parties shall introduce state-of-the-art methods of preliminary exchange of information on cargo and vehicles with the view of facilitating trade in international direct freight railway-ferry operations. The content, volume, form and other aspects of the exchange of information shall be agreed by the Coordinating Board.
9. Service tariffs, port dues and other charges ensuring transit traffic shall be established on preferential terms by mutual agreement of the Parties in accordance with Article 6 of the Basic Agreement and its Technical Annexes.
10. The Parties shall within their national legislation take all adequate measures to facilitate the activity of railway-ferry terminals ensuring the reduction of unproductive demurrage of vessels and wagons, and to maximally accelerate and simplify customs, border and other control procedures.

Article 4

Rights and Duties of Responsible Authorities

1. The Parties shall empower the Responsible Authorities to enter into agreements (bilateral, multilateral) regulating technical, technological, working and other issues arising from this Technical Annex in compliance with international rules and national legislation of the Parties.
2. The Responsible Authorities of the Parties shall ensure immediate awareness of each other on the obstacles in international direct freight railway-ferry connection in the territories of their states, as well as on the measures taken to



remove these obstacles, and in case of need undertake joint actions with the view of removing them.

3. The Responsible Authorities shall, by agreement, have the right to dispatch the staff to the territory of each of the Parties for execution of tasks, arising from this Technical Annex. The staff of the Responsible and Competent Authorities of the Parties shall carry out its duties in the territories of other Parties in compliance with international rules, observing the national legislation of the receiving Party

Article 5

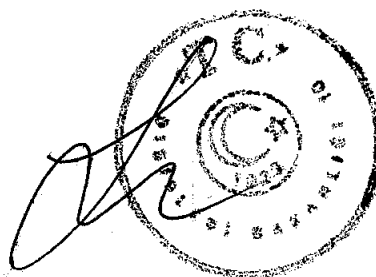
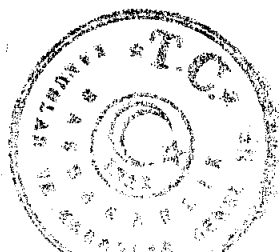
Coordinating Board

1. To ensure efficient management, operation and arrangement of transport in international direct freight railway-ferry connection on the Black Sea and the Caspian Sea, there shall be established the Coordinating Board out of the representatives of the Responsible Authorities of the Parties .
2. The working procedure of the Coordinating Board shall be defined by the Regulation on the Coordinating Board to be approved by the Intergovernmental Commission.

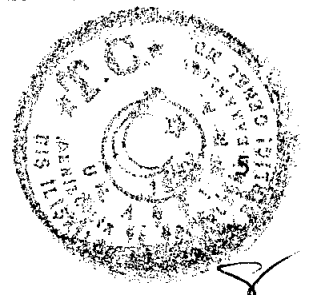
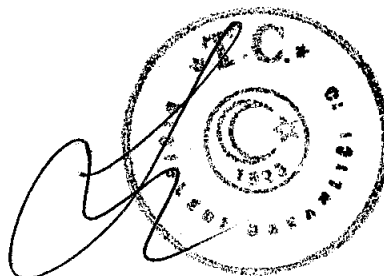
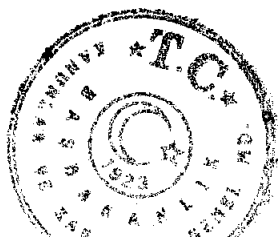
Article 6

Sea Carriers and Ports

1. With a view to maintaining regular railway-ferry service via the ports of the Parties there shall be used adequately equipped ferry boats, provided with 1520 and/or 1435 mm railway gauges.
2. Rolling-in and rolling-out of the railway wagons to/from railway ferries shall be exercised at ferry berths/terminals of the sea ports of the Parties, in accordance with Service Conditions of ferry terminals operation.
3. Sea carriers and ferry terminals operators of the Parties shall independently operate their vessels, coastal mooring facilities, and bear all related costs and responsibilities for claims and suits.
4. The movement of ferryboats shall be performed according to the schedule agreed by the Responsible Authorities of the Parties. The scheduling, publishing and fulfillment of the schedule shall be exercised by sea carriers.



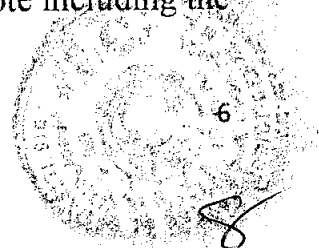
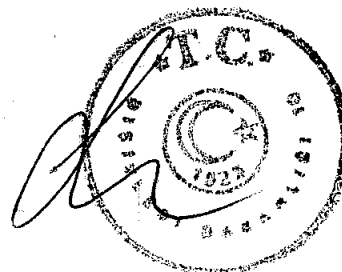
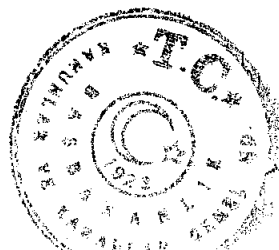
5. The fees for the transport of goods by wagons within the sea leg of international direct railway-ferry connection shall be calculated by the tariff determined by sea carriers of the Parties. Within the framework of the Coordinating Board there shall be pursued the concerted tariff policy.
6. Transport of goods by railway ferries shall be performed in accordance with the Rules for Freight Carriage in international direct freight railway-ferry connection, and/or other normative documents regulating this carriage.
7. SMGS or CIM consignment note, or CIM/SMGS consignment note shall be used for transport of cargo in international direct freight railway-ferry connections subject to the route and transportation players.
8. Railway-ferry related port services and port dues payments shall be made by the sea carriers of the Parties, in accordance with the rules and tariffs effective in the port, and in compliance with the provisions of Article 6 of the Basic Agreement and the provisions of its Technical Annexes.
9. The fees for rolling-in and rolling-out of railway wagons to/from railway ferries using ferry bridge at the ports of loading/discharge shall be paid by consigners/consignees or forwarders entered into an agreement with national railway companies, railway carriers and/or port operators, in accordance with the approved tariffs of the Parties.
10. Approval of volumes and list of goods requiring observance of special conditions of shipping transported in international direct freight railway-ferry connection shall be performed by the Competent Authorities.
11. Transport of dangerous goods shall be performed in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE), Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) and Appendix 2 to the SMGS as well as other international normative documents and rules in terms of the route and transport players by prior consent with sea carriers (ferry boats' owners). Dangerous goods, the transport of which is not provided or prohibited by Appendix 2 to the SMGS, RID, IMDG CODE may be accepted for the carriage upon consent of the Competent Authorities in the field of carriage of dangerous goods.



Article 7

Railway Carriers

1. To ensure the transport of goods in international direct freight railway-ferry connection via ports of the Parties, the railway carriers shall use freight railway wagons of 1520 and/or 1435 mm gauge in compliance with Special Conditions effective in the member-states of the Basic Agreement.
2. The conditions of operation of technical services, granting and using freight wagons are regulated by the relevant Agreements and Rules on the organization of operation of freight wagons, containers in international direct freight railway-ferry service, via the ports of the Parties, concluded between the Responsible Authorities.
3. The transport of goods by railways of the Parties, member countries of the Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) of November 1, 1951 (as amended and changed) or the Parties using SMGS in international direct freight railway-ferry connections to the port station and backwards shall be performed pursuant to the SMGS consignment note in accordance with the aforementioned Agreement. Transport of goods between member countries of the SMGS Agreement or the ones using SMGS in the international direct railway-ferry connections are performed pursuant to the single SMGS consignment note including the sea leg of the route.
4. The transport of goods in international direct railway-ferry connections in transit to the ports and backwards through the territory of the participating countries of the Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF), where SMGS Transport Law is not effective, shall be performed in accordance with the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of May 9, 1980 as amended to the Protocol of Amendments of June 3, 1999, pursuant to the CIM consignment note. For the transport of goods from/to the SMGS member country to/from COTIF participating country in international direct freight railway-ferry connections within sea leg a CIM consignment note is used provided that the sea leg is included in the list of CIM maritime routes.
5. The transport of goods in international direct freight railway-ferry connection among the Parties, carriers of which joined the CIM/SMGS Manual, shall be carried out according to the unified CIM/SMGS consignment note including the sea leg.

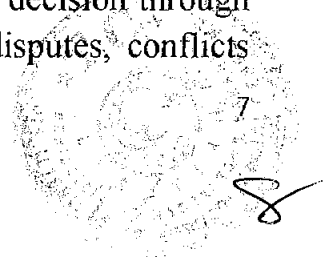
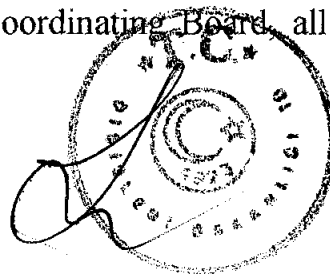
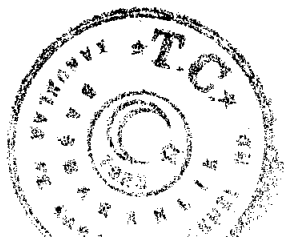


6. SMGS, CIM and CIM/SMGS consignment notes may be applied as the customs document in compliance with the national legislation of the Parties. .
7. The transshipment procedures of railway freight wagons and containers from the railway carrier to the sea carrier and from the sea carrier to the railway carrier are defined in accordance with the provisions of the relevant Regulations and Agreements applied by the Parties.
8. Consignors and/or consignees or freight forwarders of the Parties in accordance with the existing international Agreements and Rules shall pay for services of bogies exchange, transfer of goods from one gauge to another gauge wagons, fixing of overloaded goods and other services to the railway carriers/undertakings of the Parties in accordance with existing tariffs.
9. Charges for transport operations for providing the wagons in railway-ferry station up to the loading of wagons onto the board of railway ferry, as well as in the opposite direction shall be performed by consignors and/or consignees or freight forwarders in accordance with the existing international Agreements and Rules on tariffs determined in compliance with the national legislation of the Parties, carrying out these transport operations.
10. The transport of dangerous goods and special-purpose equipment used for dangerous goods transport along the railways of the Parties shall be carried out in accordance with Appendix 2 to the SMGS (for the SMGS member countries) and/or the Rules for International Railway Carriage of Dangerous Goods RID (for the COTIF participating countries), and other international rules, applied by the Parties.

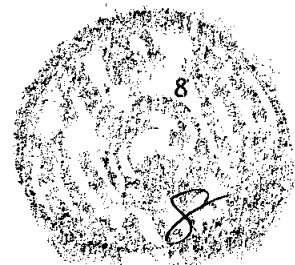
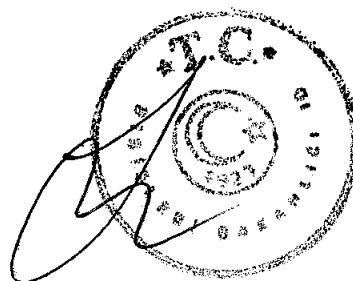
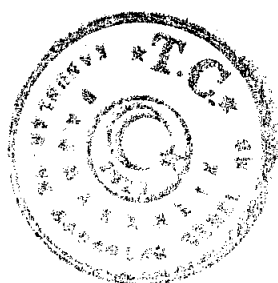
Article 8

Dispute Settlement

1. Any disputes, conflicts or claims among the Responsible Authorities of the Parties, arising in connection with application of this Technical Annex or related to it, shall be subject to consideration at the meeting of the Coordinating Board.
2. In the event that it is found impossible to reach the concerted decision through negotiations at the meeting of the Coordinating Board, all disputes, conflicts



and claims shall be conveyed to the Intergovernmental Commission for consideration in accordance with Article 12 of the Basic Agreement.

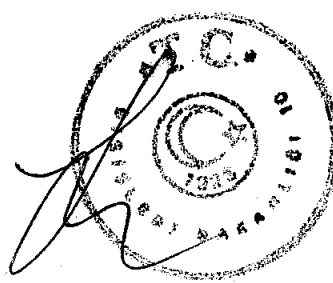
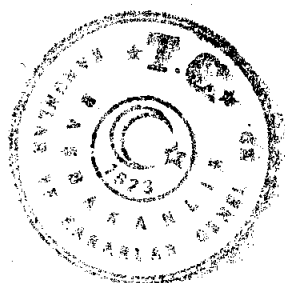


Appendix 1

To the draft Technical Annex to the Basic Agreement on Fundamental Principles of Railway-Ferry Terminals Operation on the Black Sea and the Caspian Sea.

1. Responsible Authorities of the Parties under Article 3 of this Technical Annex are:

- a) Poti Sea Port Corporation
- b) "Batumi Sea Port" LTD
- c) JSC "Georgian Railway"
- d) State Unitary enterprise "Rohi ohani Tojikiston"
- e) Turkish State Railways
- f) The State Administration of Railway Transport of Ukraine
"Ukrzaliznytsia"





ELEVENTH MEETING OF THE
INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA

Istanbul, Turkey, 29 January 2015

ОДИННАДЦАТОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА

г. Стамбул, Турция, 29 января 2015 г.

**ПРОТОКОЛ
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ
О МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ
КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 10 (Технические приложения) и статьей 11 (Внесение изменений и дополнений) «Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» принимается новое Техническое Приложение к Основному Соглашению об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях. (Приложение: Техническое Приложение к Основному Соглашению об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях).

Настоящий Протокол открыт для подписания Сторон до 31 декабря 2015 года.

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статье 11 (Внесение изменений и дополнений) и статье 13 (Вступление в силу) «Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено 29 января 2015 года, на Одиннадцатом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, в городе Стамбул, Турецкая Республика в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

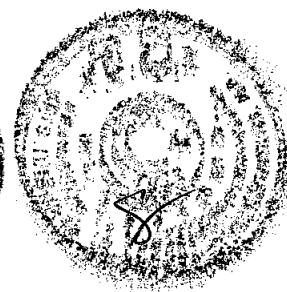
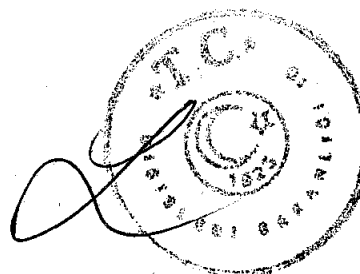
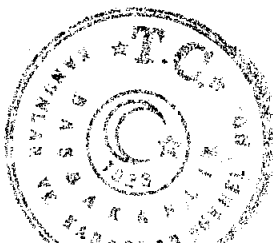
В удостоверение чего, нижеподписавшиеся полномочные представители Сторон основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия подписали данный Протокол.

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Таджикистан

За Украину



**Техническое Приложение к Основному Соглашению
об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных
комплексов на Черном и Каспийском морях**

Статья 1

Общие положения

Положения настоящего Технического Приложения регулируют перевозки грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении с участием администраций портов, портовых операторов, национальных железнодорожных перевозчиков/операторов и судоходных компаний Сторон Основного Соглашения, осуществляющих свою деятельность на Черном и Каспийском морях:

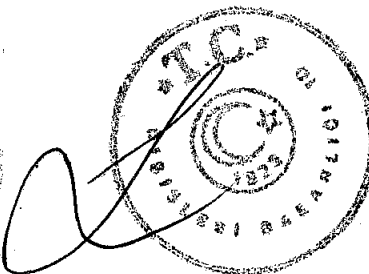
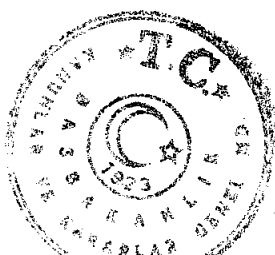
- а) двусторонних, между Сторонами;
- б) транзитных, по территориям Сторон,

Статья 2

Определения

Для целей настоящего Технического Приложения используемые определения имеют следующее значение:

1. «морской перевозчик», «железнодорожный перевозчик/оператор» — созданные и зарегистрированные в соответствии с национальным законодательством государства соответствующей Стороны любые юридические или физические лица, имеющие право осуществлять перевозки морским или железнодорожным транспортом соответственно, участвующие в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.
2. «железнодорожный паром» — специализированное судно, имеющее железнодорожные рельсовые пути и предназначенное для перевозки железнодорожного подвижного состава, а также автотранспортных средств



3. «операторы железнодорожных паромов и паромных комплексов» – созданные и зарегистрированные в соответствии с законодательством соответствующей Стороны любые юридические и/или физические лица, осуществляющие эксплуатацию железнодорожного парома(ов) или паромного(ных) причала(ов)/терминала(лов) на правах собственности, аренды или на ином законном основании.

4. «портовые сборы» – совокупность платежей (сборов), взимаемых в портах с судов и грузов, утвержденных в соответствии с действующим национальным законодательством и официально опубликованным тарифам.

5. Ответственные органы – назначенные Стороной Основного Соглашения юридические лица, являющиеся участниками перевозочного процесса в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении, ответственные за выполнение положений настоящего Приложения.

6. Компетентные органы – органы Стороны Основного Соглашения, уполномоченные государством осуществлять контроль и регулирование деятельности на его территории в отношении перевозки грузов в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении.

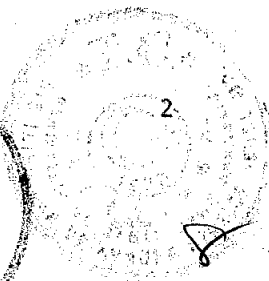
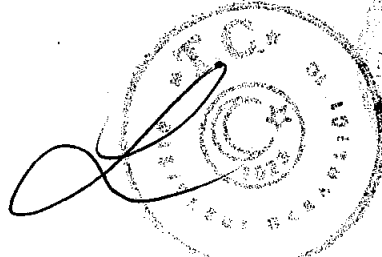
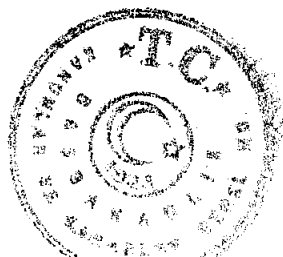
7. Нормативные документы, технические регламенты, правила и соглашения – любые международные договора, правила, технические регламенты, действующие на момент осуществления перевозки и относящиеся к перевозке в прямом международном грузовом железнодорожно-паромного сообщении.

8. Прямое международное железнодорожно-паромное грузовое сообщение – перевозка грузов, багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу на весь путь следования груза.

Статья 3

Осуществление Технического Приложения

1. Ответственные органы Сторон (далее – Ответственные органы) по реализации настоящего Технического Приложения, перечислены в **Примечании 1** настоящего Технического Приложения.



2. Стороны сотрудничают и оказывают друг другу необходимую помощь в целях дальнейшего развития прямого международного грузового железнодорожно-паромного сообщения между Сторонами.

3. Стороны соблюдают действующий порядок осуществления перевозок грузов в соответствии с Основным Соглашением и другими международными договорами в области транспорта, участниками которых они являются.

4. Каждая из Сторон, участвующая в данном виде перевозок обеспечивает в рамках своего национального законодательства и действующих международных правил необходимые условия для беспрепятственной транспортировки грузов, пропуска подвижного состава Сторон как в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении, —так и транзитом в третьи страны.

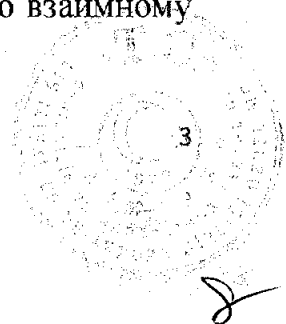
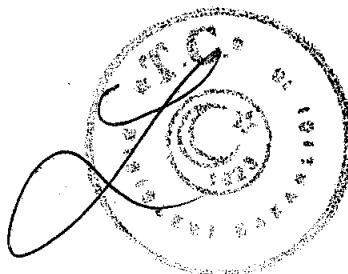
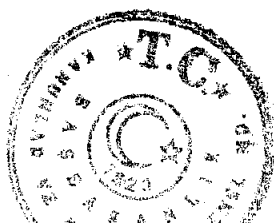
5. Ответственные органы имеют право открывать свои представительства на паромных комплексах других Сторон и назначать своих представителей на территории другой Стороны в соответствии с их национальным законодательством.

6. Железнодорожные перевозчики, морские перевозчики, операторы паромных комплексов Сторон имеют право создавать филиалы и назначать своих представителей на территории государства другой Стороны в соответствии с ее национальным законодательством.

7. Стороны обмениваются информацией и статистическими данными в области прямых международных грузовых железнодорожно-паромных перевозок.

8. Стороны внедряют современные методы предварительного обмена информацией о грузах и транспортных средствах в целях упрощения торговли при осуществлении прямых международных грузовых железнодорожно-паромных перевозок. Содержание, объем, форма и другие аспекты обмена информацией согласовывается Координационным Советом.

9. Тарифы за услуги, портовые сборы и другие платежи для обеспечения транзитных перевозок устанавливаются на льготных условиях по взаимному согласованию



Сторон на основании статьи 6 Основного Соглашения и Технических приложений к нему.

10. Стороны, в соответствии с национальным законодательством, предпринимают соответствующие меры для содействия работе железнодорожно-паромных комплексов, способствующие сокращению непроизводительных простоев судов, вагонов, и максимального ускорения и упрощения таможенных, пограничных и других контрольных процедур.

Статья 4

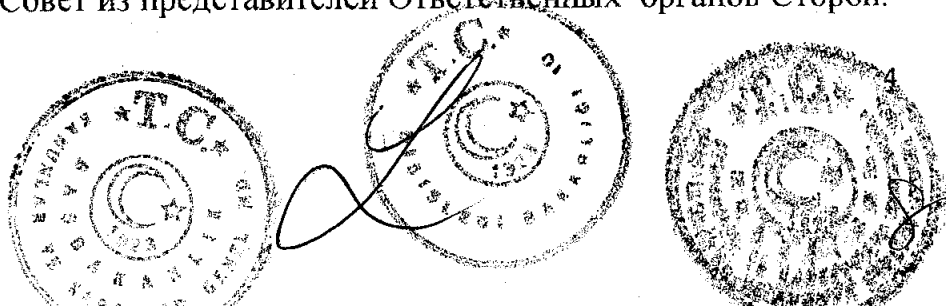
Права и обязанности Ответственных органов

1. Стороны наделяют полномочиями Ответственные органы для заключения договоров (двусторонних, многосторонних), регулирующих технические, технологические, эксплуатационные и другие вопросы, вытекающие из настоящего Технического Приложения, в соответствии с международными нормами и национальным законодательством Сторон.
2. Ответственные органы Сторон обеспечивают безотлагательное информирование друг друга о возникновении препятствий при осуществлении перевозок по территории своих государств в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении, а также о мерах принятых для устранения этих препятствий и при необходимости предпринимают совместные действия с целью их устранения.
3. Ответственные органы по согласованию имеют право направлять на территорию государства каждой из Сторон служебный персонал для выполнения задач, вытекающих из настоящего Технического Приложения. Служебный персонал Ответственных и Компетентных органов Сторон выполняет свои обязанности на территориях других Сторон, в соответствии с международными нормами, с соблюдением национального законодательства Стороны пребывания.

Статья 5

Координационный Совет

1. С целью обеспечения эффективного управления, эксплуатации и организации перевозок в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении на Черном и Каспийском морях создается Координационный Совет из представителей Ответственных органов Сторон.

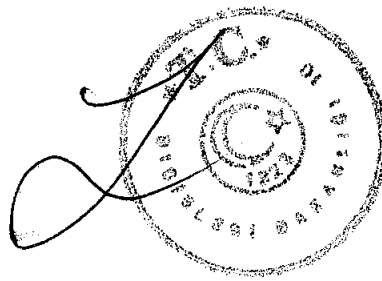
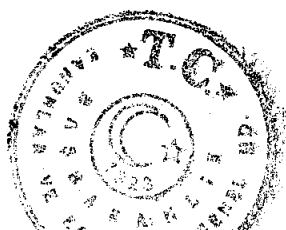


2. Порядок осуществления деятельности Координационного Совета определяется Положением о Координационном Совете, которое утверждается Межправительственной Комиссией.

Статья 6

Морские перевозчики и порты

1. Для осуществления регулярного железнодорожно-паромного сообщения через порты Сторон используются соответственно оборудованные паромные суда, оснащенные железнодорожными путями шириной колеи 1520 мм и/или 1435 мм.
2. Накат/выкат железнодорожных вагонов на/с железнодорожных паромов осуществляется на паромных причалах/комплексах в портах Сторон в соответствии с Техническими условиями эксплуатации паромных комплексов.
3. Морские перевозчики и операторы паромных комплексов Сторон самостоятельно осуществляют эксплуатацию своих судов, береговых причальных сооружений, и несут все связанные с этим расходы и ответственность по претензиям и искам.
4. Движение паромных судов осуществляется по согласованному Ответственными органами сторон расписанию. Разработка, публикация и выполнение расписания осуществляется морскими перевозчиками.
5. Плата за перевозку грузов в вагонах на морском участке прямого международного железнодорожно-паромного сообщения начисляется по тарифу, который определяется морскими перевозчиками Сторон. В рамках Координационного Совета проводится согласованная тарифная политика.
6. Перевозка грузов железнодорожными паромными производится в соответствии с Правилами перевозок грузов в международном прямом грузовом железнодорожно-паромном сообщении, и/или другими нормативными документами, регулирующими данные перевозки.
7. В зависимости от маршрута и участников перевозочного процесса, перевозки грузов в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении осуществляются с использованием накладной СМГС или ЦИМ, или ЦИМ/СМГС.



8. Оплата услуг, связанных с обслуживанием железнодорожных паромов в портах, портовых сборов, осуществляется морскими перевозчиками Сторон, в соответствии с правилами и тарифами, действующими в порту, согласно положениям статьи 6 Основного Соглашения и положениями его Технических Приложений.

9. Плата за накат/выкат железнодорожных вагонов на/с железнодорожные паромы с использованием паромного моста, в портах погрузки/выгрузки оплачивается грузоотправителями/грузополучателями или экспедиторами, имеющими договор с национальными железнодорожными компаниями, железнодорожными перевозчиками и/или портовыми операторами согласно утвержденным тарифам Сторон.

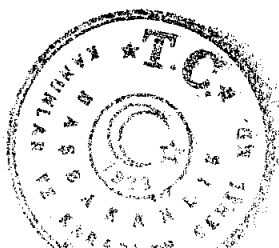
10. Согласование объемов и перечня грузов, перевозимых в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении и требующих соблюдения особых условий перевозки, осуществляется Компетентными органами.

11. Перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ = IMDG CODE), Правилами международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ = RID) и Приложением 2 к СМГС, а также другими международными нормативными документами и правилами, исходя из маршрута и участников перевозок по предварительному согласованию с морскими перевозчиками (судовладельцами паромных судов). Опасные грузы, перевозка которых не предусмотрена или запрещена Приложением 2 к СМГС, RID, IMDG CODE могут быть приняты к перевозке после согласования с Компетентными органами в сфере перевозок опасных грузов.

Статья 7

Железнодорожные перевозчики

1. Для обеспечения перевозок грузов в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении через порты Сторон железнодорожные перевозчики используют подходящие для формирования соединения грузовые железнодорожные вагоны шириной колеи 1520 и/или 1435 мм, удовлетворяющие техническим требованиям, действующим в государстве-участнице Основного Соглашения.



2. Условия эксплуатации, технического обслуживания предоставления и пользования грузовых вагонов регулируются соответствующими Соглашениями и Правилами об организации эксплуатации грузовых вагонов, контейнеров в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении через порты Сторон, действующими между Ответственными органами.

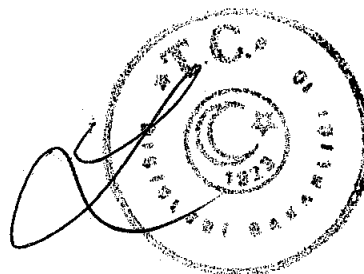
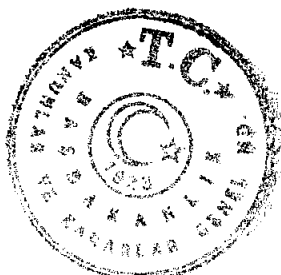
3. Перевозки грузов железными дорогами Сторон - участниц Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951г. (с изменениями и дополнениями) или Сторон, использующих СМГС, в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении до припортовой станции и в обратном направлении осуществляются по накладной СМГС в соответствии с указанным Соглашением.

Перевозки грузов между странами-участниками СМГС или использующими СМГС в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении осуществляются по единой накладной СМГС, включая морской участок.

4. Перевозки грузов в прямом международно-паромном сообщении, осуществляемые транзитом до портов и в обратном направлении по территории стран-участниц Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), в которых не действует транспортное право СМГС, осуществляются в соответствии с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года, по накладной ЦИМ. При перевозке грузов из/в страны- участницы СМГС в/из страну-участницы КОТИФ в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении на морском участке используется накладная ЦИМ при условии включения морского участка в перечень морских линий ЦИМ.

5. Перевозки грузов в прямом международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении между Сторонами, перевозчики которых присоединились к Руководству ЦИМ/СМГС, осуществляются по единой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, включая морской участок.

6. Накладные СМГС, ЦИМ и ЦИМ/СМГС могут использоваться в качестве таможенного документа в соответствии с национальным законодательством Сторон.



7. Порядок передачи железнодорожных грузовых вагонов и контейнеров от железнодорожного перевозчика морскому перевозчику и от морского перевозчика железнодорожному перевозчику регулируется положениями соответствующих Правил и Соглашений, применяемых Сторонами.

8. Грузоотправители и/или грузополучатели или экспедиторы Сторон в соответствии с действующими международными Соглашениями и Правилами, оплачивают услуги за перестановку вагонных тележек, перегрузку грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи, крепление перегруженных грузов и другие услуги железнодорожным перевозчикам/операторам Сторон, согласно действующим тарифам.

9. Расходы, связанные с транспортными операциями с момента подачи вагонов в железнодорожном предпаромном парке припортовой станции и до момента установки вагонов на борт железнодорожного парома, а также в обратном направлении, оплачивают грузоотправители и/или грузополучатели или экспедиторы согласно действующим международным Соглашениям и Правилам по тарифам, установленным в соответствии с национальным законодательством Сторон, осуществляющих эти транспортные операции.

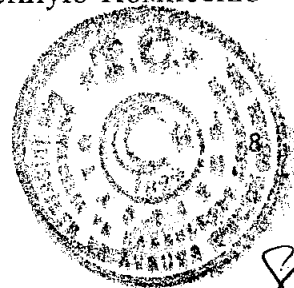
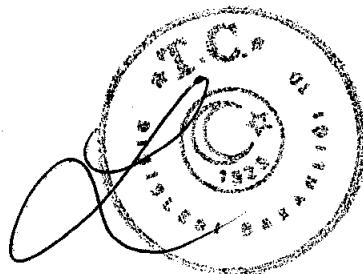
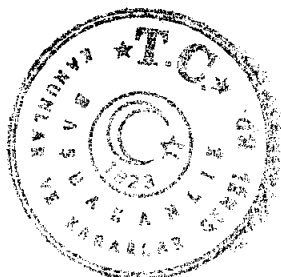
10. Перевозка опасных грузов и специализированного оборудования, применяемого для перевозок опасных грузов по железным дорогам Сторон, осуществляется в соответствии с Приложением 2 к СМГС (для стран-участниц СМГС) и/или RID (для стран-участниц КОТИФ), и другими международными правилами, применяемыми Сторонами.

Статья 8

Разрешение споров

1. Любые споры, разногласия или претензии между Ответственными органами Сторон, возникшие при применении настоящего Технического Приложения или в связи с ним, подлежат рассмотрению на заседании Координационного Совета.

2. При невозможности достижения путем переговоров согласованного решения на заседании Координационного Совета, все споры, разногласия и претензии передаются на рассмотрение в Межправительственную Комиссию в соответствии со Статьей 12 Основного Соглашения.



Примечание 1

К проекту Технического Приложения к Основному Соглашению об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях.

1. Ответственными органами Сторон в соответствии со Статьей 3 настоящего Технического Приложения являются:

- a) Морской порт Поти
- b) ООО «Батумский морской порт»
- c) АО «Грузинская железная дорога»
- d) Государственное Унитарное Предприятие «Рохи охани Таджикистон»
- e) Турецкая государственная железная дорога
- f) Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины (Укрзализныця)

