



اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

**AGREEMENT ON INTERNATIONAL RAILWAYS
IN THE ARAB MASHREQ**

**ACCORD SUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE
INTERNATIONAL DANS LE MASHREQ ARABE**



**AGREEMENT ON INTERNATIONAL RAILWAYS
IN THE ARAB MASHREQ**



**UNITED NATIONS
2003**

The Parties to the Agreement, conscious of the salient characteristics of railways with respect to construction and running costs, speed, safety, regularity, personal comfort and environmental conservation, and affirming the importance and necessity of providing railway links between the countries of the region in accordance with a well-studied plan for the construction and development of an international railway network in order to meet future transport needs, protect the environment and facilitate the movement of goods and passengers and, as a result, increase the exchange of trade and tourism in the Arab Mashreq, which will greatly promote Arab regional integration, have agreed as follows:

Article 1

Adoption of the international railway network

The Parties hereto adopt the international railway network described in Annex I to this Agreement (the "Arab Mashreq International Railway Network") in consideration of the fact that railways are of international importance in the Arab Mashreq and should therefore be accorded priority in the formulation of national plans for the construction, maintenance and development of the national railway networks of the Parties hereto, while ensuring that the alignment of routes and lines that do not currently exist are in conformity with feasibility studies to be carried out by the countries concerned.

Article 2

Orientation of the axes of the international railway network

The Arab Mashreq International Railway Network described in Annex I to this Agreement consists of the main axes having a north/south and east/west orientation and may include other axes and tracks to be added in the future, in conformity with the provisions of this Agreement.

Article 3

Technical specifications

Within a period of time as short as possible, all the railways currently in service described in Annex I shall be brought into conformity with the technical specifications for existing railways set forth in Annex II to this Agreement. New railways built after the entry into force of this Agreement shall be designed in accordance with the technical specifications defined in Annex II.

Article 4
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Agreement shall be open for signature to members of the Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA) at United Nations House in Beirut from 14 to 17 April 2003, and thereafter at United Nations Headquarters in New York until 31 December 2004.
2. The members referred to in paragraph 1 of this article may become Parties to this Agreement by:
 - (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval (definitive signature);
 - (b) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) Accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of the requisite instrument with the depository.
4. States other than ESCWA members may accede to the Agreement upon approval by all ESCWA members Parties thereto, by depositing an instrument of accession with the depository. The Secretariat of the ESCWA Committee on Transport (the "Secretariat") shall distribute the applications for accession of non-ESCWA member States to the ESCWA members Parties to the Agreement for their approval. Once notifications approving the said application are received from all ESCWA members Parties to the Agreement, the application for accession shall be deemed approved.

Article 5
Entry into force

1. The Agreement shall enter into force ninety (90) days after the date on which four (4) members of ESCWA have either signed it definitively or deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each member of ESCWA referred to in article 4, paragraph 1, signing the Agreement definitively or depositing an instrument of ratification, acceptance or approval thereof or accession thereto after the date on which four (4) ESCWA members have either signed it definitively or deposited such an instrument, the Agreement shall enter into force ninety (90) days after the date of that member's definitive signature or deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession. For each State other than a

member of ESCWA depositing an instrument of accession, the Agreement shall enter into force ninety (90) days after the date of that State's deposit of that instrument.

Article 6 Amendments

1. After the entry into force of the Agreement, any party thereto may propose amendments to the Agreement, including its annexes.
2. Proposed amendments to the Agreement shall be submitted to the ESCWA Committee on Transport.
3. Amendments to the Agreement shall be considered adopted if approved by a two-thirds majority of the Parties thereto, present at a meeting convened for that purpose. Amendments to Annex I of the Agreement shall be considered adopted if approved by a two-thirds majority of the Parties thereto present at the meeting, including those directly concerned by the proposed amendment.
4. The ESCWA Committee on Transport shall, within a period of forty-five (45) days, inform the depositary of any amendment adopted pursuant to paragraph 3 of this article.
5. The depositary shall notify all Parties hereto of amendments thus adopted, which shall enter into force for all Parties three (3) months after the date of such notification unless objections from more than one third of the Parties are received by the depositary within that period of three (3) months.
6. No amendments may be made to the Agreement during the period specified in Article 7 below if, upon the withdrawal of one Party, the number of Parties to the Agreement becomes less than four (4) at the end of that period.

Article 7 Withdrawal

Any Party may withdraw from this Agreement by written notification addressed to the depositary. Such withdrawal shall take effect twelve (12) months after the date of deposit of the notification unless revoked by the Party prior to the expiration of that period.

Article 8
Termination

This Agreement shall cease to be in force if the number of Parties thereto is less than four (4) during any period of twelve (12) consecutive months.

Article 9
Dispute settlement

1. Any dispute arising between two or more Parties to this Agreement which relates to its interpretation or application and which the Parties to the dispute have not been able to resolve by negotiation or other means of settlement shall be referred to arbitration if any Party so requests. In such a case, the dispute shall be submitted to an arbitral tribunal to which each of the Parties shall appoint one member and the members thus appointed shall agree on the appointment of a president of the arbitral tribunal from outside their number. If no agreement is reached concerning the appointment of the president of the arbitral tribunal within three (3) months from the request for arbitration, any Party may request the Secretary-General of the United Nations, or whomever he delegates, to appoint a president of the tribunal, to which the dispute shall be referred for decision.

2. The Parties to the dispute shall be bound by the decision to form the arbitral tribunal pursuant to paragraph 1 of this article and by any and all awards handed down by the tribunal. The parties further undertake to defray the costs of arbitration.

Article 10
Limits of application of the Agreement

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Party hereto from taking any action that it considers necessary to its external or internal security or its interests, provided that such action is not contrary to the provisions of the Charter of the United Nations.

Article 11
Depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of the Agreement.

Article 12
Annexes

The annexes to the Agreement and the list of technical terms used therein are integral parts of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE AT BEIRUT, this fourteenth day of April 2003, in the Arabic, French and English languages, all of which are equally authentic.

Arabic, French and English technical terms
(Listed in the alphabetical order of the Arabic terms)

English	French	Arabic
Loading Gauge	Gabarit de chargement	أبعاد تحميل
Exit Signal	Signal de sortie	إشارة خروج
Tail Signal	Signal de queue	إشارة مؤخرة القطار
Distance between Centers of Tracks	Entraxe des voies	تباعد السكك
Level Crossing	Passage à niveau	تقاطع سطحي
Authorized Mass per Linear Metre	Masse autorisée par mètre linéaire	الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي
Authorized Mass per Axle	Masse autorisée par essieu	الحمل المسموح لكل جرع محوري
Mountain Railway	Ligne de montagne	خط جبلي
Level Line	Ligne de plaine	خط سهلي
Platform	Quai	رصيف
Nominal Minimum Speed	Vitesse minimale de définition	السرعة النظرية الأدنى
Approach Track	Voie d'accès	سكة اقتراب
Passing Siding	Voie de dépassement	سكة تجاوز
Allocation Track	Voie d'affection	سكة تخصيص
Secondary Track	Voie secondaire	سكة ثانوية
Narrow Gauge Line	Voie étroite	سكة ضيقة
Curved Track	Voie en courbe	سكة في منحنى
Standard Gauge Line	Voie normale	سكة قياسية
Double Track	Voie double	سكة مزدوجة
Downgrade Track	Voie décline	سكة منحدر
Inbound Track	Voie d'arrivée	سكة وصول
Reversible Track	Voie banalisée	سكة مستعملة في الاتجاهين
Minimal Platform Length in Principal Stations	Longueur minimale des quais des gares principales	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية
Track Mileage	Longueur de voie développée	طول السكك الممتدة
Minimal Useful Siding Length	Longueur utile minimale des voies d'évitement	الطول الفعال الأدنى لسكة الاجتناب
Sleeper	Traverse	عارضه
Concrete Sleeper	Traverse en béton	عارضه خرسانية
Wooden Sleeper	Traverse en bois	عارضه خشبية

English	French	Arabic
Intermediate Sleeper	Traverse intermédiaire	عارضة وسطية
Wagon	Wagon	عربة بضائع
Silo Wagon	Wagon-Silo	عربة بضائع صومعية
Standard Wagon	Wagon Standard	عربة بضائع قياسية
Gantry Wagon	Wagon portique	عربة بضائع رافعة
Tank Wagon	Wagon reservoir	عربة صهريج
Carriage/Coach	Voiture à Voyageurs	عربة مسافرين
Locomotive	Locomotive	قاطرة
Test Train for Bridge Testing	Train-type pour le calcul des ponts	قطار نموذجي لاختبار الجسور
Speed Restriction Board	Tableau de délimitation de vitesse	لوحة تحديد السرعة
Station	Gare	محطة
Trailer	Remorque	مقطورة
Maximum Gradient	Déclivité maximale	الميل الأقصى
Cant of Track	Variation de dévers	الميل الجانبي للسكة
Cant of Rail	Variation du rail	الميل الجانبي للقضيب

For the definitions of these terms and those contained in the body of the Agreement and its annexes, one may refer to the International Union of Railways (UIC).

Annex I

THE ARAB MASHREQ INTERNATIONAL RAILWAY NETWORK

A. NORTH-SOUTH AXES

1. R05: Iraq-East Arabian Peninsula

Yaaroubia border point (Syrian Arab Republic/Iraq)- Rabiyyah border point (Iraq/Syrian Arab Republic)- Mosul- Baghdad-Samawah- Nasiriyah- Basrah- Umm Qasr- Kuwait- Nuwayseeb border point (Kuwait/Saudi Arabia)- Khafji border point (Saudi Arabia/Kuwait)- Abu Hadriyah- Dammam- Salwa- Batha'a border point (Saudi Arabia/United Arab Emirates)- Al Ghweifat border point (United Arab Emirates/Saudi Arabia)- Abu Dhabi- Dubai- Sharja- Fujairah- Kalba border point (United Arab Emirates/Oman)- Khatmat Malahaw border point (Oman/United Arab Emirates)- Sohar- Muscat- Thumrayt- Salalah.

2. R15: Middle Arabian Peninsula

Zarqa'- Al Azraq- Omari border point (Jordan/Saudi Arabia)- Hadithah border point (Saudi Arabia/Jordan)- Quoryat- Dawmat al-Jandal- Ha'il- Buraydah- Riyadh- Al Kharj- Harad- Batha'a.

3. R25: Syrian Arab Republic-Jordan-Saudi Arabia-Yemen

Midan Ikbis- Aleppo- Homs- Maheen- Damascus- Dara'a border point (Syrian Arab Republic/Jordan)- Jaber border point (Jordan/Syrian Arab Republic)- Amman- Ma'an- Al Mudawara border point (Jordan/Saudi Arabia)- Halat Ammar border point (Saudi Arabia/Jordan)- Tabuk- Medina- Yanbu- Rabigh- Jeddah- Darb- Al Tuwal border point (Saudi Arabia/Yemen)- Harad border point (Yemen/Saudi Arabia)- Hodeidah- Al Mukha- Bab al-Mandab.

4. R27: Homs-Rayyaq

Homs- Al Qusayr-Rayyaq.

5. R35: East Mediterranean

Lattakia- Tartous- Akkary- Dabbousieh border point (Syrian Arab Republic/Lebanon)- Abboudieh border point (Lebanon/Syrian Arab Republic)- Tripoli- Beirut- Tyr.

6. R45: Nile Valley

Tanta- Cairo- Qena- Aswan- Wadi Halfa.

B. EAST-WEST AXES

1. R10: Iraq-East Mediterranean

Khanaqin- Baghdad- Haklania- Qua'im border point (Iraq/Syrian Arab Republic)- Bou Kamal border point (Syrian Arab Republic/Iraq)- Deir Ez-Zor- Aleppo- Lattakia.

2. R20: Middle Syrian Arab Republic

Yaaroubiah border point (Syrian Arab Republic/Iraq)- Kamishli- Hasaka- Deir Ez-Zor- Tadmur- Maheen- Homs- Akkary.

3. R30: Damascus-Beirut

Damascus-Beirut

4. R40: West Iraq-Jordan

Haklania- Tarabil border point (Iraq/Jordan)- Karamah border point (Jordan/Iraq)- Safawy- Zarqa'- Amman.

5. R50: Mediterranean Southern Coast-Nile Delta

Gaza- Rafah border point (Occupied Palestinian Territories/Egypt)- Arish- Verdun Bridge- Ismailia- Tanta- Alexandria- Salloum.

6. R60: Ma'an-Verdun

Ma'an- Aqaba- Nuweiba- Nakhl- Verdun Bridge.

7. R70: Safaga-Al Kharja

Safaga- Qena- Al Kharja.

8. R80: Jubail-Jeddah

Jubail- Dammam- Riyadh- Mecca- Jeddah

9. R82: Doha

Doha- Salwah

10. R90: South Arabian Peninsula

Thumrayt- Mazyounah border point (Oman/Yemen)- Shahan border point (Yemen/Oman)- Gheizah- Mukalla- Aden- Bab al-Mandab.

Annex II

SCHEDULE OF TECHNICAL SPECIFICATIONS FOR RAIL NETWORK

Serial No.	Technical specifications	Existing lines	New lines	
			For passenger traffic only	For passenger and goods traffic
1	Track width	Standard (1 435 mm)	Standard (1 435 mm)	Standard (1 435 mm)
2	Vehicle loading gauge	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*
3	Minimum distance between track centres	4 m	4 m	4 m
4	Nominal minimum speed	120 km/h	120 km/h	120 km/h
5	Authorized mass per axle For locomotives (≥ 200 km/hr) For wagons (≥ 120 km/hr) (≥ 140 km/hr)	22.5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes	- - -	22.5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes
6	Authorized mass per linear metre	8 tonnes	-	8 tonnes
7	Test train (bridge design)	UIC 71	-	UIC 71
8	Minimum platform length in principal stations	250 m	250 m	250 m
9	Minimum useful siding length	500 m	-	500 m
10	Electrical voltage	-	In accordance with UIC and Trans-European Railway Network specifications	

* UIC specifications for loading gauges (set forth in figure I below).

Notes on the specifications given in the table, arranged in accordance with the table serial No.:

1. Track width

The standard track width chosen, namely, 1,435 mm, is used in most parts of the existing network in the region.

2. Vehicle loading gauges

This is the minimum loading gauge for international lines (see figure I for the UIC/B specifications). A great deal of investment will therefore be required in order to upgrade existing routes from UIC/B specifications to

UIC/C1 specifications. However, with the specifications adopted in the Agreement, it will be possible to transport ISO containers 2.9 m high and 2.44 m wide on flat-container wagons with a loading height 1.18 m above rail level; loads 2.5 m wide and 2.6 m high on ordinary flat wagons (loading height of 1.246 m); and to transport semi-trailers on recess wagons.

3. Minimum Distance between track centres

This is the minimum distance between track centres for double-track main lines outside stations. An increase in that distance has a number of advantages, including decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to their speed, and some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads. It also increases the possibilities of using high-powered mechanized equipment for track maintenance.

4. Nominal minimum speed

This speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle that can be permitted on international main lines. It may be noted that the maximum mass per axle for locomotives, namely, 22.5 tonnes, is slightly higher than that for wagons, which is 20 tonnes. This is because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low, and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon.

As to the wagons, the masses per axle shown apply to diameters equal to or greater than 840 mm, in accordance with the regulations of the International Union of Railways (UIC).

6. Authorized mass per linear metre

This has been set at 8 tonnes per linear metre, in accordance with UIC specifications.¹

¹ Specification No. UIC Code 700 (0), 9th edition, of 1 July 1987, entitled "Classification of lines and resulting load limits for wagons".

7. Test train (bridge design)

This is the minimum "test train" on which bridge design for international main lines should be based, in accordance with UIC specifications.²

8. Minimum platform length in principal stations

The length of 250 m has been adopted, which is less than the 400 m chosen by UIC in order to accommodate a train consisting of a locomotive and 13 coaches 27.5 m long or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long.

9. Minimum useful siding length

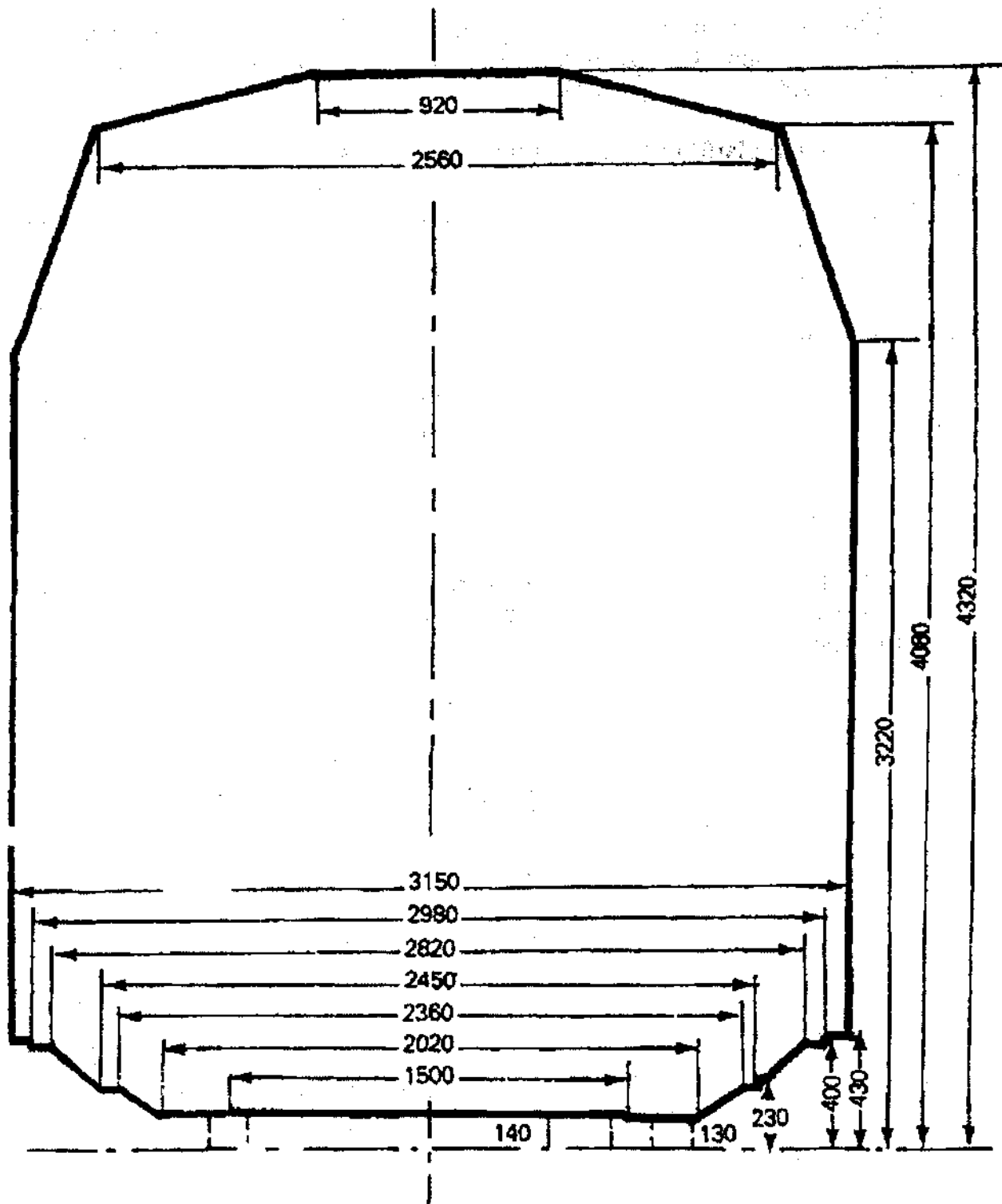
The length of 500 m has been adopted, which is less than the 750 m chosen by UIC to permit the movement of a train of a total weight of 5,000 tons.

10. Electrical voltage

The technical specifications to be used for electric locomotives in the future should conform to UIC and Trans-European Railway Network specifications.

² Specification No. UIC Code 702 (0), 2nd edition, of 1 January 1974, entitled "Loading diagram to be taken into consideration for the calculation of rail carrying structures on lines used by international services".

Figure I. UIC Loading gauge specifications UIC/B



**ACCORD SUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE INTERNATIONAL
DANS LE MASHREQ ARABE**



**NATIONS UNIES
2003**

Les Parties contractantes, conscientes des caractéristiques particulières des chemins de fer quant aux coûts de construction et de mise en service, à la vitesse, à la sécurité, à la régularité, au confort personnel et à la protection de l'environnement, et persuadées de l'importance et de la nécessité d'assurer une liaison ferroviaire entre les pays de la région suivant un plan bien élaboré pour la construction et le développement d'un réseau ferroviaire international répondant aux besoins futurs en matière de transport et tenant compte des aspects écologiques, afin de faciliter la circulation des marchandises et des passagers et de favoriser ainsi les échanges commerciaux et touristiques dans le Mashreq arabe, ce qui contribuera considérablement à l'intégration régionale arabe, ont convenu de ce qui suit :

Article premier

Adoption du réseau ferroviaire international

Les Parties contractantes adoptent le réseau ferroviaire international dénommé « Réseau ferroviaire international du Mashreq arabe » décrit à l'annexe I du présent Accord en tant que plan d'aménagement et de construction de lignes de chemins de fer présentant un grand intérêt international pour le Mashreq arabe auquel on accordera la priorité lors de l'élaboration des plans nationaux relatifs à la construction, à l'entretien et au développement des réseaux ferroviaires tout en faisant en sorte que les axes et les lignes qui n'existent pas encore soient conçus conformément aux études de faisabilité effectuées par les États intéressés.

Article 2

Orientation des axes du réseau ferroviaire international

Le Réseau ferroviaire international du Mashreq arabe décrit à l'annexe I du présent Accord est constitué de grands axes nord-sud et est-ouest auxquels d'autres axes et d'autres lignes pourraient être ajoutés à l'avenir, conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 3

Caractéristiques techniques

Dans un délai aussi bref que possible, toutes les lignes de chemin de fer actuellement en service mentionnées à l'annexe I du présent Accord seront adaptées aux caractéristiques techniques concernant les lignes existantes définies à l'annexe II du présent Accord, alors que les lignes nouvelles qui seront construites après l'entrée en vigueur de l'Accord seront conçues conformément aux caractéristiques techniques relatives aux lignes nouvelles indiquées à l'annexe II de l'Accord.

Article 4
Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) à la Maison des Nations Unies à Beyrouth du 14 au 17 avril 2003 et, par la suite, au Siège des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 2004.
2. Ces États pourront devenir Parties au présent Accord par :
 - (a) Signature ne nécessitant ni ratification, ni acceptation, ni approbation (signature définitive);
 - (b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - (c) Adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du dépositaire.
4. Les États qui ne sont pas membres de la CESAO peuvent adhérer au présent Accord par dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du dépositaire, sous réserve de l'approbation de tous les États membres de la CESAO Parties à l'Accord. Le secrétariat du Comité des transports (le « secrétariat ») distribuera les demandes d'adhésion des États qui ne sont pas membres de la CESAO aux États membres pour approbation. Une fois que les notifications approuvant la demande en question ont été reçues de tous les États membres de la CESAO Parties à l'Accord, la demande d'adhésion sera considérée comme approuvée.

Article 5
Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix (90) jours après la date à laquelle quatre (4) États membres de la CESAO l'auront signé définitivement, ou déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour chacun des membres de la CESAO visés au premier paragraphe de l'article 4, signant définitivement l'Accord ou déposant l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à laquelle quatre (4) États de la CESAO l'auront signé définitivement, ou déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, l'Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix (90) jours après la date à laquelle l'État membre en question aura signé définitivement l'Accord ou déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Pour chaque État qui n'est pas membre de

la CESAO déposant l'instrument d'adhésion, l'entrée en vigueur de l'Accord aura lieu quatre-vingt-dix (90) jours après la date dudit dépôt.

Article 6 **Amendement**

1. Après l'entrée en vigueur de l'Accord, toute Partie contractante pourra proposer d'en amender le texte principal, ainsi que les annexes.
2. Tout amendement proposé sera examiné par le Comité des transports relevant de la CESAO.
3. Le texte principal de l'Accord pourra être amendé s'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes à une réunion convoquée à cet effet. L'annexe I pourra être amendée si elle est adoptée à la majorité des deux tiers des membres et si cette majorité comprend les Parties directement intéressées par l'amendement proposé.
4. Dans un délai de quarante-cinq (45) jours, le Comité des transports de la CESAO informera le dépositaire de tout amendement approuvé en vertu du paragraphe 3 ci-dessus.
5. Le dépositaire notifiera les amendements ainsi adoptés à toutes les Parties contractantes et ces amendements prendront effet trois (3) mois après la date de la notification pour toutes les Parties contractantes, sauf si, dans ce délai, plus d'un tiers des Parties contractantes notifient au dépositaire leur objection aux amendements.
6. L'Accord ne pourra faire l'objet d'aucun amendement durant la période indiquée à l'article 7 ci-dessous si, à la suite de la dénonciation d'une des Parties contractantes, le nombre des Parties est inférieur à quatre (4) à la fin de ladite période.

Article 7 **Dénonciation**

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par une notification écrite adressée au dépositaire. La dénonciation prendra effet douze (12) mois après la date de déposition de la notification si cette dernière n'est pas révoquée par la Partie contractante avant l'expiration du délai de douze (12) mois.

Article 8 **Suspension**

L'application du présent Accord sera suspendue si le nombre des Parties contractantes est inférieur à quatre (4) pendant une période quelconque de douze (12) mois consécutifs.

Article 9

Règlement de différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes le demande. Le différend sera renvoyé à une commission d'arbitrage dont chacune des Parties aura désigné un membre. Les membres de la commission choisiront d'un commun accord un président qui ne sera pas l'un d'entre eux. Si, dans les trois (3) mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un président, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général des Nations Unies de désigner un président de la commission, auquel le différend sera renvoyé pour décision.

2. Les Parties en litige se conformeront à la décision de constituer la commission d'arbitrage, selon les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, ainsi qu'à toutes les décisions émanant de la commission. Les Parties en litige s'engageront en outre à régler les frais de l'arbitrage.

Article 10

Limites à l'application de l'Accord

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre toute mesure compatible avec les dispositions de la Charte des Nations Unies qu'elle estime nécessaire pour sa sécurité intérieure ou extérieure ou pour ses intérêts.

Article 11

Dépositaire

Le Secrétaire général des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

Article 12

Annexes

La liste des termes techniques utilisés et les annexes font partie intégrante de l'Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés dûment autorisés à cet effet ont signé le présent Accord.

Fait à Beyrouth, en ce quatorzième jour du mois d'avril deux mil trois, en langues anglaise, arabe et française, les trois textes faisant également foi.

Termes techniques en anglais, en français et en arabe
(classés suivant l'ordre alphabétique arabe)

Anglais	Français	Arabe
Loading Gauge	Gabarit de chargement	أبعاد تحميل
Exit Signal	Signal de sortie	إشارة خروج
Tail Signal	Signal de queue	إشارة مؤخرة القطار
Distance between Centers of Tracks	Entraxe des voies	تباعد السكك
Level Crossing	Passage à niveau	تقاطع سطحي
Authorized Mass per Linear Metre	Masse autorisée par mètre linéaire	الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي
Authorized Mass per Axle	Masse autorisée par essieu	الحمل المسموح لكل جزرع محوري
Mountain Railway	Ligne de montagne	خط جبلي
Level Line	Ligne de plaine	خط سهلي
Platform	Quai	رصيف
Nominal Minimum Speed	Vitesse minimale de définition	السرعة النظرية الأدنى
Approach Track	Voie d'accès	سكة اقتراب
Passing Siding	Voie de dépassement	سكة تجاوز
Allocation Track	Voie d'affectation	سكة تخصيص
Secondary Track	Voie secondaire	سكة ثانوية
Narrow Gauge Line	Voie étroite	سكة ضيقة
Curved Track	Voie en courbe	سكة في منحنى
Standard Gauge Line	Voie normale	سكة قياسية
Double Track	Voie double	سكة مزدوجة
Downgrade Track	Voie décline	سكة منحدر
Inbound Track	Voie d'arrivée	سكة وصول
Reversible Track	Voie banalisée	سكة مستعملة في الاتجاهين
Minimal Platform Length in Principal Stations	Longueur minimale des quais des gares principales	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية
Track Mileage	Longueur de voie développée	طول السكك الممتدة
Minimal Useful Siding Length	Longueur utile minimale des voies d'évitement	الطول الفعال الأدنى لسكة الاجتناب
Sleeper	Traverse	عارضة
Concrete Sleeper	Traverse en béton	عارضة خرسانية
Wooden Sleeper	Traverse en bois	عارضة خشبية
Intermediate Sleeper	Traverse intermédiaire	عارضة وسطية
Wagon	Wagon	عربة بضائع
Silo Wagon	Wagon-silo	عربة بضائع صومعية
Standard Wagon	Wagon standard	عربة بضائع قياسية
Gantry Wagon	Wagon portique	عربة بضائع رافعة
Tank Wagon	Wagon réservoir	عربة صهريج

Anglais	Français	Arabe
Carriage/Coach	Voiture à voyageurs	عربة مسافرين
Locomotive	Locomotive	قاطرة
Test Train for Bridge Testing	Train-type pour le calcul des ponts	قطار نموذجي لاختبار الجسور
Speed Restriction Board	Tableau de délimitation de vitesse	لوحة تحديد السرعة
Station	Gare	محطة
Trailer	Remorque	مقطورة
Maximum Gradient	Déclivité maximale	الميل الأقصى
Cant of Track	Variation de dévers	الميل الجانبي للسكة
Cant of Rail	Variation du rail	الميل الجانبي للقضيب

Pour la définition de ces termes et de ceux qui sont contenus dans le texte de l'Accord et de ses annexes, se référer à l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Annexe I

**LE RÉSEAU FERROVIAIRE INTERNATIONAL
DU MASHREQ ARABE**

A. AXES NORD-SUD

1. R05 : Iraq-Est de la péninsule Arabique

Point de passage de Yaaroubia (Syrie/Iraq)- Point de passage de Rabiyyah (Iraq/Syrie)- Mosul- Baghdad-Samawah- Nasiriyah- Basrah- Umm Qasr- Koweït- Point de passage de Nuwayseeb (Koweït/Arabie saoudite)- Point de passage de Khafji (Arabie saoudite/Koweït)- Abu Hadriyah- Dammam- Salwa- Point de passage de Batha'a (Arabie saoudite/Émirats arabes unis)- Point de passage Al Ghweifat (Émirats arabes unis/Arabie saoudite)- Abu Dhabi- Dubai- Sharja-Fujairah- Point de passage Kalba (Émirats arabes unis/Oman)- Point de passage Khatmat Malahat (Oman/Émirats arabes unis)- Sohar- Muscat- Thumrayt- Salalah.

2. R15 : Centre de la péninsule Arabique

Zarqa'- Al Azraq- Point de passage Omari (Jordanie/Arabie saoudite)- Point de passage Hadithah (Arabie saoudite/Jordanie)- Quoryat- Dawmat al-Jandal- Ha'il- Buraydah- Riyadh- Al Kharj- Harad- Batha'a.

3. R25 : Syrie-Jordanie- Arabie saoudite-Yémen

Midan Ikbis- Alep- Homs- Maheen- Damas- Point de passage Dara'a (Syrie/Jordanie)- Point de passage Jaber (Jordanie/Syrie)- Amman- Ma'an- Point de passage Al Mudawara (Jordanie/Arabie saoudite)- Point de passage Halat Ammar (Arabie saoudite/Jordanie)- Tabuk- Médine- Yanbu- Rabigh- Djedda- Darb- Point de passage Al Tuwal (Arabie saoudite/Yémen)- Point de passage Harad (Yémen/Arabie saoudite)- Hodeidah- Al Mukha- Bab al-Mandab.

4. R27 : Homs-Riyah

Homs- Al Qusayr-Riyah.

5. R35 : Est de la Méditerranée

Lattakia- Tartous- Akkary- Point de passage Dabbousieh (Syrie/Liban)- Point de passage Abboudieh (Liban/Syrie)- Tripoli- Beyrouth- Tyr.

6. R45 : Vallée du Nil

Tanta- Le Caire- Qena- Aswan- Wadi Halfa.

B. AXES EST-OUEST

1. R10 : Iraq-Est de la Méditerranée

Khanaqin- Bagdad- Haklania- Point de passage Al-Qua'im (Iraq/Syrie)- Point de passage Bou Kamal (Syrie/Iraq)- Deir Ez-Zor- Alep- Lattakia.

2. R20 : Centre de la Syrie

Point de passage Yaaroubiah (Syrie/Iraq)- Kamishli- Hasaka- Deir Ez-Zor- Tadmur (Palmyre)- Maheen- Homs- Akkary.

3. R30 : Damas-Beyrouth

Damas-Beyrouth.

4. R40 : Ouest de l'Iraq-Jordanie

Haklania- Point de passage Tarabil (Iraq/Jordanie)- Point de passage Karamah (Jordanie/Iraq)- Safawy- Zarqa'- Amman.

5. R50 : Littoral méridional de la Méditerranée-Delta du Nil

Gaza- Point de passage Rafah (Territoires palestiniens occupés/Égypte)- Arish- Pont de Verdun- Ismaïlia- Tanta- Alexandrie- Salloum.

6. R60 : Ma'an-Verdun

Ma'an- Aqaba- Nuweiba- Nakhl- Pont de Verdun.

7. R70 : Safaga-Al Kharja

Safaga- Qena- Al Kharja.

8. R80 : Jubail-Jeddah

Jubail- Dammam- Riyadh- Mecque- Jeddah.

9. R82 : Doha

Doha- Salwah.

10. R90 : Sud de la péninsule Arabique

Thumrayt- Point de passage Mazyounah (Oman/Yémen)- Point de passage Shahan (Yémen/Oman)- Gheizah- Mukalla- Aden- Bab al-Mandab.

Annexe II

TABLEAU DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Numéro de série	Caractéristique technique	Lignes existantes	Lignes nouvelles	
			Transport de passagers seulement	Transport de passagers et de marchandises
1	Largeur de la voie	Normale (1 435 mm)	Normale (1 435 mm)	Normale (1 435 mm)
2	Gabarit de chargement des véhicules	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*
3	Entraxe des voies	4 m	4 m	4 m
4	Vitesse minimale de définition	120 km/h	120 km/h	120 km/h
5	Masse autorisée par essieu Locomotives (= 200 km/h) Wagons (= 120 km/h) Wagons (= 140 km/h)	22,5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes	— — —	22,5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes
6	Masse autorisée par mètre linéaire	8 tonnes	—	8 tonnes
7	Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	—	UIC 71
8	Longueur minimale des quais des gares principales	250 m	250 m	250 m
9	Longueur utile minimale des voies d'évitement	500 m	—	500 m
10	Voltage	—	Conformément aux spécifications adoptées par l'UIC et aux caractéristiques du Réseau transeuropéen	

* Spécifications de l'UIC concernant les gabarits de chargement (précisées dans la figure 1 ci-jointe).

Notes relatives aux caractéristiques techniques, suivant la numérotation adoptée dans le tableau :

1. Largeur de la voie

La largeur normale retenue, à savoir 1 435 mm, est adoptée sur la majorité des parties du réseau existant dans la région.

2. Gabarit de chargement

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes internationales (voir fig. 1 pour les spécifications de l'UIC), car l'agrandissement du gabarit B au gabarit C1 de l'UIC nécessite des investissements importants. D'ailleurs, les spécifications adoptées dans le cadre de l'Accord permettent le transport de conteneurs ISO de 2,9 m de haut et de 2,44 m de large sur les wagons plats porte-conteneurs dont le chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail; le transport de chargements de 2,5 m de large et de 2,6 m de haut sur les wagons plats ordinaires (hauteur de chargement de 1,246 m); et le transport de semi-remorques par des wagons-poches.

3. Entraxe des voies

Il s'agit de la distance séparant les deux axes des lignes à deux voies en dehors des gares. Il est évident que l'augmentation de cette distance présente de nombreux avantages, notamment la réduction de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains, avantage qui s'accroît proportionnellement à la vitesse; l'allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles; et la possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien des voies.

4. Vitesse minimale de définition

Cette vitesse détermine le choix des caractéristiques géométriques des sections (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

5. Masse autorisée par essieu

Il s'agit de la masse autorisée par essieu sur les grandes lignes internationales. Il convient de noter que la masse maximale par essieu pour les locomotives (22,5 tonnes) est légèrement supérieure à celle des wagons (20 tonnes) en raison du fait que le nombre d'essieux de locomotive par rapport au nombre total d'essieux est normalement très petit et que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon.

Pour ce qui concerne les wagons, les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

6. Masse autorisée par mètre linéaire

Elle a été fixée à 8 tonnes par mètre linéaire, conformément aux spécifications de l'UIC¹.

¹ Code UIC, 9^e éd., 1/7/87, fiche 700-0 concernant la « Classification des lignes et des masses autorisées pour les wagons ».

7. Train type pour le calcul des ponts

Il s'agit du « train type » minimum sur lequel doivent se fonder les calculs des ponts sur les grandes lignes internationales conformément aux spécifications de l'UIC².

8. Longueur minimale des quais des grandes gares

La longueur retenue (250 m) est inférieure à celle qui est adoptée par l'Union internationale des chemins de fer (400 m pouvant accueillir une locomotive et 13 voitures à voyageurs de 27,5 m de long ou une locomotive et 14 voitures de 26,4 m de long).

9. Longueur utile minimale des voies d'évitement

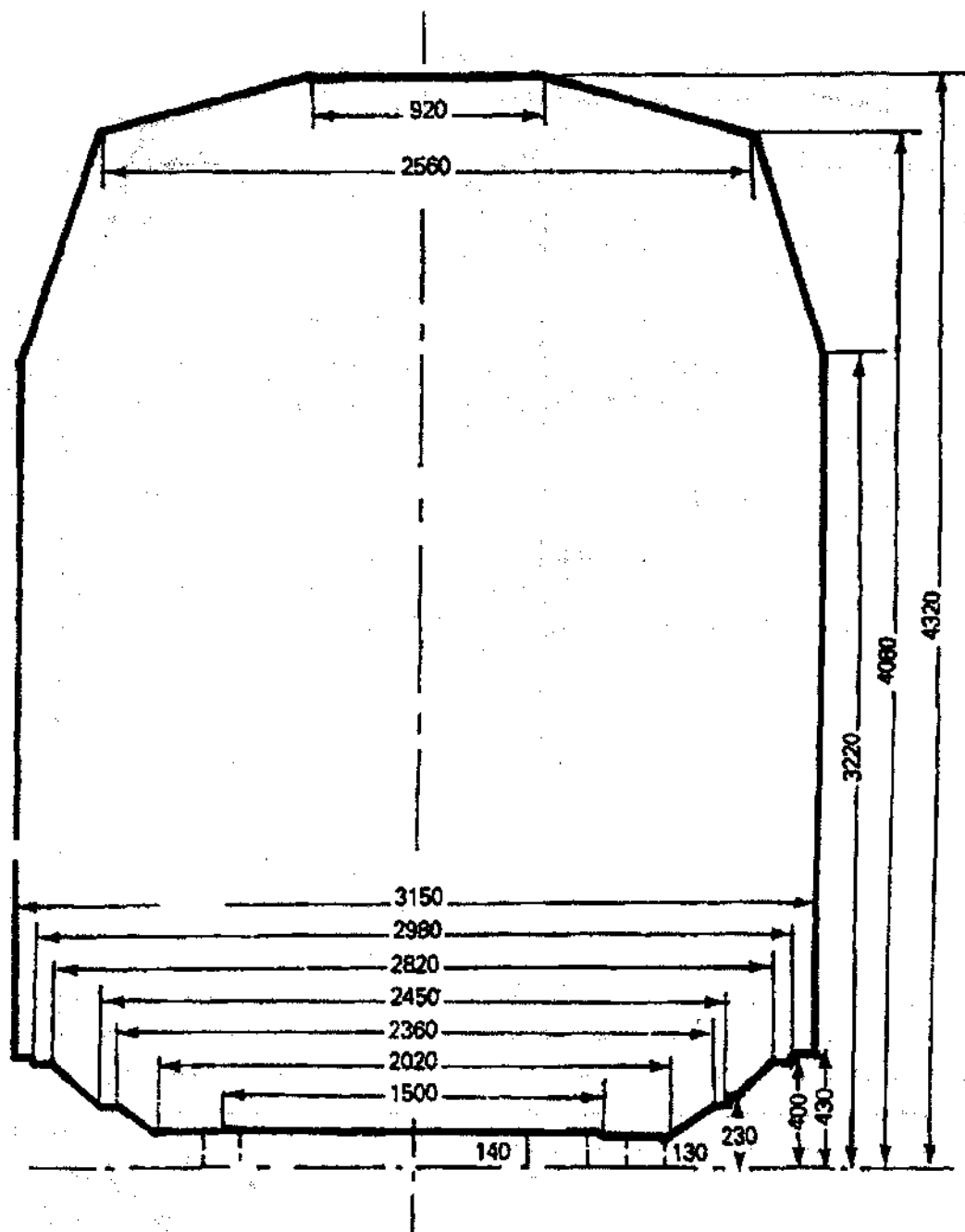
La longueur de 500 m retenue est inférieure à celle qui est adoptée par l'UIC (750 m permettant la circulation d'un train d'une masse totale de 5 000 tonnes).

10. Voltage électrique

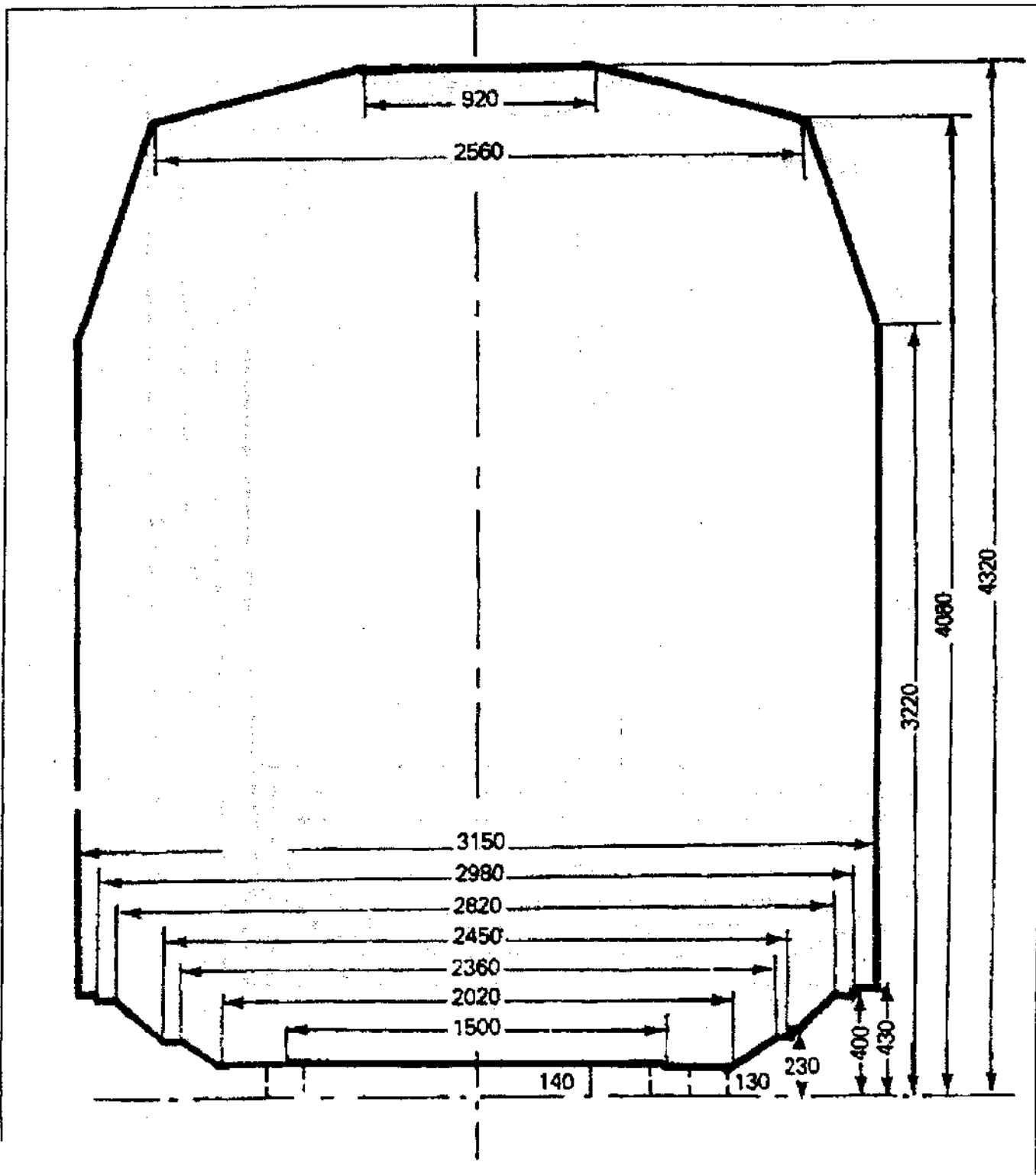
Les caractéristiques techniques à adopter à l'avenir pour les locomotives électriques devraient être conformes aux spécifications de l'UIC et du Réseau ferroviaire transeuropéen.

² Code UIC, 2e éd., 1/1/74, fiche 702-0 concernant la « Forme de chargement à prendre en compte pour le calcul des structures supportant les rails sur les lignes internationales ».

Figure I.
Spécifications du gabarit de chargement de l'UIC (UIC/B)



الشكل - أبعاد التحميل حسب مواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية UIC/B



٨ - الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية

أخذ بالطول ٢٥٠ متراً وهو أقل من الطول الذي اعتمده الاتحاد الدولي للسكك الحديدية UIC (وهو ٤٠٠ متر) والذي يسمح بقاطرة وعدد ١٣ - ١٤ عربة طول كل منها ٢٧,٥ - ٢٦,٤ متراً).

٩ - الطول الأدنى للفقاع لسكة الاجتباب

أخذ بطول ٥٠٠ متر أقل من الذي اعتمده الاتحاد الدولي للسكك الحديدية (وهو ٧٥٠ متراً بحيث يسمح بحركة قطار وزنه الإجمالي ٥٠٠٠ طن).

١٠ - شدة التيار الكهربائي

بالنسبة للخصائص الفنية للخطوط التي ستعمل عليها قاطرات كهربائية مستقبلاً يراعى أن تكون طبقاً لمواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية ومواصفات الشبكة الأوروبية الموحدة.

تحميل ١,١٨ متر فوق سطح السكة، ونقل أحمال ذات عرض ٢,٥ متر وارتفاع ٢,٦ متر على العربات المسطحة العادية (ذات مستوى تحميل ١,٢٤٦ متر) وكذلك نقل المقطورات على العربات المنخفضة (RECESS WAGONS).

٣ - تباعد السكك

وهي المسافة بين محوري الخطوط المزدوجة على الخط الطولي خارج المحطات. ولا شك في أن زيادة هذه المسافة تحقق فوائد متعددة منها التقليل من الضغط الهوائي الدينامي عند مرور قطارين جنباً إلى جنب وحسب سرعتهما، التخفيف من قيود نقل الأحمال غير المعتادة، وزيادة إمكانية استخدام معدات الصيانة ذات الطاقة العالية.

٤ - السرعة النظرية الدنيا

تحدد هذه السرعة خصائص التصميم الهندسي للوصلات (مثل أقطار المنحنيات)، وخصائص الأمان للقطارات (مثل مسافات الوقوف) ومعاملات الوقوف للمعدات المتحركة.

٥ - الحمل المسموح لكل جزم محوري

وهو أقصى حمل على المحاور يمكن أن تسمح به الخطوط الدولية. ويلاحظ أن أقصى حمل محوري للقطارات (٢٢,٥ طن) أكبر بقليل منه للعربات (٢٠ طناً) وهذا لأن نسبة عدد محاور القاطرات إلى إجمالي عدد المحاور عادة ما تكون صغيرة جداً، كما أن مساعدات القاطرة تسبب تآكلاً أقل من مساعدات العربات.

وبالنسبة إلى العربات، طبقت قرارات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية بشأن السكة المعيارية على الخطوط الجديدة، بافتراض أن قطر العجلات لا يقل عن ٨٤٠ مم حسب تعليمات الاتحاد الدولي.

٦ - الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي

وضع ٨ طن لكل متر طولي حسب مواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية^(١).

٧ - قطار نموذجي لاختبار الجسور

هذا هو أقل نموذج للقطار عند تصميم الكباري على الخطوط الدولية حسب مواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية^(٢).

(١) المواصفة رقم (0) UIC Code 700، الطبعة التاسعة، ٨٧/٧/١، بعنوان "تصنيف الخطوط والأوزان المسموحة للعربات".

(٢) المواصفة رقم (0) UIC Code 702، الطبعة الثانية، ٧٤/١/١، بعنوان "شكل التحميل المطلوب أخذه في الاعتبار لحساب

المنشآت الحاملة للسكك على الخطوط الدولية".

الملحق الثاني
الجدول - الخصائص الفنية لشبكة السكك الحديدية

رقم مسلسل	الخصائص الفنية	الخطوط الحالية		الخطوط المستقبلية	
		الخطوط الحالية	الركاب فقط	الركاب والبضائع	الركاب والبضائع
١	عرض السكة	قياسي (١٤٣٥ مم)	قياسي (١٤٣٥ مم)	قياسي (١٤٣٥ مم)	قياسي (١٤٣٥ مم)
٢	أبعاد التحميل	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*
٣	تباعد السكك	٢٤ م	٢٤ م	٢٤ م	٢٤ م
٤	السرعة النظرية الأدنى	١٢٠ كلم/ساعة	١٢٠ كلم/ساعة	١٢٠ كلم/ساعة	١٢٠ كلم/ساعة
٥	الحمل المسموح لكل جزع محوري (ك ٢٠٠ كلم/ساعة)	٢٢,٥ طن	-	٢٢,٥ طن	-
	لعربات البضائع (ك ١٢٠ كلم/ساعة)	٢٠ طن	-	٢٠ طن	-
	(ك ١٤٠ كلم/ساعة)	١٨ طن	-	١٨ طن	-
٦	الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي	٨ طن	-	٨ طن	-
٧	قطار نموذجي لاختبار الجسور	UIC 71	-	UIC 71	-
٨	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية	٢٥٠ م	٢٥٠ م	٢٥٠ م	٢٥٠ م
٩	الطول الأدنى الفعال لسكة الاحتتاب	٥٠٠ م	-	٥٠٠ م	-
١٠	شدة التيار الكهربائي	-	-	-	وفق مواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية ومواصفات الشبكة الأوروبية الموحدة.

* مواصفات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية لأبعاد التحميل (موضحة في الشكل ١ المرفق).

ملاحظات حول المواصفات الواردة في الجدول مرتبة حسب الرقم المسلسل في الجدول:

١ - عرض السكة

أخذ بعرض السكة المعياري وهو ١٤٣٥ مم وهو متحقق في غالبية أجزاء الشبكة الحالية في المنطقة.

٢ - أبعاد التحميل

هذا هو الحد الأدنى لمقاس تحميل القطارات على الخطوط الدولية (انظر الشكل ١ للمواصفات UIC/B)، ذلك أن تطوير الخطوط الحالية من مواصفات UIC/B إلى UIC/C1 سيتطلب استثمارات كبيرة. وعلى أي حال، المواصفات المعتمدة في الاتفاق يمكنها نقل الحاويات القياسية (٢,٩ متر × ٢,٤٤ متر) على عربات مسطحة للحاويات بمستوى

٢ - المجاور المتجهة غرب - شرق

- (أ) س 10: محور العراق - شرق البحر المتوسط
خانقون - بغداد - الحقلانية - منفذ القائم (العراق/سوريا) - منفذ البوكمال (سوريا/العراق) - دير الزور - حلب - اللاذقية.
- (ب) س 20: محور وسط سوريا
منفذ اليعربية (سوريا/العراق) - القامشلي - الحسكة - دير الزور - تدمر - مهين - حمص - عكاري.
- (ج) س 30: محور دمشق - بيروت
دمشق - بيروت.
- (د) س 40: محور غرب العراق - الأردن
الحقلانية - منفذ طربيل (العراق/الأردن) - منفذ الكرامة (الأردن/العراق) - الصفاوي - الزرقاء - عمان.
- (هـ) س 50: محور الساحل الجنوبي للبحر المتوسط - دلتا النيل
غزة - منفذ رفح (الأراضي الفلسطينية المحتلة/مصر) - العريش - كوبري الفردان - الإسماعيلية - طنطا - الإسكندرية - السلوم.
- (و) س 60: محور معان - الفردان
معان - العقبة - نويبع - نخل - كوبري الفردان.
- (ز) س 70: محور سفاجا - الخارجة
سفاجا - قنا - الخارجة.
- (ح) س 80: محور الجليل - جدة
الجليل - الدمام - الرياض - مكة - جدة.
- (ط) س 82: محور الدوحة
الدوحة - سلوى.
- (ي) س 90: محور جنوب الجزيرة العربية
ثمريت - منفذ المزينة (عمان/اليمن) - منفذ شحن (اليمن/عمان) - الغيظة - المكلا - عدن - باب المندب.

الملحق الأول

مخاور السكك الحديدية

١ - المخاور المتجهة شمال-جنوب

(أ) س 5: محور العراق - شرق الجزيرة العربية

منفذ اليعربية (سوريا/العراق) - منفذ ربيعة (العراق/سوريا) - الموصل - بغداد - الشماوه - الناصرية - البصرة - أم قصر - الكويت - منفذ النويصيب (الكويت/السعودية) - منفذ الخفجي (السعودية/الكويت) - أبو حدرية - الدمام - سلوى - منفذ البطحاء (السعودية/الإمارات) - منفذ الغويفات (الإمارات/السعودية) - أبو ظبي - دبي - الشارقة - الفجيرة - منفذ كلبا (الإمارات/عمان) - منفذ حطمة ملاحه (عمان/الإمارات) - صحار - مسقط - لمريت - صلالة.

(ب) س 15: محور وسط الجزيرة العربية

الزرقاء - الأزرق - منفذ العمري (الأردن/السعودية) - منفذ الحديثة (السعودية/الأردن) - القرينات - دومة الجندل - حائل - بريدة - الرياض - الخرج - حرض - البطحاء.

(ج) س 25: محور سوريا - الأردن - السعودية - اليمن

ميدان إكسس - حلب - حمص - مهبين - دمشق - منفذ درعا (سوريا/الأردن) - منفذ جابر (الأردن/سوريا) - عمان - معان - منفذ المدورة (الأردن/السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية/الأردن) - تيوك - المدينة المنورة - ينبع - رابغ - جدة - الدرب - منفذ الطوال (السعودية/اليمن) - منفذ حرض (اليمن/السعودية) - الحديدة - المخاء - باب المنذب.

(د) س 27: محور حمص - رياق

حمص - القصير - رياق.

(هـ) س 35: محور شرق البحر المتوسط

اللاذقية - طرطوس - عكاري - منفذ الدبوسية (سوريا/لبنان) - منفذ العبودية (لبنان/سوريا) - طرابلس - بيروت - صور.

(و) س 45: محور وادي النيل

طنطا - القاهرة - قنا - أسوان - وادي حلفا.

اللغة الانكليزية	اللغة الفرنسية	اللغة العربية
Carriage/Coach	Voiture à Voyageurs	عربة مسافرين
Locomotive	Locomotive	قاطرة
Test Train for Bridge Testing	Train-type pour le calcul des ponts	قطار نموذجي لاختبار الجسور
Speed Restriction Board	Tableau de délimitation de vitesse	لوحة تحديد السرعة
Station	Gare	محطة
Trailer	Remorque	مقطورة
Maximum Gradient	Déclivité maximale	الميل الأقصى
Cant of Track	Variation de dévers	الميل الجانبي للسكة
Cant of Rail	Variation du rail	الميل الجانبي للقضيب

وبالنسبة إلى تعريف هذه المصطلحات وتلك الواردة في مواد الاتفاق وملحقاته، يرجع فيها إلى الاتحاد الدولي للسكك الحديدية.

المصطلحات الفنية المستخدمة باللغة العربية والفرنسية والانكليزية

(مرتبة أبجديا حسب اللغة العربية)

اللغة الانكليزية	اللغة الفرنسية	اللغة العربية
Loading Gauge	Gabarit de chargement	أبعاد تحميل
Exit Signal	Signal de sortie	إشارة خروج
Tail Signal	Signal de queue	إشارة مؤخرة القطار
Distance between Centers of Tracks	Entraxe des voies	تباعد السكك
Level Crossing	Passage à niveau	تقاطع سطحي
Authorized Mass per Linear Metre	Masse autorisée par mètre linéaire	الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي
Authorized Mass per Axle	Masse autorisée par essieu	الحمل المسموح لكل جرع محوري
Mountain Railway	Ligne de montagne	خط جبلي
Level Line	Ligne de plaine	خط سهلي
Platform	Quai	رصيف
Nominal Minimum Speed	Vitesse minimale de définition	السرعة النظرية الأدنى
Approach Track	Voie d'accès	سكة اقتراب
Passing Siding	Voie de dépassement	سكة تجاوز
Allocation Track	Voie d'affectation	سكة تخصيص
Secondary Track	Voie secondaire	سكة ثانوية
Narrow Gauge Line	Voie étroite	سكة ضيقة
Curved Track	Voie en courbe	سكة في منحني
Standard Gauge Line	Voie normale	سكة قياسية
Double Track	Voie double	سكة مزدوجة
Downgrade Track	Voie décline	سكة منحدرة
Inbound Track	Voie d'arrivée	سكة وصول
Reversible Track	Voie banalisée	سكة مستعملة في الاتجاهين
Minimal Platform Length in Principal Stations	Longueur minimale des quais des gares principales	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية
Track Mileage	Longueur de voie développée	طول السكك للمعتدة
Minimal Useful Siding Length	Longueur utile minimale des voies d'évitement	الطول الفعال الأدنى لسكة الاجتناب
Sleeper	Traverse	عارضه
Concrete Sleeper	Traverse en béton	عارضه خرسانية
Wooden Sleeper	Traverse en bois	عارضه خشبية
Intermediate Sleeper	Traverse intermédiaire	عارضه وسطية
Wagon	Wagon	عربة بضائع
Silo Wagon	Wagon-Silo	عربة بضائع صومعية
Standard Wagon	Wagon Standard	عربة بضائع قياسية
Gantry Wagon	Wagon portique	عربة بضائع رافعة
Tank Wagon	Wagon réservoir	عربة صهريج

المادة ١٠ حدود تطبيق الاتفاق

لا يمنع أي نص ورد في هذا الاتفاق أي طرف داخل في الاتفاق من اتخاذ أي إجراء يعتبره ضرورياً لأمنه الداخلي أو الخارجي ومصالحه، وذلك بما لا يتعارض مع أحكام ميثاق الأمم المتحدة

المادة ١١ جهة الإيداع

الأمين العام للأمم المتحدة هو جهة إيداع الاتفاق.

المادة ١٢ الملاحق

قائمة المصطلحات الفنية المستخدمة وملاحق الاتفاق هي جزء لا يتجزأ منه.

إثباتاً لما تقدم، وقّع المذكورون أدناه بصفتهم المفوضين الرسميين لذلك.

حرر هذا الاتفاق في مدينة بيروت في اليوم الرابع عشر من نيسان/أبريل ٢٠٠٣ على النسخ الأصلية للاتفاق باللغة العربية والانكليزية والفرنسية.

- ٤ - تقوم لجنة النقل في الإسكوا، بإبلاغ جهة الإيداع بالتعديلات المقررة عملاً بالبند ٣ من هذه المادة خلال مدة لا تتجاوز (٤٥) خمسة وأربعين يوماً.
- ٥ - تبلغ جهة الإيداع التعديلات المقررة إلى كل الأطراف الداخلة في الاتفاق، وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول على كل الأطراف بعد (٣) ثلاثة أشهر من إبلاغها، إلا إذا استلمت جهة الإيداع اعتراضات من أكثر من ثلث الأطراف الداخلة في الاتفاق خلال (٣) ثلاثة أشهر تلي تاريخ الإبلاغ.
- ٦ - في حالة انسحاب أحد الأطراف بحيث يصبح عدد الأطراف الداخلة في الاتفاق أقل من (٤) أربعة بعد انقضاء الفترة الزمنية المذكورة في المادة ٧ من الاتفاق، لا يجوز إجراء أي تعديلات على الاتفاق خلال تلك الفترة.

المادة ٧

الانسحاب

يجوز لأي من الأطراف الداخلة في الاتفاق الانسحاب من هذا الاتفاق بموجب إشعار مكتوب يوجه إلى جهة الإيداع. ويسري هذا الانسحاب بعد (١٢) اثني عشر شهراً من تاريخ إيداع الإشعار، ما لم يُعدّل الطرف الداخل في الاتفاق عنه قبل انقضاء تلك الفترة.

المادة ٨

الانتهاء

يتمهي سريان مفعول هذا الاتفاق إذا أصبح عدد الأطراف الداخلة فيه أقل من (٤) أربعة خلال أي فترة مدتها (١٢) اثني عشر شهراً متتالية.

المادة ٩

حلّ الخلافات

- ١ - أي خلاف ينشأ بين طرفين أو أكثر من الأطراف الداخلة في الاتفاق ويتعلق بتفسيره أو تطبيقه ولم يتمكن أطراف الخلاف من تسويته عن طريق المفاوضات أو أي وسيلة تسوية أخرى، يحال إلى التحكيم إذا طلب أي طرف من الأطراف ذلك، ويقدم هذا الخلاف إلى لجنة تحكيم يعين كل طرف عضواً واحداً فيها ويقوم أعضاء لجنة التحكيم بالاتفاق فيما بينهم لتعيين رئيساً للجنة التحكيم من خارج اللجنة. وإذا لم يتم الاتفاق على رئيس لجنة التحكيم خلال (٣) ثلاثة أشهر بعد طلب اللجوء إلى التحكيم، حاز لأي طرف أن يطلب من الأمين العام للأمم المتحدة، أو ممن يفوضه، تعيين رئيس للجنة، ويحال عليها الخلاف لاتخاذ قرار بشأنه.
- ٢ - يلتزم أطراف الخلاف بقرار تشكيل لجنة التحكيم، عملاً بأحكام الفقرة ١ من هذه المادة، وبالقرارات الصادرة عنها وكذلك الالتزام بتسديد نفقات التحكيم.

٢ - يصبح الأعضاء المشار إليهم في الفقرة ١ من هذه المادة أطرافاً داخلية في هذا الاتفاق عن طريق:

(أ) التوقيع الذي لا يحتاج إلى تصديق أو قبول أو موافقة (التوقيع النهائي)؛ أو

(ب) التوقيع الذي يحتاج إلى تصديق أو قبول أو موافقة يعقبه التصديق أو القبول أو الموافقة؛ أو

(ج) الانضمام.

٣ - يصبح التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ساري المفعول بعد إيداع الأداة المطلوبة لدى جهة الإيداع.

٤ - للدول غير الأعضاء في الإسكوا أن تنضم إلى الاتفاق عن طريق إيداع أداة الانضمام لدى جهة الإيداع بعد حصولها على موافقة جميع أعضاء الإسكوا الأطراف في الاتفاق. تقوم سكرتارية لجنة النقل في الإسكوا ("السكرتارية") بتوزيع طلبات انضمام الدول غير الأعضاء في الإسكوا إلى أعضاء الإسكوا الأطراف في الاتفاق للحصول على موافقتها. ويصبح طلب الانضمام موافقاً عليه بعد استلام إشعارات الموافقة على هذا الطلب من جميع أعضاء الإسكوا الأطراف في الاتفاق.

المادة ٥

الدخول حيز التنفيذ

١ - يدخل الاتفاق حيز التنفيذ بعد (٩٠) تسعين يوماً من تاريخ قيام (٤) أربعة أعضاء في الإسكوا، إما بالتوقيع النهائي عليه، أو بإيداع أداة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

٢ - بالنسبة إلى كل عضو في الإسكوا مشار إليه في الفقرة ١ من المادة ٤ يقوم بالتوقيع النهائي على الاتفاق أو بإيداع أداة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بعد التاريخ الذي قام فيه (٤) أربع دول أعضاء في الإسكوا بالتوقيع النهائي عليه أو بإيداع أداة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، يدخل الاتفاق حيز التنفيذ بعد مرور (٩٠) تسعين يوماً على تاريخ قيامه بالتوقيع النهائي عليه أو تاريخ إيداع أداة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام. بالنسبة إلى كل دولة غير عضو في الإسكوا، تقوم بإيداع أداة الانضمام، يدخل الاتفاق حيز التنفيذ بعد مرور (٩٠) تسعين يوماً على تاريخ إيداعها هذه الأداة.

المادة ٦

التعديلات

١ - بعد دخول الاتفاق حيز التنفيذ، يجوز لأي طرف داخل في الاتفاق أن يقترح تعديلات عليه وعلى ملاحقه.

٢ - تقدم التعديلات المقترحة على الاتفاق إلى لجنة النقل التابعة (للإسكوا).

٣ - تُقرّ التعديلات إذا حصلت على موافقة ثلثي الأطراف الداخلة في الاتفاق الحاضرة في اجتماع يُعقد لهذا الغرض. وتقرّ تعديلات الملحق الأول للاتفاق إذا حصلت على موافقة ثلثي الأطراف الداخلة في الاتفاق الحاضرة في الاجتماع، متضمنة تلك المعنية مباشرة بالتعديل المقترح.

إن الأطراف الداخلة في الاتفاق، إذ تدرك الخصائص المتميزة للسكك الحديدية من حيث تكاليف الإنشاء والتشغيل والسرعة والسلامة والانتظام والراحة النفسية والحفاظ على البيئة، وإذ تؤكد أهمية وضرورة الربط السككي بين دول المنطقة حسب خطة مدروسة لإنشاء وتطوير شبكة السكك الحديدية الدولية التي تفي بمحاجات النقل المستقبلية وتراعي شؤون البيئة، من أجل تسهيل حركة نقل البضائع والركاب، وبالتالي زيادة التبادل التجاري والسياحي في المشرق العربي، ما سيكون له أكبر الأثر على تحقيق التكامل الإقليمي العربي، اتفقت على ما يلي:

المادة ١

تبني شبكة السكك الحديدية الدولية

وفقاً للنهج التحوطي الوارد في المبدأ ١٥ من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، فإن الهدف من هذا البروتوكول هو المساهمة في ضمان مستوى ملائم من الحماية في مجال أمان نقل، ومناولة واستخدام الكائنات الحية المحورة الناشئة عن التكنولوجيا الأحيائية الحديثة التي يمكن أن تترتب عليها آثار ضارة على حفظ واستدامة التنوع البيولوجي، مع مراعاة المخاطر على صحة الإنسان أيضاً، ومع التركيز بصفة خاصة على النقل عبر الحدود.

المادة ٢

اتجاهات محاور شبكة السكك الحديدية الدولية

تتكون "شبكة السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي"، الوارد وصفها في الملحق الأول من الاتفاق، من محاور رئيسية في اتجاه شمال/جنوب وشرق/غرب، ويمكن أن تتضمن محاور وخطوطاً أخرى تضاف مستقبلاً عملاً بمواد هذا الاتفاق.

المادة ٣

المواصفات الفنية

في غضون أقصر فترة زمنية ممكنة مستقبلاً، يجري إخضاع جميع السكك الحديدية الحالية، الوارد وصفها في الملحق الأول، للمواصفات الفنية المحددة للخطوط الحالية في الملحق الثاني للاتفاق. وتُصمّم السكك الحديدية الجديدة التي ستُنَفَّذ بعد دخول الاتفاق حيز التنفيذ، طبقاً للمواصفات الفنية المحددة للخطوط الجديدة في الملحق الثاني للاتفاق.

المادة ٤

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

١ - يُفتح باب التوقيع على هذا الاتفاق لأعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في بيت الأمم المتحدة في بيروت خلال الفترة من ١٤ إلى ١٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٣، وبعد ذلك في المقر الرئيسي للأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤.

اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي



الأمم المتحدة

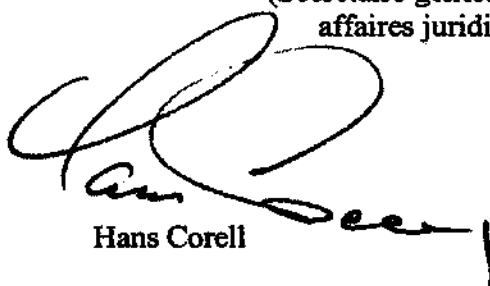
2003

I hereby certify that the foregoing text is a true copy in the Arabic, French and English languages of the Agreement on the International Railways in the Arab Mashreq, done at Beirut on 14 April 2003.

Je certifie que le texte qui précède est la copie conforme en langues anglaise, arabe et française de l'Accord sur le réseau ferroviaire international du Mashreq arabe, fait à Beyrouth, le 14 avril 2003.

For the Secretary-General,
The Legal Counsel
(Under-Secretary-General
for Legal Affairs)

Pour le Secrétaire général,
Le Conseiller juridique
(Secrétaire général adjoint aux
affaires juridiques)



Hans Corell

United Nations, New York
13 May 2003

Organisation des Nations Unies
New York, le 13 mai 2003



Certified true copy XI-C-4
Copie certifiée conforme XI-C-4
May 2003