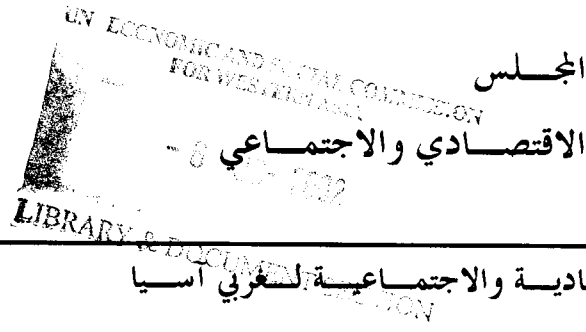


Distr.
LIMITEDE/ESCWA/TRANS/2002/IG.1/4/Rev.1
18 February 2002
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

لجنة النقل

الدورة الثالثة

بيروت، ٥-٧ آذار/مارس ٢٠٠٢

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

مشروع اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

ألف - مراحل إعداد مشروع الاتفاق

١- عُرض أول مشروع لاتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي ونوقش في اجتماع خبراء بشأن مواعمة قوانين وأنظمة ومعايير النقل من أجل التعاون الإقليمي، خلال الفترة ١٥-١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١.

٢- خلص اجتماع الخبراء المذكور أنفاً إلى التوصيات التالية بشأن مشروع الاتفاق:

(أ) التأكيد على أهمية وضرورة الربط السككي بين دول المنطقة؛

(ب) التأكيد على أهمية وضرورة التوصل إلى اتفاق إقليمي بين دول المنطقة في هذا الشأن لموامة المواصفات الفنية لخطوط الربط، لتسهيل النقل الإقليمي والدولي على السكك الحديدية؛

(ج) شكّلت لجنة فنية من الخبراء لمراجعة مشروع اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي والاتفاق على مواده وملاحقه، على أن تجتمع اللجنة على التوازي مع اجتماع الخبراء، ثم تعرض أعمالها على اجتماع الخبراء. وتشكّلت اللجنة من الأسماء التالية:

وزارة النقل/جمهورية العراق	- صبري كاطع عبد البيضاني
وزارة النقل/جمهورية مصر العربية	- عصام شرف
المؤسسة العامة للخطوط الحديدية/المملكة العربية السعودية	- حمد العبد القادر
وزارة النقل/المملكة الأردنية الهاشمية	- ليث دبابنه
وزارة المواصلات/الجمهورية العربية السورية	- إيهاب موالدي
بلدية أبو ظبي/دولة الإمارات العربية المتحدة	- رصين المفتي
قسم النقل/الإسكوا (رئيس اللجنة)	- نبيل صفوت

وكانت نتائج عملها على النحو التالي:

(١) الموافقة على مواد الاتفاق كما وردت في مقترح مشروع الاتفاق المقدم (أنظر المرفق الرابع من تقرير اجتماع الخبراء) مع إضافة ما يلي:

أ- يضاف إلى المقدمة ما يبيّن مميزات السكك الحديدية وأهمية تطويرها ضمن نظام النقل المتكامل في المنطقة؛

ب- تضاف قائمة ببعض المصطلحات والتعاريف الواردة في الاتفاق، ويذكر أن كافة المصطلحات المتعلقة بالسكك الحديدية مرجعها الاتحاد الدولي للسكك الحديدية، والمرجع في تعريبها الاتحاد العربي للسكك الحديدية.

(٢) تعديل الملحق الأول للاتفاق حسب ما هو مذكور في المرفق الرابع من تقرير اجتماع الخبراء؛

(٣) تعديل الملحق الثاني للاتفاق حسب ما هو مذكور في المرفق الرابع من تقرير اجتماع الخبراء.

وعُرضت نتائج أعمال اللجنة على الاجتماع، واعتمدت بعد مناقشتها بالصيغة المذكورة آنفاً.

(د) تقوم الإسكوا بتعديل مقترح الاتفاق حسب ما ذكر آنفاً تمهيداً لعرضه على لجنة النقل في دورتها الثالثة المزمع عقدها في آذار/مارس ٢٠٠٢.

٣- قامت الأمانة الفنية للجنة النقل في الإسكوا بإجراء التعديلات اللازمة، وفيما يلي نص مشروع اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، الذي عرض على الدورة الثالثة للجنة النقل لاعتماده والتوصية بترجمته إلى الإنجليزية والفرنسية، ثم إرساله إلى الأعضاء للتوقيع عليه.

باء- نص مشروع اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

إن الأطراف الداخلة في الاتفاق، إذ تدرك الخصائص المتميزة للسكك الحديدية من حيث تكاليف الإنشاء والتشغيل والسرعة والسلامة والانتظام والراحة النفسية والمحافظة على البيئة، وإذ تؤكد أهمية ضرورة الربط السككي بين دول المنطقة حسب خطة مدروسة لإنشاء وتطوير شبكة السكك الحديدية الدولية التي تفي بحاجات 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

تتبنى الأطراف الداخلة في الاتفاق شبكة السكك الحديدية الدولية الموصوفة في الملحق الأول لهذا الاتفاق (شبكة السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي)، باعتبارها السكك الحديدية ذات الأهمية الدولية

في المشرق العربي، وبالتالي لها الأولوية عند وضع الخطط الوطنية التي تتعلق بإنشاء وصيانة وتطوير شبكات السكك الحديدية الوطنية لدى الأطراف الداخلة في هذا الاتفاق.

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 خطوطاً 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. وتُصمَّم السكك الحديدية الجديدة التي ستُقدَّم 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 في بيت الأمم المتحدة في بيروت خلال الفترة من إلى ، لأعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).
- ٢- يصبح الأعضاء المشار إليهم في الفقرة ١ من هذه المادة أطرافاً داخلة 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- يمكن أن تصبح الدول غير الأعضاء في الإسكوا أطرافاً داخلة في هذا الاتفاق عن طريق إيداع أداة الانضمام لدى جهة الإيداع إذا حصلت على موافقة جميع الأطراف الداخلة في الاتفاق الأعضاء في الإسكوا.

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 إيداع 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.

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 يعدل الطرف الداخل في الاتفاق عنه قبل انقضاء تلك الفترة.

المادة ٨ الانتهاء

ينتهي 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، جاز 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.

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، وقع المذكورون أدناه بصفتهم المفوضين الرسميين لذلك.

حرر هذا الاتفاق في مدينة بيروت بتاريخ على النسخ الأصلية للاتفاق باللغة العربية والإنجليزية والفرنسية.

المصطلحات الفنية المستخدمة باللغة العربية والفرنسية والإنجليزية
(مرتبة أبجدياً حسب اللغة العربية)

Exit signal	Signal de sortie	إشارة خروج
Tail signal	Signal de queue	إشارة مؤخرة القطار
Distance between centers of track/ Track gauge	Entraxe des voies	تباعد السكك
Mountain railway	Ligne de montagne	خط جبلي
Level line	Ligne de plaine	خط سهلي
Platform	Trottoir	رصيف
Nominal minimum speed	Vitesse minimale de définition	السرعة النظرية الأدنى
Passing siding	Voie de dépassement	سكة تجاوز
Allocation track	Voie d'affection	سكة تخصيص
Secondary track	Voie secondaire	سكة ثانوية
Approach track	Voie d'accès	سكة دخول
Narrow Gauge line	Voie étroite	سكة ضيقة
Curved track	Voie en courbe	سكة في منحنى
Standard Gauge line	Voie normale	سكة قياسية
Downgrade track	Voie décline	سكة مائلة
Double track	Voie double	سكة مزدوجة
Inbound track	Voie d'arrivée	سكة وصول
Reversible track	Voie banalisée	سكة مستعملة في الاتجاهين
Minimal useful siding length	Longueur utile minimale des voies d'évitement	الطول الأدنى لسكة الاجتناب
Minimal platform length in principal stations	Longueur minimale des quais des grandes voies	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية
Track mileage	Longueur de voie développée	طول السكك الممتدة
Sleeper	Traverse	عارضه
Concrete sleeper	Traverse en béton	عارضه خرسانية
Wooden sleeper	Traverse en bois	عارضه خشبية
Intermediate sleeper	Traverse intermédiaire	عارضه وسيطة
Wagon	Wagon	عربة بضائع
Silo wagon	Wagon- Silo	عربة بضائع صومعية
Standard wagon	Wagon Standard	عربة بضائع قياسية
Tank wagon	Wagon reservoir	عربة بضائع خزان
Gantry wagon	Wagon portique	عربة بضائع رافعة
Voiture a voyageurs	Carriage	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	Station	محطة
Loading gauge	Gabarit de chargement	مقاس تحميل
Trailer	Remorque	مقطورة
Level crossing	Passage à niveau	ممر سطحي
Maximum gradient	Déclivité maximale	الميل الأقصى
Cant of track	Variation de dévers	الميل الجانبي للسكة
Cant of rail	Variation du rail	الميل الجانبي للقضيب
Authorized mass per linear metre	Masse autorisée par mètre linéaire	الوزن المسموح لكل متر طولي
Authorized mass per axle	Masse autorisée par essieu	الوزن المسموح لكل جزع محوري

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

الملحق الأول

محاوير السكك الحديدية

١- المحاوير المتجهة شمال-جنوب

(أ) س ٥: محور العراق - شرق الجزيرة العربية

منفذ اليعروبية (سوريا/العراق) - منفذ ربيعية (العراق/سوريا) - الموصل - بغداد - السماوه - 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 خطمة ملاحه (عمان/الإمارات) - صحار - مسقط - مريت - صلالة.

(ب) س ١٥: محور وسط الجزيرة العربية

الأزرق - منفذ العمري (الأردن/السعودية) - منفذ الحديثة (السعودية/الأردن) - القرينات - أبو عجرم - حائل - بريده - الرياض.

(ج) س ٢٥: محور سوريا-الأردن-السعودية-اليمن

ميدان إكبس - حلب - حمص - مهين - دمشق - منفذ درعا (سوريا/الأردن) - منفذ جابر (الأردن/سوريا) - عمان - معان - منفذ المدورة (الأردن/السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية/الأردن) - تبوك - المدينة المنورة - جدة - الدرب - منفذ الطوال (السعودية/اليمن) - منفذ حرص (اليمن/السعودية) - الحديدية - المخاء.

(د) س ٢٧: محور معان - العقبة

معان - العقبة.

(هـ) س ٣٥: محور شرق البحر المتوسط

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

(و) س ٤٥: محور وادي النيل

طنطا - القاهرة - قنا - أسوان - وادي حلفا.

٢- المحاوير المتجهة غرب-شرق

(أ) س ١٠: محور العراق - شرق البحر المتوسط

خانقين - بغداد - الحقلانية - منفذ القائم (العراق/سوريا) - منفذ البوكمال (سوريا/العراق) - دير الزور - حلب - اللاذقية.

(ب) س ٢٠: محور وسط سوريا

منفذ اليعروبية (سوريا/العراق) - القامشلي - الحسكة - دير الزور - تدمر - مهين - حمص - عكاري.

(ج) س ٣٠: محور دمشق - بيروت

دمشق - بيروت.

(د) س ٤٠: محور غرب العراق - الأردن

الحقلانية - منفذ طربيل (العراق/الأردن) - منفذ الكرامة (الأردن/العراق) - الأزرق - الزرقاء - عمان.

(هـ) س ٥٠: محور الساحل الجنوبي للبحر المتوسط - دلتا النيل

غزة - منفذ رفح (الأراضي الفلسطينية المحتلة/مصر) - العريش - كوبري الفردان - الإسماعيلية - طنطا - الإسكندرية - السلوم.

(و) س ٦٠: محور أبو عجرم - الفردان

أبو عجرم - القليبة - تبوك - منفذ الدرة (المملكة العربية السعودية/الأردن) - العقبة - نويبع - نخل - كوبري الفردان.

(ز) س ٧٠: محور سفاجا - الخارجة

سفاجا - قنا - الخارجة.

(ح) س ٨٠: محور الدمام - جدة

الدمام - الهفوف - الرياض - جدة.

(ط) س ٨٢: محور الدوحة

الدوحة - سلوى.

(ي) س ٩٠: محور جنوب الجزيرة العربية

ثمریت - منفذ المزبونة (عمان/اليمن) - منفذ شحن (اليمن/عمان) - الغيظة - المكلا - عدن - المخاء.

الملحق الثاني

الجدول - الخصائص الفنية لشبكة السكك الحديدية

رقم مسلسل	الخصائص الفنية		الخطوط الحالية		الخطوط المستقبلية	
	عرض السكة	مقاس التحميل	تباعد السكك	السرعة النظرية الأدنى	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة
١	عرض السكة	مقاس التحميل	تباعد السكك	السرعة النظرية الأدنى	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة
٢	مقاس التحميل	تباعد السكك	السرعة النظرية الأدنى	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة	الوزن المسموح لكل متر طولي
٣	تباعد السكك	السرعة النظرية الأدنى	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة	الوزن المسموح لكل متر طولي	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)
٤	السرعة النظرية الأدنى	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة	الوزن المسموح لكل متر طولي	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)	الطول الأدنى للرصيف في المحطات الرئيسية
٥	الوزن المسموح لكل جزع محوري	لعربات البضاعة	الوزن المسموح لكل متر طولي	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)	الطول الأدنى لسكة الاجتتاب (Sidings)	
٦	لعربات البضاعة	الوزن المسموح لكل متر طولي	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)	الطول الأدنى لسكة الاجتتاب (Sidings)		
٧	الوزن المسموح لكل متر طولي	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)	الطول الأدنى لسكة الاجتتاب (Sidings)			
٨	قطار نموذجي (لاختبار الجسور)	الطول الأدنى لسكة الاجتتاب (Sidings)				
٩	الطول الأدنى لسكة الاجتتاب (Sidings)					

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- مقاس التحميل

هذا هو الحد الأدنى لمقاس تحميل القطارات على الخطوط الدولية (أنظر 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 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- الوزن المسموح لكل جرع 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 عدد محاور القطارات أقل بكثير من عدد محاور العربات، كما أن التأثير السلبي لتوقيف القاطرة أقل منه لتوقيف العربة.

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- الوزن 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).

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 لسكة الاجتتاب

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

(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، بعنوان "شكل التحميل المطلوب أخذه في الاعتبار لحساب المنشآت الحاملة للسكك على الخطوط الدولية".

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

