Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/2002/1/Rev.2
5 March 2003
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

1 - 0 - 2003
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي(*)

الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠٣

(*) هذا هو النص النهائي للاتفاق الذي وافقت عليه لجنة النقل التابعة للإسكوا في دورتها الثالثة المعقودة في بيروت في الفترة من ٥ إلى ٧ آذار/مارس ٢٠٠٢ وعدلته في دورتها الرابعة المعقودة في بيروت في الفترة من ١٤ إلى ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.

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 وضرورة 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 مع مراعاة أن تكون المسارات للمحاور والخطوط غير القائمة حالياً طبقاً لدراسات الجدوى التي تجريها الدول المعنية.

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 محاوراً و خطوطاً أخرى تضاف مستقبلاً عملا بمواد هذا الاتفاق.

المادة ٣
المواصفات الفنية

في غضون أقصر فترة زمنية ممكنة مستقبلا، 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 ستُنفّذ 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.

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- 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 حيِّز التنفيذ

١- يدخل الاتفاق حيِّز 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 حيِّز 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. وتقر 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 المُقرَّة عملا بالبند ٣ من هذه المادة خلال مدة لا تتجاوز (٤٥) خمسة وأربعين يوماً.

٥- تبلغ جهة الإيداع التعديلات المقرة 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 يَعْدل 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، عملا 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 في اليوم الرابع عشر من نيسان/ابريل ٢٠٠٣ على النسخ الأصلية للاتفاق باللغة العربية والإنجليزية والفرنسية.

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

اللغة الانجليزية	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 authorisée par mètre linéaire	الحمل المحوري المسموح لكل متر طولي
Authorized Mass per Axle	Masse authorisée par essieu	الحمل المسموح لكل جزع 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 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 dévelopée	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

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

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

الملحق الأول

محاور السكك الحديدية

١- المحاور المتجهة شمال-جنوب

(أ) س 5: 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) – ابو ظبي – دبي – الشارقة – الفجيرة – منفذ كلبا (الإمارات/عمان) – منفذ خطمة ملاحة (عمان/الإمارات) – صحار – مسقط – مريت – صلالة.

(ب) س 15: محور وسط الجزيرة العربية

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

(ج) س 25: 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 – ينبع – رابغ – جدة – الدرب – منفذ الطوال (السعودية/اليمن) – منفذ حرض (اليمن/السعودية) – الحديدة – المخاء – باب المندب.

(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.

٢- المحاور المتجهة غرب-شرق

(أ) س 10: محور العراق – شرق البحر المتوسط

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

(ب) س 20: محور وسط سوريا

منفذ اليعروبية (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 الفـــردان – الإســماعيلية – طنطــا – 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 الجبيل – جدة

الجبيل – الدمام –الرياض – مكة – جدة.

(ط) س 82: محور الدوحة

الدوحة – سلوى.

(ي) س 90: محور جنوب الجزيرة العربية

ثمريت – منفذ المزيونة (عُمان/اليمن – منفذ شحن (اليمن/عمان) – الغيظة – المكلا – عدن – باب المندب.

الملحق الثاني

الجدول- الخصائص الفنية لشبكة السكك الحديدية

رقم مسلسل	الخصائص الفنية	الخطوط الحالية	الخطوط المستقبلية	
			للركاب فقط	للركاب والبضائع
١	عرض السكة	قياسي (١٤٣٥ مم)	قياسي (١٤٣٥ مم)	قياسي (١٤٣٥ مم)
٢	أبعاد التحميل	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*
٣	تباعد السكك	٤ م	٤ م	٤ م
٤	السرعة النظرية الأدنى	١٢٠ كلم/ساعة	١٢٠ كلم/ساعة	١٢٠ كلم/ساعة
٥	الحمل المسموح لكل جزع محوري (≤ ٢٠٠ كلم/ساعة)	٢٢,٥ طن	-	٢٢,٥ طن
	لعربات البضائع (≤ ١٢٠ كلم/ساعة)	٢٠ طن	-	٢٠ طن
	(≤ 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
٩	الطول الأدنى الفعّال لسكة الاجتناب	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 (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 الديناميي 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 جزع محوري

وهو أقصى حمل على المحاور يمكن أن تسمح به الخطوط الدولية. ويلاحظ أن أقصى حمل محوري للقاطرات (٢٢,٥ طن) أكبر بقليل منه للعربات (٢٠ طنا) 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، طُبقت 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].

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 الفعّال لسكة الاجتناب

أخذ بطول ٥٠٠ متر أقل من الذي اعتمده الاتحاد الدولي للسكك الحديدية (وهو ٧٥٠ مترا بحيث يسمح بحركة قطار وزنه الإجمالي ٥٠٠ ٥ 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.

---

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

(٢) المواصفة رقم UIC Code 702 (0)، الطبعة الثانية، ١ كانون الثاني/يناير ١٩٧٤، بعنوان "شكل التحميل المطلوب أخذه في الاعتبار لحساب المنشآت الحاملة للسكك على الخطوط الدولية".

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