
Conseil économique et social

Distr.: Limitée
27 avril 2013

Français
Original: Anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Soixante-neuvième session

Bangkok, 25 avril-1^{er} mai 2013

Point 3 c) de l'ordre du jour

Examen des questions relatives à l'appareil

subsidaire de la Commission, y compris

les activités des institutions régionales: Transports

Projet de résolution

Auteur: Fédération de Russie

Coauteurs: République islamique d'Iran, Mongolie

Accord intergouvernemental sur les ports secs

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique,

Reconnaissant le rôle vital des transports pour promouvoir le commerce international et le développement économique et social,

Reconnaissant aussi que les transports sont essentiels pour le développement durable et que des systèmes de transport viables permettent une meilleure intégration de l'économie, comme il est affirmé dans le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 2012, intitulé « L'avenir que nous voulons »¹,

Reconnaissant en outre l'importance du Projet conjoint sur le développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, qui vise à faciliter l'accès aux marchés, aux possibilités économiques et aux services sociaux pour les pays situés le long des axes de transport euro-asiatiques, y compris les pays en développement sans littoral et de transit,

Prenant note que les ports secs d'importance internationale sur les réseaux de la Route d'Asie et de Chemin de fer transasiatique constituent des pièces maîtresses importantes du système de transport et de logistique international intermodal intégré durable,

¹ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale, annexe.

Compte tenu du rôle des ports secs pour intégrer les modes de transport, réduire les retards liés au passage des frontières et au transit et les coûts y afférents, faciliter l'utilisation des moyens de transport énergétiquement efficaces et écologiquement durables et créer de nouvelles possibilités pour la croissance et l'aménagement de pôles de développement dans les zones intérieures, et répondre aux besoins particuliers des pays sans littoral, de transit et des États côtiers,

Rappelant sa résolution 66/4 relative à l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie et la demande qui y est faite de travailler à l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs,

Rappelant aussi la Réunion régionale du Groupe d'experts sur le développement des ports secs le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et la deuxième session du Comité des transports, toutes deux tenues à Bangkok du 1^{er} au 3 novembre 2010, qui ont entamé le processus d'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs²,

Rappelant en outre les résultats des négociations et consultations tenues entre les États membres sur le projet d'accord durant trois réunions sous-régionales organisées pendant l'année 2011 – la première pour l'Asie du Sud-Est tenue à Vientiane, la deuxième pour l'Asie du Sud et du Sud-Ouest à Dhaka, et la troisième pour l'Asie centrale et l'Asie du Nord-Est à Douchanbé³,

Se félicitant de la finalisation du projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs par la Réunion intergouvernementale ad hoc sur un accord intergouvernemental sur les ports secs, tenue à Bangkok du 20 au 22 juin 2012⁴, et de l'approbation ultérieure du projet d'accord finalisé par le Comité des transports à sa troisième session, tenue à Bangkok du 10 au 12 octobre 2012⁵,

Remerciant le Gouvernement russe pour l'appui précieux apporté à l'élaboration de l'accord intergouvernemental sur les ports secs, y compris la convocation de la réunion du groupe d'experts, des réunions sous-régionales et de la Réunion intergouvernementale ad hoc,

Encouragée par l'engagement constant des États membres à l'égard du développement coordonné des réseaux de transport régionaux, dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique⁶ et l'Accord intergouvernemental sur le réseau de Chemin de fer transasiatique⁷,

Se félicitant de la proposition d'organiser une cérémonie de signature de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs⁸ durant la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports, qui se tiendra à Bangkok du 6 au 8 novembre 2013⁹,

² Voir E/ESCAP/67/7, par. 4.

³ Voir E/ESCAP/IADP/IGM.1/1, par. 14.

⁴ Voir E/ESCAP/ IADP/IGM.1/3.

⁵ Voir E/ESCAP/69/8, par. 1.

⁶ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

⁷ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

⁸ Voir E/ESCAP/69/8/Add.1.

⁹ Voir E/ESCAP/69/8, par. 27.

Convaincue que l'Accord intergouvernemental sur les ports secs renforcera la coopération régionale entre les États membres pour promouvoir le développement inclusif et durable grâce au développement coordonné du système de transport et de logistique et aura un impact positif substantiel sur la région en aidant à réaliser les objectifs de développement internationalement convenus, notamment ceux qui figurent dans la Déclaration du Millénaire des Nations Unies¹⁰,

1. *Adopte* l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;

2. *Invite* tous les membres concernés de la Commission à devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs de telle sorte qu'il entre en vigueur rapidement;

3. *Invite* les institutions de financement internationales et régionales et les donateurs multilatéraux et bilatéraux à envisager de fournir un appui financier et technique au développement et au fonctionnement des ports secs d'importance internationale;

4. *Invite* les organisations internationales à continuer de collaborer avec les membres de la Commission pour promouvoir le développement et le fonctionnement des ports secs d'importance internationale;

5. *Encourage* les États membres à développer les ports secs d'importance internationale comme moyen de faciliter la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty¹¹;

6. *Prie* la Secrétaire exécutive:

a) D'aider les États membres à devenir parties à l'Accord;

b) De donner la priorité au développement des ports secs d'importance internationale dans le cadre du programme de travail de la Commission;

c) De collaborer efficacement avec les institutions de financement internationales et régionales, les donateurs multilatéraux et bilatéraux et les organisations internationales et sous-régionales pour le développement et le fonctionnement des ports secs d'importance internationale;

d) De continuer de travailler au développement d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré pour la région, notamment par le développement de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs d'importance internationale, selon qu'il convient;

e) D'exercer effectivement les fonctions de secrétariat de l'Accord;

f) De faire rapport à la Commission à sa soixante et onzième session sur l'application de la présente résolution.

¹⁰ Résolution 55/2 de l'Assemblée générale.

¹¹ *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan, 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe 1.*

Annexe

Accord intergouvernemental sur les ports secs

Les Parties au présent Accord,

Rappelant la résolution 66/4 de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique en date du 19 mai 2010 relative à l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, et la demande qui y est faite de favoriser l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs,

Conscients de la nécessité de promouvoir et de développer un système de transport et de logistique international intermodal intégré en Asie et entre l'Asie et les régions voisines,

Tenant compte de l'essor prévisible du transport international de marchandises en conséquence de la multiplication des échanges commerciaux internationaux à l'heure de la mondialisation,

Résolus à renforcer les connexions et une circulation internationale ininterrompue des marchandises, à faciliter une plus grande efficacité et à réduire le coût des transports et de la logistique ainsi qu'à en étendre la portée aux zones de l'intérieur et à l'ensemble des arrières-pays,

Encouragés par le succès de la coopération régionale qui a conduit à l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie¹² et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique¹³,

Considérant que, pour renforcer les relations et promouvoir le commerce international entre les membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, il est essentiel de développer des ports secs d'importance internationale afin de répondre aux exigences du transport international et de réduire les effets préjudiciables des transports sur l'environnement,

Reconnaissant la nécessité d'élaborer des principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale afin d'harmoniser et de faciliter le transport intermodal en Asie et dans le Pacifique,

Gardant à l'esprit le rôle des ports secs d'importance internationale comme élément important d'un système efficace et efficient de transport et de logistique international intermodal intégré, en particulier pour répondre aux besoins particuliers des pays sans littoral ou de transit et des États côtiers,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier **Définition**

Aux fins de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs (ci-après « l'Accord »), un « port sec d'importance internationale » (ci-après « port sec ») désigne un lieu situé à l'intérieur des terres servant de centre logistique, relié à un ou

¹² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

¹³ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

plusieurs modes de transport et destiné à la manutention, au stockage et à l'inspection réglementaire des marchandises faisant l'objet d'un commerce international, ainsi qu'à l'exécution des vérifications et formalités douanières applicables.

Article 2

Recensement des ports secs

Les Parties adoptent la liste des ports secs qui figure à l'annexe I du présent Accord, afin qu'elle serve de base au développement coordonné des principaux nœuds d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré. Les Parties se proposent de développer ces ports secs dans le cadre de leurs programmes nationaux, en conformité avec leur réglementation et leur législation.

Article 3

Développement des ports secs

Les ports secs énumérés à l'annexe I de l'Accord devraient être conformes aux principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs qui figurent à l'annexe II de l'Accord.

Article 4

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. L'Accord est ouvert à la signature de tout État membre de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique à **[nom de la ville et du pays]** du **[xx au xx xxxx] 2013**, puis au Siège des Nations Unies à New York du **[xx xxxx] 2013 au 31 décembre 2014**.

2. L'Accord est soumis à la ratification, l'acceptation ou l'approbation de tout État signataire.

3. L'Accord est ouvert à l'adhésion de tout État non signataire qui est membre de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à celui-ci seront déposés en bonne et due forme près le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 5

Entrée en vigueur

1. L'Accord entre en vigueur le trentième jour suivant la date à laquelle le huitième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à celui-ci est déposé conformément au paragraphe 4 de l'article 4 de l'Accord.

2. Pour chaque État qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à celui-ci après la date à laquelle le huitième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à celui-ci est déposé, l'Accord entre en vigueur trente (30) jours après le dépôt dudit instrument par cet État.

Article 6

Groupe de travail sur les ports secs

1. Un Groupe de travail sur les ports secs (ci-après « le Groupe de travail ») est établi par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique afin de réfléchir à la mise en œuvre de l'Accord et d'examiner le cas échéant les propositions d'amendement. Tout État membre de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique est membre du Groupe de travail.

2. Le Groupe de travail se réunit tous les deux ans. Toute Partie peut également, par voie de notification adressée au secrétariat, demander la convocation d'une réunion extraordinaire du Groupe de travail. Le secrétariat notifie cette demande à tous les membres du Groupe de travail et convoque celui-ci en réunion extraordinaire si au moins un tiers des Parties signifient leur assentiment à la demande dans un délai de quatre (4) mois à compter de la date de notification par le secrétariat.

Article 7

Procédure d'amendement du texte principal

1. Le texte principal de l'Accord est amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. Toute Partie peut proposer des amendements à l'Accord.

3. Le secrétariat communique le texte de tout amendement proposé à tous les membres du Groupe de travail au moins quarante-cinq (45) jours avant la date de la réunion du Groupe de travail à laquelle l'amendement proposé sera soumis pour adoption.

4. Un amendement est adopté à la majorité des deux tiers des Parties à l'Accord qui sont présentes et votantes à la réunion du Groupe de travail. Le secrétariat communique l'amendement tel qu'adopté au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le transmet à toutes les Parties pour acceptation.

5. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article entre en vigueur trente (30) jours après son acceptation par les deux tiers des États qui étaient Parties à l'Accord au moment de son adoption. L'amendement entre en vigueur pour toutes les Parties hormis celles qui ne l'ont pas accepté. Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement adopté conformément au présent paragraphe peut, à tout moment ultérieurement, déposer un instrument d'acceptation dudit amendement auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. L'amendement entre en vigueur pour cet État trente (30) jours après la date de dépôt dudit instrument.

Article 8

Procédure d'amendement de l'annexe I

1. L'annexe I de l'Accord est amendée suivant la procédure définie dans le présent article.

2. Les amendements sont proposés par les Parties sur le territoire desquelles est situé l'objet des amendements.

3. Le secrétariat communique le texte de tout amendement proposé à tous les membres du Groupe de travail au moins quarante-cinq (45 jours) avant la date de la réunion du Groupe de travail à laquelle l'amendement proposé sera soumis pour adoption.

4. L'amendement proposé est réputé adopté si la Partie sur le territoire de laquelle est situé l'objet dudit amendement entérine la proposition après que celle-ci a été examinée à la réunion du Groupe de travail. Le secrétariat communique l'amendement tel qu'adopté au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le transmet à toutes les Parties.

5. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est réputé accepté et entre en vigueur pour toutes les Parties quarante-cinq (45 jours) après la date de notification par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

Procédure d'amendement de l'annexe II

1. L'annexe II de l'Accord est amendée suivant la procédure définie dans le présent article.

2. Toute Partie peut proposer des amendements.

3. Le secrétariat communique le texte de tout amendement proposé à tous les membres du Groupe de travail au moins quarante-cinq (45) jours avant la date de la réunion du Groupe de travail à laquelle l'amendement proposé sera soumis pour adoption.

4. Un amendement est adopté à la majorité des deux tiers des Parties à l'Accord qui sont présentes et votantes à la réunion du Groupe de travail. Le secrétariat communique l'amendement tel qu'adopté au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le transmet à toutes les Parties.

5. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est réputé accepté si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de la notification, moins d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur objection audit amendement.

6. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 5 du présent article entre en vigueur pour toutes les Parties trente (30) jours après l'expiration du délai de quatre-vingt-dix (90) jours visé au paragraphe 5.

Article 10

Réserves

Les dispositions de l'Accord ne peuvent faire l'objet d'aucune réserve, hormis celle prévue au paragraphe 5 de l'article 13 de l'Accord.

Article 11

Retrait

Toute Partie peut se retirer de l'Accord par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Le retrait prend effet douze (12) mois après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 12

Suspension de validité

L'application de l'Accord est suspendue si le nombre des Parties est inférieur à huit (8) pendant une période de douze (12) mois consécutifs. Les dispositions de l'Accord redeviennent applicables trente (30) jours après la date à laquelle les Parties sont au nombre de huit (8). Lorsque tel est le cas, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le notifie aux Parties.

Article 13

Règlement des différends

1. Tout différend opposant deux ou plusieurs Parties sur l'interprétation ou l'application de l'Accord qui n'aurait pu être réglé par voie de négociation ou de consultation est soumis à conciliation si l'une quelconque des Parties en litige en fait la demande, et peut, à cet effet, être renvoyé devant un ou plusieurs conciliateurs choisis d'un commun accord entre lesdites Parties. Si les Parties en litige ne parviennent pas à s'entendre sur le choix du ou des conciliateurs dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la demande de conciliation, l'une quelconque de ces Parties peut demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de nommer un conciliateur unique indépendant auquel sera soumis le différend.

2. La recommandation du ou des conciliateurs nommés conformément au paragraphe 1 du présent article, bien que n'ayant pas un caractère contraignant, sert de base à un nouvel examen du différend par les Parties en litige.

3. D'un commun accord, les Parties en litige peuvent convenir à l'avance d'accepter que la recommandation du ou des conciliateurs revête un caractère contraignant.

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 du présent article ne sauraient être interprétés comme excluant d'autres mesures de règlement des différends convenues d'un commun accord entre les Parties en litige.

5. Tout État peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, formuler une réserve à l'effet d'indiquer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du présent article relatives à la conciliation. Lorsqu'une Partie a formulé une telle réserve, les autres Parties ne sont pas liées à son égard par les dispositions du présent article relatives à la conciliation.

Article 14

Limites d'application

1. Aucune disposition de l'Accord ne saurait être interprétée comme interdisant à une Partie de prendre les mesures, compatibles avec les dispositions de

la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation, qu'elle estimerait nécessaires à sa sécurité extérieure ou intérieure.

2. Chaque Partie fait tout son possible pour développer les ports secs conformément à l'Accord et dans le respect de sa réglementation et de sa législation. Toutefois, aucune disposition de l'Accord ne saurait être interprétée comme emportant l'acceptation d'une obligation, par l'une quelconque des Parties, d'autoriser la circulation de marchandises à travers son territoire.

Article 15
Annexes

Les annexes I et II de l'Accord font partie intégrante dudit Accord.

Article 16
Secrétariat

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique est désignée secrétariat de l'Accord.

Article 17
Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné dépositaire de l'Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord, en un seul exemplaire, en langues chinoise, anglaise et russe, les trois textes faisant également foi.

Annexe I

Ports secs d'importance internationale

1. Les ports secs sont généralement situés à proximité: a) de la capitale nationale ou des capitales de province ou d'État situées à l'intérieur des terres; et b) des centres de production et de consommation existants ou potentiels reliés aux réseaux routiers ou ferroviaires, notamment ceux de la Route d'Asie et/ou du Chemin de fer transasiatique selon le cas.
2. Les ports secs sont reliés par différents modes de transport aux autres ports secs, postes-frontières/postes de douane terrestres/postes de contrôle intégrés, ports, terminaux de navigation intérieure et/ou aéroports.
3. Les ports secs sont énumérés ci-après.
4. Le nom de chaque port sec est suivi de son emplacement ou du nom de la ville/agglomération la plus proche.
5. Les ports secs potentiels figurent entre crochets.

Liste des ports secs**Afghanistan**

Haqueena, Mimana	Port sec de Heiratan, Mazar-e-Sharif
Islam Qala, Herat	Port sec de Kaboul, Kaboul
Port sec de Shir Khan Bandar, Kondôz	Port sec de Spin Boldak-Chaman, Kandahar
Port sec de Torkham, Jalalabad	Turghundi, Herat

Arménie

Centre logistique d'Akhuryan
Aéroport de Gyumri
Terminal de fret de Karmir Blur/Apaven
Centre logistique international de Zvartnots

Azerbaïdjan

Terminal de fret de l'aéroport international Heydar Aliyev, Bakou	[Dépôt de marchandises de la ville de Bakou, gare de Khyrdalan]
Terminal de fret de Balakan, frontière Azerbaïdjan-Géorgie	[Terminal de fret du poste frontière de Samur]
Terminal de fret de Bilasuvar, frontière Azerbaïdjan-République islamique d'Iran	[Terminal de conteneurs du port international de commerce maritime de Bakou, Bakou]
Aéroport international de Galaba	[Gare de Ganda, Ganda]
Aéroport international de Ganja, Ganja	[Terminal de fret du poste frontière de Sinig-Korpu]
Aéroport international Heydar Aliyev, Bakou	[Centre logistique international, Alyat]
Terminal de fret de Dioulfa, frontière Azerbaïdjan-République islamique d'Iran	[Gare de Keshla, Bakou]
Aéroport international de Lankaran, Lankaran	[Nouveau port international de commerce maritime de Bakou, Alyat]
Aéroport international de Nakhitchevan, République autonome de Nakhitchevan	[Terminal Sud du poste frontière d'Astara]
Terminal de fret de Silk Way, Bakou	[Gare de Soumgait, Soumgait]
Aéroport international de Zagatala, Zagatala	

Bangladesh

Akhaura, Brahmanbaria	Benapole, Jessore
Bibir Bazar, Comilla	Burimari, Lalmonirhat
Hili, Dinajpur	Dépôt intérieur de conteneurs de Kamalapur, Dhaka
Sonamasjid, Chapai Nawabgani	Teknaf, Cox's Bazar
[Bangladbandh, Panchagarh]	[Bhomra, Satkhira]
[Bilonia, Feni]	[Dépôt intérieur de conteneurs de Dhirasram, Gajipur]
[Gobrakura, Mymensingh]	[Koraitali, Mymensingh]
[Nakugao, Sherpur]	[Ramgarh, Khagrachari]
[Tamabil, Sylhet]	

Bhoutan

Port sec de Phuentsholing, Phuentsholing	[Gelephu, Sarpang]
[Gomtu, Samtse]	[Nganglam, Samdrupjongkhar]
[Samdrupjongkhar, Samdrupjongkhar]	[Samtse, Samtse]

Cambodge

Port sec de CWT, Phnom Penh	Port sec Olair World Wide, Phnom Penh
Port international de Phnom Penh, Phnom Penh	Port sec de So Nguon, Bavet
Zone économique spéciale de Phnom Penh, Phnom Penh	Port sec de Tech Srun, Phnom Penh
Port sec de Teng Lay, Phnom Penh	

Chine

[Port logistique internationale sous douane de Changchun Longxing]	[Centre logistique internationale sud d'Erliahaot]
[Parc logistique de Harbin Longyun]	[Parc logistique de transport portuaire d'Hekou]
[Parc logistique internationale de Korgas]	[Parc logistique internationale d'Hunchun]
[Centre logistique internationale de Jinghong Mengyang]	[Parc logistique internationale de Kashi]
[Port terrestre internationale de Tengjun]	[Nouvelle zone de fret internationale de Manzhouli]
[Centre logistique sous douane de Nanning]	[Centre logistique de commerce frontalier de Pingxiang]
[Centre de fret de Ruili]	[Centre de fret de Suifenhe]
[Parc logistique internationale ferroviaire de Xinjiang]	[Gare du port intérieur d'Yiwu]
[Centre de commerce et de logistique des entrepôts portuaires de Zhangmu]	

Fédération de Russie

[Centre multimodal de Dmitrovsk, Région de Moscou]	
Parc logistique de Janino, Région de Saint-Pétersbourg	
Terminal logistique « Baltiysky », Région de Léningrad	
[Terminal logistique « Bely Rast », Région de Moscou]	
Terminal logistique « Kleshchiha », Novossibirsk	
Terminal logistique « Doskino », Nijni Novgorod	
[Terminal logistique « Tamansky », Région de Krasnodar]	
[Terminal logistique « Primorsk » d'Ooussouriisk, Région de Primorsk]	
[Complexe logistique multimodal « Terminal méridional de Primorsk », Région de Primorsk]	
Complexe logistique multimodal « Port universel de Rostov », Région de Rostov-sur-le-Don	
[Centre logistique multimodal de Svijazhsky, Tatarstan]	
[Kaliningrad]	[Kazan]
[Volograd]	[Ekaterinbourg]

Géorgie

Zone franche industrielle de Poti, Poti	[Centre logistique internationale de Tbilissi, Tbilissi]
---	---

Inde

Ajni, Nagpur, Maharashtra	Amingaon, Guwahati, Assam
Aroor, Kérala	Ballabgarh, Faridabad, Haryana

Bhadohi, Sant Ravidas Nagar, Varanasi,
Uttar Pradesh

Bhagat Ki Kothi, Jodhpur, Rajasthan

Dadri, Noida, Uttar Pradesh

Dhandarikalan, Penjab

Dronagiri Node, Navi Mumbai,
Maharashtra

Garhi Harsaru, Gurgaon, Haryana

Jamshedpur, Jharkhand

Kanakpura, Jaipur, Rajasthan

Khodiyar, Gujarat

Majerhat, Kolkata, Bengale occidental

Moradabad, Uttar Pradesh

Pithampur, Dhar, Madhya Pradesh

Sachin, Surat, Gujarat

Senewal, Ludhiana, Penjab

Tughlakabad, Delhi

Whitefield, Bangalore, Karnataka

Chehreta, Amritsar, Penjab

Daulatabad, Aurangabad, Maharashtra

Dhannad Rau, Indore, Madhya Pradesh

Durgapur, Bengale occidental

Irugur, Coimbatore, Tamil Nadu

Janory, Nasik, Maharashtra

Kanpur, Uttar Pradesh

Loni, Ghaziabad, Uttar Pradesh

Mandideep, Bhopal, Madhya Pradesh

Patli, Gurgaon, Haryana

Raipur, Chhattisgarh

Sanath Nagar, Hyderabad, Andhra
Pradesh

Tondiarpet, Chennai, Tamil Nadu

Vadodara, Gujarat

Indonésie

Port sec de Gedebage Bandung

Port sec de Jababeka Cikarang

Iran (République islamique d')

Aéroport international Imam Khomeini,
Province de Téhéran

Zone économique spéciale de
Salafchegan, Province de Qom

[Zone franche économique et
industrielle d'Arvand, Province du
Khouzestan]

[Zone économique spéciale de Sarakhs,
Province de Khorasan Razavi]

[Centre logistique de Zahedan, Province
du Sistan-Baloutchistan]

Gare ferroviaire de Motahari, Mashhad,
Province de Khorasan Razavi

Zone économique spéciale de Sirjan,
Province de Kerman

[Zone économique spéciale de Sahlan,
Tabriz, Province de l'Azerbaïdjan de
l'Est]

[Aéroport international de Shahid
Dastgheyb, Shiraz, Province de Fars]

Kazakhstan

Centre d'Aktobe, Aktobe

[High Tech Logistics, Région d'Almaty]

[Centre international de coopération
frontalière de Korgas, Région d'Almaty]

Centre industriel et logistique de Damu,
Almaty

[Terminal de Tau, Région d'Almaty]

Kirghizistan

Alamedin, Bichkek

Osh, Osh

Malaisie

Dépôt intérieur de dédouanement
Kontena Nasional, Prai

Dépôt intérieur de dédouanement de
Seri Setia, Kuala Lumpur

Port intérieur de Nilai, Nilai

[Dépôt intérieur de Pulau Sebang, Pulau
Sebang]

Dépôt intérieur de conteneurs, Padang
Besar

Terminal de fret d'Ipoh, Ipoh

Port intérieur de Tebedu, Sarawak

Mongolie

Altanbulag
Oulan-Bator
[Choibalsan]

Sainshand
Zamyn-Uud

Myanmar

[Bago]
[Mawlamyine]
[Muse]
[Tamu]

[Mandalay]
[Monywa]
[Pyay]
[Yangon]

Népal

Dépôt intérieur de dédouanement de
Bhairahawa, Bhairahawa
Dépôt intérieur de dédouanement de
Birgunj, Birgunj
[Dépôt intérieur de dédouanement de
Tatopani, Larcha]

Dépôt intérieur de dédouanement de
Biratnagar, Biratnagar
Dépôt intérieur de dédouanement de
Kakarbhitta, Kakarbhitta

Pakistan

Port sec douanier, Hyderabad
Faisalabad Dry Port Trust, Faisalabad
Ports secs de Margalla, Islamabad
Centre logistique national, centre de
groupage de conteneurs, Lahore
Centre logistique national, port sec,
Quetta
Port sec ferroviaire, Quetta

Port sec douanier, Peshawar
Port sec de Lahore, Mughalpura
Multan Dry Port Trust, Multan
Port sec ferroviaire pakistanais de Prem
Nagar, Kasur
Port sec de Sambrial, Sialkot
Port sec de la Route de la soie, Sost,
Gilgit, Baltistan

Philippines

Clark, Angeles
Koronadal, Cotabato du Sud
Zamboanga, Mindanao occidental

Davao, Mindanao oriental
Laguindingan, Misamis oriental,
Mindanao du Nord

République de Corée

Dépôt intérieur de conteneurs
d'Uiwang, Uiwang

République démocratique populaire lao

Thanaleng, Vientiane
[Laksao, Borikhamsai]
[Nateuy, Luangnamtha]
[Pakse, Champassak]
[Thakhek, Khammouane]

[Houyxai, Bokeo]
[Luang Prabang, Luang Prabang]
[Oudomsai, Muangxai]
[Seno, Savannakhet]

Sri Lanka

[Peliyagoda, Colombo]

[Telangapata, Colombo]

Tadjikistan

Douchanbé, Douchanbé
Khujand, Khujand

Karamyk, Jingital
Kurgan-Tube, Kurgan-Tube

Nizhniy Panj, Qumsomgir
Vakhdat, Vakhdat

Tursunzade, Tursunzade

Thaïlande

Dépôt intérieur de conteneurs de Lat
Krabang, Bangkok
[Natha, Nong Khai]

[Chiang Khong, Chiang Rai]

Turquie

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

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

Viet Nam

Dépôt intérieur de conteneurs de Lao
Cai, Province de Lao Cai
Dépôt intérieur de conteneurs de Tan
Cang-Long Binh, Province de Dong Nai
[Hanoi]

[Dépôt intérieur de conteneurs de Vinh
Phuc, Province de Vinh Phuc]

Dépôt intérieur de conteneurs de Song
Than, Province de Binh Duong
Dépôt intérieur de conteneurs de Tien
Son, Province de Bac Ninh
[Dépôt intérieur de conteneurs de Gia Lai,
Province de Gia Lai]
[Lang Son]

Annexe II

Principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs

1. Généralités

Les principes décrits ci-après sont destinés à guider les Parties dans le développement et l'exploitation des ports secs énumérés à l'annexe I de l'Accord. Les Parties font tout leur possible pour appliquer ces principes dans la construction, la modernisation et l'exploitation des ports secs.

2. Fonctions

Les fonctions fondamentales des ports secs sont notamment la manutention, le stockage et l'inspection réglementaire des marchandises circulant dans le cadre des échanges commerciaux internationaux ainsi que l'exécution des vérifications et formalités douanières applicables. Des fonctions supplémentaires peuvent comprendre, sans s'y limiter:

- a) La réception et l'expédition;
- b) Le groupage et la distribution;
- c) Le magasinage;
- d) Le transbordement.

3. Cadre institutionnel, administratif et réglementaire

Les Parties doivent introduire des cadres institutionnels, administratifs et réglementaires propres à favoriser le développement des ports secs et leur exploitation sans entrave, y compris des procédures pour les inspections réglementaires et l'exécution des vérifications et formalités douanières applicables, conformément à la réglementation et à la législation de la Partie concernée. Les ports secs énumérés à l'annexe I de l'Accord peuvent être désignés comme points d'origine ou de destination dans les documents relatifs au transport et aux douanes. Les Parties s'engagent à collaborer avec les prestataires de services de transport ainsi qu'avec les organisations et institutions internationales pour assurer la reconnaissance des ports secs. La propriété des ports secs peut être publique, privée ou en partenariat public-privé.

4. Conception, aménagement et capacité

La conception d'un port sec doit prévoir une capacité adéquate et un aménagement permettant une circulation sûre et fluide des conteneurs, des cargaisons et des véhicules dans l'enceinte du port sec et à travers celle-ci, ainsi que des possibilités d'extension de sa capacité, le cas échéant, compte tenu des modes de transport qui le desservent, des besoins des usagers du port sec et des futurs volumes de conteneurs et de fret prévus.

5. Infrastructures, équipements et installations

Les ports secs sont dotés d'infrastructures, d'équipements et de main-d'œuvre proportionnels aux volumes de fret existants et prévus, à l'appréciation des Parties et en conformité avec leurs législations, réglementations et pratiques nationales. La présente disposition revêt un caractère de recommandation et n'est pas contraignante s'agissant des éléments suivants:

- a) Une zone sécurisée avec grille réservée aux entrées et aux sorties;

- b) Des zones de stockage couvertes et à ciel ouvert distinctes pour l'importation, l'exportation et le transbordement, ainsi que pour les denrées périssables, les cargaisons de grande valeur et les marchandises dangereuses, notamment les substances dangereuses;
 - c) Des installations de magasinage, y compris sous douane;
 - d) Des installations de stockage, de surveillance douanière, de contrôle et d'inspection;
 - e) Des équipements appropriés pour la manutention des cargaisons et conteneurs;
 - f) Des voies de service internes et des trottoirs dans les zones d'opération et de gerbage;
 - g) Des espaces de stationnement suffisants pour accueillir les véhicules de transport de marchandises;
 - h) Un bâtiment administratif pour les services de douane, les bureaux des transitaires, des expéditeurs et des courtiers en douane, les banques et autres agences connexes;
 - i) Des systèmes d'information et de communication, comprenant notamment des dispositifs d'échange électronique de données, des scanners et des équipements pour le pesage de véhicules;
 - j) Une zone d'entretien et de réparation des conteneurs, véhicules et équipements, si besoin est.
-