

Memorandum o razumijevanju o razvoju osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe

Potpisnici ovog Memoranduma o razumijevanju, u nastavku nazvani «sudionici»,

U želji promicanja regionalnog i međunarodnog prijevoza tereta i putnika u Jugoistočnoj Europi putem napretka u primjeni osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe, kao što je predstavljeno u radnom dokumentu Europske komisije od 15. listopada 2001. koji govori o prometnoj i energetskej infrastrukturi u Jugoistočnoj Europi. Iste je dodatno pročišćen i razjašnjen uz pomoć tehničkih studija TIRS-a i REBIS-a 2002. i 2003. te na sastancima na viskoj razini koji su se u veljači, svibnju i lipnju 2003. održali u Luxembourg, Skopju i Londonu;

Uzimajući u obzir da su se paneuropski koridori razvili nakon Druge konferencije o prometu paneuropskih zemalja održane na Kreti 1994. i Treće konferencije o prometu paneuropskih zemalja održane u Helsinkiju 1997, te da koridori V, VII, VIII, i X sačinjavaju važan temelj ove mreže;

Uzimajući u obzir da je fundamentalna važnost regionalne suradnje temelj osnovne mreže («core network»), koja osigurava važan preduvjet za razvoj odgovarajućih cestovnih i željezničkih veza, plovnih putova, luka i aerodroma za korist zemalja Jugoistočne Europe i njihovih susjeda;

Uzimajući u obzir da je Europsko vijeće u Solunu odobrilo solunski plan rada koji se odnosi na zapadni Balkan te koji navodi da «Izrađivanje potpune strategije regionalnog prometa u skladu s transeuropskom mrežom i uzimanje u obzir paneuropskih koridora (posebice koridora V, VII, VIII, i X) predstavlja prioritet;

Želeći nadalje razviti odgovarajuću međusobnu povezanost sa proširenom transeuropskom prometnom mrežom proširene Europske unije;

Svjesni činjenice da je razvoj infrastrukture dugoročan proces koji zahtjeva trajnu obvezu i planiranje svih koji su uključeni;

Pozdravljajući akcije koje su poduzete u regiji od strane uključenih zemalja, kao i Pakta o stabilnosti za Jugoistočnu Europu, institucija Europske zajednice (Europske komisije i Europske investicijske banke), međunarodnih financijskih institucija (posebice Europske banke za obnovu i razvoj i Svjetske banke), drugih međunarodnih institucija (UN/ECE, EC, ECMT, itd.) i projekata/ inicijativa koje proizlaze iz njihovih programa (npr. UNECE, TEM/TER, SECI, TTFSE, CARDS);

Pozdravljajući prije svega ulogu koju je u regiji odigrala Europska komisija koristeći svoje iskustvo sa procesima TINA-e (Transport infrastructure needs Assessment- Projekt identificiranja potreba prometne infrastrukture) i pristupa kojeg su slijedile zemlje kandidati;

Prihvaćajući veze sa poslom kojeg je obavilo tajništvo paneuropskih koridora V, VII, VIII i X te susjednih zemalja koje su članice ili zemalja kandidata.

Priznavajući:

- načela koja su navedena u Procesu stabilizacije i pridruživanja, o kooperaciji između Europske unije i zemalja regije i potrebe za kooperacijom između zemalja regije;
- potrebu da se pojača regionalna kooperacija između zemalja Jugoistočne Europe i poticanje uvjeta za mir, stabilnost i ekonomski rast;

- potrebu praćenja investicijskih programa u regiji uz pomoć pojačane kooperacije na polju regulatornih i upravnih procedura radi poboljšanja protoka tranzitnog i međuregionalnog prometa;

Prihvatajući da je ovaj dokument izraz čvrste političke namjere, iako nije jednak zakonski obvezujućim dužnostima od strane sudionika ili promatrača;

Suglasni da ovaj Memorandum o razumijevanju predstavlja slijedeći korak prema zajedničkom cilju regionalne kooperacije u Jugoistočnoj Europi

1. Cilj

Cilj ovog Memoranduma o razumijevanju je kooperacija na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture multimodalne osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe (u daljnjem tekstu mreža) i unapređivanje strategija koje na ovom području omogućuju takav razvoj. U razvoj mreže trebaju biti uključeni održavanje (uključujući preventivne mjere i popravke), obnova, oporavak, unapređivanje i nova izgradnja glavne i pomoćne infrastrukture kao i funkcioniranje i korištenje iste kako bi se promicale najučinkovitije i ekološki prihvatljive vrste prometa na regionalnoj razini. Prema tome, unutar dosega ovog Memoranduma nalaze se infrastruktura i povezane usluge, uključujući upravne i regulatorne procedure .

Memorandum o razumijevanju nadalje predviđa blisku suradnju , gdje god ona bude ostvariva, na usklađivanju i standardizaciji tehničkih standarda i regulatornih i upravnih odredbi koje imaju utjecaj na protok prometa u regiji, u skladu sa standardima i direktivama Europske unije. U to je uključena suradnja u usklađivanju procedura koje se odnose na carinske i granične kontrole. Ova suradnja će uključivati obvezu obavljanja institucionalnih reformi koje su potrebne da bi se učinkovito upravljalo prometom u regiji (uključujući mjere koje su potrebne da bi se uklonila korupcija ili nesavjesnost povezana sa upravnim procedurama) i redovitu izmjenu informacija koje se odnose na napredak takvih reformi.

Memorandum obvezuje sudionike da zajednički razrade i provode godišnji i višegodišnji akcijski plan (koji pokriva period od 4-5 godina) na koji bi pristali svi sudionici, kako bi se osigurala platforma za najučinkovitije korištenje fondova te znanja i iskustva koje pružaju javni i privatni izvori.

Na kraju, ovaj Memorandum nastoji promicati i poboljšati lokalne mogućnosti za provedbu investicijskih programa, upravljanja i prikupljanje podataka te analiza u zemljama regije.

2. Definicija mreže

Multimodalna osnovna prometna mreža za Jugoistočnu Europu (Core transport Network) definirana je kao u kartama u Dodatku I.

Smatra se da se ne odnosi samo na postavljanje ruta za cestovni, željeznički ili promet unutarnjim plovnim putovima i naznačenih zračnih luka i pomorskih luka, nego isto tako i na postrojenja za međusobno povezivanje ili pretovar, posebice za infrastrukturu kombiniranog prijevoza. Jednako tako će uključivati pomoćne uređaje kao što je signalizacija, uređaje koji su neophodni za upravljanje prometom ili za naplate cestarina, pristupnih veza, postaja na graničnim prijelazima, postaja za usluge, te terminala za putnike i teret koji se nalaze na rutama mreže, kao što je gore definirano.

Osnovna mreža se temelji jednim dijelom na postavljanju ruta na odgovarajućim paneuropskim koridorima koji prelaze preko regije (najznačajniji su koridori V, VII, VIII,

i X). Tamo gdje postavljanje ruta mreže bude temeljeno na koridoru, automatski će uslijediti izmjene do kojih dolazi unutar tog koridora.

S vremenom će biti potrebno napraviti izmjene na mreži za druge namjene. Na bilo koju od tih izmjena potpisani sudionici trebat će pristati na temelju argumentirane analize i opravdanih razloga koje im podnosi glavni odbor. Bilo koja izmjena bit će prikazana u gore spomenutim kartama i u odgovarajućim dijelovima akcijskog plana.

3. Studije

Sudionici žele sudjelovati u studijama koje je potrebno izraditi da bi ovaj Memorandum o razumijevanju bio proveden, te da bi mogli provesti ili ažurirati spomenuti akcijski plan.

Sudionici bi trebali uskladiti nadležnosti za ove studije što se tiče kriterija, metodologije i drugih aspekata koje uključuje ovaj Memorandum o razumijevanju uz korištenje za tu svrhu predviđenog osoblja i sredstva koja omogućuje stalno tajništvo i prometno observatorno tijelo spomenuto u odjeljku 10.

Prvi zadatak bi trebalo biti objedinjavanje popisa postojećih studija te omogućavanje da zaključci spomenutih studija budu dostupni svim sudionicima ukoliko to zatraže. Radni dokument Komisije od 15. listopada 2001. te studije TIRS-a i REBIS-a trebale bi se smatrati temeljem tog popisa.

Sudionici bi trebali povjeriti izradbu daljnjih studija koje se odnose na infrastrukturu ili funkcioniranje mreže, a rezultati te studije morat će biti dostupni tajništvu mreže.

Spomenute studije trebale bi biti izrađene u skladu s najboljim međunarodnim metodama, uzimajući u obzir potrebe privatnog sektora i bilo koje druge relevantne institucije uključene u različite faze planiranja, provedbe, operativnog funkcioniranja i korištenja infrastrukture.

Sudionici su pripremljeni na suradnju na pitanjima financiranja neophodnih studija na način koji bude primjeren. Natječaji za studije trebali bi biti pokrenuti u skladu s pravilima definiranim u EU, a sve uključene stranke trebale bi se s njima složiti. Sudionici su ustvrdili svoju spremnost da poduzmu sve važne korake, tako što će pružiti svu neophodnu pomoć i informacije da bi osigurali učinkovito izvršavanje studija.

4. Razmjena informacija

Sudionici su spremni pružati jedni drugima sve informacije koje se odnose na razvoj, korištenje i operativno funkcioniranje mreže preko stalnog tajništva koje će biti opisano u odjeljku 10.

Informacije će uključivati detaljne podatke koji su potrebni da bi se izradio akcijski plan, kao što je stanje infrastrukture mreže, protok prometa, vrijeme čekanja na granicama, prekogranične aktivnosti, specifično održavanje, rekonstrukcija, obnova, poboljšanje, ulaganje, planirane i poduzete organizacijske mjere i one koje se odnose na zaštitu okoliša. Važnu ulogu će odigrati razmjena informacija o financijskim resursima koji su izdvojeni ili se planira njihovo izdvajanje za razvoj mreže, iz javnih i privatnih izvora da bi se osiguralo regionalno usklađivanje planiranja ulaganja. Jednako tako bit će važno dijeljenje informacija koje se tiču nacionalnog prometnog planiranja svake zemlje sudionika.

Razmjena predviđenih informacija pokrivat će i zakonski i regulatorni okvir sudjelovanja privatnog sektora u razvoju, korištenju i operativnom funkcioniranju mreže, kao i sve relevantne ekonomske i socijalne podatke, uključujući i podatke koji mogu podlijegati ugovorima o koncesijama.

Stalno tajništvo trebalo bi sistematično objedinjavati rezultate tih studija i razmjene informacija te ih učiniti dostupnima sudionicima u glavnom odboru i drugim institucijama ili organizacijama koje su pokazale interes u pridonosenju razvoju mreže. Informacijska baza podataka koju će formirati i održavati stalno tajništvo biti će temeljena na GIS-u, a koristit će alate koje je za tu namjenu razvila studija REBIS, te će biti kompatibilna sa bazom podataka GIS koju razvija Europska komisija.

5. Tehnički standardi i interoperabilnost

Sudionici su spremni raditi na postavljanju općih tehničkih standarda koji su potrebni da bi se osigurala optimalna interoperabilnost svih dijelova mreže, kao i interoperabilnost između različitih vrsta prometa. Tehnički standardi pokrivali bi elektrifikaciju, širinu kolosjeka i komunikacije za željeznički dio mreže, osovinsko opterećenje i sisteme signalizacije za cestovni i željeznički dio mreže, aspekte sigurnosti i zaštite okoliša, sisteme cestarina u skladu s direktivama EU-a te upravljanje prometom.

Na odgovarajući način bit će uključeni i standardi koje su postavile direktive Europske unije, UN-ECE prometne konvencije i sporazumi ili CEN, CENELEC i ETSI europski standardi za različite vrste prometa da bi se osigurala interoperabilnost sa tehničkim sistemima koji su uspostavljeni na unutarnjem tržištu Europske unije.

6. Suradnja na području graničnih prijelaza i carina

Budući da bi prekomjerno čekanje na graničnim prijelazima moglo kočiti poboljšanja nastala razvojem mreže, sudionici su se obvezali da će pomoću koordiniranih aktivnosti uz pomoć nadležnih vlasti pomagati i promicati postavljanje zajedničkih graničnih prijelaza i zajedničkih kontrola kao i suradnje na području carinskih usluga s ciljem smanjenja vremena čekanja i poboljšanja uvjeta prilikom prelaženja većih udaljenosti za željeznički i cestovni promet te na taj način poboljšanja cjelokupne prometne rentabilnosti u regiji. Sudionici su preuzeli obvezu podupiranja zajedničkih studija o infrastrukturi i potrebnih organizacijskih mjera. Složili su se i oko vremenskog rasporeda za provedbu slijedećih mjera od kojih će se sastojati akcijski plan mreže. Standardi koji se odnose na ovo područje, a utvrđeni su međunarodnim sporazumima ili ih je postavila Europska unija, također će biti kompilirani.

7. Okvir za sudjelovanje ekonomskih i socijalnih partnera

Namjera sudionika je omogućiti maksimalnu uključenost privatnog sektora u razvoju, operativnom funkcioniranju i korištenju Mreže. Zato je potrebno u fazama planiranja i provedbe studije projekta ostvariti dijalog s privatnim sektorom i međunarodnim financijskim institucijama. Važno je da sudionici iz privatnog sektora budu informirani o akcijama koje se planiraju ili su poduzete u okviru ovog Memoranduma o razumijevanju. Njihove opaske treba uzimati u obzir koliko god to bude moguće, bilo da se predstavnicima privatnog sektora u glavnom odboru dodijeli status aktivnih promatrača ili putem redovitih sastanaka sa tajništvom.

Zajednički cilj svih sudionika je stvaranje zakonskih i financijskih uvjeta koji su neophodni za sudjelovanje privatnog sektora u razvoju i operativnom funkcioniranju mreže.

Sudionici će istražiti mogućnosti uspostave zajedničkih tijela ili regionalnih tvrtki da bi se obavile sve radnje koje su neophodne za razvoj mreže. Uzimajući u obzir ograničenja nacionalnog prava, pristali su istražiti mogućnosti povjeravanja relevantnih ciljeva ovog Memoranduma o razumijevanju što bi se odnosilo barem djelomično za privatna poduzeća.

Na isti način sudionici su potvrdili važnu ulogu koju će odigrati socijalni partneri, (civilno društvo, NGO), a osobito prometni sindikati, u uvođenju prometne mreže Jugoistočne Europe. Obvezali su se na strukturiran socijalni dijalog s relevantnim organizacijama da bi osigurali njihov angažman u procesima promjene i razvoja koji će pratiti primjenu mreže. U vezi s time, stalno tajništvo će tražiti kooperaciju s odgovarajućom studijskom grupom EESC-a (European Economic and Social Committee) koji ima iskustva u promoviranju socijalnog dijaloga u kontekstu paneurpskih koridora.

8. Ministarski sastanci

Ministri zemalja ili organizacije potpisnice ovog Memoranduma o razumijevanju i viši predstavnici drugih međunarodnih organizacija koje sudjeluju, pristali su s vremena na vrijeme održavati ad hoc sastanke (barem jednom godišnje) da bi preispitali napredovanje i da bi, ukoliko bude potrebno, razmotrili promjene koje se odnose na kooperaciju, ciljeve ili opseg Memoranduma. Obično će takvi sastanci biti sazivani na poticaj predsjednika glavnog odbora.

9. Glavni odbor

Glavni će se odbor sastojati od predstavnika sudionika na visokom nivou koji će koordinirati zajednički posao u skladu s ovim Memorandumom o razumijevanju. Svaki bi sudionik trebao imenovati jednog predstavnika i jednog zamjenika u glavnom odboru i obavijestiti o tome sve ostale sudionike. Članovi glavnog odbora trebali bi biti viši državni službenici s ovlašću da predstavljaju svoju upravu te da u isto vrijeme osiguraju kontinuitet obveze koja ne bi bila moguća od strane ministra.

Glavni odbor sastajat će se kad bude potrebno, ali najmanje dva puta godišnje. Odluka o pravilima postupka bit će jednoglasno donesena, a isto tako bit će izabran i predsjednik koji će voditi aktivnosti i predstavljati ih na međunarodnim forumima. Predstavnici privatnog sektora, socijalni partneri, relevantni koridori, IFI i druge institucije, kao i eksperti, mogu biti pozvani na sastanke kao promatrači.

Glavni bi odbor mogao uzeti u obzir imenovanje stalnih pododbora ili ad hoc radnih grupa za specifične zadaće da bi se povećao potencijal za postizanje ciljeva ovog Memoranduma o razumijevanju.

Glavni odbor redovito će podnositi izvješća o svom radu sudionicima ovog Memoranduma o razumijevanju.

10. Provedba

Izmijenjene informacije i studije koje će izvesti sudionici, zajedno s opširnim informacijama koje će pružati studije TIRS-a i REBIS-a i drugi izvori (na primjer predloženo prometno observatorno tijelo) sačinjavat će temelj za definiranje prioriteta, budžeta i vremenskog planiranja za specifične mjere koje su neophodne da bi se koordinirao razvoj Mreže, olakšalo obavljanje ovih bitnih zadaća ta da bi se zadovoljili slični dogovoreni pothvati u kontekstu sastanka predsjednika koridora. Bit će osnovan «South East Europe Transport Observatory»-prometno observatorno tijelo za Jugoistočnu Europu (SEETO) koje će biti smješteno u, gdje će biti stavljen na raspolaganje prikladan uredski prostor.

SEETO će imati stalno tajništvo koje će, dugoročno gledano, biti samoodrživo, a podržavat će glavni odbor tako što će: olakšavati komunikaciju među sudionicima, pripremati i ažurirati godišnje i višegodišnje planove za provedbu projekata i prioriteta mreže s ciljem postizanja maksimalne rentabilnosti oskudnih fondova i prikupljanja podataka o osnovnoj mreži.

Plan rada trebao bi započeti inventarom mreže, tako što bi se koristile ranije navedene studije i sve druge informacije koje bi dostavili sudionici. Pod vodstvom glavnog odbora i ministara trebao bi se utvrditi niz zajednički dogovorenih ciljeva i prioriteta na regionalnoj osnovi, kao i sadašnjeg programa kreiranja projekta za postizanje istih. Detalji predloženog akcijskog plana nalaze se u Dodatku II.

Odgovornost tajništva bit će u održavanju bliskog i redovitog kontakta s relevantnim međunarodnim organizacijama i donatorima ili vodećim organizacijama koje su aktivne u regiji. Jednako tako, tajništvo će biti odgovorno za kooperaciju s relevantnim paneuropskim koridorima koji se odnose na regiju, posebice koridora V, VII, VIII, i X . Na mjestima na kojima se trase koridora ne podudaraju sa trasama osnovne mreže, od tajništva će se očekivati da omogući opsežnu razmjenu informacija s tajništvima koridora da bi omogućili potpunu kompatibilnost između koridora i razvoja mreže.

Sudionici su se obvezali da će istražiti sve mogućnosti kako bi osigurali dodatna sredstva koja bi mogla biti neophodna da bi se glavnom odboru i tajništvu pomoglo u izvršavanju njihovih dužnosti (uključujući, na primjer, sredstva za sudjelovanje u pripremi projekta i prikupljanju i analiziranju podataka o prometu putem regionalnog prometnog observatornog tijela).

Sudionici su prihvatili obvezu po kojoj će, uz potpunu suradnju i transparentno, raspraviti i brzo riješiti bilo kakvu poteškoću koja bi se mogla pojaviti prilikom procesa monitoringa.

11. Završne napomene

U kontekstu ovog Memoranduma o razumijevanju, kooperacija se temelji na dobrovoljnoj obvezi i nastavit će se sve dok ne budu ostvareni ciljevi inicijative. Ukoliko netko od sudionika to zatraži , ovaj Memorandum o razumijevanju bit će preispitan i mogao bi biti izmijenjen i dopunjen zajedničkim pristankom na temelju prijedloga kojega je sudionicima podnio glavni odbor.

U svakom slučaju, preispitivanje trajne važnosti i učinkovitosti rješenja koja se nalaze u ovom Memorandumu bit će provedeno najkasnije pet godina nakon što stupi na snagu.

Ovaj Memorandum o razumijevanju ne sadržava obveze koje uređuje međunarodno pravo.

Ovaj Memorandum o razumijevanju stupit će na snagu dana kada ga potpiše zadnji od sudionika navedenih ispod.

Sastavljeno u.....

Za Republiku Albaniju

Za Bosnu i Hercegovinu

Za Republiku Hrvatsku

Za Srbiju i Crnu Goru¹

Za Republiku Makedoniju

U ime posebnog predstavnika glavnog tajnika Privremene upravljačke misije Ujedinjenih naroda na Kosovu (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo)

Za Europsku komisiju

Gđa Loyola de Palacio

Podpredsjednica

¹ UNMIK (Kosovo pod međunarodnom upravom u skladu s UNSCR-om 1244 od 10 lipnja 1999) također uključeno

Dodatak I- karte

Dodatak II

Akcijski plan za osnovnu mrežu

Akcijski plan temeljit će se u prvom redu na informacijama koje će pružati studija REBIS i drugi relevantni izvori , uključujući zemlje sudionike i donatorske agencije i agencije koje daju zajmove, a pokrivat će barem slijedeće elemente:

- sve dijelove infrastrukture osnovne mreže, po vrsti prometa
- sadašnje i predviđene protoke prometa za svaki element koji spada pod infrastrukturu, sve do 2015.
- identifikaciju glavnih «uskih grla» (koja se odnose na infrastrukturu i usluge, uključujući i pitanje graničnih prijelaza)
- plan rada za rješavanje problema «uskih grla» osnovne mreže, vodeći računa o optimizaciji investicijskog planiranja, posebice s obzirom na stopu povrata i tempiranje investicijskih projekata, na regionalnoj osnovi.
- identifikaciju ukupnih troškova ulaganja i održavanja mreže, po svim vrstama prometa, tako da se indiciraju već odobreni fondovi , fondovi koji su privremeno alocirani ili područja na kojima je još potrebno financiranje
- jasnu vezu (tamo gdje bude relevantna) između prioriteta osnovne mreže i prioriteta osnovnih koridora, osobito tamo gdje oni predstavljaju vezu sa zemljama kandidatima i sa proširenom transeuropskom prometnom mrežom (TEN-T)
- plan provedbe ciljeva svakog dijela plana kojem je dan prioritet, sa najpouzdanijim mogućim podacima za prvu i drugu godinu i najpreciznijim procjenama za slijedećih tri do pet godina.

Akcijski plan redovito će se (svake godine) pratiti, ažurirati i nastavljati. Praćenje će biti temeljeno na ostervarivim pokazateljima rezultata, a izabrat će se na osnovu zajedničke suglasnosti među sudionicima (na primjer kraći period putovanja, povećan protok prometa, poboljšano vrijeme tranzita ili manipulacije teretom, smanjenje perioda čekanja na granicama, uklanjanje ili smanjenje upravnih procedura, smanjenje troškova putovanja ili tereta). Puko dovršenje projekta neće se smatrati dovoljnim pokazateljem.