

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

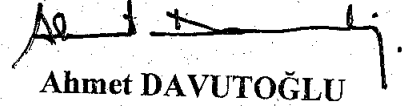
Sayı : 31853594-101-30- 3870
Konu : Kanun Tasarısı

2 /12 /2015

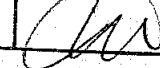
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Önceki yasama döneminde hazırlanıp Başkanlığınıza sunulan ve İçtüzüğün 77 nci maddesi uyarınca hükümsüz sayılan ekli listede adları belirtilen kanun tasarılarının yenilenmesi Bakanlar Kurulu'na uygun görülmüştür.

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

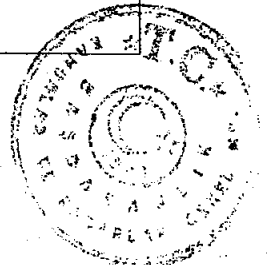
Ek: Liste

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	18 Ocak 2016		E.No: 1/537	
Ysm. Uzm.	Bşk. Yrd.	Başkan	Gn. Sek. Yrd.	Gen. Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

TÜRK KABULİYETİ VE KAYITLARI BAKANLIĞI
03 Aralık 2015
MÜHÜRÜ:

TÜRK GENEL EVRAK
03 Aralık 2015
No: 7697

209.	1/664	Ekonomik işbirliği Teşkilatı Reasürans Şirketi Anlaşma Hükümlerinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
210.	1/860	Gelişen Sekiz Ülke Ekonomik İşbirliği Örgütü Şartının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
211.	1/801	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İslam Kalkınma Bankası Grubu Arasında Türkiye ve İKB Üye Ülkeleri Arasındaki Ticaret ve Yatırımların Teşviki İçin İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
212.	1/680	Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığına İlişkin Sınır Geçiş İşlemlerinin Kolaylaştırılması Başlıklı 9 Numaralı Ekinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
213.	<u>1/743</u>	Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
214.	1/973	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Alanında Sanayi ve Teknik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
215.	1/971	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
216.	1/901	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Senegal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
217.	1/887	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kongo Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Ekonomi, Bilimsel ve Teknik İşbirliği Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
218.	1/885	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
219.	1/881	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijer Cumhuriyeti Arasında Madenler Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
220.	1/861	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Arasında Yatırımların karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı



T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-70 - 99/

14 12 / 2013

Konu : Kanun Tasarısı

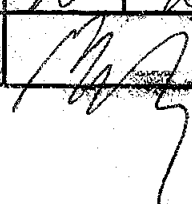
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 28/1/2013 tarihinde kararlaştırılan "Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih: 22 Şubat 2013		E. No: 1/17/13		
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.
AA	16	16	MB	16
TBMM BAŞKANI				

TBMM KANUNLAR VE KARARLAR BŞK.LİĞİ
14 Şubat 2013
Numara:

T B M M KÜTÜPHANE VE ARŞİV HİZM. BAŞKANLIĞI
14 Şubat 2013
No : 182290

GEREKÇE

Uluslararası ticaretteki gelişme, Asya-Pasifik bölgesindeki limanlar üzerinden yapılan konteynır taşımacılığında süreklilik gösteren artış ve bölgesel entegrasyonun önemi konusundaki farkındalık, Asya-Pasifik ülkelerini ulaştırma şebekeleri yoluyla etkin bağlantı aramaları konusunda teşvik etmiştir.

Bu yeni uluslararası ortam bölgedeki demiryolları açısından, uluslararası koridorların tanımlanması ve işletilmesi amacı ile mevcut hatların iyileştirilmesi ya da yeni hatların inşası imkanı sunmasının yanı sıra ulusal altyapı projeleri ile uluslararası koridorlar arasında sinerji yaratılması için daha üst düzeyde işbirliğini de gerekli kılmaktadır.

Bu cihetle, bölge ülkeleri Trans-Asya ağlarının iyileştirilmesini, işletilmesini ve gelecekteki hat uzatımlarını tartışabilecekleri ve planlayabilecekleri bir çerçeve tanımlanmasını tercih etmişlerdir. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonunun (UNESCAP) 60. oturumunda ülkeler böyle bir çerçeve sağlayacak olan Trans-Asya Demiryolu (TAR) Ağı Hükümetlerarası Anlaşması konusunda mutabakata varmışlardır.

TAR ağı, hem bölge içinde hem de Avrupa-Asya arasında malların ve kişilerin demiryolu ile taşınması amacıyla belirlenen uluslararası önemi haiz 114.000 kilometrelik demiryolu güzergahından oluşmakta olup, denize kıyısı olmayan ülkelerin bölge limanlarına erişimini sağlayacaktır. Nitekim söz konusu Anlaşma çoğunluğu iç bölgelerde konuşlanmakla birlikte kıyı şeridindeki limanların fonksiyonuna sahip global önemi haiz istasyonları tanımlamaktadır. Bunlar iç bölgelerdeki büyümeyi teşvik edecek ve ekonomik ve sosyal kalkınmanın faydalarından daha geniş kitlelerin yararlanmasını sağlayacak birleşim ve dağıtım merkezleridir.

Bu Anlaşma ile belirlenen TAR ağı bölge için uluslararası entegre bir intermodal taşımacılık ağının tesis edilmesini sağlayacak en önemli yapıtaşdır. Anlaşma, bölgesel kalkınma için yeni bir ivme sağlarken ortak vizyon belirlenmesi, faaliyetlerin koordineli olarak programlanması ve yatırım ihtiyaçları ile kaynaklarının tanımlanmasında katalizör rolü oynayacaktır.

10 Kasım 2006 tarihinde Busan'da Türkiye dahil 18 UNESCAP üyesi tarafından imzalanan Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşması 1992 yılında UNESCAP marifeti ile uygulamaya konulan Asya Bölgesinde Kara Taşımacılığı Altyapısının Geliştirilmesi Projesinin üç ayağından birini teşkil etmektedir. Projenin diğer bir ayağını oluşturan Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasına katılmamız 14/9/2009 tarihli ve 2009/15423 sayılı Kararname ile kabul edilmiştir.

Hem Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), hem de UNESCAP üyesi olan ülkemiz, Avrupa'dan Asya'ya uzanan ulaşım güzergahındaki öncelikli konumu itibarıyla, bu sektörde her iki platformdaki gelişmeleri yakından takip etmektedir. UNECE kapsamında demiryolu ile karayolu altyapısının geliştirilmesi ile ilgili Projelere aktif olarak katılım sağlanırken, UNESCAP platformunda bu alanda işbirliğinin artırılmasını ve geliştirilmesini hedefleyen iki hükümetlerarası anlaşma da imzalanmıştır.

Son yıllarda özellikle demiryolu sektöründe yapılan altyapı yatırımları sadece ülkemiz açısından değil, aynı zamanda kesintisiz bir Avrupa-Asya demiryolu bağlantısı sağlanması bakımından da büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, bölgedeki altyapıların entegrasyonu ve önemli ticari partnerlerimiz olan bölge ülkeleri ile işbirliğinin geliştirilmesi öncelikli hedeflerimiz arasındadır. Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşması da bu hedefin gerçekleştirilmesinde ülkemize önemli bir imkan sunmaktadır.



T/ 516

TRANS-ASYA DEMİRYOLU AĞI HÜKÜMETLERARASI ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR
KANUN TASARISI

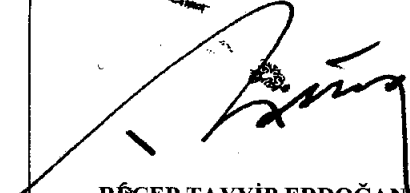
MADDE 1- (1) Türkiye Cumhuriyeti adına 10 Kasım 2006 tarihinde Busan'da imzalanan "Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşması"nın çekince ile onaylanması uygun bulunmuştur.

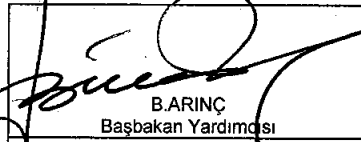
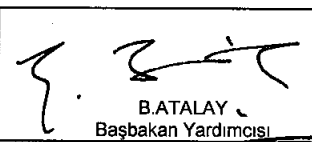
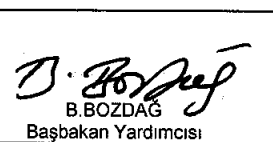
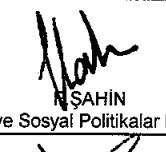
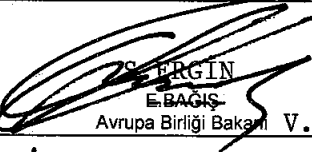
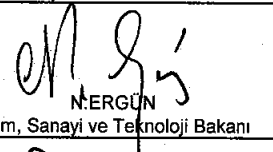
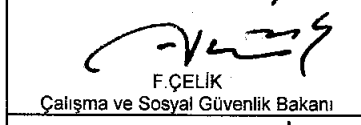
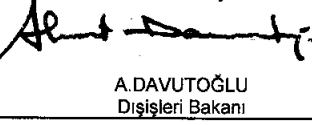
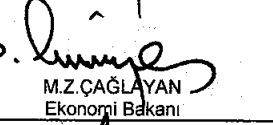
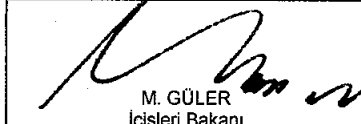
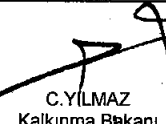
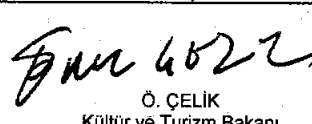
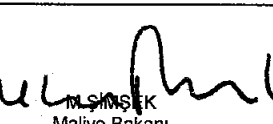
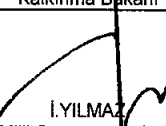
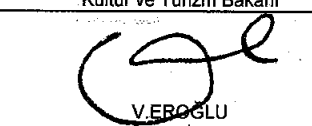
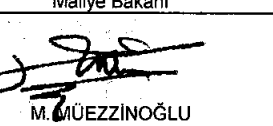
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

2 ek


RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 H. ŞAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 S. ERGİN Avrupa Birliği Bakanı	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. BAYRAKTAR Çevre ve Şehircilik Bakanı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 M. GÜLER İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 Ö. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	 M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı
 B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

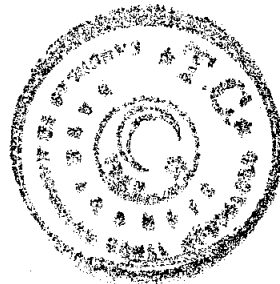
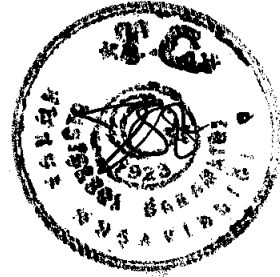
Dosya No.

101-70
154

ÇEKİNCE

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 12 Nisan 2006 tarihinde Cakarta'da kabul edilen Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşması Madde 13(5)'e ilişkin olarak aşağıda maruz çekinceyi koymaktadır:

"Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti 13 üncü maddenin uzlaştırmaya ilişkin hükümleriyle kendini bağlı görmemektedir."



TRANS-ASYA DEMİRYOLU AĞI HÜKÜMETLERARASI ANLAŞMASI

AKİT TARAFLAR,

Asya ve komşu bölgelerle uluslararası demiryolu ulaşımını teşvik etme ve geliştirme ihtiyacının BİLİNCİYLE,

Devam eden küreselleşme sürecinde artan uluslararası ticaretin bir sonucu olarak uluslararası insan ve eşya taşımacılığında beklenen artışın FARKINDALIĞIYLA,

Trans-Asya Demiryolu Ağının oluşturulması ve işletilmesi için Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üye ülkeleri arasındaki işbirliğini HATIRLATARAK,

Uluslararası öneme sahip istasyon ve konteynır terminalleri de dahil olmak üzere Trans-Asya Demiryolu Ağının uluslararası ulaşım ve çevre şartları gereksinimleri doğrultusunda geliştirilmesinin, Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'nun üye ülkeleri arasındaki uluslararası ticaretin ve turizmin teşviki ve ilişkilerin güçlendirilmesi için hayati öneme sahip olduğunu GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

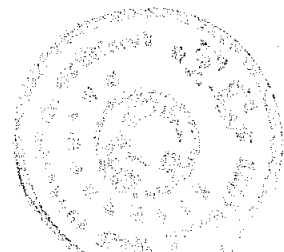
Özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler ile transit ülkelerin özel ihtiyaçlarının karşılanmasında etkili ve verimli uluslararası intermodal ulaştırma şebekesinin önemli bir parçası olarak demiryolu ulaştırmasının rolünü de GÖZÖNÜNDE BULUNDURARAK, aşağıdaki hususlarda ANLAŞMAYA VARMIŞTIR.

Madde 1

Uluslararası Öneme Sahip Demiryolu Hatlarının Tanımı

Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşması ("Anlaşma") kapsamında, Ek-I'de tanımlandığı şekliyle "uluslararası öneme sahip demiryolu hatları" ifadesiyle;

- a) hâlihazırda düzenli uluslararası taşımacılık için kullanılan demiryolu hatlarına;
- b) düzenli uluslararası taşımacılık için kullanılması amaçlanan mevcut, yapım aşamasındaki ve yapılması planlanan demiryolu hatlarına;
- c) farklı Devletler arasındaki veya bir Devlet içindeki terminaller arasında deniz veya göller vasıtasıyla devamlı ulaşımı sağlayan feribot hatlarına;



d) sınır geçiş noktaları, boji değiştirme istasyonları, feribot terminalleri ve gmrkleme olanakları ve hizmetlerinin sunulduğu demiryolu bağlantılı konteynır terminallerine;

atıfta bulunmaktadır.

Madde 2

Trans-Asya Demiryolu Ağının Kabul

İşbu Anlaşmanın Akit Tarafları ("Taraflar"), Anlaşmanın Ek-I'inde tanımlanan uluslararası öneme sahip demiryolu hatlarını, Tarafların ulusal programları çerçevesinde gerçekleştirmeyi tasarladıkları uluslararası öneme sahip demiryolu hatlarının geliştirilmesi için koordineli bir plan olarak kabul ederler.

Madde 3

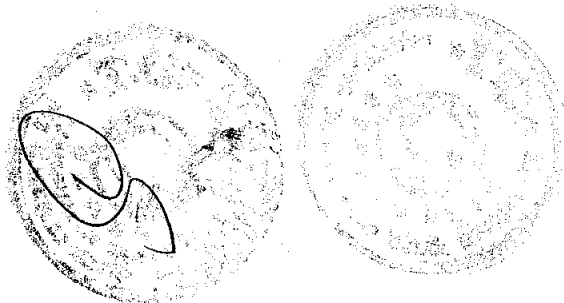
Trans-Asya Demiryolu Ağının Geliştirilmesi

Trans-Asya Demiryolu Ağı hatları, Anlaşmanın Ek-II'sinde tanımlanan teknik özelliklerle ilgili rehber ilkelerle uyumlu hale getirilmelidir.

Madde 4

İmza ve Taraf Olma Süreci

1. Anlaşma, Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'na ye Devletler tarafından 10-11 Kasım 2006 tarihlerinde Busan'da (Kore Cumhuriyeti) ve bu tarihlerden sonra 16 Kasım 2006'dan 31 Aralık 2008 tarihine kadar New York'taki Birleşmiş Milletler Genel Merkezi'nde imzaya açılır.
2. Bu Devletler Anlaşmaya aşağıdaki şartlarla taraf olabilirler:
 - a) Onama, kabul veya onaylama ile izlenen onama, kabul veya onaylamaya tabi imza veya
 - b) Katılım.
3. Onama, kabul, onaylama veya katılım; şekil ve mevzu açısından usulüne uygun şekilde hazırlanmış bir belgenin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine teslim edilmesi suretiyle geçerlilik kazanır.



Madde 5

Yürürlüğe Giriş

1. Anlaşma, en az sekiz (8) üye Devlet Hükümetinin Anlaşmanın 4. Maddesinin 2. ve 3. fıkralarına uygun olarak Anlaşmanın bağlayıcılığını onayladıkları günü takip eden doksanıncı günde yürürlüğe girer.
2. Anlaşmanın yürürlüğe girme şartlarının sağlandığı tarihten sonra onama, kabul, onaylama veya katılım belgesini teslim eden her Devlet için, bahsekonu belgenin teslimini müteakip doksan (90) gün sonra Anlaşma yürürlüğe girer.

Madde 6

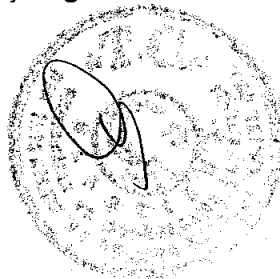
Trans-Asya Demiryolu Ağı Çalışma Grubu

1. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu tarafından Anlaşmanın uygulanmasını ve önerilen her türlü değişikliği değerlendirmek üzere bir Trans-Asya Demiryolu Ağı Çalışma Grubu ("Çalışma Grubu") kurulacaktır. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyesi bütün Devletler Çalışma Grubu'nun üyesi olacaktır.
2. Çalışma Grubu her iki yılda bir toplanır. Ayrıca, Taraflar Sekretarya'ya önceden bildirimde bulunmak suretiyle özel bir Çalışma Grubu toplantısı yapılmasını isteyebilir. Sekretarya özel toplantı isteğini Çalışma Grubu'nun bütün üyelerine bildirir ve Taraflar'ın üçte birinden fazlasının Sekretarya'nın bildirisinden itibaren 4 ay içinde toplantıya onay vermesi durumunda Çalışma Grubu'nu özel toplantı için toplar.

Madde 7

Ana Metinde Yapılacak Değişiklik için Prosedürler

1. Anlaşmanın ana metni işbu Maddede belirtilen prosedürle değiştirilebilir.
2. Anlaşmada değişiklik yapılması herhangi bir Akit Taraf tarafından teklif edilebilir.
3. Teklif edilen değişiklik metni, değişikliğin kabul edilmesi önerilen Çalışma Grubu Toplantısı'ndan en az kırk beş (45) gün önce Sekretarya tarafından Çalışma Grubu'nun bütün üyelerine dağıtılır.
4. Değişiklik teklifi toplantıda hazır bulunan ve oylamaya katılan Tarafların üçte iki çoğunluğu ile Çalışma Grubu tarafından kabul edilir. Kabul edilen değişiklik, Sekretarya tarafından, tüm Taraflara nihai kabul için gönderilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne iletilir.



5. İşbu maddenin 4. fıkrası uyarınca kabul edilen bir değişiklik Tarafların üçte ikisinin kabulünden on iki (12) ay sonra yürürlüğe girer. Değişiklik, yürürlüğe girmeden önce değişikliği kabul etmediğini belirten Taraflar hariç, değişikliği kabul ettiğini belirten bütün Taraflar için yürürlüğe girer. Bu fıkra uygun olarak değişikliği kabul etmediğini belirten herhangi bir Taraf, müteakip herhangi bir tarihte değişikliği kabulüne ilişkin belgeyi Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne teslim edebilir. Değişiklik, bahsekonu belgenin teslim tarihinden itibaren 12 ay sonra sözkonusu Devlet için yürürlüğe girer.

Madde 8

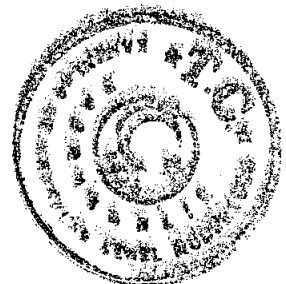
Ek-I'de Yapılacak Değişiklik için Prosedürler

1. Anlaşma Ek-I, işbu Maddede belirtilen prosedürle değiştirilebilir.
2. Madde 8 kapsamında, 'doğrudan ilgili Taraf', önerilen değişikliğin konusu toprakları içinde bulunan Taraftır.
3. Sınır istasyonunu tadil eden değişiklikler, değişiklik konusunun ilgili olduğu sınırı paylaşan komşu devlete danışıldıktan ve bu devletin yazılı onayı alındıktan sonra yalnızca doğrudan ilgili Tarafça önerilebilir.
4. Sınır istasyonunu tadil etmeyen değişiklikler doğrudan ilgili herhangi bir Tarafça önerilebilir.
5. Herhangi bir Tarafın önerdiği değişiklik metni, bu metnin kabulünün önerildiği Çalışma Grubu toplantısı yapılmadan en az kırk beş (45) gün önce Sekretarya tarafından Çalışma Grubunun bütün üyelerine dağıtılır.
6. Değişiklik, toplantıda mevcut bulunan ve oy kullanan tarafların oy çoğunluğu ile Çalışma Grubu tarafından kabul edilir. Kabul edilen değişiklik, Sekretarya tarafından, tüm Taraflara gönderilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne iletilir.
7. İşbu Maddenin 6. fıkrası uyarınca yapılacak bir değişiklik, bildirim tarihini müteakip altı (6) ay içerisinde Tarafların üçte birinden daha azının Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine değişikliğe ilişkin itirazlarını bildirmeleri halinde kabul edilmiş sayılır.
8. İşbu Maddenin 7. fıkrası uyarınca kabul edilen değişiklik, bütün Taraflar için işbu Maddenin 7. fıkrasında bahsedilen altı (6) aylık sürenin dolmasından üç (3) ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 9

Ek-II de Yapılacak Değişiklik için Prosedürler

1. Anlaşma Ek-II, bu Maddede belirtilen prosedürle değiştirilebilir.



2. Herhangi bir Taraf, değişiklik teklif edebilir.
3. Teklif edilen değişiklik metni, değişikliğin kabul edilmesi önerilen Çalışma Grubu Toplantısı'ndan en az kırk beş (45) gün önce Sekretarya tarafından Çalışma Grubu'nun bütün üyelerine dağıtılır.
4. Değişiklik, toplantıda mevcut bulunan ve oy kullanan tarafların oy çoğunluğu ile Çalışma Grubu tarafından kabul edilir. Kabul edilen değişiklik, Sekretarya tarafından, tüm Taraflara gönderilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne iletilir.
5. İşbu Maddenin 4. fıkrası uyarınca yapılacak bir değişiklik, bildirim tarihini müteakip altı (6) ay içerisinde Tarafların üçte birinden daha azının Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine değişikliğe ilişkin itirazlarını bildirmeleri halinde kabul edilmiş sayılır.
6. İşbu Maddenin 5. fıkrası uyarınca kabul edilen değişiklik, bütün Taraflar için işbu Maddenin 5. fıkrasında bahsedilen altı (6) aylık sürenin dolmasından üç (3) ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 10

Çekinceler

13. Maddenin 5. fıkrasında belirtilen durum hariç tutulmak üzere, Anlaşma'nın herhangi bir maddesine çekince konulamaz.

Madde 11

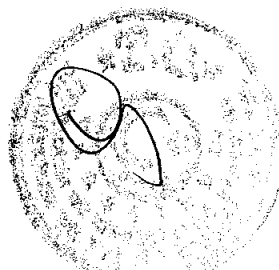
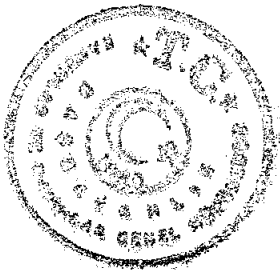
Çekilme

Herhangi bir Taraf Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne göndereceği bir yazılı bildirim ile Anlaşma'dan çekilebilir. Çekilme, söz konusu bildirimin Genel Sekreter tarafından alınmasından on iki (12) ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 12

Anlaşmanın Askıya Alınması

Anlaşmanın yürürlüğü, Tarafların müteakip on iki aylık bir süre boyunca sekiz (8)den az olması durumunda askıya alınır. Böyle bir durumda Sekretarya Taraflara bildirimde bulunur. Anlaşma hükümleri, Tarafların sayısının sekize (8) ulaşması durumunda tekrar yürürlüğe girer.



Madde 13**Anlaşmazlıkların Çözümü**

1. Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak iki veya daha fazla Taraf arasında çıkan herhangi bir anlaşmazlık konusunda Tarafların müzakere veya konsültasyon yolu ile uzlaşmaya varamadıkları durumlarda, anlaşmazlık yaşayan Taraflardan herhangi birinin talep etmesi halinde uzlaşma yoluna başvurulabilir. Bu amaçla, söz konusu anlaşmazlık, anlaşmazlık yaşayan Tarafların karşılıklı anlaşma temelinde belirledikleri bir veya daha fazla uzlaştırıcıya iletilir. Uzlaşma talebinden sonraki üç (3) ay içerisinde anlaşmazlık içinde olan taraflar uzlaştırıcı veya uzlaştırıcıların seçimi üzerinde uzlaşmaya varamazlarsa,, bu Taraflardan herhangi biri Birleşmiş Milletler Genel Sekreterinden anlaşmazlıkla ilgilecek bağımsız bir uzlaştırıcının atanmasını isteyebilir.
2. Bu Maddenin 1. fıkrasına göre atanan uzlaştırıcı ya da uzlaştırıcıların tavsiyeleri bağlayıcı nitelik taşımasa da, anlaşmazlık içindeki Tarafların yeni telakkilerinin oluşmasında temel oluşturur.
3. Karşılıklı anlaşmayla, anlaşmazlık yaşayan Taraflar uzlaştırıcı veya uzlaştırıcılar tarafından sunulacak teklifi peşinen bağlayıcı olarak kabul edebilirler.
4. Bu maddenin 1, 2 ve 3. fıkraları, anlaşmazlık içindeki Taraflar arasında karşılıklı mutabakat temelinde belirlenen diğer anlaşmazlık giderici önlemleri dışarıda tutacak şekilde yorumlanmaz.
5. Her Devlet, onama, kabul, onaylama ya da katılım belgesini teslim ederken, uzlaşmayla ilgili işbu Maddenin hükümlerine bağlanmamak için çekince koyabilir. Diğer Taraflar bu tür bir çekinceyi saklı tutan Taraf ile uzlaşma hususunda işbu Maddenin hükümleri ile bağlı tutulmaz.

Madde 14**Uygulama sınırlamaları**

1. Anlaşmadaki hiçbir şey, anlaşmaya Taraf olanın iç ve dış güvenliği konusunda gerekli olduğunu düşündüğü durumlarda, Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin hükümleri ile uyumlu ve durumun gerekliliklerine münhasır olacak şekilde önlem almasını engelleyecek şekilde yorumlanmaz.
2. Taraf ülke Anlaşma ile uyumlu şekilde Trans-Asya Demiryolu Ağını geliştirmek için mümkün olan her türlü çabayı sarf eder. Buna karşın, Anlaşmadaki hiçbir şey herhangi bir Taraf'ın kendi bölgesi boyunca mal dolaşımı ve yolcu trafiğine izin vermesi şeklinde bir zorunluluğu kabul etmesi olarak yorumlanamaz.

Madde 15
Ekler

Ek-I ve II, Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturur.

Madde 16
Sekretarya

Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Anlaşmanın sekretaryası olarak tavsif edilir.

Madde 17
Depozitör

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Anlaşmanın depozitörü olarak tavsif edilir.

Hükümetlerince usulüne uygun olarak yetkili kılınmış olan aşağıda imzaları bulunanlar YUKARIDAKİ HUSUSLAR MUVACEHESİNDE,

Kore Cumhuriyeti Busan'da on Kasım iki bin altı tarihinde, üç metin de eşit düzeyde geçerli olmak üzere, Çince, İngilizce ve Rusça dillerinde tek nüsha olarak imzaya AÇILMIŞ olan

bu Anlaşmayı imzalamışlardır.



Ek-I**TRANS-ASYA DEMİRYOLU AĞI**

Trans-Asya Demiryolu Ağı aşağıda belirtilen uluslararası öneme sahip demiryolu hatlarından oluşmaktadır.

Her bir Devletteki Trans-Asya Demiryolu Ağını tanımlamada temel oluşturan hatlar, başlangıç noktaları ve son istasyonları ile koyu renkte gösterilmekte ve bundan sonra dikey olarak listelenmektedirler. Kollara ayrılan hatlar kavşak istasyonunun sağına doğru tanımlanmaktadır. İlave kollar bu ilk kolun altında içerlek olarak gösterilmektedir. Trans-Asya Demiryolu Ağı kapsamındaki tüm hatlar eşit önem taşımaktadırlar.

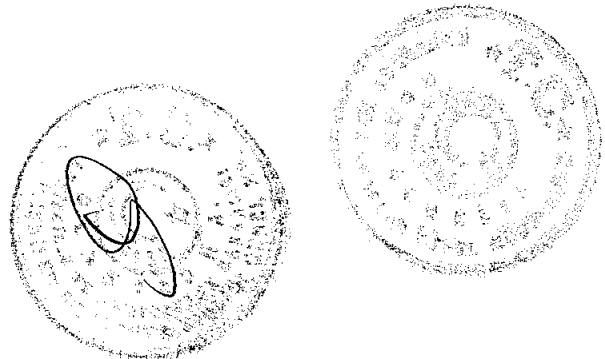
Hatlar bir sınır noktasında başladığında veya bittiğinde, o hattaki ilk veya son istasyonlar, parantez içinde gösterilen sınır istasyonun adı ve doğrudan ilgili komşu Devletin adı ile takaddüm edilir ya da izlenir.

Bir hatta kendine özgü fonksiyonları olan istasyonların adlarını, bu fonksiyonların italik yazı ve parantez içindeki gösterimi izler. Bu tür fonksiyonlar şunları içermektedir:

- *(sınır istasyonu)*
- *(boji değişimi)*
- *(kavşak)*
- *(deniz bağlantısı), ve*
(feribot terminalleri).

Eksik bağlantılar [köşeli parantezler ile] belirtilmektedir.

Uluslararası Standartlar Organizasyonu (ISO)'nun uzunluğu en az 20 fit ve yukarısı ebadındaki konteynırları ile işlem yapan konteynır terminalli istasyonlar altı çizili olarak gösterilmektedir.



TRANS-ASYA DEMİRYOLU AĞINDAKİ HATLARIN LİSTESİ

ERMENİSTAN

Ayrum-Niuvedi

(Sadakhlo, Gürcistan)

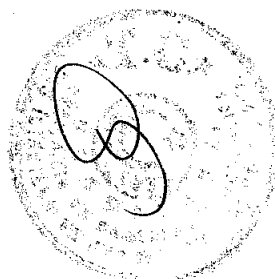
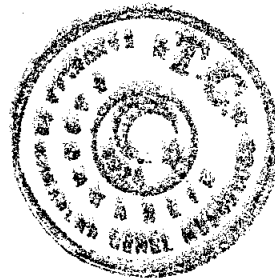
Ayrum (*sınır istasyonu*)Gyumri (*kavşak*)Akhuryan (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Doğu Kapı, Türkiye)Masis (*kavşak*)Erivan – Ijevan (*sınır istasyonu*) – (Barkhudarli, Azerbaycan)Gagarin – Martuni – [Jermuk – Kapan Meghri (*sınır istasyonu*)] – (Marand, İran İslam Cumhuriyeti)Yeraşk (*sınır istasyonu*)

(Belidağ - Ordubad, Azerbaycan)

Meghri

Niuvedi (*sınır istasyonu*)

(Agbent, Azerbaycan)



AZERBAIJAN**Yalama-Beyouk Kesik**

(Samur, Rusya Federasyonu)

Yalama (sınır istasyonu)

Bakü (feribot terminali)

→ (İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan'daki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantısı)

Alyat (kavşak)

→ Ali Bayramlı (kavşak) – Astara (sınır istasyonu ve boji değişimi) – (Astara, İran İslam Cumhuriyeti)→ Ali Bayramlı (kavşak) – Agbent (sınır istasyonu) – (Niuvedi-Meghri (sınır istasyonu), Ermenistan) – Ordubad – Culfa (sınır istasyonu ve boji değişimi) – (Culfa, İran İslam Cumhuriyeti)

Akstafa

→ Barkhudarli (sınır istasyonu) – (Ijevan, Ermenistan)

Beyouk Kesik (sınır istasyonu)

(Gardabani, Gürcistan)

BANGLADEŞ**Darsana – Gundum**

(Gede, Hindistan)

Darsana (sınır istasyonu)

Ishurdi (kavşak)

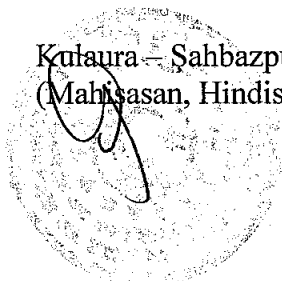
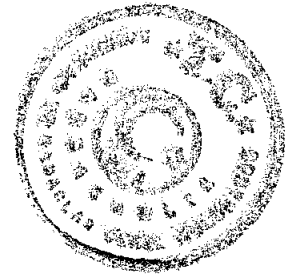
→ Abdulpur (kavşak) – Rohanpur (sınır istasyonu) – (Singhabad, Hindistan)

↳ Abdulpur (kavşak) – Parbatipur– Birol (sınır istasyonu) – (Radhikapur, Hindistan)

Tongi (kavşak)→ Dhaka

Akhaura (kavşak)

→ Kulaura – Sahbazpur (sınır istasyonu) (Mahisasan, Hindistan)



Çittagong (deniz bağlantısı)

[Gundum (sınır istasyonu)

(sınır istasyonu)

Myanmar]

KAMBOÇYA

Poipet – Sihanoukville

(Klong Luk, Tayland)

[Poipet (sınır istasyonu)
Sisofon]

Bat Deng (kavşak)

→ [Kratie (sınır istasyonu) – (Loc Ninh vilayeti¹,
Vietnam)]
1. Kesin konum belirlenecektir.

Fnom Penh (kavşak)

↓
Sihanoukville (deniz bağlantısı)

ÇİN

Alaşankou – Lianyungang

(Dostik, Kazakistan)

Alaşankou (sınır istasyonu ve boji değişimi)

Urumçi

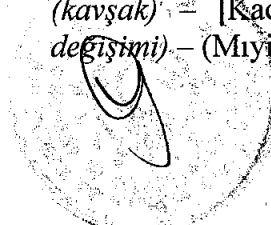
Turpan (kavşak)

→ Kaşı [(sınır istasyonu ve boji değişimi) (Torugart,
Kazakistan)]

Lanzhou

Baoji (kavşak)

→ Kunming (kavşak) – Ziangyun (kavşak) – Dali
(kavşak) – [Kachang (sınır istasyonu ve boji
değişimi) – (Mıyıtıyina, Burma)]



- ↳ [Ziangyun – Jinghong (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Boten, Lao PDR)]
- ↳ Dali (*kavşak*) – [Rueli (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Muse, Burma)]
- Kunming (*kavşak*) – Hekou (*sınır istasyonu*) – (Lao Cai, Vietnam)
- Kunming (*kavşak*) – Nanning (*kavşak*) – Guangzhou (*kavşak*)
 - ↳ Nanning (*kavşak*) – Hengyang (Pekin-şenzen hattıyla bağlanır.)
 - ↳ Guangzhou (Pekin-şenzen hattıyla bağlanır.)

Zian

Zhengzhou (*kavşak*)

→ (Pekin-şenzen hattıyla bağlanır.)

Zizhou (*kavşak*)

→ (Tianjin-şangay hattıyla bağlanır.)

Lianyungang (*deniz bağlantısı*)

Erenhot – Dandong

(Zamin Uud, Moğolistan)

Erenhot (*sınır istasyonu ve boji değişimi*)

Pekin (*kavşak*)

→ (Pekin-şenzen hattıyla bağlanır.)

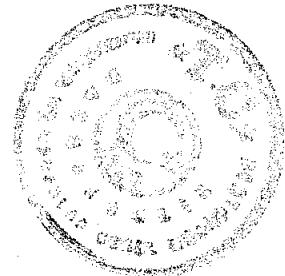
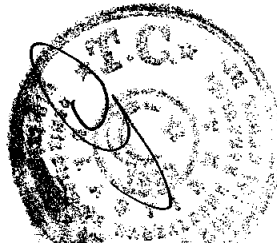
Tianjin (*deniz bağlantısı*)

şenyang (*kavşak*)

→ (Manzhouli-Dalian hattıyla bağlanır.)

Dandong (*sınır istasyonu*)

(Sinuiju, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti)



Manzhouli – Dalian

(Zabaikalsk, Rusya Federasyonu)

Manzhouli (*sınır istasyonu ve boji değişimi*)Harbin (*kavşak*)→ Suifenhe (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Grodekovo, Rusya Federasyonu)Çangcun (*kavşak*)→ Tumen (*sınır istasyonu*) – (Namyang, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti)Şenyang (*kavşak*)

→ (Erenhot-Dandong hattıyla bağlanır.)

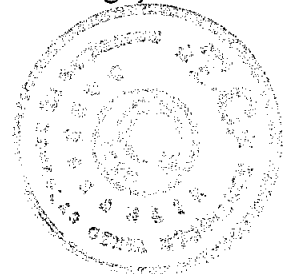
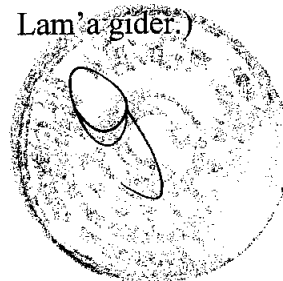
↓ Dalian (*deniz bağlantısı*)**Pekin – Şenzen**PekinZhengzhou (*kavşak*)

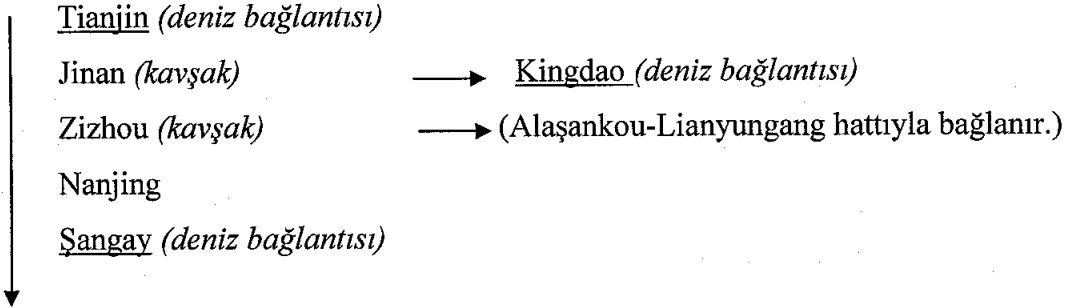
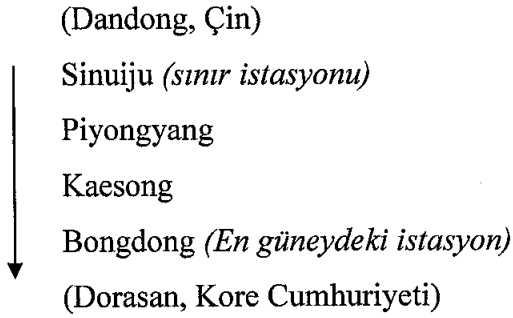
→ (Alaşankou-Lianyungang hattıyla bağlanır.)

Vuhan

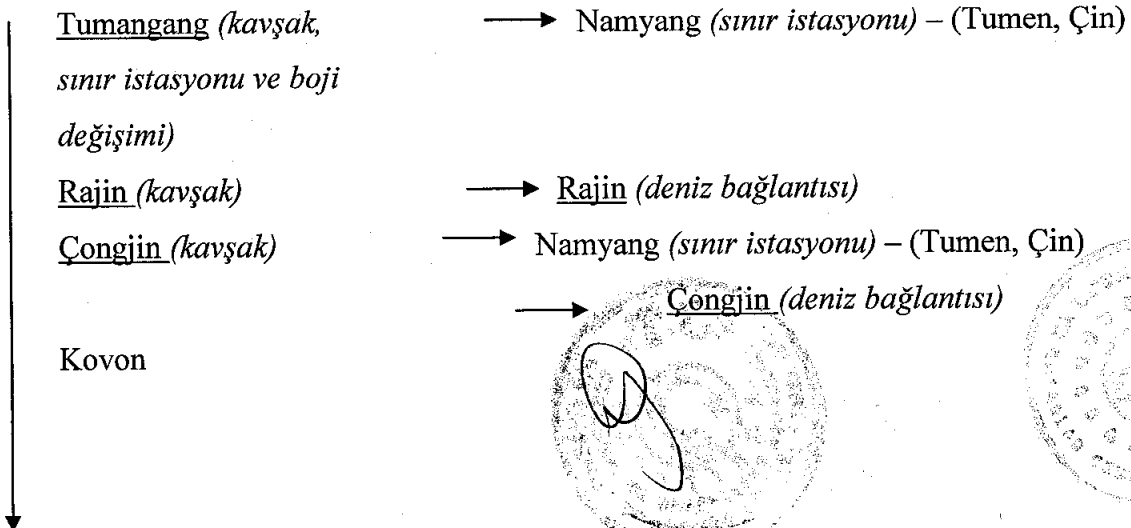
Hengyang (*kavşak*)→ (Nanning (*kavşak*) – Pingziang (*sınır istasyonu ve boji değişimi**) – (Dong Dang, Vietnam)
(*İkili boji aracı Vietnam'dan geçerek Gia Lam'a gider.)

↳ Nanning – Kunming

Guangzhou (*kavşak*)→ Nanning (*kavşak*) - Kunming↳ Pingziang (*sınır istasyonu ve boji değişimi**) – (Dong Dang, Vietnam)
(*İkili boji aracı Vietnam'dan geçerek Gia Lam'a gider.)

Şenzen**Tianjin – Şangay****KORE DEMOKRATİK HALK CUMHURİYETİ****Sinuiju – Kaesong****Tumangang – Kumgangsán**

(Khasan, Rusya Federasyonu)



Vonsan

Haegumgang

Onjongri (*En güneydeki istasyon*)

(Jejin, Kore Cumhuriyeti)

GÜRCİSTAN

Gantiadi-Gardabani

(Veseloe, Rusya Federasyonu)

Gantiadi (*sınır istasyonu*)

Senaki (*kavşak*)

→ Poti (*deniz bağlantısı*)

Samtredya (*kavşak*)

→ Batum (*deniz bağlantısı*)

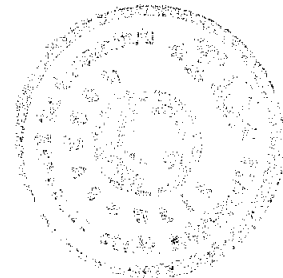
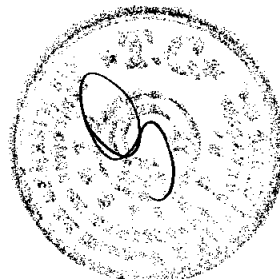
Tiflis (*kavşak*)

→ Sadaklo (*sınır istasyonu*) – (Ayrum, Ermenistan)

→ [Akhalkalaki (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Kars, Türkiye)]

Gardabani (*sınır istasyonu*)

(Beyouk Kesik, Azerbaycan)



HİNDİSTAN

Attari-Jiribam

(Vagah, Pakistan)

Attari (sınır istasyonu)

Dhandari KalanYeni Delhi (kavşak)

Mathura (kavşak) - Agra - Nagpur
 (kavşak) - Vijayavada
 (kavşak) - Chennai (deniz bağlantısı) -
 Jolarpettai (kavşak) - Madurai (kavşak) -
Tuticorin (deniz bağlantısı)

- ↳ Mathura (kavşak) - Bombay
 (deniz bağlantısı)
- ↳ Nagpur (kavşak) - Bombay (deniz
 bağlantısı)
- ↳ Nagpur (kavşak) - Kalküta (deniz
 bağlantısı)
- ↳ Vijayavada (kavşak) - Visakhapatnam
 (deniz bağlantısı) - Kalküta (deniz
 bağlantısı)
- ↳ Jolarpettai (kavşak) - Bombay (deniz
 bağlantısı)
- ↳ Madurai (kavşak) - Ramesvaram (feribot
 terminali) - (Talaimannar, Sri
 Lanka)

Kanpur (kavşak)



Raksaul (sınır istasyonu) - (Birgunj,
 Nepal)

Mughalsarai

Sitarampur (kavşak)



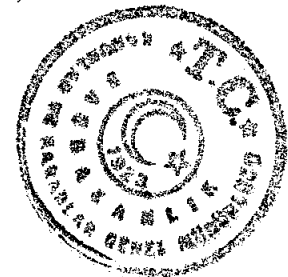
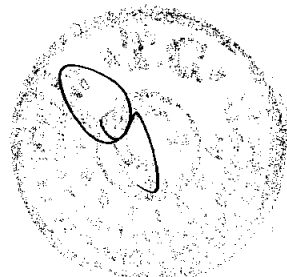
Raksaul (sınır istasyonu) - (Birgunj,
 Nepal)

Kalküta (kavşak ve deniz
 bağlantısı)

Haldia (deniz bağlantısı)

Gede (sınır istasyonu)

(Darsana, Şahbazpur,



Bangladeş)

Mahisasan (*sınır istasyonu*)

Badarpur

Jiribam (*sınır istasyonu ve*

boji değişimi)

[(Tamu, Burma)]

ENDONEZYA

Merak – Banyuvangi

Merak (*feribot terminali*)

Cakarta (*kavşak ve*
deniz bağlantısı)

Cikampek (*kavşak*)

→ Sukabumi – Padalarang – Cikampek
(*kavşak*)

→ Cirebon (*kavşak*) - Semarangtavang
(*kavşak*) -
Surabayapasarturi (*deniz bağlantısı*)

↳ Prupuk (*kavşak*) – Purvokerto –
Kroya (*kavşak*)

Bandung

Gedebage

Kroya (*kavşak*)

→ Purvokerto – Prupuk (*kavşak*) – Cirebon
(*kavşak*)

Yogyakarta (*kavşak*)

→ [Magelang]

Solobalapan (*kavşak*)

→ Gundih – Semarangtavang (*kavşak*)

Kertosono (*kavşak*)

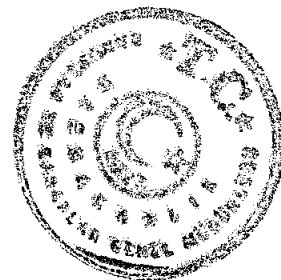
→ Vonokromo – Surabayakota

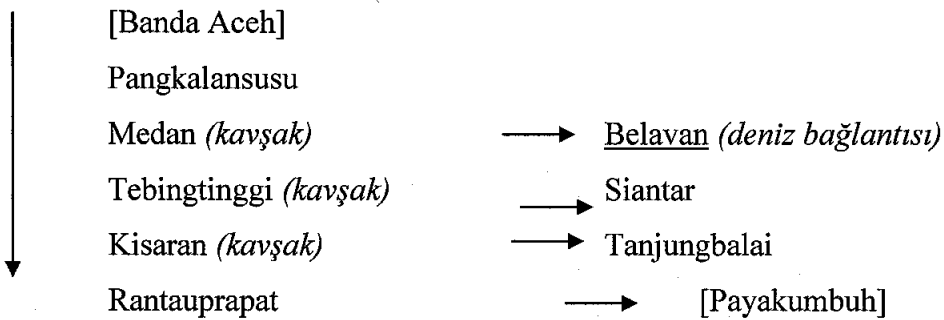
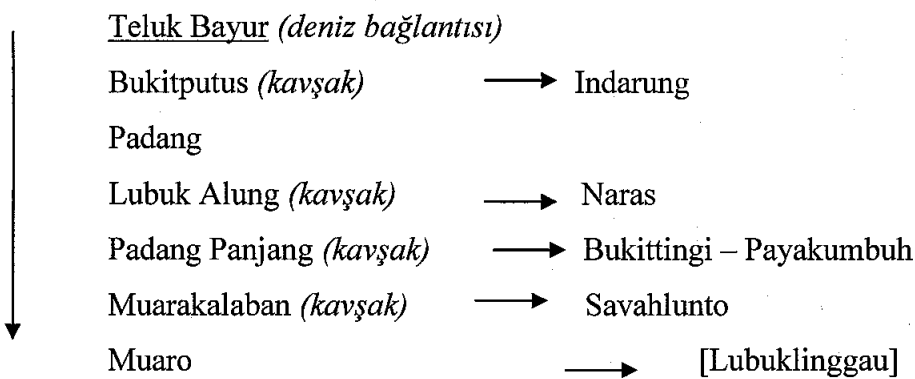
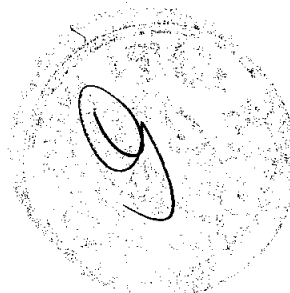
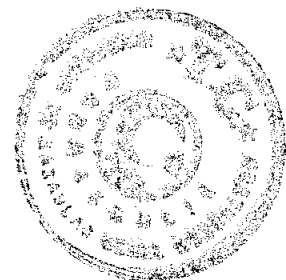
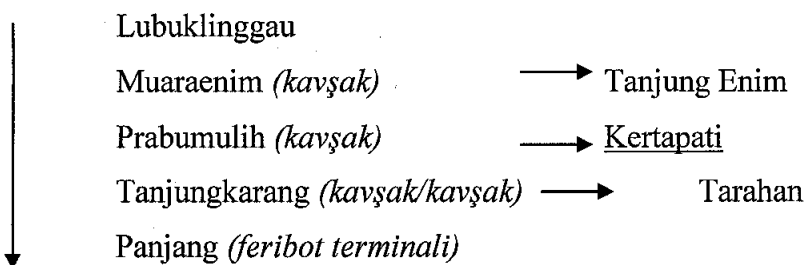
Malang

Bangil

→

Banyuvangi (*feribot terminali*)



[Banda Aceh] – Pangkalansusu – Rantauprapat**Teluk Bayur – Muaro****Lubuklinggau – Panjang**

İRAN (İSLAM CUMHURİYETİ)

Razi – Sarakış

(Kapıköy, Türkiye)

Razi (sınır istasyonu)

Sufian (kavşak)

→ Jolfa (sınır istasyonu ve boji değişimi)
– (Culfa, Azerbaycan)Tebriz

Miyaneh (kavşak)

Kazvin (kavşak)→ [Rasht – Bandar-e-Anzali (feribot terminali) – Astara (sınır istasyonu ve boji değişimi)] – (Astara, Azerbaycan)
(Azerbaycan, Kazakistan, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan'daki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantısı)Tahran (kavşak)Kom (kavşak) – Badrud (kavşak) – Meybod – Bafk (kavşak) – Kerman – [Bam – Fahraj] – Zahedan (boji değişimi) – Mirjaveh (sınır istasyonu) – (Koh-i Taftan, Pakistan)↳ Kom (kavşak) – Arak (kavşak) – Ahvaz (kavşak) – Kohrramşahr (deniz bağlantısı)

↳ [Arak (kavşak) – Kermanshah – Koşravi (sınır istasyonu) – (Khaneghein, Irak)]

↳ Ahvaz – Bandar – Emam (deniz bağlantısı)

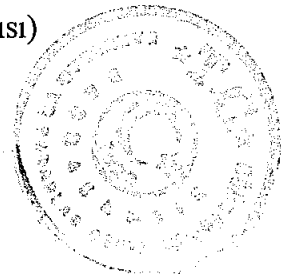
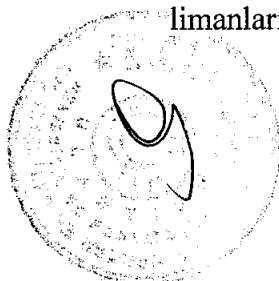
↳ Badrud (kavşak) – İsfahan

↳ Bafk (Sarakış – Bandar Abbas hattı ile bağlanır.)

Garmsar (kavşak)

→ Bandar-e-Amirabad (feribot terminali)
(Azerbaycan, Kazakistan, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan'daki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantısı)

Şahrood



Kaşmar (*kavşak*) → (Sarakış – Bandar Abbas hattıyla bağlanır.)

Fariman (*kavşak*) → Maşhad

Sarakış (*sınır istasyonu ve boji değişimi*)

(Sarakış, Türkmenistan)

Sarakış – Bandar Abbas

(Sarakış, Türkmenistan)

Sarakış (*sınır istasyonu ve boji değişimi*)

Fariman (*kavşak*) → Maşhad

Kaşmar (*kavşak*) → (Razi-Sarakış hattıyla bağlanır)

Torbat Heidarieh → [Sangan (*sınır istasyonu*) - Herat (*sınır istasyonu*) - (Afganistan)]

Tabas

Çadormalu (*kavşak*) → Ardakan

Bafk (*kavşak*) → (Kom-Mirjaveh hattıyla bağlanır.)

Bandar Abbas (*deniz bağlantısı*)

KAZAKİSTAN

Petropavlosk – Dostik

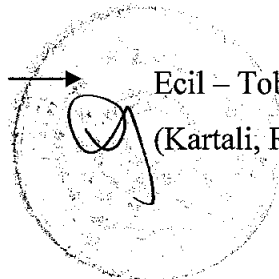
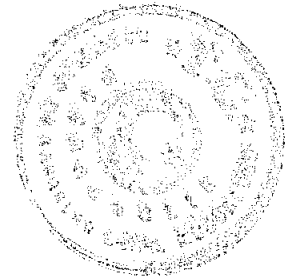
(Utyak, Rusya Federasyonu)

Petropavlosk (*sınır istasyonu*)

Kokşetav

Astana (*kavşak*)

→ Ecil – Tobol (*kavşak ve sınır istasyonu*) -
(Kartali, Rusya Federasyonu)



↳ Tobol (*kavşak*) – Aiteke-bi –
Nikeltau - Kandagach (*kavşak*)

→ (Semiglavii Març- Aktogai hattıyla bağlanır.)

Karaghandi

Mointi(*kavşak*)

→ Çu (*kavşak*)

Aktogai (*kavşak*)

→ Semipalatinsk – Aul (*sınır istasyonu*) – (Lokot,
Rusya Federasyonu)

→ (Semiglavii Mar-Aktogai hattıyla bağlanır.)

Dostik (*sınır istasyonu*)

ve boji değişimi)

(Alaşankou, Çin)

Semiglavii Mar – Aktogai

(Ozinki, Rusya Federasyonu)

Semiglavii Mar

Uralsk (*sınır istasyonu*)

Iletsk I (*sınır istasyonu*),
Rusya Federasyonu

→ (Orenburg, Rusya Federasyonu)

Aktobe

Kandagach (*kavşak*)

→ Nikeltau (*sınır istasyonu*) – (Orsk, Rusya
Federasyonu)

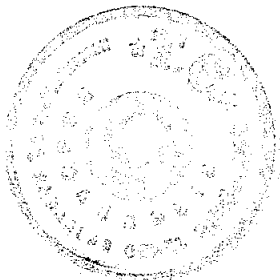
↳ Nikeltau (*sınır istasyonu*) –
Aiteke-bi – Tobol (*kavşak*) –
Astana (*kavşak*)

→ (Petrovsk-Dostik hattıyla bağlanır.)

→ Makat (*kavşak*) – Ganyuşikino – (Aksaraiskaya,
Rusya Federasyonu)

↳ Makat (*kavşak*) – Beyneu (*kavşak*)
– Oasis – (Karakalpakia,
Özbekistan)

↳ Beyneu (*kavşak*) – Aktau Limanı
(feribot terminali) - (Azerbaycan,
İran İslam Cumhuriyeti, Rusya
Federasyonu ve
Türkmenistan'daki Hazar Denizi
limanlarıyla feribot bağlantısı)



Tyuratam

Kızıl-Orda

Arys (*kavşak*)



Sari-Agaş (*sınır istasyonu*) – (Keles, Özbekistan)

Chimkent

Djambul

Lugovaya (*kavşak ve*
sınır istasyonu)



(Bişkek, Kırgızistan)

Çu (*kavşak*)



Mointi(*kavşak*)

Almaata - I

Ustobe

Aktogai (*kavşak*)



(Petrovsk-Dostik hattıyla bağlanır.)

KIRGIZİSTAN

Bişkek – Koçkor

(Lugovaya, Kazakistan)

Alamedin

Balıkçı

[Koçkor]

[Koçkor – Torugart]

[Koçkor

Kara-Keçe

Arpa (*kavşak*)



[Eksik bağlantı] – Osh (*Karasu istasyonu*) –

Celal-Abad (*sınır istasyonu*) – (Andizhan,

Özbekistan)

Torugart (*sınır istasyonu*

ve boji değişimi)

(Kaşı, Çin)]

Özbekistan Sınırı – Osh

(Andizhan, Özbekistan)

Osh (*Karasu İstasyonu*)

(*sınır istasyonu*)



LAO DEMOKRATİK HALK CUMHURİYETİ

[Thanaleng – Mu Gia]

[(Nongkhai, Tayland)

Thanaleng (*sınır istasyonu*)

Vientianne (*kavşak*)

→ [Boten (*sınır istasyonu*) – (Jinghong, Çin)]

Thakhek (*kavşak ve*

→ [Nakhon Phanom, Tayland]

sınır istasyonu)

↓ Mu Gia (*sınır istasyonu*)

(Mu Gia, Vietnam)]

[Vangtao – Densavanh]

[(Chong Mek, Tayland)

Vangtao (*sınır istasyonu*)

Pakse

Savannakhet (*kavşak ve*

→ [(Mukdahan, Tayland)]

sınır istasyonu)

↓ Densavanh (*sınır istasyonu*)

(Lao Bao, Vietnam)]

MALEZYA

Padang Besar – Johor Bahru

(Padang Besar, Tayland)

Padang Besar (*sınır istasyonu*)

Bukit Mertajam (*kavşak*)

→ Butterworth (*deniz bağlantısı*)

Ipoh

Kuala Lumpur (*kavşak*)

→ Port Klang (*deniz bağlantısı*)

→

Setia Jaya

Kajang

Gemas (*kavşak*)

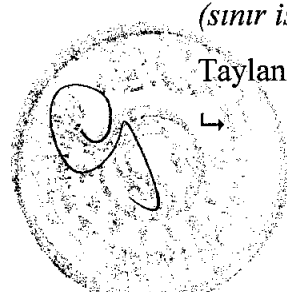
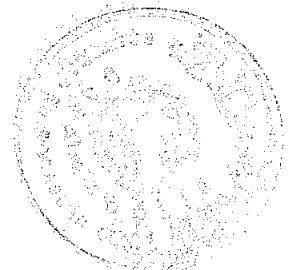
→

Vakaf Bahru (*kavşak*) – Rantau Panjang

(*sınır istasyonu*) – (Sungai Kolok,

Tayland)

↳ Vakaf Bahru – Tumpat



SegamatKempas Bahru (*kavşak*)→ Pasir Gudang (*deniz bağlantısı*)→ Tanjung Pelepas (*deniz bağlantısı*)Johor Bahru (*sınır istasyonu*)

(Singapur)

MOĞOLİSTAN**Sukhbaatar – Zamin Uud**

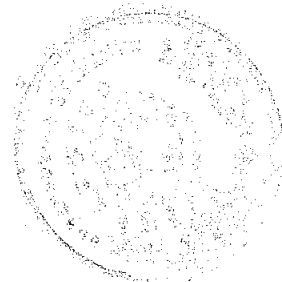
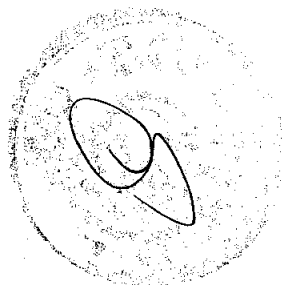
(Nauşki, Rusya Federasyonu)

Sukhbaatar (*sınır istasyonu*)Ulan BaturZamin Uud (*sınır istasyonu ve boji değişimi*)

(Erenhot, Çin)

BURMA**Mandalay – Yangon**Mandalay (*kavşak*)→ **Laşyo** – [Muse (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Rueli, Çin)]→ **Kalay** – [Tamu (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Jiribam, Hindistan)]Bago (*kavşak*)→ **Tanpiyuzayat** (*kavşak*) – [Three Pagoda Pass (*sınır istasyonu*) – (Three Pagoda Pass, Tayland)]→ **Tanpiyuzayat** (*kavşak*) – YeYangon (*deniz bağlantısı*)**NEPAL****Birgunj – Hindistan Sınırı**Birgunj (*sınır istasyonu*)

(Raksaul, Hindistan)



[Kakarvitta – Brahma Mandi]

(Panitanki, Hindistan)

[Kankarvitta (*sınır istasyonu*)Brahma Mandi (*sınır istasyonu*)]

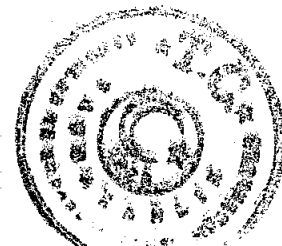
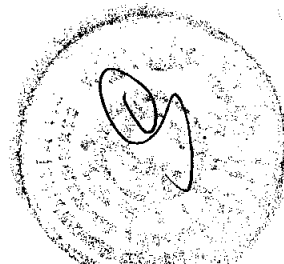
(Tanakpur, Hindistan)

Janakpur – Hindistan SınırıJanakpur (*sınır istasyonu*)

(Jaynagar, Hindistan)

PAKISTAN**Koh-i Taftan-Vagah**

(Mirjaveh, İran İslam Cumhuriyeti)

Koh-i Taftan (*sınır istasyonu*)Dalbandin (*kavşak*)→ [Gvadar (*deniz bağlantısı*)]Spezand (*kavşak*)→ Kuetta – Bostan – Şaman (*sınır istasyonu*) – (Spinbuldak, Afganistan)Rohri (*kavşak*)→ Haydarabad (*kavşak*) – Karaçi (*deniz bağlantısı*) – Kasim (*deniz bağlantısı*)↳ Haydarabad (*kavşak*) – Mirpurkhas – Kokropar (*sınır istasyonu*)Lodhran (*kavşak*)→ Sher Şah (*kavşak*) – Khaneval – Faisalabad – Şahdara (*kavşak*) (Lahor-Peşavar hattıyla bağlanır.)→ Sher Şah – Kundian – Attok (*kavşak*) – Peşavar (*sınır istasyonu*) – (Afganistan)Khaneval (*kavşak*)→ Şahdara (Lahor-Peşavar hattıyla bağlanır.)Multan

Lahor (kavşak)

Vagah (sınır istasyonu)

(Attari, Hindistan)

Peşavar-Lahor

(Afganistan)

Peşavar (sınır istasyonu)

Attok (kavşak)

İslamabad

Ravalpindi

Şahdara (kavşak)

Lahor

→ **Sher Şah** – Lodhran (Koh-i Taftan-Vagah hattıyla bağlanır.)

→ Khaneval – Lodhran (Koh-i Taftan-Vagah hattıyla bağlanır.)

KORE CUMHURİYETİ

Dorasan – Busan

(Bongdong, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti)

Dorasan (En kuzeydeki istasyon)

Seul

Suvon

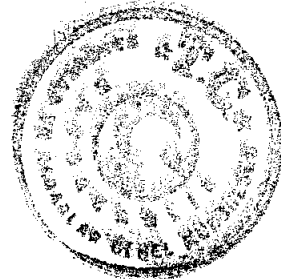
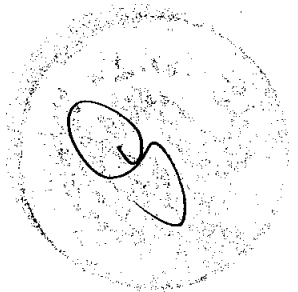
Daejeon (kavşak)

Daegu

Busan (deniz bağlantısı)

→ Iksan (kavşak) – Mokpo (deniz bağlantısı)

↳ Gwangyang (deniz bağlantısı)



RUSYA FEDERASYONU

Buslovskaya – Moskova

(Vainikkala, Finlandiya)

Buslovskaya (*sınır istasyonu*)Saint Petersburg (*kavşak*)MGA – Volhovstroï – **Koşa** – Vologda -
Kotelnich (*kavşak*) – Ekaterinburg
(*kavşak*)↳ Kotelnich (*kavşak*) (Krasnoe –
Nakhodka hattıyla bağlanır.)Moskova (*kavşak*)

(Krasnoe – Nakhodka hattıyla bağlanır.)

Suzemka – Moskova

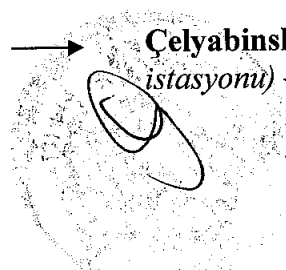
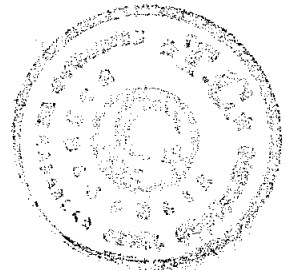
Zernovo, Ukrayna)

Suzemka (*sınır istasyonu*)BryanskMoskova (*kavşak*)

(Krasnoe – Nakhodka hattıyla bağlanır.)

Krasnoe – Nakhodka

(Osinovka, Belarus)

Krasnoe (*sınır istasyonu*)SmolenskMoskovaNizhniy NovgorodKotelnich (*kavşak*)Saint PetersburgEkaterinburg (*kavşak*)Kurgan – Utyak (*sınır istasyonu*) –
(Petropavlosk, Kazakistan)Çelyabinsk – Kartali (*kavşak ve sınır*
istasyonu) – (Tobol, Kazakistan)

↳ Kartali (*kavşak ve sınır istasyonu*) – Orsk (*kavşak ve sınır istasyonu*) – (Nikeltau, Kazakistan)

↳ Orsk (*kavşak ve sınır istasyonu*) – Orenburg – (Iletsk, Rusya Federasyonu) – (Aktyubinsk, Kazakistan)

Tatarskaya (*kavşak*)

→ Lokot (*kavşak ve sınır istasyonu*) – (Aul, Kazakistan)

Novosibirsk (*kavşak*)

→ Lokot (*kavşak ve sınır istasyonu*) – (Aul, Kazakistan)

Krasnoyarsk

Irkutsk

Ulan Ude

Zaudinski (*kavşak*)

→ Nauşki (*sınır istasyonu*) – (Sukhbaatar, Moğolistan)

Karimskaya (*kavşak*)

→ Zabaykalsk (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Manzhouli, Çin)

Ussurijsk (*kavşak*)

→ Grodekovo (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Suifenhe, Çin)

Baranovski (*kavşak*)

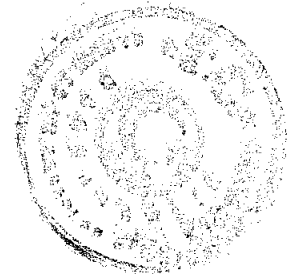
Hasan (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Tumangang, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti)

Uglovaya (*kavşak*)

→ Vladivostok (*deniz bağlantısı*)

Nakhodka (*kavşak, deniz bağlantısı*)

→ Vostoçini (*deniz bağlantısı*)



Moskova – SamurMoskovaRyazan**Koçetovka (kavşak)**

→ Rtisthevo – Saratov – Ozinki (sınır istasyonu) – (Semiglavii Mir, Kazakistan)

Gryazi (kavşak)

→ Volgograd

Liski**Likhaya (kavşak)**→ Rostov – Krasnodar (kavşak) – Veseloe (sınır istasyonu) – (Gantiadi, Gürcistan)↳ Krasnodar (kavşak) – Krimskaya (kavşak) – Novorossiisk (deniz bağlantısı)

↳ Krimskaya (kavşak) – Kavkaz (deniz bağlantısı ve feribot terminali)

Volgograd (kavşak)

→ Gryazi

Aksaraykaya (kavşak ve sınır istasyonu)

→ (Ganyushkino, Kazakistan)

Astrakhan

→ Olya Limanı (feribot terminali) – (Azerbaycan, İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan ve Türkmenistan'daki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantıları)

Makhaçkala (sınır istasyonu ve feribot terminali)

(Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'daki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantıları)

Samur (sınır istasyonu)

(Yalama, Azerbaycan)



SİNGAPUR**Voodlands-**

(Johor Bahru, Malezya)



Voodlands (*sınır istasyonu*)

SRI LANKA**Kataragama – Katunayake**

[Kataragama

Hambantota

Matara]

Colombo (*deniz bağlantısı*)

Sri Jayevardenepura Kotte



Katunayake

Colombo – Talaimannar

Colombo (*deniz bağlantısı*)

Kurunegala (*kavşak*)

Maho (*kavşak*)



Talaimannar (*feribot terminali*)



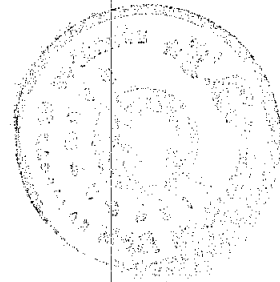
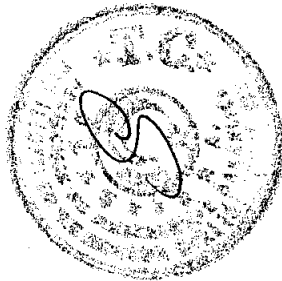
[Dambulla]



Trincomalee (*deniz bağlantısı*)



(Ramesvaram, Hindistan)



TACİKİSTAN**Nau – Kanibadam**

(Bekabad, Özbekistan)

Nau (*sınır istasyonu*)

Khudjand

Kanibadam (*kavşak*
ve sınır istasyonu)

→ Isfara

(Suvanabad, Özbekistan)

Pakhtaabad – Yangi Bazar

(Sariasiya, Özbekistan)

Pakhtaabad (*sınır istasyonu*)

Regar

Duşanbe II

Duşanbe I

Yangi Bazar

Khoshad – Kulyab

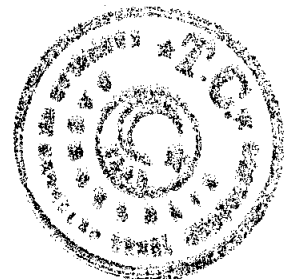
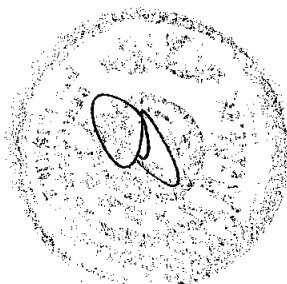
(Amuzang, Özbekistan)

Khoshad (*sınır istasyonu*)

Kurgan Tube (*kavşak*)

→ Yavan

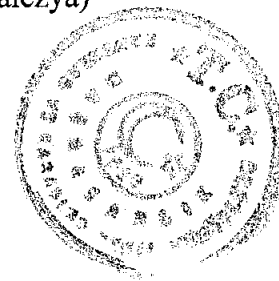
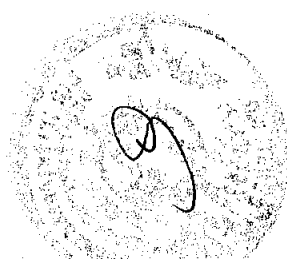
Kulyab



TAYLAND

Nongkhai – Padang Besar

(Thanaleng, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti)

Nongkhai (*sınır istasyonu*)Bua Yai (*kavşak*)→ [Nakhon Fanom (*sınır istasyonu*) – (Thakhek, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti)]→ [Mukdahan (*sınır istasyonu*) – (Savannakhet, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti)]Kaeng Khoi (*kavşak*)→ Nakhonratchasima – Ubonratchathani – [Chong Mek (*sınır istasyonu*) – (Pakse, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti)]Banphaçi (*kavşak*)→ Nakhonsavan (*kavşak*) – Dençai (*kavşak*) – Chiangmai↳ [Nakhonsavan – Mae Sod (*sınır istasyonu*) – (Myavadi, Burma)]↳ [Dençai – Chiangrai – Mae Sai (*sınır istasyonu*) – (Tachilek, Burma)]Bangkok – Bang Sue istasyonu (*kavşak*)→ Ladkrabang – Çaçoengsao (*kavşak*) – Si Racha (*kavşak*) – Kao Chi Chan (*kavşak*) – Sattahip (*deniz bağlantısı*)→ Çaçoengsao (*kavşak*) – Aranyaprathet – Klong Luk (*sınır istasyonu*) – [(Poipet, Kamboçya)]→ Si Racha – Laemchabang (*deniz bağlantısı*)→ Kao Chi Chan – Map Ta Put (*deniz bağlantısı*)Nong Pla Duk (*kavşak*)→ Namtok – [Three Pagoda Pass (*sınır istasyonu*) – (Thanpyuzayat, Burma)]Hat Yai (*kavşak*)→ Sungai Kolok (*sınır istasyonu*) – (Rantau Panjang, Malezya)Padang Besar (*sınır istasyonu*)

(Padang Besar, Malezya)

TÜRKİYE

Kapıkule – Kapıköy

(Bulgaristan, Avrupa)

Kapıkule (*sınır istasyonu*)

İstanbul

Eskişehir (*kavşak*)

→ Alayunt – Balıkesir – İzmir (*sınır istasyonu*)

Ankara

Kalın (*kavşak*)

→ Samsun (*deniz bağlantısı*)

Sivas

Çetinkaya (*kavşak*)

→ Kars (*kavşak*) – Doğukapı (*sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Akhuryan, Ermenistan)

→ [Kars (*kavşak, sınır istasyonu ve boji değişimi*) – (Akhalkalaki, Gürcistan)]

Malatya (*kavşak*)

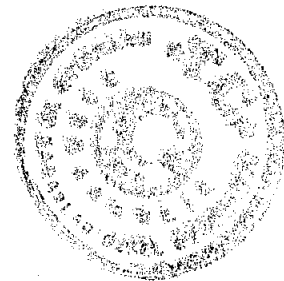
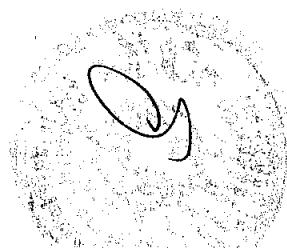
→ Toprakkale (*kavşak*) – Adana – Mersin (*deniz bağlantısı*)

→ Toprakkale – İskenderun (*deniz bağlantısı*)

Tatvan – Van (*feribot geçişi*)

Kapıköy (*sınır istasyonu*)

(Razi, İran İslam Cumhuriyeti)



TÜRKMENİSTAN

Türkmenbaşı- Türkmenabad

(Bakü, Azerbaycan)

Türkmenbaşı (feribot terminali)

→ (Azerbaycan, İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan ve Rusya Federasyonu'ndaki Hazar Denizi limanlarına feribot bağlantısı)

Aşabat

Tenzhen

Mari (kavşak)

→ **Parakat** – Sarakış (sınır istasyonu ve boji değişimi) - (Sarakış, İran İslam Cumhuriyeti)

Türkmenabad (kavşak ve sınır istasyonu)

→ Gazodjak (sınır istasyonu) – (Pitnyak – K.P. 449, Özbekistan)- Dashovuz – Takhyatash (sınır istasyonu) – Özbekistan)

(Khodchadavlet, Özbekistan)

ÖZBEKİSTAN

Keles – Kocadavlet

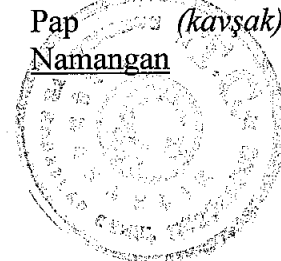
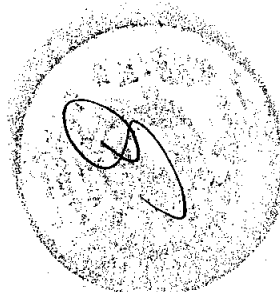
(Sari-Agash, Kazakistan)

Keles (sınır istasyonu)

Tukumaçi (kavşak)→ Ozodlik – [Angren – Khalkobad] – Pap (kavşak) – Kokand

Sirdarinskaya

Khavast (kavşak)

→ Bekabad (sınır istasyonu) – (Nau – Kanibadam, Tacikistan) – Suvanabad (sınır istasyonu) – Kokand (kavşak) – Margilan – Andizhan (sınır istasyonu) – (Osh, Kırgızistan)↳ Kokand (kavşak) – Pap (kavşak) – Namangan

Semerkind

Ulugbek

Navoi (*kavşak*)

→ **Tinçlik** – **Uçkuduk** – Nukus – **Kungrad** – Karakalpakia (*sınır istasyonu*) – (Oazis, Kazakistan)

Buhara (*kavşak*)

→ **Karşi** (*kavşak*) – Tashguzar (*kavşak*) – [Dekhanabad – Darband] – Boysun – Kumkurgran (*kavşak*) – Sariasıya (*sınır istasyonu*) – (Pakhtaabad, Tacikistan)

↳ **Karşi** (*kavşak*) – RZD 154 (*sınır istasyonu*) – (Talimarjan – **Kerkiçi** (*kavşak*) – Kelif, Türkmenistan)

↳ **Termez** (*kavşak*) – Galaba (*sınır istasyonu*) – (Khairaton, Afganistan)

↳ **Termez** (*kavşak*) – Kumkurgran (*kavşak*) – Sariasıya (*sınır istasyonu*) – (Pakhtaabad, Tacikistan)

Kocadavlet (*sınır istasyonu*)

(Türkmenabad, Türkmenistan)

VIETNAM

Lao Cai – Ho Chi Minh Şehri

(Hekou, Çin)

Lao Cai (*sınır istasyonu*)

Dong Anh (*kavşak*)

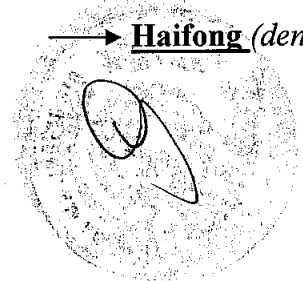
→ **Luu Za – Kuan Trieu**

Yên Viên (*kavşak*)

→ (Hanoi- Dong Dang hattıyla bağlanır.)

Gialam (*kavşak*)

→ **Haifong** (*deniz bağlantısı*)



HanoiTan Ap (*kavşak*)→ [Mu Gia (*sınır istasyonu*) – (Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti)]→ [Vung Ang (*deniz bağlantısı*)]

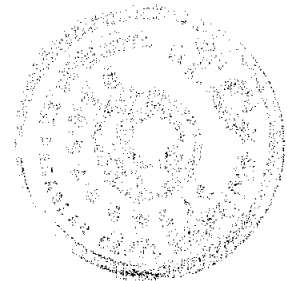
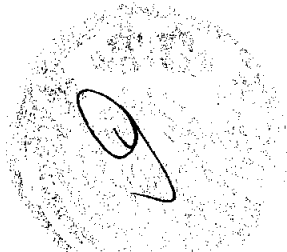
Danang

Ho Chi Minh Şehri
(*kavşak*)→ [Vung Tau (*deniz bağlantısı*)][Loc Ninh eyaleti¹ (*sınır istasyonu*) – (Kratie, Kamboçya)]
1. Kesin yeri ileride belirlenecektir.**Hanoi – Dong Dang**HanoiGialam (*kavşak*)Yên Viên (*kavşak*)

→ (Lao Cai-Ho Chi Minh Şehri hattıyla bağlanır.)

Lim (*kavşak*)→ Pha Lai (*kavşak*) – Halong (*deniz bağlantısı*)Kep (*kavşak*)→ Halong – Cai Lan (*deniz bağlantısı*)→ **Luu Za – Kuan Trieu**Dong Dang (*sınır istasyonu*)

(Pingksiang, Çin)



Ek II**TRANS-ASYA DEMİRYOLU AĞININ TEKNİK ÖZELLİKLERİNE İLİŞKİN
REHBER İLKELER****1. Genel**

Anlaşmaya ait Ek 1'de tanımlanan Trans-Asya Demiryolu ağının gelişimi, teknik özelliklere ilişkin aşağıdaki ilkeler öncülüğünde gerçekleştirilir. Taraflar, hem yeni demiryolu hatlarının inşası hem de mevcut olanların iyileştirilmesi ve modernleştirilmesi hususlarında bu ilkelere uygun hareket etmek için her türlü çabayı gösterir.

2. Hat kapasitesi

Uluslararası öneme sahip olan demiryolu hatları, malların ve yolcular için demiryolu servislerinin etkin, güvenilir ve ekonomik olarak taşınmasını sağlamak için yeterli kapasiteye sahip olmalıdır.

3. Taşıt yükleme gabarisi

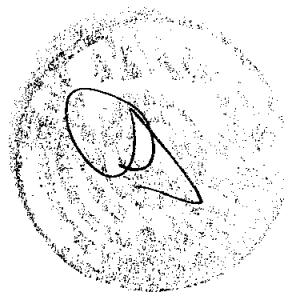
Trans-Asya Demiryolu ağı, ESCAP bölgesi ülkeleri için entegre bir uluslararası intermodal ulaştırma şebekesinin önemli bir parçası haline geleceğinden; en az 20 fit uzunluğunda olan ISO konteynırlarının engelsiz taşınmasını sağlamak amacıyla ağın mevcut hatları iyileştirilmeli ve gereken yerlerde yeni hatlar inşa edilmelidir.

4. Birlikte işlerlik

Teknik gereksinimler, uluslararası malların ve yolcuların uluslararası öneme sahip demiryolu hatları boyunca kesintisiz taşınmasını sağlamalıdır. Buna göre; demiryolu hatları ve ilgili altyapı ve ekipman, diğerlerine ilaveten petrol ürünleri, kömür, maden cevheri, çimento ve hububat gibi malları taşıyan ağır trenlerin ulaşımı ve transferi de dahil olacak şekilde uluslararası koşulları karşılamalıdır.

Taraflar, kendilerine komşu olan ülkelerin ve bunun yanı sıra uluslararası öneme sahip demiryolu hatlarının geçtiği diğer ülkelerin teknik gereksinimlerini dikkate almalı ve teknik sınırlamaları kaldırmak ve demiryolları arasında birlikte işlerliği sağlamak amaçlarıyla kendi hatlarını iyileştirmelidir.

Boji devamlılığı izin verdiği takdirde veya sınırlar arasındaki eksik bölümlerin inşası yoluyla boji devamlılığının sağlanması halinde, fren sistemleri ve vagon kuplaj ekipmanlarını da içeren, uluslararası ulaşımında kullanılan demiryolu araçlarının uyumu konusunda belirli hususlar öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, sınırlar arasında verimli demiryolu faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi, hava frenli demiryolu araçları ve uygun vagon kuplaj sistemlerinin kullanılmasına bağlıdır.



Referans alınması amacıyla, Trans-Asya Demiryolu ağındaki boji mesafeleri aşağıda sunulmuştur:

TAD üye ülkeleri demiryolu bojileri (mm)				
1,000	1,067	1,435	1,520	1,676
1. Bangladeş ¹ 2. Kamboçya 3. Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti 4. Malezya 5. Burma 6. Singapur ³ 7. Tayland 8. Vietnam ⁴	Endonezya	1. Çin ² 2. Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti 3. Kore Cumhuriyeti 4. İran İslam Cumhuriyeti 5. Türkiye	1. Ermenistan 2. Azerbaycan 3. Gürcistan 4. Kazakistan 5. Kırgızistan 6. Moğolistan 7. Rusya Federasyonu 8. Tacikistan 9. Türkmenistan 10. Özbekistan	1. Bangladeş ¹ 2. Hindistan 3. Nepal 4. Pakistan 5. Sri Lanka

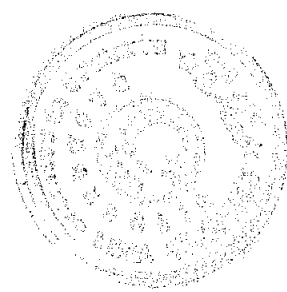
TAD'nun potansiyel üyeleri: Japonya (1,067 mm boji) ve Filipinler (1,067 mm boji).

- 1 Ülkenin demiryolu ağıının bir kısmı.
- 2 Ayrıca (Vietnam ile arasında) 1000 mm bojili başka bir hattı daha bulunmaktadır.
- 3 Malezya demiryolları hizmet sağlamaktadır.
- 4 Ayrıca 1,435 mm bojili ve çift 1,000/1,435 mm bojili başka hatları da bulunmaktadır.

5. Konteynır Terminalleri Standartları

Uluslararası intermodal trafik, verimli konteynır terminallerini gerektirir. TAD ağı üzerinde bulunan uluslararası konteynır terminalleri:

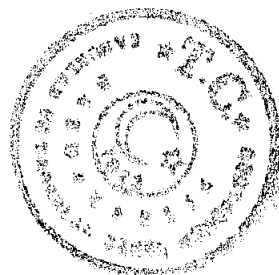
- terminale giriş ve çıkışlarda zaman kaybını önlemek için ana hatta mümkün olduğu kadar yakın bir yerde olmalı;
- diğer manevra hareketlerinden etkilenmemesi için diğer depolardan ayrı bir yerde olmalı;
- demiryolu-karayolu arayüzünün güvenilirliğinin garanti edilebilmesi için karayolu taşıtlarına kolay erişim imkanı sağlamalı;
- manevra ihtiyacını azaltmak için yükleme/boşaltma alanında yeterli uzunlukta demiryolu hattına sahip olmalı;
- ayaklı köprülü vinçlerden, liman istif taşıyıcılarından, konteynır istif makineleri ve/veya konteynır istifleyicilerden oluşan ve en az 20 fit uzunluğundaki ISO konteynırları ile çalışmaya uygun ekipmanlara sahip olmalı;
- muhtemel genişleme için hazırlıklı olmalı;
- malların gümrük işlemleri için Gümrük binalarına sahip olmalıdır.



RESERVATION

The Government of the Republic of Turkey makes the following reservation in relation to Article 13 (5) of the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network adopted on 12 April 2006 at Jakarta:

The Government of the Republic of Turkey does not consider itself bound by the provisions of Article 13 relating to reconciliation.



✓

**INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON
THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK**

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to promote and develop international rail transport in Asia and with neighbouring regions,

AWARE of the expected increase in the international transport of people and goods as a consequence of growing international trade in the ongoing process of globalization,

RECALLING the cooperation among members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific in the formulation and operationalization of the Trans-Asian Railway Network,

CONSIDERING that in order to strengthen relations and promote international trade and tourism among members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, it is essential to develop the Trans-Asian Railway Network, including stations and container terminals of international importance, to the requirements of international transport and the environment,

KEEPING also in view the role of railway transport as an important component of an effective and efficient international intermodal transport network, especially in addressing the specific needs of landlocked and transit countries,

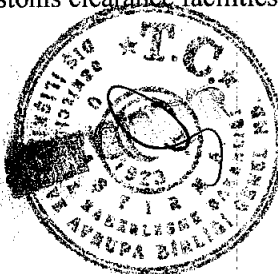
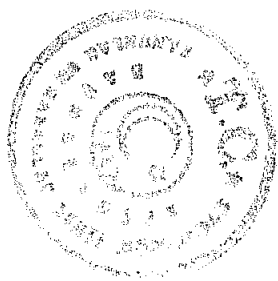
HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definition of Railway Lines of International Importance

For the purposes of the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network (the "Agreement"), the term "railway lines of international importance" as described in Annex I shall refer to:

- a) railway lines currently used for regular international transport;
- b) railway lines, either existing, under construction, or planned, that are intended to be used for regular international transport;
- c) ferry links ensuring continuous transport across seas or lakes between terminals in different States or within one State;
- d) border crossing points, gauge interchange stations, ferry terminals and rail-connected container terminals where Customs clearance facilities/services are provided.



Article 2

Adoption of the Trans-Asian Railway Network

The Contracting Parties (the "Parties") hereto adopt the railway lines of international importance described in Annex I to the Agreement as a coordinated plan for the development of railway lines of international importance which they intend to be undertaken within the framework of the national programmes of the Parties.

Article 3

Development of the Trans-Asian Railway Network

The lines of the Trans-Asian Railway Network should be brought into conformity with the guiding principles related to technical characteristics described in Annex II to the Agreement.

Article 4

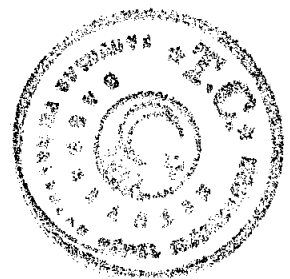
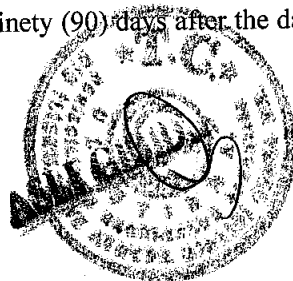
Procedure for signing and becoming a Party

1. The Agreement shall be open for signature by States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific at Busan, Republic of Korea, on 10 and 11 November 2006, and thereafter at the United Nations Headquarters in New York from 16 November 2006 to 31 December 2008.
2. Those States may become Parties to the Agreement by:
 - a) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - b) Accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Article 5

Entry into force

1. The Agreement shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the Governments of at least eight (8) States have consented to be bound by the Agreement pursuant to Article 4, paragraph 2 and 3.
2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date upon which the conditions for the entry into force of the Agreement have been met, the Agreement shall enter into force for that State ninety (90) days after the date of its deposit of the said instrument.



Article 6

Working Group on the Trans-Asian Railway Network

1. A Working Group on the Trans-Asian Railway Network (the "Working Group") shall be established by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific to consider the implementation of the Agreement and to consider any amendments proposed. All States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall be members of the Working Group.
2. The Working Group shall meet biennially. Any Party may also, by a notification addressed to the secretariat, request that a special meeting of the Working Group be convened. The secretariat shall notify all members of the Working Group of the request and shall convene a special meeting of the Working Group if not less than one third of the Parties signify their assent to the request within a period of four (4) months from the date of the notification by the secretariat.

Article 7

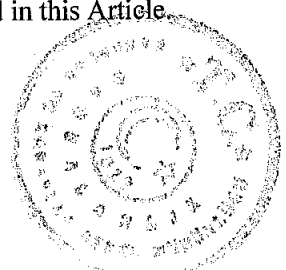
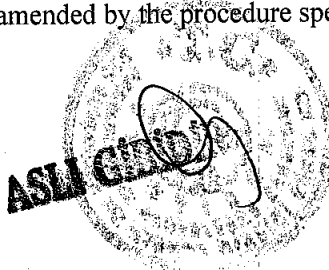
Procedures for amending the main text

1. The main text of the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments to the Agreement may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a two-thirds majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties for acceptance.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall enter into force twelve (12) months after it has been accepted by two-thirds of the Parties. The amendment shall enter into force with respect to all Parties except those which, before it enters into force, declare that they do not accept the amendment. Any Party that has declared that it does not accept an amendment adopted in accordance with this paragraph may at any time thereafter deposit an instrument of acceptance of such amendment with the Secretary-General of the United Nations. The amendment shall enter into force for that State twelve (12) months after the date of deposit of the said instrument.

Article 8

Procedures for amending annex I

1. Annex I to the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.

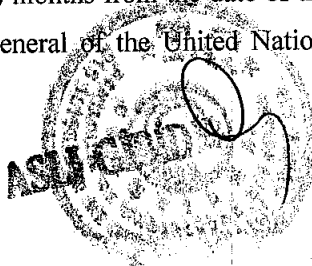


2. For the purpose of Article 8, a 'directly concerned Party' is a Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located.
3. Amendments which change a border station may be proposed only by a directly concerned Party after consulting with and obtaining the written consent of the neighbouring State which shares the border to which the subject of the amendment is connected.
4. Amendments that do not change a border station may be proposed by any directly concerned Party.
5. The text of any amendment proposed by any Party shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
6. An amendment shall be adopted by the Working Group by a majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.
7. An amendment adopted in accordance with paragraph 6 of the present Article shall be deemed accepted if, during a period of six (6) months from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.
8. An amendment accepted in accordance with paragraph 7 of the present Article shall enter into force for all Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 7 of the present Article.

Article 9

Procedures for amending annex II

1. Annex II to the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall be deemed accepted if during a period of six (6) months from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.



6. An amendment accepted in accordance with paragraph 5 of the present Article shall enter into force for all Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 5 of the present Article.

Article 10

Reservations

Reservations may not be made with respect to any of the provisions of the Agreement, except as provided in Article 13, paragraph 5.

Article 11

Withdrawal

Any Party may withdraw from the Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations. The withdrawal shall take effect twelve (12) months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 12

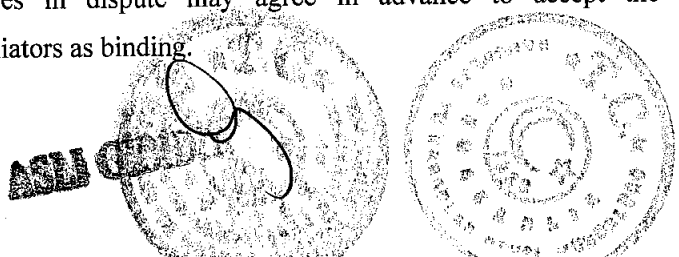
Suspension of validity

The operation of the Agreement shall be suspended if the number of Parties becomes less than eight (8) for any period of twelve (12) consecutive months. In such a situation the secretariat shall notify the Parties. The provisions of the Agreement shall again become operative if the number of Parties reaches eight (8).

Article 13

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Parties which relates to the interpretation or application of the Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or consultation shall be referred to conciliation if any of the Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more conciliators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of conciliator or conciliators within three (3) months after the request for conciliation, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations, to appoint a single independent conciliator to whom the dispute shall be submitted.
2. The recommendation of the conciliator or conciliators appointed in accordance with paragraph 1 of this Article, while not binding in character, shall become the basis of renewed consideration by the Parties in dispute.
3. By mutual agreement, the Parties in dispute may agree in advance to accept the recommendation of the conciliator or conciliators as binding.



4. Paragraphs 1, 2 and 3 of the present Article shall not be construed to exclude other measures for the settlement of disputes mutually agreed between the Parties in dispute.

5. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, deposit a reservation stating that it does not consider itself bound by the provisions of the present Article relating to conciliation. Other Parties shall not be bound by the provisions of the present Article relating to conciliation with respect to any Party which has deposited such a reservation.

Article 14

Limits to the application

1. Nothing in the Agreement shall be construed as preventing a Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.

2. A Party shall make every possible effort to develop the Trans-Asian Railway Network consistent with the Agreement. However, nothing in the Agreement shall be construed as acceptance of an obligation by any Party to permit the movement of goods and passenger traffic across its territory.

Article 15

Annexes

Annexes I and II to the Agreement shall form an integral part of the Agreement.

Article 16

Secretariat

The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall be designated the secretariat of the Agreement.

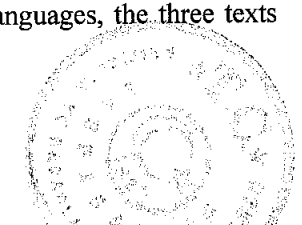
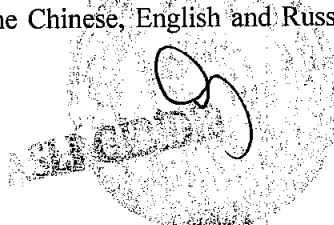
Article 17

Depositary

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

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

OPENED for signature on the tenth day of November two thousand and six at Busan, Republic of Korea, in a single copy in the Chinese, English and Russian languages, the three texts being equally authentic.



Annex I

TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

The Trans-Asian Railway network consists of the railway lines of international importance indicated below.

The lines that form the basis for describing the Trans-Asian Railway network in each State are designated in bold with the origin and end stations and are then listed vertically. Lines branching off are described to the right of the junction station. Further branches are shown indented underneath this first branch. All lines are of equal importance within the Trans-Asian Railway Network.

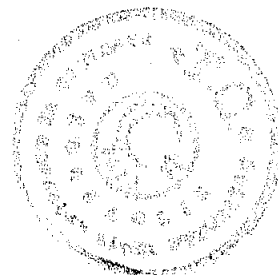
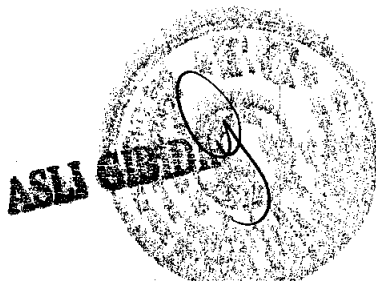
When lines start or finish at a border point, the first or last stations on that line are preceded or followed by the indication in brackets of the name of the border station and the name of the neighbouring State directly concerned.

The names of stations that have specific functions on a line are followed by the indication of these functions in italics and brackets. Such functions include:

- (*border station*),
- (*break-of-gauge*),
- (*junction*),
- (*maritime connection*), and
- (*ferry terminals*).

Missing links are indicated in [square brackets].

Stations with container terminals to handle International Standards Organization (ISO) containers of at least 20-foot dimension in length and above are shown underlined.

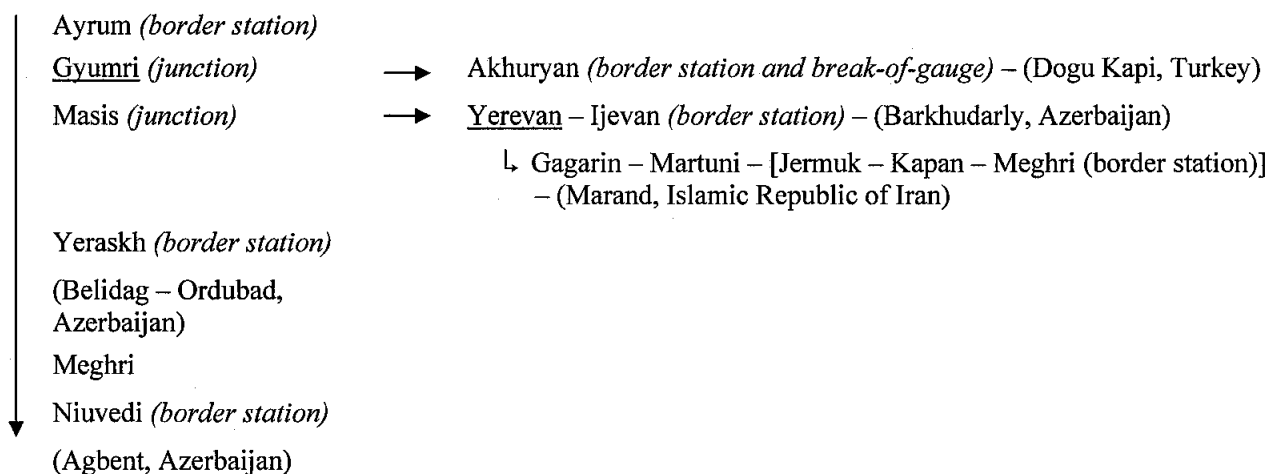


LIST OF THE LINES IN THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

ARMENIA

Ayrum – Niuvedi

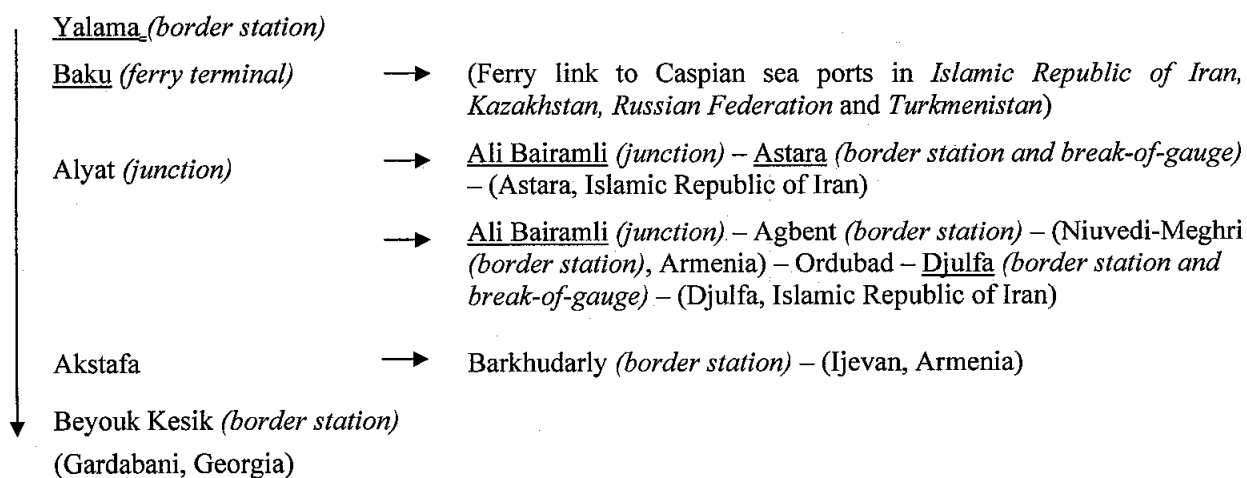
(Sadakhlo, Georgia)



AZERBAIJAN

Yalama – Beyouk Kesik

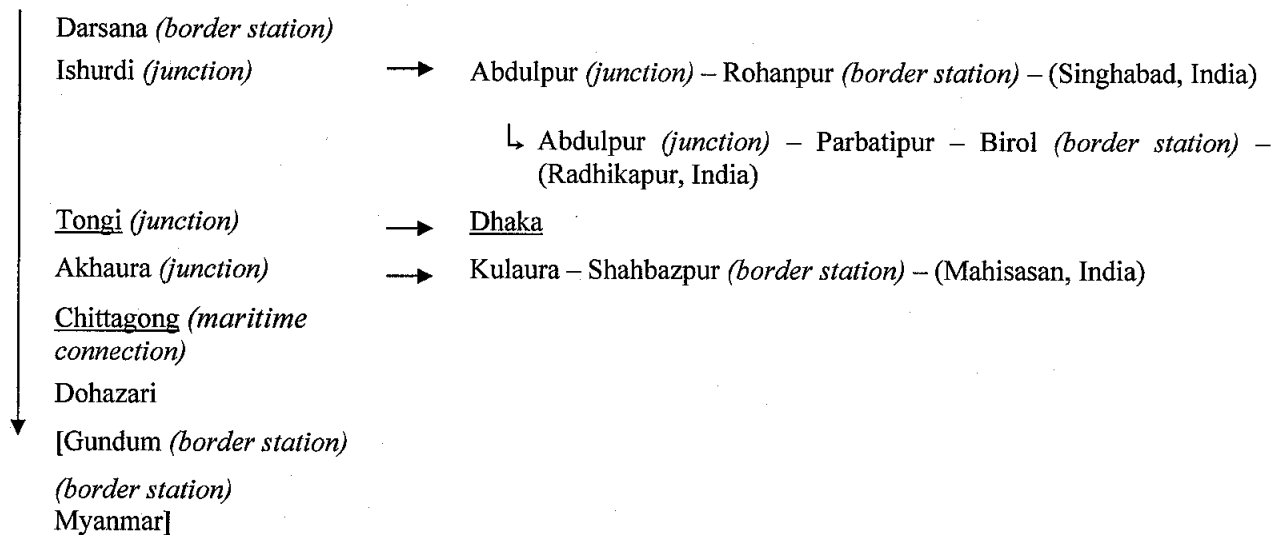
(Samur, Russian Federation)



BANGLADESH

Darsana – Gundum

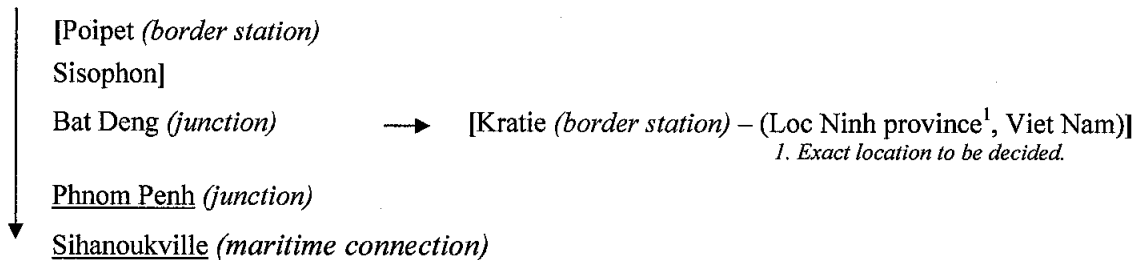
(Gede, India)



CAMBODIA

Poipet – Sihanoukville

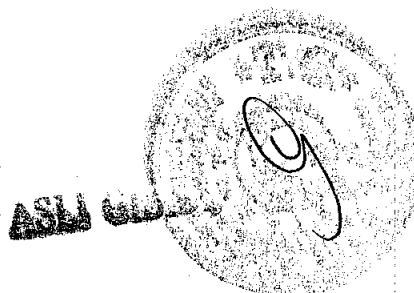
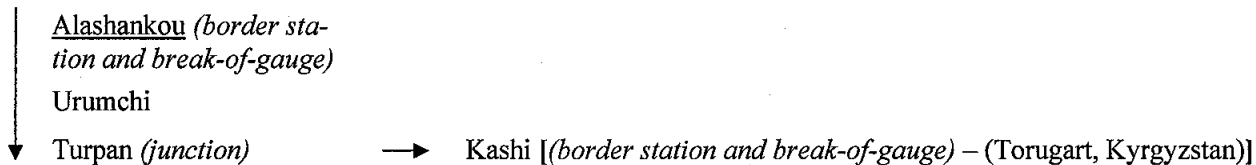
(Klong Luk, Thailand)



CHINA

Alashankou – Lianyungang

(Dostyk, Kazakhstan)



Lanzhou

Baoji (*junction*)

- Kunming (*junction*) – Xiangyun (*junction*) – Dali (*junction*) – [Kachang (*border station and break-of-gauge*) – (Myitkyina, Myanmar)]
 - ↳ [Xiangyun – Jinghong (*border station and break-of-gauge*) – (Boten, Lao PDR)]
 - ↳ Dali (*junction*) – [Rueli (*border station and break-of-gauge*) – (Muse, Myanmar)]
- Kunming (*junction*) – Hekou (*border station*) – (Lao Cai, Viet Nam)
- Kunming (*junction*) – Nanning (*junction*) – Guangzhou (*junction*)
 - ↳ Nanning (*junction*) – Hengyang (connects with Beijing-Shenzhen line)
 - ↳ Guangzhou (connects with Beijing-Shenzhen line)

Xian

Zhengzhou (*junction*)

- (connects with Beijing-Shenzhen line)

Xizhou (*junction*)

- (connects with Tianjin-Shanghai line)

Lianyungang (*maritime connection*)

Erenhot – Dandong

(Zamyn Uud, Mongolia)

Erenhot (*border station and break-of-gauge*)

Beijing (*junction*)

- (connects with Beijing-Shenzhen line)

Tianjin (*maritime connection*)

Shenyang (*junction*)

- (connects with Manzhouli-Dalian line)

Dandong (*border station*)

(Sinuiju, Democratic People's Republic of Korea)

Manzhouli – Dalian

(Zabaikalsk, Russian Federation)

Manzhouli (*border station and break-of-gauge*)

Harbin (*junction*)

- Suifenhe (*border station and break-of-gauge*) – (Grodekovo, Russian Federation)

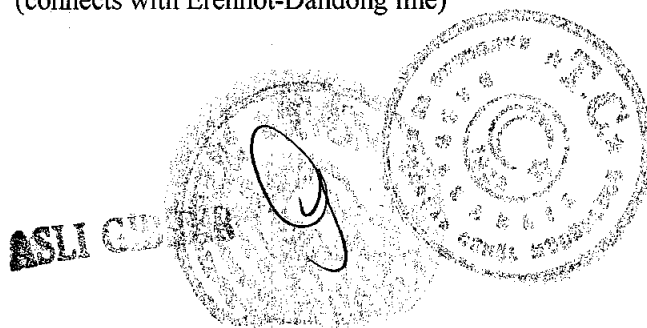
Changchun (*junction*)

- Tumen (*border station*) – (Namyang, Democratic People's Republic of Korea)

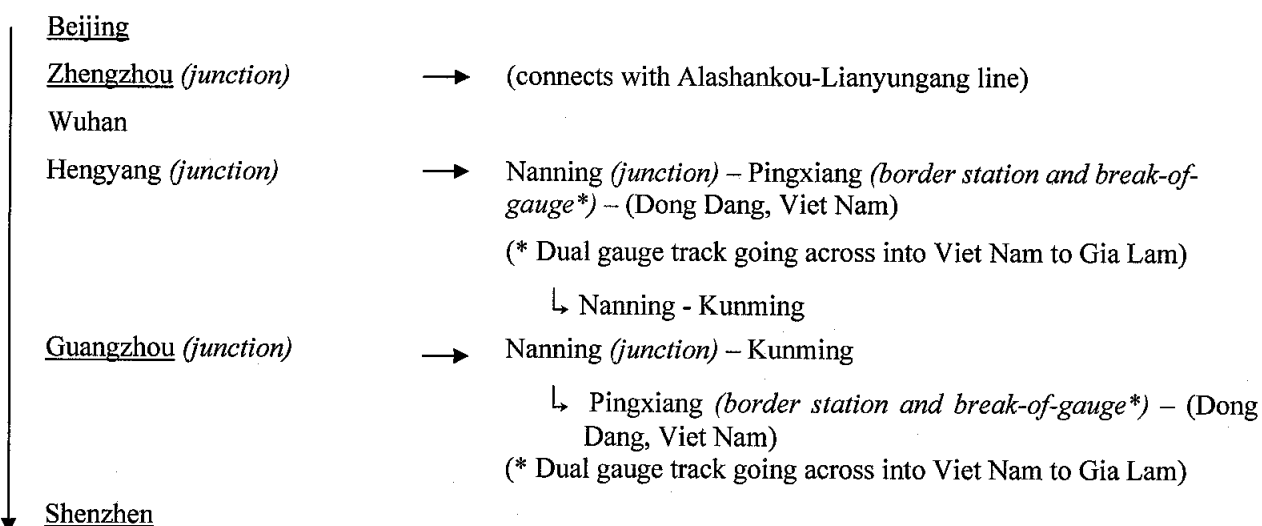
Shenyang (*junction*)

- (connects with Erenhot-Dandong line)

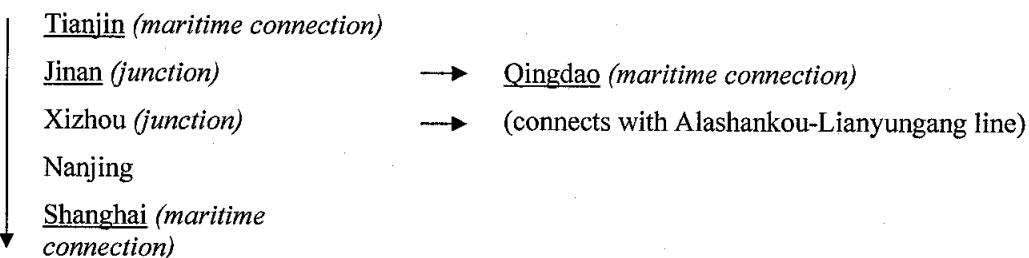
Dalian (*maritime connection*)



Beijing – Shenzhen

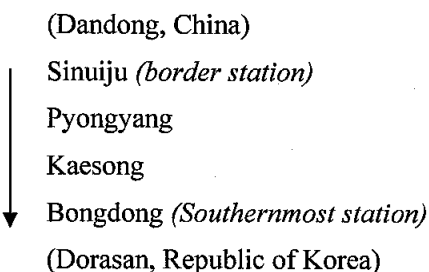


Tianjin – Shanghai



DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

Sinuiju – Kaesong



Tumangang – Kumgangsan

(Khasan, Russian Federation)

Tumangang (*junction, border station and break-of-gauge*) → Namyang (*border station*) – (Tumen, China)

Rajin (*junction*) → Rajin (*maritime connection*)

Chongjin (*junction*) → Namyang (*border station*) – (Tumen, China)

→ Chongjin (*maritime connection*)

Kowon

Wonsan

Haegumgang

↓ Onjongri (*Southernmost station*)

(Jevin, Republic of Korea)

GEORGIA

Gantiadi – Gardabani

(Veseloe, Russian Federation)

Gantiadi (*border station*)

Senaki (*junction*) → Poti (*maritime connection*)

Samtredia (*junction*) → Batumi (*maritime connection*)

Tbilisi (*junction*) → Sadakhlo (*border station*) – (Ayrum, Armenia)

→ [Akhalkalaki (*border station and break-of-gauge*) – (Kars, Turkey)]

↓ Gardabani (*border station*)

(Beyouk Kesik, Azerbaijan)

INDIA

Attari – Jiribam

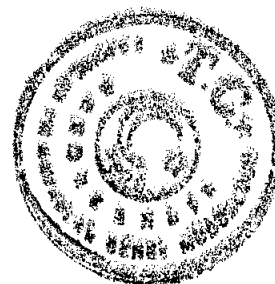
(Wagah, Pakistan)

Attari (*border station*)

Dhandari Kalan

New Delhi (*junction*)

→ Mathura (*junction*) – Agra – Nagpur (*junction*) – Vijayawada (*junction*) – Chennai (*maritime connection*) – Jolarpettai (*junction*) – Madurai (*junction*) – Tuticorin (*maritime connection*)



ALL GIBDIB

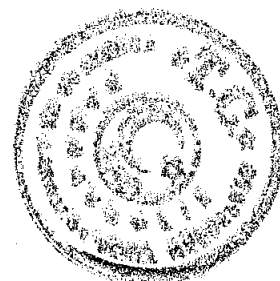
	↳ Mathura (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Nagpur</u> (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Nagpur</u> (<i>junction</i>) – <u>Kolkata</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Vijayawada (<i>junction</i>) – <u>Visakhapatnam</u> (<i>maritime connection</i>) – <u>Kolkata</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Jolarpettai (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Madurai</u> (<i>junction</i>) – Rameswaram (<i>ferry terminal</i>) – (Talaimannar, Sri Lanka)
Kanpur (<i>junction</i>)	→ Raxaul (<i>border station</i>) – (Birgunj, Nepal)
Mughalsarai	
Sitarampur (<i>junction</i>)	→ Raxaul (<i>border station</i>) – (Birgunj, Nepal)
<u>Kolkata</u> (<i>junction and maritime connection</i>)	→ <u>Haldia</u> (<i>maritime connection</i>)
Gede (<i>border station</i>)	
(Darsana, Shahbazpur, Bangladesh)	
Mahisasan (<i>border station</i>)	
Badarpur	
Jiribam (<i>border station and break-of-gauge</i>)	
[(Tamu, Myanmar)]	

INDONESIA

Merak – Banyuwangi

Merak (<i>ferry terminal</i>)	
<u>Jakarta</u> (<i>junction and maritime connection</i>)	→ Sukabumi – Padalarang – Cikampek (<i>junction</i>)
Cikampek (<i>junction</i>)	→ <u>Cirebon</u> (<i>junction</i>) – <u>Semarangtawang</u> (<i>junction</i>) – <u>Surabayapasarturi</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Prupuk (<i>junction</i>) – Purwokerto – Kroya (<i>junction</i>)
Bandung	
<u>Gedebage</u>	
Kroya (<i>junction</i>)	→ Purwokerto – Prupuk (<i>junction</i>) – <u>Cirebon</u> (<i>junction</i>)

ASLI GEDIR



Yogyakarta (<i>junction</i>)	→	[Magelang]
Solobalapan (<i>junction</i>)	→	Gundih – <u>Semarangtawang</u> (<i>junction</i>)
Kertosono (<i>junction</i>)	→	Wonokromo – Surabayaakota
Malang		
Bangil	→	
Banyuwangi (<i>ferry terminal</i>)		

[Banda Aceh] – Pangkalansusu – Rantauprapat

[Banda Aceh]		
Pangkalansusu		
Medan (<i>junction</i>)	→	<u>Belawan</u> (<i>maritime connection</i>)
Tebingtinggi (<i>junction</i>)	→	Siantar
Kisaran (<i>junction</i>)	→	Tanjungbalai
Rantauprapat	→	[Payakumbuh]

Teluk Bayur – Muaro

<u>Teluk Bayur</u> (<i>maritime connection</i>)		
Bukitputus (<i>junction</i>)	→	Indarung
Padang		
Lubuk Alung (<i>junction</i>)	→	Naras
Padang Panjang (<i>junction</i>)	→	Bukittingi – Payakumbuh
Muarakalaban (<i>junction</i>)	→	Sawahlunto
Muaro	→	[Lubuklinggau]

Lubuklinggau – Panjang

Lubuklinggau		
Muaraenim (<i>junction</i>)	→	Tanjung Enim
Prabumulih (<i>junction</i>)	→	<u>Kertapati</u>
Tanjungkarang (<i>junction</i>)	→	Tarahan
Panjang (<i>ferry terminal</i>)		

IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

Razi – Sarakhs

(Kapikoy, Turkey)

Razi (border station)

Sufian (junction)

→ Jolfa (border station and break-of-gauge) – (Djulfa, Azerbaijan)

Tabriz

Miyaneh (junction)

Qazvin (junction)

→ [Rasht – Bandar-e-Anzali (ferry terminal) – Astara (border station and break-of-gauge)] – (Astara, Azerbaijan)

(Ferry link to Caspian sea ports in Azerbaijan, Kazakhstan, Russian Federation and Turkmenistan)

Tehran (junction)

→ Qom (junction) – Badrud (junction) – Meybod – Bafq (junction) – Kerman – [Bam – Fahraj] – Zahedan (break-of-gauge) – Mirjaveh (border station) – (Koh-i-Taftan, Pakistan)

↳ Qom (junction) – Arak (junction) – Ahvaz (junction) – Khorramshahr (maritime connection)

↳ [Arak (junction) – Kermanshah – Khosravi (border station) – (Khaneghein, Iraq)]

↳ Ahvaz – Bandar-Emam (maritime connection)

↳ Badrud (junction) – Esfahan

↳ Bafq (connects with Sarakhs – Bandar Abbas line)

Garmsar (junction)

→ Bandar-e-Amirabad (ferry terminal) (ferry link to Caspian sea ports in Azerbaijan, Kazakhstan, Russian Federation and Turkmenistan)

Shahrood

Kashmar (junction)

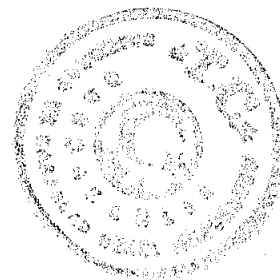
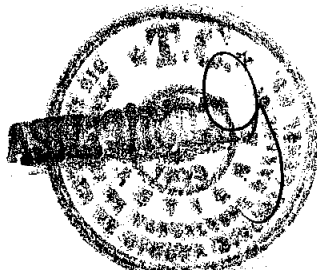
→ (connects with Sarakhs – Bandar Abbas line)

Fariman (junction)

→ Mashhad

Sarakhs (border station and break-of-gauge)

(Sarakhs, Turkmenistan)



Sarakhs – Bandar Abbas

(Sarakhs, Turkmenistan)

Sarakhs (*border station and break-of-gauge*)

Fariman (*junction*)

→ Mashhad

Kashmar (*junction*)

→ (connects with Razi-Sarakhs line)

Torbati Heidarieh

→ [Sangan (*border station*) – Herat (*border station*) – (Afghanistan)]

Tabas

Chadormalu (*junction*)

→ Ardakan

Bafq (*junction*)

→ (connects with Qom-Mirjaveh line)

▼ Bandar Abbas (*maritime connection*)

KAZAKHSTAN

Petropavlosk – Dostyk

(Utyak, Russian Federation)

Petropavlosk (*border station*)

Kokshetav

Astana (*junction*)

→ Ecil – Tobol (*junction and border station*) – (Kartaly, Russian Federation)

↳ Tobol (*junction*) – Aiteke-bi – Nikeltau – Kandagach (*junction*)

→ (connects with Semiglavii March-Aktogai line)

Karaghandy

Mointy (*junction*)

→ Chu (*junction*)

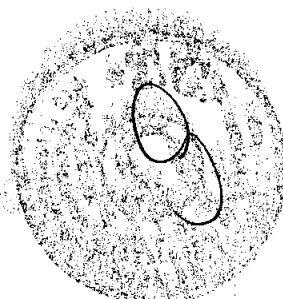
Aktogai (*junction*)

→ Semipalatinsk – Aul (*border station*) – (Lokot, Russian Federation)

→ (connects with Semiglavii Mar-Aktogai line)

▼ Dostyk (*border station and break-of-gauge*)

(Alashankou, China)



Semiglavii Mar – Aktogai

(Ozinki, Russian Federation)

Semiglavii Mar

Uralsk (*border station*)

Iletsk I (*border station*),
Russian Federation

→ (Orenburg, Russian Federation)

Aktobe

Kandagach (*junction*)

→ Nikeltau (*border station*) – (Orsk, Russian Federation)

↳ Nikeltau (*border station*) – Aiteke-bi – Tobol (*junction*) –
Astana (*junction*)

→ (connects with Petropavlosk-Dostyk line)

→ Makat (*junction*) – Ganyushkino – (Aksaraiskaya, Russian Federation)

↳ Makat (*junction*) – Beyneu (*junction*) – Oasis –
(Karakalpakia, Uzbekistan)

↳ Beyneu (*junction*) – Aktau port (*ferry terminal*) – (Ferry link to Caspian sea ports in Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Russian Federation and Turkmenistan)

Tyuratam

Kzyl-Orda

Arys (*junction*)

→ Sary-Agash (*border station*) – (Keles, Uzbekistan)

Chimkent

Djambul

Lugovaya (*junction and border station*)

→ (Bishkek, Kyrgyzstan)

Chu (*junction*)

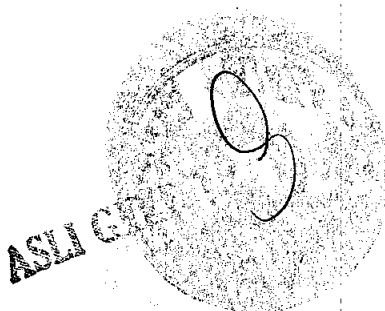
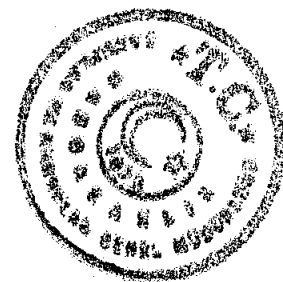
→ Mointy (*junction*)

Almaty - I

Ushtobe

↓ Aktogai (*junction*)

→ (connects with Petropavlosk-Dostyk line)



KYRGYZSTAN

Bishkek – Kochkor

(Lugovaya, Kazakhstan)

Alamedin

Balykchi

↓ [Kochkor]

[Kochkor – Torugart]

[Kochkor

Kara-Keche

Arpa (*junction*)

→ [Missing link] – Osh (*station Karasu*) – Jalal-Abad (*border station*) – (Andizhan, Uzbekistan)

↓ Torugart (*border station and break-of-gauge*)

(Kashi, China)]

Border with Uzbekistan – Osh

(Andizhan, Uzbekistan)

↓ Osh (*station Karasu*)
(*border station*)

LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

[Thanaleng – Mu Gia]

[(Nongkhai, Thailand)

Thanaleng (*border station*)

Vientiane (*junction*)

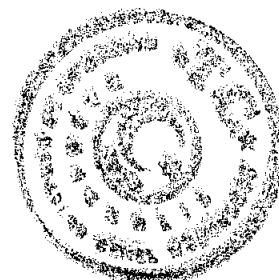
→ [Boten (*border station*) – (Jinghong, China)]

Thakhek (*junction and border station*)

→ [Nakhon Phanom, Thailand]

↓ Mu Gia (*border station*)

(Mu Gia, Viet Nam)]



[Vangtao – Densavanh]

[(Chong Mek, Thailand)

Vangtao (*border station*)

Pakse

Savannakhet (*junction and border station*)

→ [(Mukdahan, Thailand)]

Densavanh (*border station*)

(Lao Bao, Viet Nam)]

MALAYSIA

Padang Besar – Johor Bahru

(Padang Besar, Thailand)

Padang Besar (*border station*)

Bukit Mertajam (*junction*)

→ Butterworth (*maritime connection*)

Ipoh

Kuala Lumpur (*junction*)

→ Port Klang (*maritime connection*)

→ Setia Jaya

Kajang

Gemas (*junction*)

→ Wakaf Bahru (*junction*) – Rantau Panjang (*border station*) –
(Sungai Kolok, Thailand)

↳ Wakaf Bahru – Tumpat

Segamat

Kempas Bahru (*junction*)

→ Pasir Gudang (*maritime connection*)

→ Tanjung Pelepas (*maritime connection*)

Johor Bahru (*border station*)

(Singapore)

MONGOLIA

Sukhbaatar – Zamyn Uud

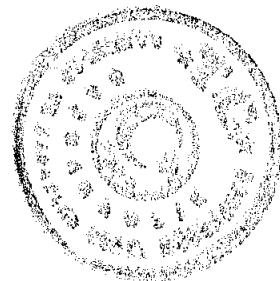
(Naushki, Russian Federation)

Sukhbaatar (*border station*)

Ulaanbaatar

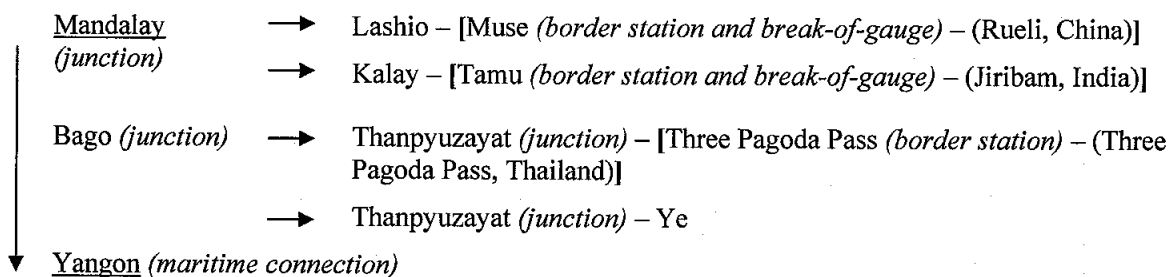
Zamyn Uud (*border station and break-of-gauge*)

(Erenhot, China)



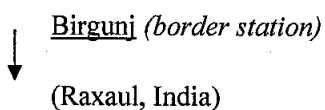
MYANMAR

Mandalay – Yangon

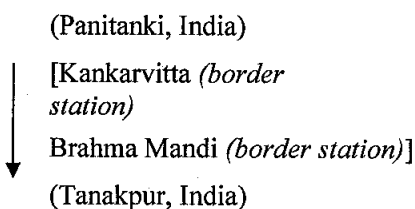


NEPAL

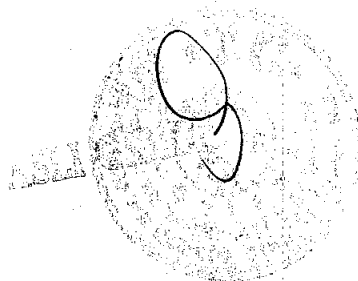
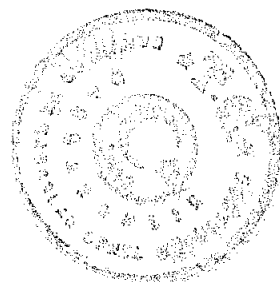
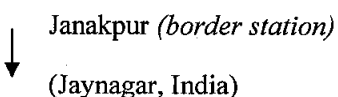
Birgunj – Border with India



[Kakarvitta – Brahma Mandi]



Janakpur – Border with India



PAKISTAN

Koh-i-Taftan – Wagah

(Mirjaveh, Islamic Republic of Iran)

Koh-i-Taftan (*border station*)

Dalbandin (*junction*)

→ [Gwadar (*maritime connection*)]

Spezand (*junction*)

→ Quetta – Bostan – Chaman (*border station*) – (Spinbuldak, Afghanistan)

Rohri (*junction*)

→ Hyderabad (*junction*) – Karachi (*maritime connection*) – Qasim (*maritime connection*)

↳ Hyderabad (*junction*) – Mirpurkhas – Khokropar (*border station*)

Lodhran (*junction*)

→ Sher Shah (*junction*) – Khanewal – Faisalabad – Shahdara (*junction*) (connects with Lahore-Peshawar line)

→ Sher Shah – Kundian – Attock (*junction*) – Peshawar (*border station*) – (Afghanistan)

Khanewal (*junction*)

→ Shahdara (connects with Lahore-Peshawar line)

Multan

Lahore (*junction*)

Wagah (*border station*)

(Attari, India)

Peshawar – Lahore

(Afghanistan)

Peshawar (*border station*)

Attock (*junction*)

→ Sher Shah – Lodhran (connects with Koh-i-Taftan – Wagah line)

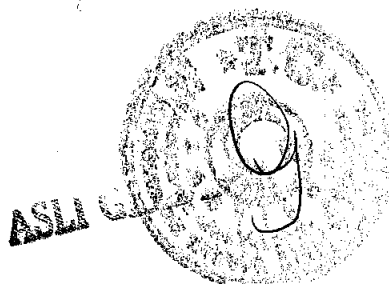
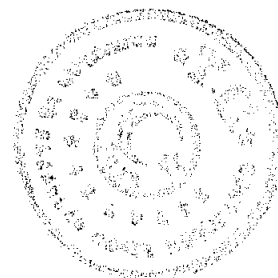
Islamabad

Rawalpindi

Shahdara (*junction*)

→ Khanewal – Lodhran (connects with Koh-i-Tafan – Wagah line)

Lahore



REPUBLIC OF KOREA

Dorasan – Busan

(Bongdong, Democratic People's Republic of Korea)

Dorasan (*Northernmost station*)

Seoul

Suwon

Daejeon (*junction*)

→ Iksan (*junction*) - Mokpo (*maritime connection*)

↳ Gwangyang (*maritime connection*)

Daegu

↓ Busan (*maritime connection*)

RUSSIAN FEDERATION

Buslovskaya – Moscow

(Vainikkala, Finland)

Buslovskaya (*border station*)

Saint Petersburg
(*junction*)

→ MGA – Volhovstroï – Koshta – Vologda – Kotelnich (*junction*)
– Ekaterinburg (*junction*)

↳ Kotelnich (*junction*) (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

↓ Moscow (*junction*)

→ (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

Suzemka – Moscow

(Zernovo, Ukraine)

Suzemka (*border station*)

Bryansk

↓ Moscow (*junction*)

→ (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

Krasnoe – Nakhodka

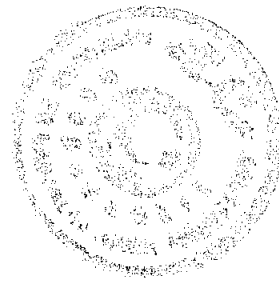
(Osinovka, Belarus)

Krasnoe (*border station*)

Smolensk

Moscow

↓ Nizhniy Novgorod



Kotel'nich (<i>junction</i>)	→	<u>Saint Petersburg</u>
<u>Ekaterinburg</u> (<i>junction</i>)	→	Kurgan – <u>Utyak</u> (<i>border station</i>) – (Petrovsk, Kazakhstan)
	→	Chelyabinsk – Kartaly (<i>junction and border station</i>) – (Tobol, Kazakhstan)
	↳	Kartaly (<i>junction and border station</i>) – Orsk (<i>junction and border station</i>) – (Nikeltau, Kazakhstan)
	↳	Orsk (<i>junction and border station</i>) – Orenburg – (Iletsk, Russian Federation) – (Aktyubinsk, Kazakhstan)
Tatarskaya (<i>junction</i>)	→	<u>Lokot</u> (<i>junction and border station</i>) – (Aul, Kazakhstan)
<u>Novosibirsk</u> (<i>junction</i>)	→	<u>Lokot</u> (<i>junction and border station</i>) – (Aul, Kazakhstan)
<u>Krasnoyarsk</u>		
<u>Irkutsk</u>		
Ulan Ude		
Zaudinski (<i>junction</i>)	→	<u>Naushki</u> (<i>border station</i>) – (Sukhbaatar, Mongolia)
Karimskaya (<i>junction</i>)	→	<u>Zabaykalsk</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Manzhouli, China)
Ussurijsk (<i>junction</i>)	→	<u>Grodekovo</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Suifenhe, China)
Baranovski (<i>junction</i>)	→	<u>Khasan</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Tumangang, Democratic People's Republic of Korea)
Uglovaya (<i>junction</i>)	→	<u>Vladivostok</u> (<i>maritime connection</i>)
<u>Nakhodka</u> (<i>junction, maritime connection</i>)	→	<u>Vostochny</u> (<i>maritime connection</i>)

Moscow – Samur

<u>Moscow</u>		
<u>Ryazan</u>		
Kochetovka (<i>junction</i>)	→	Rtisthevo – Saratov – Ozinki (<i>border station</i>) – (Semiglavii Mir, Kazakhstan)
Gryazi (<i>junction</i>)	→	Volgograd
Liski		
Likhaya (<i>junction</i>)	→	<u>Rostov – Krasnodar</u> (<i>junction</i>) – Veseloe (<i>border station</i>) – (Gantiadi, Georgia)
	↳	<u>Krasnodar</u> (<i>junction</i>) – Krimskaya (<i>junction</i>) – <u>Novo-rossiisk</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳	Krimskaya (<i>junction</i>) – Kavkaz (<i>maritime connection and ferry terminal</i>)
<u>Volgograd</u> (<i>junction</i>)	→	Gryazi



<u>Aksarayskaya</u> (<i>junction and border station</i>)	→	(Ganyushkino, Kazakhstan)
<u>Astrakhan</u>	→	Port Olya (<i>ferry terminal</i>) – (ferry links to Caspian sea ports in Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Kazakhstan and Turkmenistan)
<u>Makhachkala</u> (<i>border station and ferry terminal</i>)	→	(Ferry links to Caspian sea ports in Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan)
↓ <u>Samur</u> (<i>border station</i>) (Yalama, Azerbaijan)		

SINGAPORE

Woodlands –

(Johor Bahru, Malaysia)
↓ Woodlands (<i>border station</i>)

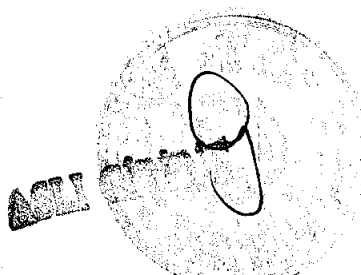
SRI LANKA

Kataragama – Katunayake

[Kataragama
Hambantota
Matara]
↓ <u>Colombo</u> (<i>maritime connection</i>)
Sri Jayewardenepura Kotte
↓ Katunayake

Colombo – Talaimannar

↓ <u>Colombo</u> (<i>maritime connection</i>)		
Kurunegala (<i>junction</i>)	→	[Dambulla]
Maho (<i>junction</i>)	→	Trincomalee (<i>maritime connection</i>)
↓ Talaimannar (<i>ferry terminal</i>)	→	(Rameswaram, India)



TAJIKISTAN

Nau – Kanibadam

(Bekabad, Uzbekistan)

Nau (*border station*)

Khudjand

Kanibadam (*junction and border station*)

→ Isfara

(Suvanabad, Uzbekistan)

Pakhtaabad – Yangi Bazar

(Sariasiya, Uzbekistan)

Pakhtaabad (*border station*)

Regar

Dushanbe II

Dushanbe I

Yangi Bazar

Khoshad – Kulyab

(Amuzang, Uzbekistan)

Khoshad (*border station*)

Kurgan Tube (*junction*)

→ Yavan

Kulyab

THAILAND

Nongkhai – Padang Besar

(Thanaleng, Lao People's Democratic Republic)

Nongkhai (*border station*)

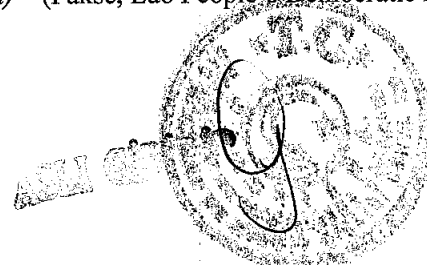
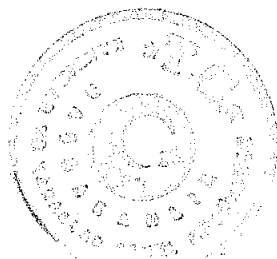
Bua Yai (*junction*)

→ [Nakhon Phanom (*border station*) – (Thakhek, Lao People's Democratic Republic)]

→ [Mukdahan (*border station*) – (Savannakhet, Lao People's Democratic Republic)]

Kaeng Khoi (*junction*)

→ Nakhonratchasima – Ubonratchathani – [Chong Mek (*border station*) – (Pakse, Lao People's Democratic Republic)]



Banphachi (<i>junction</i>)	→ Nakhonsawan (<i>junction</i>) – Denchai (<i>junction</i>) – Chiangmai ↳ [Nakhonsawan – Mae Sod (<i>border station</i>) – (Myawadi, Myanmar)] ↳ [Denchai – Chiangrai – Mae Sai (<i>border station</i>) – (Tachilek, Myanmar)]
<u>Bangkok</u> – Bang Sue station (<i>junction</i>)	→ <u>Ladkrabang</u> – Chachoengsao (<i>junction</i>) – Si Racha (<i>junction</i>) – Kao Chi Chan (<i>junction</i>) – Sattahip (<i>maritime connection</i>) → Chachoengsao (<i>junction</i>) – Aranyaprathet – Klong Luk (<i>border station</i>) – [(Poipet, Cambodia)] → Si Racha – <u>Laemchabang</u> (<i>maritime connection</i>) → Kao Chi Chan – <u>Map Ta Put</u> (<i>maritime connection</i>)
Nong Pla Duk (<i>junction</i>)	→ Namtok – [Three Pagoda Pass (<i>border station</i>) – (Thanpyuzayat, Myanmar)]
Hat Yai (<i>junction</i>)	→ Sungai Kolok (<i>border station</i>) – (Rantau Panjang, Malaysia)
Padang Besar (<i>border station</i>) (Padang Besar, Malaysia)	

TURKEY

Kapikule – Kapikoy

(Bulgaria, Europe)

Kapikule (*border station*)

Istanbul

Eskisehir (*junction*)

Ankara

Kalin (*junction*)

Sivas

Cetinkaya (*junction*)

Malatya (*junction*)

Tatvan – Van (ferry crossing)

Kapikoy (*border station*)

(Razi, Islamic Republic of Iran)

→ Alayunt – Balikesir – Izmir (*border station*)

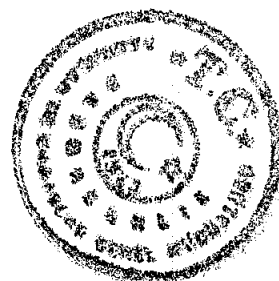
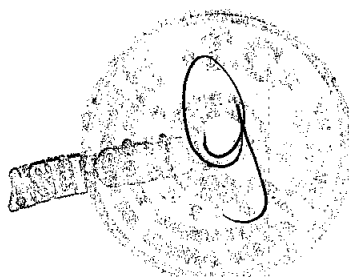
→ Samsun (*maritime connection*)

→ Kars (*junction*) – Dogukapi (*border station and break-of-gauge*) – (Akhuryan, Armenia)

→ [Kars (*junction, border station and break-of-gauge*) – (Akhalkalaki, Georgia)]

→ Topprakale (*junction*) – Adana – Mersin (*maritime connection*)

→ Toprakkale – Iskenderun (*maritime connection*)



TURKMENISTAN

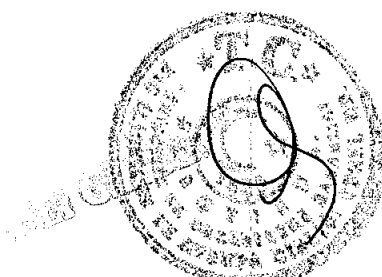
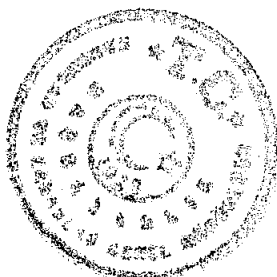
Turkmenbashi – Turkmenabad

(Baku, Azerbaijan)	
<u>Turkmenbashi</u> (ferry terminal)	→ (Ferry link to Caspian sea ports in <i>Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Kazakhstan and Russian Federation</i>)
<u>Ashgabat</u>	
Tenzhen	
Mari (junction)	→ Parakhat – <u>Sarakhs</u> (border station and break-of-gauge) – (Sarakhs, Islamic Republic of Iran)
Turkmenabad (junction and border station)	→ Gazodjak (border station) – (Pitnyak – K.P.449, Uzbekistan) – Dashowuz – Takhyatash (border station) – (Uzbekistan)
(Khodchadavlet, Uzbekistan)	

UZBEKISTAN

Keles – Khodchadavlet

(Sari-Agash, Kazakhstan)	
Keles (border station)	
Tukumachi (junction)	→ Ozodlik – [<u>Angren</u> – Khalkobad] – Pap (junction) – Kokand
Sirdarinskaya	
Khavast (junction)	→ <u>Bekabad</u> (border station) – (Nau – Kanibadam, Tajikistan) – Suvanabad (border station) – <u>Kokand</u> (junction) – <u>Margilan</u> – <u>Andizhan</u> (border station) – (Osh, Kyrgyzstan)
	↳ <u>Kokand</u> (junction) – Pap (junction) – <u>Namangan</u>
Samarkand	
<u>Ulugbek</u>	
Navoi (junction)	→ <u>Tinchlik</u> – Uchkuduk – Nukus – <u>Kungrad</u> – Karakalpakia (border station) – (Oasis, Kazakhstan)
<u>Bukhara</u> (junction)	→ <u>Karshi</u> (junction) – Tashguzar (junction) – [Dekhanabad – Darband] – Boysun – Kumkurgran (junction) – Sariasiya (border station) – (Pakhtaabad, Tajikistan)
	↳ Karshi (junction) – RZD 154 (border station) – (Talimarjan – Kerkichi (junction) – Kelif, Turkmenistan) – <u>Termez</u> (junction) – Galaba (border station) – (Khairaton, Afghanistan)
	↳ <u>Termez</u> (junction) – Kumkurgran (junction) – Sariasiya (border station) – (Pakhtaabad, Tajikistan)
↓ Khodchadavlet (border station)	
(Turkmenabad, Turkmenistan)	



VIET NAM

Lao Cai – Ho Chi Minh City

(Hekou, China)

Lao Cai (*border station*)

Dong Anh (*junction*)

→ Luu Xa – Quan Trieu

Yên Viên (*junction*)

→ (connects with Hanoi – Dong Dang line)

Gialam (*junction*)

→ Haiphong (*maritime connection*)

Hanoi

Tan Ap (*junction*)

→ [Mu Gia (*border station*) – (Lao People's Democratic Republic)]

→ [Vung Ang (*maritime connection*)]

Danang

Ho Chi Minh City (*junction*)

→ [Vung Tau (*maritime connection*)]

→ [Loc Ninh province¹ (*border station*) – (Kratie, Cambodia)]
1. Exact location to be decided.

Hanoi – Dong Dang

Hanoi

Gialam (*junction*)

Yên Viên (*junction*)

→ (connects with Lao Cai-Ho Chi Minh City line)

Lim (*junction*)

→ Pha Lai (*junction*) – Halong (*maritime connection*)

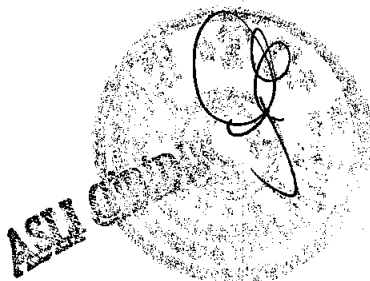
Kep (*junction*)

→ Halong – Cai Lan (*maritime connection*)

→ Luu Xa – Quan Trieu

Dong Dang (*border station*)

(Pingxiang, China)



Annex II

GUIDING PRINCIPLES RELATING TO TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

1. General

The development of the Trans-Asian Railway network, as defined in Annex I of the Agreement, shall be guided by the following principles relating to technical characteristics. Parties shall make every possible effort to conform to these principles both in constructing new rail sections and upgrading and modernizing existing ones.

2. Line capacity

Railway lines of international importance must provide adequate capacity so as to allow efficient, reliable and economical movement of rail services for goods and passengers.

3. Vehicle loading gauge

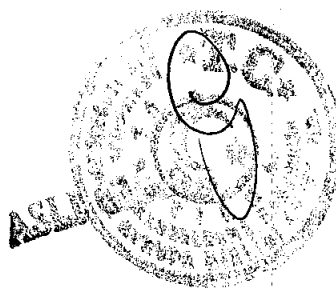
Given that the Trans-Asian Railway network will be an important component in the definition of an integrated international intermodal transport network for countries of the ESCAP region, the existing lines of the network should be, wherever necessary, upgraded and future lines should be developed so as to provide unhindered movements of ISO containers of at least 20-foot dimension in length and above.

4. Interoperability

Technical requirements should ensure seamless transport of international goods and containers along railway lines of international importance. Accordingly, railway lines and related infrastructure and equipment should meet international requirements, including those for the transport and transfer of heavy trains carrying goods such as, *inter alia*, petroleum products, coal, mineral ores, cement and grain.

Parties should take into consideration technical requirements of neighbouring countries, as well as other countries through which railway lines of international importance pass, and endeavour to upgrade their lines so as to remove technical restrictions and ensure interoperability between railways.

Where gauge continuity permits, or is likely to result from constructing missing sections across borders, specific issues arise as regards the compatibility of rolling stock used in international transport, including braking systems and couplings. In this respect, the efficiency of railway operations across borders requires the use of air-braked rolling stock and compatible coupling systems.



For reference, the gauges of the Trans-Asian Railway network are as follows:

Railway gauge of TAR member countries (mm)				
1,000	1,067	1,435	1,520	1,676
1. Bangladesh ¹	Indonesia	1. China ²	1. Armenia	1. Bangladesh ¹
2. Cambodia		2. Democratic People's Republic of Korea	2. Azerbaijan	2. India
3. Lao People's Democratic Republic		3. Republic of Korea	3. Georgia	3. Nepal
4. Malaysia		4. Islamic Republic of Iran	4. Kazakhstan	4. Pakistan
5. Myanmar		5. Turkey	5. Kyrgyzstan	5. Sri Lanka
6. Singapore ³			6. Mongolia	
7. Thailand			7. Russian Federation	
8. Viet Nam ⁴			8. Tajikistan	
			9. Turkmenistan	
			10. Uzbekistan	

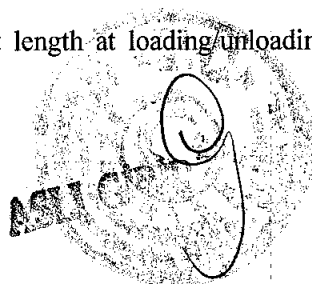
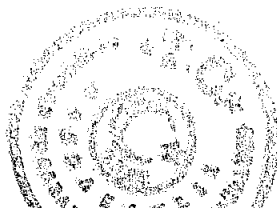
Potential members of TAR: Japan (1,067 mm gauge) and the Philippines (1,067 mm gauge).

- ¹ Part of railway network of the country.
- ² Features also a line (from/to Viet Nam) of 1,000 mm gauge.
- ³ Service provided by railways of Malaysia.
- ⁴ Features also lines of 1,435 mm gauge and dual 1,000/1,435 mm gauge.

5. Standards for container terminals

International intermodal traffic requires efficient container terminals. The international container terminals along the lines of the Trans-Asian Railway network must:

- be located as close as possible to the main trunk line so that no time is lost entering and exiting the terminal;
- be set aside from other yards so that their operations are not hampered by other shunting movements;
- offer easy access to road vehicles so as to guarantee reliability of the road-rail interface;
- have track of sufficient length at loading/unloading area to reduce the need for shunting;



- be equipped with equipment comprising of gantry cranes, straddle-carriers, top-lifters and/or reach-stackers able to handle ISO containers of at least 20-foot dimension in length;
- make provisions for possible expansion;
- offer Customs facilities for the clearance of goods.

