



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

۱۸۵۸

شماره چاپ

۷۲۹

شماره ثبت

دوره هفتم - سال چهارم

تاریخ چاپ ۱۳۸۶/۴

یک شوری

لایحه تصویب موافقتنامه بین دولتی
شبکه راه آهن سراسری آسیایی

کمیسیونهای ارجاعی

عمران

اصلی:

امنیت ملی و سیاست خارجی

فرعی:

اداره کل قوانین

باسمه تعالی

شماره ۳۷۷۰۷/۷۵۱۷۷

تاریخ ۱۳۸۶/۵/۱۴

جناب آقای دکتر حداد عادل

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه موافقتنامه بین دولتی شبکه راه آهن سراسری آسیایی که بنابه پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در جلسه مورخ ۱۳۸۶/۴/۲۴ هیأت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می شود.

محمود احمدی نژاد

رئیس جمهور

مقدمه توجیهی:

به منظور توسعه حمل و نقل ریلی بین المللی در آسیا و با مناطق همجوار و گسترش سطح تجارت و گردشگری بین المللی، میان اعضاء کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه توسعه شبکه راه آهن سراسری آسیایی امری ضروری است، موافقتنامه بین دولتی شبکه راه آهن سراسری

آسیایی حاوی تعهدات طرفهای متعاقد، فهرست خطوط در شبکه راه آهن سراسری آسیایی و اصول راهنمای مشخصات فنی شبکه راه آهن است. باتوجه به امضاء موافقتنامه یادشده توسط اعضاء کمیسیون یادشده و به منظور لازم الاجراء شدن آن، لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می شود:

لایحه تصویب موافقتنامه بین دولتی شبکه راه آهن سراسری آسیایی

ماده واحده- موافقتنامه بین دولتی شبکه راه آهن سراسری آسیایی مورخ دهم نوامبر ۲۰۰۶ میلادی (برابر با ۱۳۸۵/۸/۱۹ هجری شمسی) به شرح پیوست و با رعایت تبصره های زیر تصویب و به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه تودیع اسناد آن داده می شود.

تبصره ۱- برداشت جمهوری اسلامی ایران از مفاد ماده (۱۳) در خصوص چگونگی حل و فصل اختلافات و اعمال آن با رعایت قوانین و مقررات هریک از طرفها می باشد.

تبصره ۲- وزارت راه و ترابری موظف است اصلاحات متن اصلی موافقتنامه «موضوع ماده (۷)» و پیوستهای (۱) و (۲) آن «موضوع مواد (۸) و (۹)» را در مهلت مقرر به معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور منعکس نماید تا پس از بررسی آن معاونت، در خصوص اعلام پذیرش یا عدم پذیرش آن

تصمیم گیری شود و مراتب پس از هماهنگی با هیأت وزیران به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام گردد.

وزیر راه و ترابری

رئیس جمهور

وزیر امور خارجه

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه بین دولتی شبکه راه آهن سراسری آسیایی

طرفهای متعاقد،

با آگاهی از نیاز به ارتقاء و توسعه حمل و نقل ریلی بین المللی در آسیا و با مناطق همجوار،

با اطلاع از افزایش مورد انتظار در حمل و نقل بین المللی مسافر و بار به عنوان پیامد رشد تجارت بین المللی در فرآیند در حال پیشرفت جهانی شدن، با یادآوری همکاری میان اعضاء کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه در تنظیم و بهره برداری از شبکه راه آهن سراسری آسیایی، باتوجه به این که به منظور تقویت روابط و ارتقاء تجارت و گردشگری بین المللی میان اعضاء کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه، توسعه شبکه راه آهن سراسری آسیایی، از جمله ایستگاهها و پایانه های کانتینری با اهمیت بین المللی، متناسب با نیازهای حمل و نقل بین المللی و محیط زیست امری ضروری است،

همچنین با عنایت به نقش حمل و نقل ریلی به عنوان جزء مهم از یک شبکه اثربخش و کارآی حمل و نقل چند وجهی بین‌المللی، خصوصاً در ساماندهی نیازهای خاص کشورهای محصور در خشکی و عبوری (ترانزیتی)، به شرح زیر توافق کرده‌اند:

ماده ۱- تعریف خطوط راه‌آهن با اهمیت بین‌المللی

از نظر موافقتنامه بین‌دولتی شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی («موافقتنامه»)، عبارت «خطوط راه‌آهن با اهمیت بین‌المللی» که در پیوست (۱) توصیف شده به موارد زیر اطلاق می‌شود:

الف) خطوط راه‌آهنی که در حال حاضر برای حمل‌ونقل بین‌المللی عادی استفاده می‌شود؛

ب) خطوط راه‌آهنی موجود، در دست ساخت یا برنامه‌ریزی شده‌ای که در نظر است برای حمل‌ونقل بین‌المللی عادی استفاده شود؛

پ) مسیرهای ارتباط آبی در امتداد دریاها یا دریاچه‌ها که حمل‌ونقل پیوسته را بین پایانه‌ها در کشورهای مختلف یا داخل یک کشور تضمین میکنند؛

ت) نقاط عبور از مرز، ایستگاههای تعویض بوژی، پایانه‌های دریایی و پایانه‌های کانتینری متصل به ریل که مجهز به تأسیسات / خدمات ترخیص گمرک هستند.

ماده ۲- پذیرش شبکه راه آهن سراسری آسیایی

طرفهای قرارداد («طرفها») بدینوسیله خطوط راه آهن با اهمیت بین المللی را که در پیوست (۱) موافقتنامه توصیف شده است، به عنوان طرح هماهنگ برای توسعه خطوط راه آهن با اهمیت بین المللی که قصد دارند در چهارچوب برنامه های ملی خود بر عهده بگیرند، می پذیرند.

ماده ۳- توسعه شبکه راه آهن سراسری آسیایی

خطوط شبکه راه آهن سراسری آسیایی باید با اصول راهنمای مربوط به مشخصات فنی، توصیف شده در پیوست (۲) موافقتنامه، منطبق گردند.

ماده ۴- تشریفات امضاء و عضویت در موافقتنامه

۱- موافقتنامه برای امضاء کشورهای که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، از تاریخ ۱۰ تا ۱۱ نوامبر ۲۰۰۶ میلادی (برابر با ۱۹ تا ۲۰/۸/۱۳۸۵ هجری شمسی) در بوسان جمهوری کره، و پس از آن از ۱۶ نوامبر ۲۰۰۶ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۸ میلادی (برابر با ۱۳۸۵/۸/۲۵ تا ۱۳۸۷/۱۰/۱۰ هجری شمسی) در مقر سازمان ملل متحد در نیویورک مفتوح خواهد بود.

۲- کشورهای مزبور می توانند از راههای زیر عضو این موافقتنامه گردند:

الف) امضاء مشروط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب که متعاقباً آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب صورت گیرد؛ یا

ب) الحاق

۳- تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا الحاق با تودیع سندی به شکل مقرر به دبیرکل سازمان ملل متحد، نافذ خواهد شد.

ماده ۵- لازم الاجراء شدن

۱- این موافقتنامه در نودمین روز پس از تاریخی که دولتهای حداقل هشت (۸) کشور به موجب بندهای (۲) و (۳) ماده (۴) با متعهد شدن به وسیله این موافقتنامه، توافق کرده باشند، لازم الاجراء خواهد شد.

۲- موافقتنامه برای هر کشوری که پس از تاریخ فراهم آمدن شرایط لازم الاجراء شدن موافقتنامه، سند تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا الحاق خود را تودیع نماید، نود روز پس از تاریخ ارائه سند مزبور لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۶- کارگروه شبکه راه آهن سراسری آسیایی

۱- کارگروه شبکه راه آهن سراسری آسیایی («کارگروه») توسط کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه تأسیس خواهد شد تا اجراء این موافقتنامه و هر اصلاح پیشنهادی آن را مورد بررسی قرار دهد. تمامی کشورهایی که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، عضو کارگروه خواهند بود.

۲- کارگروه هر دو سال یک بار تشکیل جلسه خواهد داد. هر طرف نیز می‌تواند با ارائه یادداشتی خطاب به دبیرخانه، درخواست برگزاری اجلاس ویژه کارگروه را بنماید. دبیرخانه تمامی اعضای کارگروه را از درخواست ارائه شده آگاه خواهد ساخت و در صورتی که حداقل یک سوم طرفها رضایت خود را نسبت به درخواست موردنظر ظرف مدت چهارماه پس از تاریخ اعلام دبیرخانه ابراز کنند، اجلاس ویژه کارگروه را تشکیل خواهد داد.

ماده ۷- تشریفات اصلاح متن اصلی

۱- اصلاح متن اصلی این موافقتنامه از طریق تشریفات مشخص شده در این ماده امکانپذیر است.

۲- پیشنهاد اصلاح این موافقتنامه می‌تواند از سوی هریک از طرفها صورت گیرد.

۳- متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از اجلاس کارگروه که برای تصویب پیشنهاد برگزار می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضای کارگروه توزیع خواهد شد.

۴- اصلاحیه با رأی اکثریت دو سوم طرفهای حاضر و رأی دهنده کارگروه تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد که وی آنرا بین تمامی طرفها برای پذیرش، توزیع خواهد کرد.

۵- اصلاحیه‌ای که طبق بند (۴) این ماده تصویب شده است، دوازده‌ماه پس از پذیرش دو سوم طرفها، لازم‌الاجراء خواهد شد. اصلاحیه برای تمامی طرفها، به استثناء آنهایی که قبل از لازم‌الاجراء شدن آن اعلام نمایند که اصلاحیه را نمی‌پذیرند، لازم‌الاجراء خواهد شد. هر طرفی که اعلام کرده است اصلاحیه مصوب طبق این بند را نمی‌پذیرد، می‌تواند در هر زمان پس از آن، سندی مبنی بر پذیرش اصلاحیه مزبور را نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع نماید. اصلاحیه مزبور دوازده‌ماه پس از تاریخ تودیع سند یاد شده برای آن کشور لازم‌الاجراء خواهد شد.

ماده ۸- تشریفات اصلاح پیوست (۱)

۱- اصلاح پیوست (۱) موافقتنامه از طریق تشریفات مشخص شده در این ماده امکان‌پذیر است.

۲- از نظر ماده (۸)، «طرف مستقیماً ذینفع» طرفی است که موضوع اصلاحیه پیشنهادی در قلمرو آن قرار گرفته است.

۳- اصلاحاتی که ایستگاه مرزی را تغییر می‌دهد فقط از سوی طرف مستقیماً ذی‌نفع، پس از مشاوره و کسب رضایت کتبی از کشور همسایه‌ای که دارای مرز مشترک با محل مربوط به موضوع اصلاح است، می‌تواند پیشنهاد شود.

۴- اصلاحاتی که ایستگاه مرزی را تغییر نمی‌دهد می‌تواند از سوی هر یک از طرفهای مستقیماً ذینفع پیشنهاد شود.

۵- متن هر اصلاحیه پیشنهادی از سوی هریک از طرفها، حداقل چهل و پنج روز قبل از اجلاس کارگروهی که برای تصویب پیشنهاد برگزار می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضاء کارگروه توزیع خواهد شد.

۶- اصلاحیه با رأی اکثریت طرفهای حاضر و رأی دهنده کارگروه تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی آن را بین تمامی طرفها توزیع خواهد کرد.

۷- چنانچه طی یک دوره شش ماهه از تاریخ اعلام، کمتر از یک سوم طرفها مخالفت خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام کرده باشند، اصلاحیه مصوب طبق بند (۶) این ماده، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۸- اصلاحیه‌ای که طبق بند (۷) این ماده پذیرفته شده، سه ماه پس از انقضاء دوره شش ماهه موضوع بند (۷) این ماده، برای تمامی طرفها لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۹- تشریفات اصلاح پیوست (۲)

۱- اصلاح پیوست (۲) موافقتنامه از طریق تشریفات مشخص شده در این ماده امکان‌پذیر است.

۲- هر طرف می‌تواند پیشنهاد اصلاحیه کند.

۳- متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از اجلاس کارگروهی که برای تصویب پیشنهاد برگزار می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضاء کارگروه توزیع خواهد شد.

۴- اصلاحیه با رأی اکثریت طرفهای حاضر و رأی دهنده، کارگروه تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی آن را بین تمامی طرفها توزیع خواهد کرد.

۵- چنانچه طی دوره شش ماه از تاریخ اعلام، کمتر از یک سوم از طرفها مخالفت خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام کرده باشند، اصلاحیه مصوب طبق بند(۴) این ماده، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۶- اصلاحیه‌ای که طبق بند(۵) این ماده پذیرفته شده است، سه‌ماه پس از انقضاء دوره شش ماهه موضوع بند(۵) این ماده، برای تمامی طرفها لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۱۰- حق شرط

در مورد هیچ کدام از مفاد این موافقتنامه به جز آنچه در بند (۵) ماده(۱۳)، پیش‌بینی شده است، نمی‌توان حق شرطی در نظر گرفت.

ماده ۱۱- انصراف از عضویت

هر طرف می‌تواند از طریق اعلام کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد از عضویت در این موافقتنامه انصراف دهد. انصراف دوازده‌ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه مزبور توسط دبیرکل، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۲- تعلیق اعتبار

اگر تعداد طرفها برای یک دوره دوازده‌ماهه متوالی، کمتر از هشت شود، اجراء موافقتنامه معلق خواهد شد. در چنین وضعیتی دبیرخانه طرفها را آگاه خواهد کرد. چنانچه تعداد طرفها به هشت برسد دوباره مواد موافقتنامه عملیاتی خواهد شد.

ماده ۱۳- حل و فصل اختلافات

۱- هر اختلاف میان دو یا چند طرف که مربوط به تفسیر یا اجراء موافقتنامه گردد و طرفهای اختلاف قادر به حل و فصل آن از طریق مذاکره یا مشاوره نباشند، چنانچه هرکدام از طرفهای اختلاف درخواست نمایند، برای مصالحه به یک یا چند مصالحه‌گر که با توافق متقابل طرفهای اختلاف انتخاب می‌شوند، ارجاع خواهد شد. چنانچه طرفهای اختلاف ظرف سه‌ماه پس از درخواست مصالحه در مورد انتخاب مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرها به توافق نرسند، هریک از طرفهای مزبور می‌تواند از دبیرکل سازمان ملل متحد بخواهد که یک مصالحه‌گر مستقل را منصوب نماید تا اختلاف به وی ارجاع گردد.

۲- توصیه مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرهایی که طبق بند (۱) این ماده منصوب شده‌اند، هر چند از نظر ماهیتی جنبه الزام‌آور ندارد، پایه بررسی مجدد توسط طرفهای اختلاف خواهد شد.

۳- طرفهای اختلاف با توافق متقابل، می‌توانند از پیش توافق کنند که توصیه مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرها را الزاماً قبول کنند.

۴- بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که دیگر اقدامات حل و فصل اختلاف که متقابلاً بین طرفهای اختلاف توافق شده، در نظر گرفته نمی‌شود.

۵- هر کشور می‌تواند، در زمان تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، حق شرطی را که بیانگر عدم التزام خود به مفاد این ماده در خصوص مصالحه است، در نظر بگیرد. سایر طرفها در قبال هر طرفی که چنین حق شرطی را در نظر گرفته است، نسبت به مفاد این ماده در مورد مصالحه پایبند نخواهند بود.

ماده ۱۴- حدود کاربرد

۱- هیچ چیز در موافقتنامه به عنوان مانع یک طرف جهت اتخاذ اقدامی سازگار با مفاد منشور ملل متحد و در چهارچوب شرایط اضطراری، که برای امنیت داخلی و خارجی خود لازم می‌داند، تعبیر نخواهد شد.

۲- هر طرف هرگونه تلاش ممکن را برای توسعه شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی طبق موافقتنامه انجام خواهد داد. در هر حال، هیچ چیز در این موافقتنامه به عنوان پذیرش تعهدی توسط هر طرف برای تجویز جابه‌جایی کالا و مسافر در قلمرو خود تعبیر نخواهد شد.

ماده ۱۵ - پیوستها

پیوستهای (۱) و (۲) موافقتنامه جزء لاینفک موافقتنامه را تشکیل خواهند داد.

ماده ۱۶ - دبیرخانه

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه دبیرخانه موافقتنامه خواهد بود.

ماده ۱۷ - امین اسناد

دبیرکل سازمان ملل متحد، به عنوان امین اسناد این موافقتنامه تعیین می شود.

برای گواهی مراتب بالا، امضاء کنندگان زیر، که دارای اختیار تام هستند، این موافقتنامه را امضاء کرده اند،

این موافقتنامه در روز دهم نوامبر سال ۲۰۰۶ میلادی (برابر با نوزدهم آبان ماه سال ۱۳۸۵ هجری شمسی)، در یوسان، جمهوری کره، در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی و روسی که هر سه نسخه دارای اعتبار یکسان می باشد، برای امضاء مفتوح گردید.

پیوست (۱) شبکه راه آهن سراسری آسیایی

شبکه راه آهن سراسری آسیایی متشکل از خطوط راه آهن با اهمیت بین‌المللی به شرح زیر است.

خطوطی که زمینه را برای توصیف شبکه راه آهن سراسری آسیایی در هر کشور تشکیل می‌دهد با نام ایستگاههای مبدأ و مقصد با قلم سیاه مشخص شده و سپس به طور عمودی فهرست شده است. خطوط منشعب در سمت راست* ایستگاه نقطه اتصال شرح داده شده است. شاخه‌های انشعابی بعدی زیر شاخه اول با تورفتگی مشخص شده است. در شبکه راه آهن سراسری آسیایی کلیه خطوط دارای اهمیت یکسان هستند.

وقتی خطوط در نقطه مرزی شروع یا تمام می‌شود، در قبل یا بعد اولین یا آخرین ایستگاه روی آن خط، نام ایستگاه مرزی و نام کشور همسایه مستقیماً ذینفع داخل پرانتز مشخص می‌شود.

بعد از نام ایستگاههایی که دارای کارکرد ویژه‌ای روی خط هستند، کارکرد آنها به صورت مورب (ایتالیک) داخل پرانتز مشخص می‌شود. چنین کارکردهایی مشتمل اند بر:

- (ایستگاه مرزی)،
- (تعویض بوژی)،

* در متن فارسی سمت چپ - مترجم

- (اتصال)،

- (ارتباط دریایی)، و

- (پایانه‌های مسیرهای ارتباط آبی).

اتصالات مفقوده در [کروشه] نشان داده شده است.

ایستگاههای دارای پایانه کانتینری با قابلیت جابه‌جایی کانتینرهای سازمان استانداردهای بین‌المللی با حداقل ابعاد (۲۰) فوت طول و بیشتر با خط زیر نشان داده شده است.

**فهرست خطوط در شبکه راه آهن سراسری آسیایی
ضمیمه پیوست (۱) در کمیسیون موجود می‌باشد.**

پیوست (۲)

اصول راهنمای مربوط به مشخصات فنی شبکه راه آهن سراسری آسیایی

۱- کلیات

توسعه شبکه راه آهن سراسری آسیایی، آنگونه که در پیوست (۱) این موافقتنامه تعریف شده، باید مطابق اصول زیر که مربوط به مشخصات فنی است، هدایت شود. طرفها باید هرگونه تلاش ممکن را برای پیروی از این اصول در ساخت خطوط آهن جدید و ارتقاء و مدرن سازی خطوط موجود، انجام دهند.

۲- ظرفیت خط

خطوط آهن با اهمیت بین المللی باید ظرفیت کافی داشته باشد، به طوری که امکان جابه جایی کارآ، مطمئن و اقتصادی سرویس های ریلی کالا و مسافر را فراهم آورد.

۳- اندازه بار ناوگان

با توجه به این که شبکه راه آهن سراسری آسیایی از مؤلفه های مهم در تعریف یک شبکه حمل و نقل یکپارچه بین المللی چندوجهی برای کشورهای منطقه اسکاپ خواهد بود، باید شبکه خطوط موجود در موارد لازم ارتقاء یابد و توسعه خطوط آتی نیز به گونه ای انجام شود که امکان جابه جایی بلا مانع

کانتینرهای سازمان استانداردهای بین‌المللی با ابعاد (۲۰) فوت طول و بیشتر را فراهم آورد.

۴- توانایی عملیات با یکدیگر

الزامات فنی باید حمل و نقل بلاانقطاع کالا و کانتینرهای بین‌المللی را در طول خطوط راه‌آهن با اهمیت بین‌المللی تضمین کند. بنابراین باید خطوط راه‌آهن و زیربنای و تجهیزات مربوط با الزامات بین‌المللی، از جمله الزامات حمل و نقل و انتقال قطارهای سنگین حامل کالاهایی همچون فرآورده‌های نفتی، زغال سنگ، سنگ معدن، سیمان و غلات مطابقت کند.

طرفها باید الزامات فنی کشورهای همسایه و سایر کشورهایی را که خطوط راه‌آهن با اهمیت بین‌المللی از آنها عبور می‌کند مد نظر قرار دهند، و برای ارتقاء خطوط خود بکوشند، به گونه‌ای که محدودیت‌های فنی را رفع کرده و توانایی عملیات بین خطوط آهن را تضمین کنند.

چنانچه تداوم فاصله بین ریلها اجازه دهد، یا ساخت قطعات مفقوده در محل عبور از مرزها احتمالاً نتیجه‌بخش باشد، مقررات ویژه‌ای در ارتباط با همسازی ناوگان مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی از جمله سیستم‌های ترمز و کوپلینگ مطرح می‌شود. در این خصوص، کارایی عملیات راه‌آهن در عبور از مرزها مستلزم استفاده از ناوگان مجهز به ترمز بادی و سیستم کوپلینگ همساز است.

جهت آگاهی، فاصله بین خطوط در شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی به صورت زیر است:

فاصله بین خطوط راه آهن کشورهای عضو موافقتنامه بین دولتی راه آهن سراسری آسیایی

(میلی متر)

۱۶۷۶	۱۵۲۰	۱۴۳۵	۱۰۶۷	۱۰۰۰
۱. بنگلادش ^۱	۱. ارمنستان	۱. چین ^۲	اندونزی	۱. بنگلادش ^۱
۲. هندوستان	۲. آذربایجان	۲. جمهوری دموکراتیک خلق کره		۲. کامبوج
۳. نپال	۳. گرجستان	۳. جمهوری کره		۳. جمهوری دموکراتیک خلق لائو
۴. پاکستان	۴. قزاقستان	۴. جمهوری اسلامی ایران		۴. مالزی
۵. سریلانکا	۵. قرقیزستان	۵. ترکیه		۵. میانمار
	۶. مغولستان			۶. سنگاپور ^۳
	۷. فدراسیون روسیه			۷. تایلند
	۸. تاجیکستان			۸. ویتنام ^۴
	۹. ترکمنستان			
	۱۰. ازبکستان			

^۱ - قسمتی از شبکه راه آهن کشور.

^۲ - همچنین از خط با فاصله ۱۰۰۰ میلی متر (از بیه ویتنام) برخوردار است.

^۳ - توسط راه آهن مالزی پشتیبانی می شود.

^۴ - از خطوط با فاصله ۱۴۳۵ میلیمتر و دوگانه ۱۴۳۵/۱۰۰۰ میلی متر نیز برخوردار است.

اعضاء بالقوه موافقتنامه بین دولتی راه آهن سراسری آسیایی : ژاپن (فاصله خطوط ۱۰۶۷ میلی متر) و فیلیپین (فاصله خطوط ۱۰۶۷ میلی متر)

۵- استاندارد پایانه های کانتینری

حمل و نقل بین المللی چندوجهی نیازمند پایانه های کانتینری کارآمد است. پایانه های کانتینری بین المللی در طول خطوط شبکه راه آهن سراسری آسیایی باید:

- هرچه نزدیکتر با محور اصلی خط قرار گرفته باشند تا ورود و خروج از پایانه موجب اتلاف وقت نشود؛
- دور از سایر میدین قرار گرفته باشد تا عملیات آنها توسط سایر جابه جایی های بین خطوط مختل نشود؛
- به خودروهای جاده ای دسترسی آسان داشته باشند تا انعطاف در تبدیل جاده - راه آهن را تضمین کنند؛
- در محوطه تخلیه و بارگیری، خط با طول کافی داشته باشند تا نیاز به جابه جایی بین خطوط را کاهش دهند؛
- به تجهیزاتی مشتمل بر جرثقیل دروازه ای، وسیله حمل میان بر (استادل-کاریر)، بالابر (تاپ لیفتر)، و/یا روی هم چین (ریچ استاکر) که قادر به حمل کانتینرهای سازمان استانداردهای بین المللی حداقل (۲۰) فوت طول باشند، مجهز کنند؛
- تمهیدات لازم برای گسترش ممکن پیش بینی شود؛
- تسهیلات گمرکی برای ترخیص کالا را ارائه کنند.