



政府间陆港协定

Intergovernmental Agreement on Dry Ports

**Межправительственное соглашение
о «сухих портах»**



政府间陆港协定



联合国
2013年

政府间陆港协定

协定缔约各方，

回顾亚洲及太平洋经济社会委员会二〇一〇年五月十九日关于执行《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》的第 66/4 号决议、以及其中所列关于着手拟订一项政府间陆港协定的要求，

意识到需要推动在亚洲以及与其周边各区域发展国际一体化多式联运和物流体系，

铭记随着国际贸易量在目前持续演进的全球化进程中不断增大，预计国际货物运输量亦会相应增加，

决心增强国际货运的连通及其无缝连接、促进提高运输和物流效率并降低其费用、同时把运输和物流的涵盖范围扩展至广大内陆地区和偏远腹地，

欣见通过成功开展区域合作使《亚洲公路网政府间协定》¹ 和《泛亚铁路网政府间协定》² 最终得以生效，

考虑到为增进亚洲及太平洋经济社会委员会各成员之间的关系并促进彼此之间的国际贸易，至为重要的是应根据国际运输的需求发展具有国际重要性的陆港，并同时努力减少交通运输对环境产生的不利影响，

认识到需要为发展和运营具有国际重要性的陆港制订指导原则，以便协调和便利在亚洲及太平洋开展多式联运，

鉴于具有国际重要性的陆港可作为有效的和高效的国际一体化多式联运和物流体系的一个重要组成部分发挥作用，特别是在满足内陆、过境和沿海国家的具体需要方面发挥作用，

兹议定如下：

¹ 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

² 联合国，《条约汇编》，第 2596 卷，第 46171 号。

第一条

定义

为《政府间陆港协定》(以下简称“协定”)之目的,具有国际重要性的陆港(以下简称“陆港”)指与一个或多个运输模式相连接的、作为一个物流中心进行运作的内陆地点,用于装卸和存储在国际贸易过程中移动的货物并对之进行法定检查和实行适用的海关监管和办理海关手续。

第二条

陆港的确定

缔约各方特此通过列于协定附件一中的陆港清单,将之作为以协调方式发展国际一体化多式联运和物流体系中的各个重要节点的基础。缔约各方有意在其各自的国家规划框架内根据相关国内法律法规发展这些陆港。

第三条

陆港的发展

应使协定附件一中所列陆港符合协定附件二中所列关于发展和运营陆港的各项指导原则。

第四条

签署、批准、接受、核准和加入

一、协定须于二〇一三年十一月七至八日在泰国曼谷、嗣后自二〇一三年十一月十一日至二〇一四年十二月三十一日在纽约联合国总部开放供联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员国签署。

二、协定须经各签署国的批准、接受或核准。

三、协定须向联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员非签署国开放,供其加入。

四、协定的批准、接受、核准或加入文书须以妥善和适当格式交存联合国秘书长。

第五条

生效

一、协定须自依照协定第四条第四款交存了对协定的第八份批准、接受、核准或加入文书之日起第 30 天后开始生效。

二、对于那些在对协定的第八份批准、接受、核准或加入文书交存之日后交存其批准、接受、核准或加入协定的文书的国家，协定自其交存了上述文书之日起 30 天后对其生效。

第六条

陆港工作组

一、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会须设立陆港工作组(以下简称“工作组”),负责审议协定的执行情况以及对之提出的任何修订提案。联合国亚洲及太平洋经济社会委员会所有成员国均须是这一工作组的成员。

二、工作组每两年举行一次会议。任何缔约方均可向秘书处发出通知,要求召开工作组的特别会议。秘书处须向工作组所有成员通报这一要求,并在秘书处发出此种通知之后 4 个月内不少于三分之一的缔约方表示同意这一要求时召集工作组特别会议。

第七条

协定正文的修订程序

一、对协定的正文须通过本条规定的程序进行修订。

二、任何缔约方均可提出对协定的修订建议。

三、秘书处须在召开拟通过相关修订案的工作组会议至少 45 天前向工作组所有成员通报任何修订建议的案文。

四、修订案须得到出席工作组会议并投票的协定缔约方的三分之二多数通过。秘书处须将业经通过的修订案转交联合国秘书长,并由后者通报所有缔约方以供接受。

五、根据本条第四款获得通过的修订案，须在这一修订案在获得通过时已是协定缔约方的国家的三分之二多数予以接受之日起 30 天后生效。除那些未接受修订案的缔约方之外，修订案对所有缔约方生效。任何不接受根据本款通过的修订案的缔约方可在此后任何时候向联合国秘书长交存其所涉修订案的接受文书。该修订案在上述接受文书交存之日起 30 天后对该国生效。

第八条

修订附件一的程序

- 一、对协定的附件一须根据本条规定的程序进行修订。
- 二、修订建议须由修订建议所涉主体位于其境内的任何缔约方提出。
- 三、秘书处须在召开拟通过所涉修订建议的工作组会议至少 45 天之前向工作组所有成员通报该修订建议的案文。
- 四、如果相关修订建议所涉主体位于其境内的缔约方经工作组会议对该修订建议进行审议之后再度予以确认，则该修订建议须视为获得通过。秘书处须将业经通过的修订案转交联合国秘书长，并由后者通报所有缔约方。
- 五、根据本条第四款获得通过的修订案须视为获得接受，并应在联合国秘书长就此发出通知之日起 45 天后对所有缔约方生效。

第九条

修订附件二的程序

- 一、对协定的附件二须根据本条规定的程序进行修订。
- 二、任何缔约方均可提出修订建议。
- 三、秘书处须在召开拟通过相关修订案的工作组会议至少 45 天之前向工作组所有成员通报任何修订提议的案文。
- 四、修订案须得到出席工作组会议并参加表决的协定缔约方的三分之二多数通过。秘书处须将业经通过的修订案转交联合国秘书长，并由后者通报所有缔约方。
- 五、如果自发出此种通报之日起 90 天内通知联合国秘书长表示反对这一修订案的缔约方数目少于三分之一，根据本条第四款通过的修订案须被视为接受。

六、根据本条第五款获得接受的任何修订案均须自本条第五款所述 90 天期限届满之日起 30 天后对所有缔约方生效。

第十条

保留

除协定第十三条第五款中规定的情形外，对协定的任何条款均不得提出保留。

第十一条

退出

任何缔约方均可向联合国秘书长发出书面通知，宣布退出协定。退出决定在秘书长收到此种通知之日起 12 个月后生效。

第十二条

中止效力

如果缔约方数目在任何连续 12 个月内少于八个，协定即中止运作。自缔约方数目达到八个之日起 30 天后，协定的条款即重新生效。出现此种情形，联合国秘书长须通知各缔约方。

第十三条

争端的解决

一、若两个或两个以上的缔约方就协定的解释或适用出现任何争端，而且争端各方无法通过谈判或协商加以解决，须在争端所涉任何一方的要求下将之提交由所涉争端各方共同商定的一名或多名调解人进行调解。如果在提出调解要求之后 90 天内，争端各方未能就一名或多名调解人的人选达成一致意见，则所涉争端中的任何一方均可要求由联合国秘书长指定一名单一的独立调解员，向其提交争端。

二、根据本条第一款指定的一名或多名调解人提出的建议虽不具约束性，但须成为争端各方重新审议的基础。

三、争端各方可事先共同商定，同意由一名或多名调解人所提出的建议具有约束力。

四、本条第一、第二和第三款均不得解释为排除争端各方采取共同商定的解决争端的其他措施。

五、任何国家在交存其批准、接受、核准或加入文书时，均可随之交存一份保留声明，宣布其不认为自己受本条关于调解的条款的约束。其他缔约方对于交存了此种保留声明的任何缔约方相关的调解不受本条款的约束。

第十四条

适用的限制

一、协定中任何条款均不得理解为阻止缔约方采取它认为对其外部和内部安全所必要的、符合《联合国宪章》条款、并限于紧急事态的行动。

二、每一缔约方均须尽一切努力，依照各自国家的法律法规并以符合协定的方式发展陆港。然而，协定中任何条款均不得理解为任何缔约方接受允许货物运输通过其领土的义务。

第十五条

协定的附件

协定的附件一和附件二构成协定不可分割的组成部分。

第十六条

协定秘书处

联合国亚洲及太平洋经济社会委员会担任协定秘书处。

第十七条

协定保存人

联合国秘书长被指定为协定的保存人。

下列签署人经正式授权签署协定，以昭信守。协定正本一份，用中文、英文和俄文写成，三种文本同等作准。

附件一 具有国际重要性的陆港

一、陆港所在位置通常邻近以下地点：1. 内陆首都、省会(州首府)；和(或)2. 现行的和(或)潜在的生产和消费中心，而且有公路和(或)铁路与外部连接，其中酌情包括与亚洲公路和(或)泛亚铁路的连接。

二、陆港与其他陆港、边境检查站或陆路海关站或综合检查站、海港、内陆水道码头和(或)机场之间有运输通道连接。

三、以下列出陆港清单。

四、以下在陆港名称之后附列其所在位置或与其最邻近的城镇(城市)的名称。

五、以下在方括号中列出潜在的陆港。

陆港清单

阿富汗

哈昆纳

明姆马纳

伊斯兰堡

赫拉特

希拉汗邦达陆港

昆都士

托克哈姆陆港

贾拉拉巴德

亚美尼亚

阿胡良物流中心

卡米尔·布勒/阿帕文货运站

阿塞拜疆

盖达尔·阿利耶夫国际机场巴库货运站

巴库

海拉坦陆港

马扎里沙里夫

喀布尔陆港

喀布尔

斯平布尔达克·杰曼陆港

坎大哈

土格舍迪

赫拉特

久姆里机场

兹瓦尔特诺茨国际物流中心

巴拉肯货运站

阿塞拜疆-格鲁吉亚边界

比拉苏瓦尔货运站	加巴拉国际机场
阿塞拜疆-伊朗伊斯兰共和国边界	加巴拉
甘贾国际机场	盖达尔·阿利耶夫国际机场
甘贾	巴库
焦勒法货运站	连科兰国际机场
阿塞拜疆-伊朗伊斯兰共和国边界	连科兰
纳希切万国际机场	丝绸之路货运站
纳希切万自治共和国	巴库
扎卡特拉国际机场	[巴库市货场
扎卡特拉	克尔达兰站]
[国界边卡货运站	[国界边卡货运站
萨姆尔]	辛尼格-科浦]
[巴库国际海运贸易港集装箱码头	[甘贾站
巴库]	甘贾]
[国际物流中心	[克什拉站
阿利亚特]	巴库]
[巴库国际海运贸易新港	[国界边卡货运南站
阿利亚特]	(阿斯塔拉)]
[苏姆盖特站	
苏姆盖特]	
<u>孟加拉国</u>	
阿考拉	贝纳博尔
婆罗门巴里亚	杰索尔
比波尔巴扎	波布利马利
库米拉	拉尔莫尼哈特
希利	格姆拉布尔陆路集装箱中转站
迪纳杰布尔	达卡
索纳马斯基德	代格纳夫
诺瓦布甘杰县	科克斯巴扎尔

[孟加拉班德
班乔戈尔]
[比隆尼亚
费尼]
[戈布拉库拉
迈门辛]
[纳库高
谢尔布尔]
[塔马比尔
锡尔赫特]
不丹
彭措林陆港
彭措林
[恭土
萨姆奇]
[萨姆德鲁琼卡尔
萨姆德鲁琼卡尔]
柬埔寨
CWT陆港
金边
金边国际港
金边
苏源陆港
巴维
腾莱陆港
金边
中国
长春市兴隆保税国际物流港
长春

[波姆拉
萨德基拉]
[德拉斯兰陆路集装箱中转站
加济布尔]
[可莱塔利
迈门辛]
[拉姆格尔
科格拉焦里]

[格勒蒲
沙潘]
[昂兰姆
萨姆德鲁琼卡尔]
[萨姆奇
萨姆奇]

奥莱尔国际陆港
金边
金边经济特区
金边
泰科诗伦陆港
金边

二连浩特市南国际物流中心
二连浩特

哈尔滨公路货运主枢纽站 (哈尔滨龙运物流园区)	河口口岸交通物流园
哈尔滨	河口
霍尔果斯国际物流园	琿春国际物流园区
霍尔果斯	琿春
景洪勐养国际物流商贸中心	喀什国际物流园区
景洪	喀什
腾俊国际陆港	满洲里新国际货场
昆明	满洲里
南宁保税物流中心	凭祥市边境贸易物流中心
南宁	凭祥(友谊关)
瑞丽货运中心	绥芬河货运中心
瑞丽	绥芬河
新疆铁路国际物流园	义乌内陆口岸场站
乌鲁木齐	义乌
樟木口岸仓储式物流交易中心	
樟木	
<u>格鲁吉亚</u>	
波季自由工业区	[第比利斯国际物流中心
波季	第比利斯]
<u>印度</u>	
阿兹尼	阿明噶
马哈拉施特拉邦那格浦尔	阿萨姆邦古瓦哈提
阿罗尔	伯勒布格尔
喀拉拉	哈里亚纳邦法里达巴德
珀多希	珀格基科提
北方邦瓦拉纳西市圣拉维达斯那加尔	拉贾斯坦邦焦特布尔
车列塔	达德里
旁遮普邦阿姆利则	北方邦耐达

道格塔巴德	丹达利卡兰
马哈拉施特拉邦奥兰加巴德	旁遮普邦
丹纳德劳	德龙纳吉利诺德
中央邦印多尔	马哈拉施特拉邦新孟买
杜尔加布尔	赫尔萨鲁堡
西孟加拉邦	哈里亚纳邦古尔冈
依鲁古尔	贾姆谢德布尔
泰米尔纳德邦哥印拜陀	贾坎德邦
贾诺利	卡纳格布拉
马哈拉施特拉邦纳西克	拉贾斯坦邦斋浦尔
坎普尔	寇地亚
北方邦	古吉拉特邦
洛尼	麻泽哈特
北方邦加济阿巴德	西孟加拉邦加尔各答
曼迪地普	莫拉达巴德
中央邦博帕尔	北方邦
帕提利	皮坦普尔
哈里亚纳邦古尔冈	中央邦塔尔
赖布尔	萨钦
恰蒂斯加尔邦	古吉拉特邦苏拉特
萨纳斯讷格尔	塞内窝
安得拉邦海得拉巴	旁遮普邦卢迪亚纳
栋迪阿沛特	土格拉卡巴德
泰米尔纳德邦金奈	德里
瓦多德拉	怀特菲尔德
古吉拉特邦	卡纳塔克邦班加罗尔
<u>印度尼西亚</u>	
戈德巴戈陆港	西卡郎陆港
万隆	勿加泗

伊朗伊斯兰共和国

伊玛目·霍梅尼国际机场

德黑兰省

萨拉车甘经济特区

库姆省

[阿尔万德自由贸易产业区

胡齐斯坦省]

[萨拉赫斯经济特区

礼萨呼罗珊省]

[扎黑丹物流中心

锡斯坦-俾路支斯坦省]

哈萨克斯坦

阿克托别中心

阿克托别

[高技术物流

阿拉木图州]

[塔乌货运站

阿拉木图州]

吉尔吉斯斯坦

阿拉梅金

比什凯克

老挝人民民主共和国

塔纳冷

万象

[拉绍

博利坎寨省]

[纳堆

琅南塔省]

穆塔哈里火车站

礼萨呼罗珊省马什哈德

锡尔詹经济特区

克尔曼省

[萨赫兰经济特区

东阿塞拜疆省大不里士]

[沙希德·达斯特盖卜国际机场

法尔斯省设拉子]

达姆工业物流中心

阿拉木图

[霍尔果斯国际边境合作中心

阿拉木图州]

奥什

奥什

[会晒市

波乔省]

[琅勃拉邦

琅勃拉邦]

[芒赛

乌多姆塞省]

[巴色 占巴塞省]	[塞诺 沙湾拿吉省]
[他曲 甘蒙省]	
<u>马来西亚</u>	
国家集装箱公司集装箱内陆验关堆场	陆路集装箱中转站
布莱	巴丹勿刹
斯里斯蒂亚内陆结关货站	怡保货运站
吉隆坡	怡保
尼莱内陆港	帝比都内陆港
尼莱	沙拉越州
[普罗斯邦内陆货站 普罗斯邦]	
<u>蒙古</u>	
阿勒坦布拉格	赛音山达
乌兰巴托	扎门乌德
[乔巴山市]	
<u>缅甸</u>	
[勃固省]	[曼德勒市]
[毛淡棉市]	[蒙育瓦市]
[木姐市]	[卑谬市]
[德穆市]	[仰光]
<u>尼泊尔</u>	
自来瓦陆路集装箱中转站	比拉德讷格尔陆路集装箱中转站
自来瓦	比拉德讷格尔
比尔根杰陆路集装箱中转站	卡卡比塔陆路集装箱中转站
比尔根杰	卡卡比塔
[塔托帕尼陆路集装箱中转站 拉尔查]	

巴基斯坦

海关陆港
海得拉巴
费萨拉巴德陆港港务局
费萨拉巴德
马尔加拉陆港
伊斯兰堡
国家物流中心集装箱货站
拉合尔
巴基斯坦铁路布雷姆讷格尔陆港
卡苏尔
萨姆布里亚尔陆港
锡亚尔科特

菲律宾

克拉克
吕宋邦板牙省安吉利斯市
科罗纳达尔市
南哥打巴托省
三宝颜市
西棉兰老岛

大韩民国

义王陆路集装箱中转站
义王市

俄罗斯联邦

简尼诺物流园区
圣彼得堡州
“巴尔季斯基”货运站物流中心
列宁格勒州

海关陆港
白沙瓦
拉合尔陆港
莫卧儿布拉
木尔坦陆港港务局
木尔坦市
国家物流中心陆港
奎达
铁路陆港
奎达
丝绸之路陆港
吉尔吉特-巴尔蒂斯坦地区苏斯特

达沃市
棉兰老岛东部
拉金丁干
北棉兰老岛东米萨米斯

“罗斯托夫通用港口”多式联运物
流园区
罗斯托夫州
“克列希哈”货运站物流中心
新西伯利亚

“多斯基诺”货运站物流中心	[德米特罗夫斯基多式联运物流中心
下诺夫哥罗德市	莫斯科地区]
[加里宁格勒州]	[喀山市]
[“普里莫尔斯基南站”多式联运物流园区	[斯维贾兹斯基多式联运物流中心
普里莫尔斯基区]	鞑靼斯坦]
[“普里莫尔斯基”乌苏里斯克货运站物	[“塔曼斯基”货运站物流中心
流中心	克拉斯诺达尔区]
普里莫尔斯基区]	
[“贝利拉斯特”货运站物流中心	[伏尔加格勒]
莫斯科地区]	
[叶卡捷琳堡]	
<u>斯里兰卡</u>	
[佩利雅戈达	[特兰加帕塔
科伦坡]	科伦坡]
<u>塔吉克斯坦</u>	
杜尚别	卡拉米克
杜尚别	哲吉塔尔
苦盏	库尔干秋别
苦盏	库尔干秋别
下喷赤	图尔孙扎德
秋木萨姆吉尔	图尔孙扎德
瓦赫达特	
瓦赫达特	
<u>泰国</u>	
莱卡邦陆路集装箱中转站	[清孔
曼谷	清莱]
[纳塔	
廊开府]	

土耳其

格勒门

萨姆松

[博斯普鲁

开塞利省]

[戈科依

巴勒克埃西尔]

[哈卡利

伊斯坦布尔]

[卡克利克

代尼兹利]

[卡亚哲克

科尼亚]

[马尔丁]

[锡瓦斯]

[乌沙克省]

[耶希尔巴依尔

伊斯坦布尔]

越南

老街陆路集装箱中转站

老街省

坦长龙宾陆路集装箱中转站

同奈省

[河内]

[永福陆路集装箱中转站

永福省]

卡赞

安卡拉

[博聚于克

比莱吉克]

[哈布尔]

[哈桑贝

埃斯基谢希尔]

[卡尔斯]

[科斯科因

伊兹米特]

[帕兰德肯

埃尔祖鲁姆]

[特科格鲁

卡赫拉曼马拉什省]

[耶尼杰

梅尔辛市]

松坦陆路集装箱中转站

平阳省

仙山陆路集装箱中转站

北宁省

[嘉莱陆路集装箱中转站

嘉莱省]

[谅山省]

附件二

关于发展和营运陆港的指导原则

一、总则

协定附件一中所列陆港的发展和营运应当依循下述各项原则进行。缔约各方在建设、升级改造和营运陆港时，应当尽一切可能努力遵守这些原则。

二、功能

陆港的基本功能包括：对在国际贸易中移动的货物进行装卸、储存和进行法定检查、以及对之实行适用的海关监管和办理海关手续。陆港的附加功能包括、但不限于如下各项：

- (一) 接收和发送货物；
- (二) 拼装和分送货物；
- (三) 货物仓储；
- (四) 货物转运。

三、体制、行政和法规框架

缔约各方应着手建立有利于陆港发展和顺畅营运的相关体制、行政和法规框架，包括根据相关缔约方的国家法规对之进行法定检查以及实行适用的海关监管和办理海关手续。协定附件一中所列陆港可被指定为处理运输业务和海关单证的始发地或目的地。缔约各方应与相关的运输服务公司、国际组织和机构协作，确保各相关陆港得到承认。陆港的所有权可由公营者、私营者或公-私营伙伴关系拥有。

四、设计、布局和容量

在发展陆港时，应使之具备足够的容量和布局，从而使集装箱、货物和车辆得以在陆港内以及通过陆港安全顺畅流动，并酌情为其今后的扩容留出余地。在这一过程中，应考虑到运输服务模式、陆港各类用户的需求、以及预计未来将需处理的集装箱和货物流量。

五、基础设施、设备和设施

缔约各方可根据本国的法律法规及惯常做法斟酌决定，陆港应配备与现有的和预计会出现的货运量相匹配的基础设施、设备和人力。此项规定属建议性质，因此不应
对以下诸方面的配置要求具有任何约束力：

- (一) 一个配有出入专用大门的安全场区；
- (二) 分别为进口货物、出口货物和转运货物、以及分别为易腐货物、高值货物和包括有害物质在内的危险货物设置装有顶棚的和露天的不同存储场区；
- (三) 仓储设施，其中可包括海关保税仓储设施；
- (四) 海关监督、监管、查验和存储设备和设施；
- (五) 适宜的货物和集装箱装卸设备；
- (六) 供营运之用的内部服务车辆通道和人行道及货物堆放区；
- (七) 为货运车辆提供有足够停泊面积的车场；
- (八) 一个供海关、货运代理、发货商、报关代理、银行和其他相关机构使用的行政大楼；
- (九) 信息和通信系统，包括电子数据交换系统、扫描仪器和车辆称重设备；
- (十) 视需要配备一个集装箱、车辆和设备维修车间。

**INTERGOVERNMENTAL
AGREEMENT ON DRY PORTS**



**UNITED NATIONS
2013**

INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON DRY PORTS

The Parties to this Agreement,

Recalling Economic and Social Commission for Asia and the Pacific resolution 66/4 of 19 May 2010 on the implementation of the Bangkok Declaration on Transport Development in Asia and the request contained therein to work towards the development of an intergovernmental agreement on dry ports,

Conscious of the need to promote and develop an international integrated intermodal transport and logistics system in Asia and with neighbouring regions,

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

Determined to strengthen connectivity and seamless international movement of goods, facilitate increased efficiency and reduce the cost of transport and logistics as well as to extend its reach to inland areas and wider hinterlands,

Encouraged by the successful regional cooperation that led to the entry into force of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network¹ and the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,²

Considering that, in order to strengthen relations and promote international trade among members of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, it is essential to develop dry ports of international importance to the requirement of international transport and to reduce the adverse impact of transport on the environment,

Recognizing the need to develop guiding principles for the development and operation of dry ports of international importance for harmonization and facilitation of intermodal transport in Asia and the Pacific,

Keeping in view the role of dry ports of international importance as an important component of an effective and efficient international integrated

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

intermodal transport and logistics system, especially in addressing the specific needs of landlocked, transit and coastal States,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITION

For the purposes of the Intergovernmental Agreement on Dry Ports (the “Agreement”), a dry port of international importance (“dry port”) shall refer to an inland location as a logistics centre connected to one or more modes of transport for the handling, storage and regulatory inspection of goods moving in international trade and the execution of applicable customs control and formalities.

ARTICLE 2

IDENTIFICATION OF DRY PORTS

The Parties hereby adopt the list of dry ports, contained in annex I to the Agreement, as the basis for the coordinated development of important nodes in an international integrated intermodal transport and logistics system. The Parties intend to develop these dry ports within the framework of their national programmes and in accordance with national laws and regulations.

ARTICLE 3

DEVELOPMENT OF THE DRY PORTS

The dry ports listed in annex I to the Agreement should be brought into conformity with the guiding principles for the development and operation of dry ports as described in annex II to the Agreement.

ARTICLE 4

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. The Agreement shall be open for signature to States that are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific at Bangkok, Thailand, on 7 and 8 November 2013, and thereafter at United Nations Headquarters in New York from 11 November 2013 to 31 December 2014.

2. The Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval by signatory States.

3. The Agreement shall be open to accession by non-signatory States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement shall be deposited 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 thirtieth day following the date on which the eighth instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement is deposited pursuant to Article 4, paragraph 4 of the Agreement.

2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement after the date on which the eighth instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement is deposited, the Agreement shall enter into force for that State thirty (30) days after the date of its deposit of the said instrument.

ARTICLE 6

WORKING GROUP ON DRY PORTS

1. A Working Group on Dry Ports (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 shall 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 a two-thirds majority of the Parties to the Agreement present and voting at the meeting of the Working Group. 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 thirty (30) days after it has been accepted by two thirds of the number of States which are Parties to the Agreement at the time of adoption of the amendment. The amendment shall enter into force with respect to all Parties except those which have not accepted the amendment. Any Party which 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 thirty (30) days after the date of deposit of the said instrument.

ARTICLE 8

PROCEDURES FOR AMENDING ANNEX I

1. Annex I to the Agreement shall be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments shall be proposed by any Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located.
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. The proposed amendment shall be deemed adopted if the Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located reconfirms the proposal after consideration of the proposal at the Working Group meeting. 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. The amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present article shall be deemed accepted and shall enter into force for all Parties after a period of forty-five (45) days following the date of the circular notification of the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 9

PROCEDURES FOR AMENDING ANNEX II

1. Annex II to the Agreement shall 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 a two-thirds majority of the Parties to the Agreement present and voting at the meeting of the Working Group. 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 ninety (90) days 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 thirty (30) days after the expiry of the period of ninety (90) days 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 of the Agreement.

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. The provisions of the Agreement shall again become operative thirty (30) days after the number of Parties reaches eight (8). In such situations, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Parties.

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 to be mutually agreed by the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of conciliator or conciliators within ninety (90) days 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. 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 as excluding 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. Each Party shall make every possible effort to develop the dry ports in accordance with national laws and regulations in a manner that is 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 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 present Agreement, in a single copy in the Chinese, English and Russian languages, the three texts being equally authentic.

ANNEX I

DRY PORTS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

1. The dry ports are normally located in the vicinity of: (a) inland capitals, provincial/state capitals; and/or (b) existing and/or potential production and consumption centres with access to highways and/or railways including the Asian Highway and/or Trans-Asian Railway, as appropriate.
2. Dry ports have transport connections to other dry ports, border posts/land customs stations/integrated check posts, seaports, inland waterway terminals and/or airports.
3. Dry ports are listed below.
4. The name of a dry port is followed by its location or the name of the nearest town/city.
5. Potential dry ports are indicated below in square brackets.

List of dry ports

Afghanistan

Haqueena, Mimana	Heiratan Dry Port, Mazar-e-Sharif
Islam Qala, Herat	Kabul Dry Port, Kabul
Shirkhan Bander Dry Port, Konduz	Speenboldake Chaman Dry Port, Kandahar
Torkham Dry Port, Jalalabad	Turghundi, Herat

Armenia

Akhuryan Logistic Center
Gyumri Airport
Karmir Blur/ Apaven Cargo Terminal
Zvartnots International Logistic Center

Azerbaijan

Baku Cargo Terminal of Heydar Aliyev International Airport, Baku
Balakan Cargo Terminal, Azerbaijan-Georgia border
Bilasuvan Cargo Terminal, Azerbaijan-Islamic Republic of Iran border
Gabala International Airport, Gabala Ganja International Airport, Ganja

Cambodia

CWT Dry Port, Phnom Penh	Olair World Wide Dry Port, Phnom Penh
Phnom Penh International Port, Phnom Penh	
Phnom Penh Special Economic Zone, Phnom Penh	
So Nguon Dry Port, Bavet	Tech Srun Dry Port, Phnom Penh
Teng Lay Dry Port, Phnom Penh	

China

Changchun Xinglong Bonded International Logistics Port, Changchun	Erenhot South International Logistics Center, Erenhot
Harbin Highway Freight Hub Station (Harbin Longyun Logistics Park), Harbin	Hekou Port Transport Logistics Park, Hekou
Horgos International Logistics Park, Horgos	Hunchun International Logistics Park, Hunchun
Jinghong Mengyang International Logistics Trading Center, Jinghong	Kashi International Logistics Park, Kashi
Tengjun International Land Port, Kunming	Manzhouli New International Freight Yard, Manzhouli
Nanning Bonded Logistics Center, Nanning	Pingxiang Border Trade Logistics Center, Pingxiang (Youyi Guan)
Ruili Cargo Centre, Ruili	Suifenhe Cargo Centre, Suifenhe
Xinjiang Railway International Logistics Park, Urumqi	Yiwu Inland Port Station, Yiwu
Zhangmu Port Warehouse Logistics Trading Center, Zhangmu	

Georgia

Poti Free Industrial Zone, Poti	[Tbilisi International Logistics Centre, Tbilisi]
---------------------------------	---

India

Ajni, Nagpur, Maharashtra	Amingaon, Guwahati, Assam
Aroor, Kerala	Ballabgarh, Faridabad, Haryana
Bhadohi, Sant Ravidas Nagar, Varanasi, Uttar Pradesh	
Bhagat Ki Kothi, Jodhpur, Rajasthan	Chehreta, Amritsar, Punjab
Dadri, Noida, Uttar Pradesh	Daulatabad, Aurangabad, Maharashtra
Dhandarikalan, Punjab	Dhannad Rau, Indore, Madhya Pradesh

Dhandarikalan, Punjab	Dhannad Rau, Indore, Madhya Pradesh
Dronagiri Node, Navi Mumbai, Maharashtra	Durgapur, West Bengal
Garhi Harsaru, Gurgaon, Haryana	Irugur, Coimbatore, Tamil Nadu
Jamshedpur, Jharkhand	Janory, Nasik, Maharashtra
Kanakpura, Jaipur, Rajasthan	Kanpur, Uttar Pradesh
Khodiyar, Gujarat	Loni, Ghaziabad, Uttar Pradesh
Majerhat, Kolkata, West Bengal	Mandideep, Bhopal, Madhya Pradesh
Moradabad, Uttar Pradesh	Patli, Gurgaon, Haryana
Pithampur, Dhar, Madhya Pradesh	Raipur, Chhattisgarh
Sachin, Surat, Gujarat	Sanath Nagar, Hyderabad, Andhra Pradesh
Senewal, Ludhiana, Punjab	Tondiarpet, Chennai, Tamil Nadu
Tughlakabad, Delhi	Vadodara, Gujarat
Whitefield, Bangalore, Karnataka	

Indonesia

Gedebage Dry Port, Bandung	Cikarang Dry Port, Bekasi
----------------------------	---------------------------

Iran (Islamic Republic of)

Imam Khomeini International Airport, Tehran Province
 Motahari Rail Station, Mashhad, Khorasan Razavi Province
 Salafchegan Special Economic Zone, Qom Province
 Sirjan Special Economic Zone, Kerman Province
 [Arvand Free Industrial Zone, Khozestan Province]
 [Sahlan Special Economic Zone, Tabriz, East Azerbaijan Province]
 [Sarakhs Special Economic Zone, Khorasan Razavi Province]
 [Shahid Dastgheyb International Airport, Shiraz, Fars Province]
 [Zahedan Logistics Centre, Sistan and Bakluchestan Province]

Kazakhstan

Aktobe Centre, Aktobe	Damu Industrial and Logistics Centre, Almaty
[High Tech Logistics, Almaty Region]	
[Korgas International Border Cooperation Centre, Almaty Region]	

[Tau Terminal, Almaty Region]

Kyrgyzstan

Alamedin, Bishkek Osh, Osh

Lao People's Democratic Republic

Thanaleng, Vientiane [Houyxai, Bokeo]

[Laksao, Borikhamsai] [Luangprabang, Luangprabang]

[Nateuy, Luangnamtha] [Oudomsai, Muangxai]

[Pakse, Champasack] [Seno, Savanakhet]

[Thakhek, Khammouane]

Malaysia

Inland Clearance Depot Kontena Nasional, Prai Inland Container Depot, Padang Besar

Internal Clearance Depot Seri Setia, Kuala Lumpur

Ipoh Cargo Terminal, Ipoh Nilai Inland Port, Nilai

Tebedu Inland Port, Sarawak [Pulau Sebang Inland Depot, Pulau Sebang]

Mongolia

Altanbulag Sainshand

Ulaanbaatar Zamyn-Uud

[Choibalsan]

Myanmar

[Bago] [Mandalay]

[Mawlamyine] [Monywa]

[Muse] [Pyay]

[Tamu] [Yangon]

Nepal

Bhairahawa ICD, Bhairahawa Biratnagar ICD, Biratnagar

Birgunj ICD, Birgunj Kakarbhitta ICD, Kakarbhitta

[Tatopani ICD, Larcha]

Pakistan

Customs Dry Port, Hyderabad Customs Dry Port, Peshawar

Faisalabad Dry Port Trust, Faisalabad Lahore Dry Port, Mughalpura

Margalla Dry Ports, Islamabad Multan Dry Port Trust, Multan

National Logistics Center Container Freight Station, Lahore
National Logistics Center Dry Port, Quetta Pakistan Railways Prem Nagar Dry Port, Kasur
Railways Dry Port, Quetta Sambrial Dry Port, Sialkot
Silk Route Dry Port, Sost, Gilgit, Baltistan

Philippines

Clark, Angeles City, Pampanga, Luzon Davao City, Eastern Mindanao
Koronadal City, South Cotabato
Laguindingan, Misamis Oriental, Northern Mindanao
Zamboanga City, Western Mindanao

Republic of Korea

Uiwang ICD, Uiwang

Russian Federation

Janino Logistic Park, Saint Petersburg Region
Multimodal Logistic Complex “Rostov universal port”, Rostov-on-Don Region
Terminal Logistics Centre “Baltiysky”, Leningrad Region
Terminal Logistics Centre “Kleshchiha”, Novosibirsk
Terminal Logistics Centre “Doskino”, Nizhny Novgorod,
[Dmitrovsky Multimodal Centre, Moscow Region]
[Kaliningrad] [Kazan]
[Multimodal Logistic Complex “Southern Primorsky Terminal”, Primorsky Region]
[Svijazhsky Multimodal Logistic Centre, Tatarstan]
[Terminal Logistics Centre “Primorsky” Ussuriysk, Primorsky Region]
[Terminal Logistics Centre “Tamansky”, Krasnodar Region]
[Terminal Logistics Centre “Beliy Rast”, Moscow Region]
[Volgograd] [Yekaterinburg]

Sri Lanka

[Peliyagoda, Colombo] [Telangapata, Colombo]

Tajikistan

Dushanbe, Dushanbe Karamyk, Jirgital
Khujand, Khujand Kurgan-Tube, Kurgan-Tube

Nizhniy Panj, Qumsamgir
Vakhdad, Vakhdad

Thailand

Lat Krabang ICD, Bangkok
[Natha, Nong Khai]

Turkey

Gelemen, Samsun
[Bogazkopru, Kayseri]
[Gokkoy, Balikesir]
[Halkali, Istanbul]
[Kaklik, Denizli]
[Kayacik, Konya]
[Mardin]
[Sivas]
[Usak]
[Yesilbayir, Istanbul]

Viet Nam

ICD Lao Cai, Lao Cai Province
ICD Tan Cang-Long Binh, Dong Nai
Province
[Hanoi]
[ICD Vinh Phuc, Vinh Phuc
Province]

Tursunzade, Tursunzade

[Chiang Khong, Chiang Rai]

Kazan, Ankara
[Bozuyuk, Bilecik]
[Habur]
[Hasanbey, Eskisehir]
[Kars]
[Kosekoy, Izmit]
[Palandoken, Erzurum]
[Turkoglu, Kahramanmaras]
[Yenice, Mersin]

ICD Song Than, Binh Duong
Province
ICD Tien Son, Bac Ninh Province
[ICD Gia Lai, Gia Lai Province]
[Lang Son]

ANNEX II

GUIDING PRINCIPLES FOR THE DEVELOPMENT AND OPERATION OF DRY PORTS

1. General

The development and operation of dry ports, as listed in annex I of the Agreement, shall be guided by the principles described below. Parties shall make every possible effort to conform to these principles in constructing, upgrading and operating dry ports.

2. Functions

The basic functions of dry ports shall include the handling, storage and regulatory inspection of goods moving in international trade and the execution of applicable customs control and formalities. Additional functions of dry ports may include, but are not limited to:

- (a) Receipt and dispatch;
- (b) Consolidation and distribution;
- (c) Warehousing;
- (d) Trans-shipment.

3. Institutional, administrative and regulatory framework

Parties shall initiate institutional, administrative and regulatory frameworks that are favourable to the development and smooth operation of dry ports, including procedures for regulatory inspection and the execution of applicable customs control and formalities in line with the national laws and regulations of the Party concerned. Dry ports, as listed in annex I of this Agreement, may be designated as points of origin or destination in transport and customs documentation. The Parties shall collaborate with relevant transport service providers, international organizations and institutions to ensure recognition of dry ports. The ownership of dry ports can be public, private or public-private partnerships.

4. Design, layout and capacity

Dry ports shall be developed with adequate capacity and layout to allow for the secure and smooth flow of containers, cargoes and vehicles within and

through the dry port and to make provision for expansion of capacity, as appropriate, taking into account the modes of transport served, the requirements of the users of the dry port and expected future container and cargo volumes.

5. Infrastructure, equipment and facilities

Dry ports shall have infrastructure, equipment and manpower commensurate with existing and expected freight volumes at the discretion of the Parties in accordance with their national laws, regulations and practices. This provision is recommendatory in nature and shall not be binding with respect to the following:

- (a) A secure area with a gate for dedicated entrance and exit;
- (b) Covered and open storage areas separated for import, export and trans shipment, and for perishable goods, high-value cargoes and dangerous cargoes, including hazardous substances;
- (c) Warehousing facilities, which may include customs bonded warehousing facilities;
- (d) Customs supervision, control, inspection and storage facilities;
- (e) Appropriate cargo and container-handling equipment;
- (f) Internal service roads and pavement for use in the operation and stacking area;
- (g) Vehicle holding areas with adequate parking space for freight vehicles;
- (h) An administrative building for customs, freight forwarders, shippers, customs brokers, banks and other related agencies;
- (i) Information and communications systems, which include electronic data interchange systems, scanners and vehicle-weighing equipment;
- (j) A container, vehicle and equipment repair yard, if necessary.

**МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ
О «СУХИХ ПОРТАХ»**



**Организация Объединенных Наций
2013 год**

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ О «СУХИХ ПОРТАХ»

Стороны этого Соглашения,

ссылаясь на резолюцию 66/4 Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии и содержащуюся в этой резолюции просьбу о проведении работы по составлению межправительственного соглашения о «сухих портах»,

сознавая необходимость стимулирования и развития международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы в Азии и обеспечения ее связи с соседними регионами,

учитывая ожидаемое увеличение объемов международных грузовых перевозок вследствие расширения международной торговли в рамках продолжающегося процесса глобализации,

будучи преисполнены твердой решимости укреплять связность и бесперебойное перемещение грузов, способствовать повышению эффективности и снижению стоимости перевозок и логистических услуг, а также расширять свой доступ к внутренним районам и районам, расположенным вглубь от побережья,

будучи воодушевлены успешным региональным сотрудничеством, благодаря которому вступили в силу Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог¹ и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог²,

учитывая, что в целях укрепления связей и содействия развитию международной торговли между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, необходимо развивать «сухие порты» международного значения, отвечающие требованиям международных перевозок, и снижать негативное воздействие транспорта на окружающую среду,

признавая необходимость выработки руководящих принципов по развитию и эксплуатации «сухих портов» международного значения для гармонизации и облегчения интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

принимая во внимание роль «сухих портов» международного значения как важного компонента эффективной и действенной международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, особенно в удовлетворении специфических потребностей стран, не имеющих выхода к морю, стран транзита и прибрежных стран,

договорились о нижеследующем:

Статья 1 Определение

Для целей Межправительственного соглашения о «сухих портах» («Соглашение») «сухой порт» международного значения («сухой порт») означает место внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с одним или более видами транспорта, предназначенном для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей.

Статья 2 Идентификация «сухих портов»

Стороны настоящим утверждают перечень «сухих портов», включенный в приложение I к настоящему Соглашению, в качестве основы для скоординированного развития важных узлов в международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системе. Стороны намерены развивать эти «сухие порты» в рамках своих национальных программ и в соответствии с национальными законами и правилами.

Статья 3 Развитие «сухих портов»

«Сухие порты», перечисленные в приложении I к Соглашению, приводятся в соответствие с руководящими принципами по развитию и эксплуатации «сухих портов», изложенными в приложении II к Соглашению.

Статья 4
Подписание, ратификация, принятие, утверждение
и присоединение к Соглашению

1. Соглашение открыто для подписания государствами, являющимися членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций Бангкок, Таиланд, с 7 по 8 ноября 2013 года и впоследствии в штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 11 ноября 2013 года по 31 декабря 2014 года.
2. Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими его государствами.
3. Соглашение открыто для присоединения не подписавших его государств, являющихся членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.
4. Документы о ратификации, принятии, утверждении Соглашения или присоединении к нему в должной форме и надлежащем порядке сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 5
Вступление в силу

1. Соглашение вступает в силу на тридцатый день после даты сдачи на хранение восьмого документа о ратификации, принятии и утверждении Соглашения или присоединении к нему в соответствии с пунктом 4 Статьи 4 Соглашения.
2. В отношении каждого государства, сдающего на хранение свой документ о ратификации, принятии, утверждении Соглашения или присоединении к нему после даты сдачи на хранение восьмого документа о ратификации, принятии и утверждении Соглашения или присоединении к нему, Соглашение вступает в силу для этого государства по истечении тридцати (30) дней после даты сдачи на хранение этого документа.

Статья 6
Рабочая группа по «сухим портам»

1. Рабочая группа по «сухим портам» («Рабочая группа») учреждается Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций для рассмотрения вопросов, связанных с реализацией Соглашения, и рассмотрения предлагаемых поправок. Все

государства — члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций являются членами Рабочей группы.

2. Рабочая группа проводит свои совещания один раз в два года. Любая Сторона также путем уведомления секретариата может обратиться с просьбой о созыве специального совещания Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если в течение четырех (4) месяцев с момента уведомления Секретариатом не менее одной трети Сторон сообщают о своем согласии с данной просьбой.

Статья 7

Процедура внесения поправок в основной текст Соглашения

1. Поправки в основной текст Соглашения вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки к настоящему Соглашению могут быть предложены любой Стороной.

3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается ее утверждение.

4. Поправка утверждается большинством в две трети из числа Сторон Соглашения, присутствующих и голосующих на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для принятия.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, вступает в силу через тридцать (30) дней после ее принятия большинством в две трети из числа государств, являющихся Сторонами Соглашения на момент утверждения поправки. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые не приняли эту поправку. Любая Сторона, которая не принимает поправку, утвержденную в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время впоследствии передать Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций на хранение документ о принятии такой поправки. Для этого государства поправка вступает в силу через тридцать (30) дней после даты передачи упомянутого документа на хранение.

Статья 8
Процедура внесения поправок в приложение I

1. Поправки в приложение I к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.
2. Поправки предлагаются любой Стороной, к территории которой относится предмет предлагаемой поправки.
3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается ее утверждение.
4. Предлагаемая поправка считается принятой в случае, если Сторона, к территории которой относится субъект предлагаемой поправки, вновь подтверждает соответствующее предложение после его рассмотрения на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.
5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой и вступает в силу для всех Сторон по истечении сорока пяти (45) дней со дня направления циркулярного уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций.

Статья 9
Процедура внесения поправок в приложение II

1. Поправки в приложение II к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.
2. Поправки могут быть предложены любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней совещания Рабочей группы, на котором предполагается утверждение.
4. Поправка утверждается большинством в две трети из числа Сторон Соглашения, присутствующих и голосующих на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.
5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой, если в течение девяноста (90) дней со дня

направления уведомления, менее одной трети Сторон уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своём возращении против данной поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей Статьи, вступает в силу для всех Сторон через тридцать (30) дней по истечению периода в девяносто (90) дней, указанного в пункте 5 настоящей Статьи.

Статья 10 **Оговорки**

Оговорки в отношении любого из положений Соглашения не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 5 Статьи 13 Соглашения.

Статья 11 **Выход из Соглашения**

Любая Сторона вправе выйти из Соглашения путем направления письменного уведомления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций. Выход из Соглашения вступает в силу через двенадцать (12) месяцев со дня получения Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций такого уведомления.

Статья 12 **Приостановление действия**

Действие Соглашения приостанавливается, если число участвующих Сторон становится менее восьми (8) на любой период в течение двенадцати (12) последовательных месяцев. Действие положений Соглашения восстанавливается спустя тридцать (30) дней после того, как число участвующих Сторон достигает восьми (8). В таких случаях Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Стороны Соглашения.

Статья 13 **Урегулирование споров**

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения Соглашения, который не может быть разрешен между ними путем переговоров или консультаций, по заявлению любой из этих Сторон передается для разрешения одному или нескольким по-

средникам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение девяноста (90) дней со дня подачи заявления о разрешении спора, спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого независимого посредника, которому спор передается на разрешение.

2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, не имеет обязательной силы, однако, становится основой для повторного рассмотрения Сторонами разногласия.

3. Стороны, между которыми возник спор, могут заранее принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.

4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей Статьи не толкуются как исключаящие другие возможные меры урегулирования споров, взаимно согласованные спорящими Сторонами.

5. Любое государство при сдаче на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении вправе сделать оговорку о том, что освобождает себя от обязательств положений настоящей Статьи, касающихся примирения. Положения настоящей Статьи, касающиеся примирения, не обязывают и другие Стороны по отношению к любой Стороне, сделавшей такую оговорку.

Статья 14 **Ограничения в применении**

1. Никакое положение Соглашения не толкуется как препятствующее какой-либо из Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые ситуацией меры, которые она посчитает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Каждая Сторона прилагает все возможные усилия для развития «сухих портов» в соответствии с национальными законами и правилами в той или иной степени, соответствующей Соглашению. Однако никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как принятие какой-либо из Сторон обязательства разрешить перемещение грузов через свою территорию.

Статья 15
Приложения

Приложения I и II к Соглашению являются неотъемлемой частью Соглашения.

Статья 16
Секретариат

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций назначается секретариатом Соглашения.

Статья 17
Депозитарий

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все три текста Соглашения являются в равной мере подлинными.

Приложение I
«Сухие порты» международного значения

1. «Сухие порты», как правило, находятся в местах, расположенных вблизи: а) столиц, расположенных внутри территории страны, столиц провинций/штатов, и/или б) существующих и/или потенциальных центров производства и потребления с надлежащим доступом к шоссейным и железным дорогам, включая, в необходимых случаях, Азиатские автомобильные дороги и/или Трансазиатские железные дороги.
2. «Сухие порты» находятся в транспортном сообщении с другими «сухими портами», пограничными пунктами/наземными постами таможенного контроля/комплексными контрольно-пропускными пунктами, морскими портами, терминалами внутренних водных путей и/или аэропортами.
3. «Сухие порты» перечислены ниже.
4. Название «сухого порта» указывается вместе с его местоположением или названием ближайшего населенного пункта/города.
5. Потенциальные «сухие порты» указаны в квадратных скобках.

Перечень «сухих портов»

Афганистан

Хакина, Мимана	«Сухой порт» Хайратан, Мазар-и-Шариф
Ислам Кала, Герат	«Сухой порт» Кабул, Кабул
«Сухой порт» Ширхан Бандер, Кондоз	«Сухой порт» Спинболдак Шаман, Кандагар
«Сухой порт» Торкгам, Джелалабад	Тургунди, Герат

Армения

Центр логистики Ахурьян

Аэропорт Гюмри

Грузовой терминал Кармир-Блур/Апавен

Международный центр логистики Звартноц

Азербайджан

Бакинский грузовой терминал международного аэропорта им. Гейдара Алиева, Баку

Балаканский грузовой терминал, азербайджано-грузинская граница

Билясуварский грузовой терминал, граница Азербайджан – Исламская Республика Иран

Габалинский международный
аэропорт, Габала

Международный аэропорт Гянджа,
Гянджа

Международный аэропорт им. Гейдара Алиева, Баку

Грузовой терминал Джульфа, граница Азербайджан – Исламская Республика Иран

Международный аэропорт Ленкорань, Ленкорань

Международный аэропорт Нахичевань, Автономная Республика Нахичевань

Грузовой терминал «Шелковый
путь», Баку

Международный аэропорт
Закатала, Закатала

[Бакинская городская товарная станция, Хырдалан]

[Грузовой терминал на пункте пропуска через государственную границу,
Самур]

[Грузовой терминал на пункте пропуска через государственную границу,
Сыныг-Коршо]

[Контейнерный терминал Бакинского международного морского
торгового порта, Баку]

[Станция Гянджа, Гянджа]

[Международный логистический центр, Алят] [Станция Кешла, Баку]

[Новый Банкинский международный морской торговый порт, Алят]

[Южный терминал на пункте пропуска через государственную границу (Астара)]

[Станция Сумгаит, Сумгаит]

Бангладеш

Ахаура, Брахманбария

Бенаполе, Джессоре

Бибирбазар, Комилла

Буримари, Лалмонирхат

Хили, Динажпур

Внутренний таможенный склад
Камлапура, Дакка

Сонамасджид, Чапай Навабганж

Текнаф, Кокс Базар

[Бангладбандх, Панчагарх]

[Бхомра, Сатхира]

[Билониа, Фени]

[Внутренний таможенный склад
Дхирасрама, Гаджипур]

[Гобракура, Мыменсингх]

[Корайтали, Мыменсингх]

[Накугао, Шерпур]

[Рамгарх, Кхаграчари]

[Тамабил, Силхет]

Бутан

«Сухой порт» Фуентшолинг,
Фуентшолинг

[Гелепху, Сарпанг]

[Гомту, Самце]

[Нганглам, Самдрупдзонкхар]

[Самдрупдзонкхар,
Самдрупдзонкхар]

[Самце, Самце]

Камбоджа

«Сухой порт» CWT, Пномпень	Всемирный «сухой порт» Олейр, Пномпень
Международный порт Пномпень, Пномпень	
Специальная экономическая зона Пномпеня, Пномпень	
«Сухой порт» Со Нгуон, Бавет	«Сухой порт» Тех Сран, Пномпень
«Сухой порт» Тен Лай, Пномпень	

Китай

Бондовый международный логистический порт Чанчунь Лунсин, Синлун	Южный международный логистический центр Эренхот, Эренхот
Автомобильная грузовая узловая станция Харбин (Логистический парк Харбин Лунъюнь, Харбин)	Транспортно-логистический парк, порт Хэкоу, Хэкоу
Международный логистический парк Хоргос, Хоргос	Международный логистический парк Хуньчунь, Хуньчунь
Международный логистический торговый центр Цзинхун Мэнян, Цзинхун	Международный логистический парк Каши, Каши
Международный наземный порт Тенжун, Куньмин	Новый Международный грузовой парк Манжули, Манжули
Бондовый логистический центр, Наньнин	Пограничный торговый логистический центр Писян (Юи Куан)
Грузовой центр Жуйли, Жуйли	Грузовой центр Суйфэньхэ, Суйфэньхэ

Железнодорожный международный логистический парк Синьцзян, Урумчи

Внутренняя портовая станция Иу, Иу

Складской логистический торговый центр, порт Жангму, Жангму

Грузия

Свободная промышленная зона Поти, Поти

[Международный логистический центр Тбилиси, Тбилиси]

Индия

Ажни, Нагпур, Махараштра

Амингаон, Гувахати, Ассам

Ароор, Керала

Баллабгарх, Фаридабад, Хариана

Бадокси, Сэнт Равидас Нагар, Варанаси, Уттар-Прадеш

Багат Ки Коти, Джодпур, Раджастан

Чехрета, Амритсар, Панджаб

Дадри, Ноида, Уттар-Прадеш

Давлатабад, Аврангабад, Махараштра

Дандарикалан, Панджаб

Даннад Рау, Индоре, Мадхья-Прадеш

Дронагири Ноде, Нави Мумбай, Махараштра

Дургатур, Западный Бенгал

Гархи Харсару, Гургаон, Хариана

Иругур, Коимбаторе, Тамилнад

Джамшедпур, Джарханд

Джанори, Насик, Махараштра

Канакпура, Джайпур, Раджастан

Канпур, Уттар-Прадеш

Ходияр, Гуджарат

Лони, Газиабад, Уттар-Прадеш

Маджерат, Калькутта, Западный Бенгал

Мандидип, Бхопал, Мадхья-Прадеш

Морадабад, Уттар-Прадеш

Патли, Гургаон, Хариана

Питампур, Дар, Мадхья-Прадеш

Райпур, Чаттисгарх

Сахин, Сурат, Гуджарат	Санатнагар, Хайдерабад, Андхра-Прадеш
Сеневал, Лудьяана, Панджаб	Тондиарпет, Ченнай, Тамилнад
Туглакабад, Дели	Вадодара, Гуджарат
Уайтфилд, Бангалор, Карнатака	

Индонезия

«Сухой порт» Гедебаге, Бандунг	«Сухой порт» Сикаранг, Бекаси
--------------------------------	-------------------------------

Иран (Исламская Республика)

Международный аэропорт им. Имама Хомейни, провинция Тегеран

Железнодорожная станция Мотahari, Мешхед, провинция Хорасан-Резави

Специальная экономическая зона Салафчеган, провинция Кум

Специальная экономическая зона Сирджан, провинция Керман

[Свободная промышленная зона Арванд, провинция Хузестан]

[Специальная экономическая зона Сахлаи, Табриз, провинция Восточный Азербайджан]

[Специальная экономическая зона Сарахс, провинция Хорасан-Резави]

[Международный аэропорт Шахид Дастгейб, Шираз, провинция Фарс]

[Центр логистики Захедап, провинция Систан и Белуджистан]

Казахстан

Транспортно-логистический центр Актобе, Актобе	Индустриально-логистический центр «Даму», Алматы
--	--

[Хай Тек Лоджистикс, Алматинская область]

[Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос»,
Алматинская область]

[Терминал Тау, Алматинская область]

Кыргызстан

Аламедин, Бишкек

Станция Ош, Ош

Лаосская Народно-Демократическая Республика

Тханаленг, Вьентьян

[Хуэйсай, Бокео]

[Лаксао, Борикхамсай]

[Луангпрабанг, Луангпрабанг]

[Натею, Луангнамтха]

[Удомсай, Муангсай]

[Паксе, Чампасак]

[Сено, Саваннакхет]

[Тахек, Каммоуане]

Малайзия

Внутренний таможенный склад
Контена Насиональ, Прай

Внутренний контейнерный склад,
Паданг Бесар

Внутренний таможенный склад Сери Сетия, Куала-Лумпур

Грузовой терминал Ипох, Ипох

Внутренний порт Нилай, Нилай

Внутренний порт Тебеду, Саравак

[Внутренний склад Пулау Себанг,
Пулау Себанг]

Монголия

Алтанбулаг

Сайншанд

Улан-Батор

Замын-Уудэ

[Чойбалсан]

Мьянма

[Баго]	[Мандалай]
[Мавламыин]	[Монива]
[Муз]	[Пья]
[Таму]	[Янгон]

Непал

Внутренний таможенный склад Бхайрахавы, Бхайрахавы	Внутренний таможенный склад Биратнагар, Биратнагар
Внутренний таможенный склад Биргандж, Биргандж	Внутренний таможенный склад Какарбхитта, Какарбхитта
[Внутренний таможенный склад Татопани, Ларча]	

Пакистан

Таможенный «сухой порт», Хайдарабад	Таможенный «сухой порт», Пешавар
Трастовая компания «сухой порт» Файсалабад, Файсалабад	«Сухой порт» Лахор, Мугалпура
«Сухие порты» Маргалла, Исламабад	Трастовая компания «сухой порт» Мултан, Мултан
Национальный логистический центр контейнерной грузовой станции, Лахор	
Национальный логистический центр «сухого порта», Кветта	«Сухой порт» Прем-Нагар железных дорог Пакистана, Кусар
Железнодорожный «сухой порт», Кветта	«Сухой порт» Самбриал, Сиалкот
«Сухой порт» «Шёлковый путь», Сост, Гилгит, Балтистан	

Филиппины

Кларк, Анджелес, Пампанга, Лузон Давао Сити, Восточный Минданао

Коронадал, Южный Котабато

Лагуиндинган, Восточный Мисамис, Северный Минданао

Замбоанга Сити, Западный Минданао

Республика Корея

Внутреннее контейнерное депо Ёйвана, Ёйван

Российская Федерация

Логистический парк Янино, Ленинградская область

Мультимодальный логистический комплекс «Универсальный порт Ростов», Ростовская область

Терминальный логистический центр «Балтийский», Ленинградская область

Терминальный логистический центр «Клещиха», Новосибирск

Терминальный логистический центр «Доскино», Нижний Новгород

[Дмитровский мультимодальный центр, Московская область]

[Калининград]

[Казань]

[Мультимодальный логистический комплекс «Южный приморский терминал», Приморский край]

[Свияжский мультимодальный логистический центр, Татарстан]

[Терминальный логистический центр «Приморский» Уссурийска, Приморский край]

[Терминальный логистический центр «Таманский», Краснодарский край]

[Терминальный логистический центр «Белый Раст», Московская область]

[Волгоград]

[Екатеринбург]

Шри-Ланка

[Пельягода, Коломбо]

[Телангапата, Коломбо]

Таджикистан

Душанбе, Душанбе

Карамык, Джиргитал

Худжанд, Худжанд

Курган-Тюбе, Курган-Тюбе

Нижний Пяндж, Кумсангир

Турсунзаде, Турсунзаде

Вахдат, Вахдат

Таиланд

Внутренний таможенный склад
Латкрабанг, Бангкок

[Чианконг, Чианграй]

[Ната, Нонгкай]

Турция

Гелемен, Самсун

Казан, Анкара

[Богазкопру, Кайсери]

[Бозуюк, Биледжик]

[Гоккой, Баликесир]

[Хабур]

[Халкалы, Стамбул]

[Хасанбей, Эскисехир]

[Каклик, Дензили]

[Карс]

[Каячик, Конья]

[Косекой, Измит]

[Мардин]

[Паландокен, Эрзурум]

[Сивас]

[Туркоглу, Кахраманмарас]

[Усак]

[Енис, Мерсин]

[Есилбаир, Стамбул]

Вьетнам

Внутренний контейнерный склад
Лаокай, провинция Лаокай

Внутренний контейнерный склад
Сонгтан, провинция Бинь Дуонг

Внутренний контейнерный склад
Танкан-Лонбин, провинция Донгнай

Внутренний контейнерный склад
Тиенсон, провинция Бакнин

[Ханой]

[Внутренний контейнерный склад
Гиалай, провинция Гиалай]

[Внутренний контейнерный склад
Винх Пхук, провинция Винх Пхук]

[Лангсон]

Приложение II

Руководящие принципы развития и эксплуатации «сухих портов»

1. Общая часть

Развитие и эксплуатация «сухих портов», перечисленных в приложении I к Соглашению, регулируются в соответствии с принципами, изложенными ниже. Стороны предпринимают все возможные усилия для соблюдения этих принципов при строительстве, модернизации и эксплуатации «сухих портов».

2. Функции

Базовые функции «сухих портов» включают обработку, хранение и предусматриваемый законом осмотр грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершение применяемых таможенного контроля и формальностей. Дополнительные функции «сухих портов» могут включать следующие функции, но не ограничиваться ими:

- a) прием и отправка;
- b) комплектование и распределение;
- c) складирование;
- d) перевалка.

3. Институциональные, административные и нормативно-правовые механизмы

Стороны создают институциональные, административные и нормативно-правовые механизмы, благоприятствующие развитию и бесперебойной работе «сухих портов», включая порядок предусматриваемого законом осмотра и совершения применяемых таможенных контроля и формальностей в соответствии с национальными законами и нормативами заинтересованной Стороны. «Сухие порты», перечисленные в приложении I к Соглашению, могут быть обозначены в транспортной и таможенной документации в качестве пунктов отправления или назначения. Стороны взаимодействуют с соответствующими транспортными службами, международными организациями и учреждениями в целях обеспечения официального признания «сухих портов». Собственность на «сухие порты» мо-

жет быть государственной, частной или на условиях государственно-частного партнерства.

4. Конструкция, компоновка и пропускная способность

Пропускная способность и компоновка «сухих портов» должны быть достаточными для обеспечения безопасного и беспрепятственного движения контейнеров, грузов и транспортных средств в пределах «сухих портов» и через них и предусматривать возможность увеличения пропускной способности, по необходимости, с учетом обслуживаемых видов транспорта и будущих объемов контейнеров и грузов.

5. Инфраструктура, оборудование и мощности

«Сухие порты» располагают инфраструктурой, оборудованием и рабочей силой, которые соизмеримы с существующими и будущими объемами перевозок по усмотрению Сторон в соответствии с их национальными законами, правилами и практикой. Это положение носит рекомендательный характер и не является обязательным в отношении нижеследующего:

- a) охраняемая зона с воротами, предназначенными для въезда и выезда;
- b) крытые и открытые складские площади, которые разделены и отведены под импорт, экспорт, перевалку и под скоропортящиеся товары, ценные грузы и опасные грузы, включая вредные вещества;
- c) средства складского хранения, которые могут включать таможенные бондовые средства складского хранения;
- d) средства и оборудование для таможенного надзора, контрольной инспекции и складские сооружения;
- e) соответствующее оборудование для обработки грузов и контейнеров;
- f) внутренние подсобные дороги и дорожное покрытие для использования в операционных и складских зонах;
- g) площадки для размещения транспортных средств с достаточным количеством стояночных мест для грузовых транспортных средств;

h) административные здания для таможенных служб, экспедиторов грузов, грузоотправителей, таможенных брокеров, банков и других соответствующих агентств;

i) информационные и коммуникационные системы, которые включают в себя системы электронного обмена данными, сканеры и оборудование для взвешивания транспортных средств;

j) мастерские для ремонта контейнеров, транспортных средств и оборудования, где это уместно.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Intergovernmental Agreement on Dry Ports, adopted by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, at Bangkok, on 1 May 2013, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, adopté par la Commission économique des Nations pour l'Asie et le Pacifique, à Bangkok, le 1^{er} mai 2013, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

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

Pour le Secrétaire général,
Le Conseiller juridique
chargé du Bureau des
affaires juridiques



Miguel de Serpa Soares

United Nations
New York, 8 October 2013

Organisation des Nations Unies
New York, le 8 octobre 2013

Certified true copy (XI-E-3)
Copie certifiée conforme (XI-E-3)
October 2013/octobre 2013