

حضرت حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی
رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۵۰۷۳۷/۲۶۴۶۸ مورخ ۱۳۹۴/۳/۴ در اجرای اصل
یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون
موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی
تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۳۹۴/۱۰/۲۲
و تأیید شورای محترم نگهبان، به پیوست ابلاغ می گردد.

علی لاریجانی

دفترخانه مرکزی ریاست جمهوری

شماره: ۱۶۷۵۴۵

۱۳۹۴/۱۲/۱۹

فرودگاه بین‌المللی لنکران، لنکران
فرودگاه بین‌المللی نخجوان، جمهوری خودمختار نخجوان
پایانه باری راه ابریشم، باکو
فرودگاه بین‌المللی زاگاتالا، زاگاتالا
[دپوی کالای شهر باکو، ایستگاه خیردالان]
[پایانه باری در نقطه مرزی کشور، سمور]
[پایانه باری در نقطه مرزی کشور، سینیک - کورپو]
[پایانه بارگنجی (کانتینری) بندر بین‌المللی تجاری دریایی باکو، باکو]
[ایستگاه گنجه، گنجه]
[مرکز پشتیبانی بین‌المللی، الیات]
[ایستگاه کشلا، باکو]
[بندر جدید بین‌المللی تجاری دریایی باکو، الیات]
[پایانه جنوبی در نقطه مرزی کشور، (آستارا)]
[ایستگاه سامگیت، سامگیت]

بنگلادش

آخورا، برهمان باریا
بیبیربازار، کومیلا
هیلی، دیناج پور
سونامسجید، چاپای ناوابگنج
[بنگلادباند، پانچاگارق]
[بیلونیا، فنی] [دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی دیراسمان، گاجی پور]
[گوبراکورا، میمنیسق]
[کوریاتالی، میمنیسق]
[ناکوگائو، شریپور]
[رامگاره، خاکراچاری]
[تامابیل، سیلهت]

بوتان

بندر خشک فنتشولینگ، فنتشولینگ
[جلفو، سارپانگ]
[گومتو، سامتسه]
[نگانگلام، سامداراپ جونگخار]
[سامداراپ جونگخار، سامداراپ جونگخار]
[سامتسه، سامتسه]

کامبوج

بندر خشک سی دلیوتی، پنوم پن
بندر بین المللی پنوم پن، پنوم پن
منطقه ویژه اقتصادی پنوم پن، پنوم پن
بندر خشک سونگون، باوت
بندر خشک تنگ لی، پنوم پن
بندر خشک جهانی اولر، پنوم پن

چین

بندر پشتیبانی بین المللی حفاظت شده چانگچون ژینگ لانگ، چانگچون
مرکز پشتیبانی بین المللی جنوبی ارنهوت
ایستگاه مرکزی بار بزرگراه هاربین (پارک پشتیبانی هاربین لانگ یون)
پارک پشتیبانی حمل و نقل بندر هکو، هکو
پارک پشتیبانی بین المللی هارگوس، هارگوس
پارک پشتیبانی بین المللی هانچون، هانچون
مرکز تجاری پشتیبانی بین المللی جینگهونگ منگوانگ، جینگهونگ
پارک پشتیبانی بین المللی کاشی، کاشی
بندر زمینی بین المللی تنگجیون، کانمینگ
محوطه جدید بین المللی حمل بار متزولی، متزولی
مرکز پشتیبانی حفاظت شده نانینگ، نانینگ
مرکز پشتیبانی تجاری مرز پنگژیانگ، پنگژیانگ (یویی گوان)
مرکز بار روپلی، روپلی
مرکز باری سویفته، سویفته
پارک پشتیبانی بین المللی راه آهن ژینیانگ، اورومچی
ایستگاه بندر داخلی یوو، یوو
مرکز تجاری پشتیبانی انبار بندر ژانگمو، ژانگمو

گرجستان

منطقه آزاد صنعتی پوتی، پوتی
[مرکز پشتیبانی بین المللی تفلیس، تفلیس]

هند

اجنی، ناگپور، ماهاراشترا
آرور، کراالا
بادوهی، سانت راویداس ناگار، واراناسی، اوتارپرداش
باگات کی کوتی، جودپور، راجستان
دادری، نویدا، اوتار پرداش
دانداریکالان، پنجاب
دروناگیری نود، ناوی مومبایی، ماهاراشترا
امین گائون، گواہاتی، آسام
بالابھگار، فریدآباد، ہریانا
چھرتا، امریتسار، پنجاب
دولت آباد، اورنگ آباد، ماهاراشترا
دانادرو، ایندور، مدھیا پرداش

گاره‌ی هاروسارو، گورگائون، هاریانا	دورگا پور، بنگال غربی
جمشیدپور، هرچند	ایروگور، کویمباتور، تامیل نادو
کاناک پورا، جایپور، راجستان	جانوری، ناسیک، ماهاراشترا
خودیاری، گجرات	کانپور، اوتار پرداش
ماجرهات، کلکته، بنگال غربی	لونئی، قاضی آباد، اوتار پرداش
مرادآباد، اوتار پرداش	مندیدپ، بویال، مدهایا پرداش
پیتامپور، دهار، مادهایا پرداش	پاتلی، گوگائون، هریانا
ساچین، صورت، گجرات	رایپور، چهاتیس گاره
سنوال، لادیانا، پنجاب	سانات ناگار، حیدرآباد، اندرا پرداش
ناقلاک آباد، دهلی	تندیاریت، چنای، تامیل نادو
وایت فیلد، بنگلور، کارناتاكا	وادودارا، گجرات

اندونزی

بندر خشک گدباگ، باندونگ بندر خشک سیکارانگ، بکاسی

جمهوری اسلامی ایران

فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، استان تهران
 ایستگاه راه آهن مطهری، مشهد، استان خراسان رضوی
 منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، استان قم
 منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، استان کرمان
 [منطقه آزاد صنعتی اروند، استان خوزستان]
 [منطقه ویژه اقتصادی سهلان، تبریز، استان آذربایجان شرقی]
 [منطقه ویژه اقتصادی سرخس، استان خراسان رضوی]
 [فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب، شیراز، استان فارس]
 [مرکز پشتیبانی زاهدان، استان سیستان و بلوچستان]

قزاقستان

مرکز آکتوب، آکتوب مرکز صنعتی و پشتیبانی دامو، آلماتی
 [پشتیبانی فناوری پیشرفته، منطقه آلماتی]
 [مرکز همکاری بین‌المللی مرزی کورگاز، منطقه آلماتی]
 [پایانه تائو، منطقه آلماتی]

قرقیزستان

المدین، بیشکک اوش، اوش

جمهوری دموکراتیک خلق لائوس

تانالنگ، وین تیتان	[هویکسای، بوکئو]
[لکسائو، بوریکامسای]	[لوانگ پرابانگ، لوانگ پرابانگ]
[ناتئوی، لوانگ نامتا]	[اودوسای، موانگ ژای]
[پاکسه، چامپاساک]	

[سنو، ساواناخت]

[تاخک، خاموانہ]

مالزی

دپوی ترخیص داخلی کونقنا ناسیونال، پرای
پایانہ بارگنجی (کانتینری) داخلی، پارانگ بسار

دپوی ترخیص داخلی سری سیتا، کوالالامپور

پایانہ باری ایپو، ایپو
بندر داخلی تبودو، ساراواک

[دپوی داخلی پولائو سناپک، پولائو سناپک]

مغولستان

ساین شاند

زامین، اود

آلتانیولاگ

اولان باتار

[چوئیالسان]

میانمار

[ماندالایا]

[مونیا]

[پیای]

[بانگون]

[باگو]

[ماولامینہ]

[موس]

[تامو]

نیپال

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی بہاریواہوا، بہاریواہوا

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی بیراتنگار، بیراتنگار

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی بیرگونج، بیرگونج

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی کاکاربھیتا، کاکاربھیتا

[دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی تاتوپانی، لارچا]

پاکستان

بندر خشک گمرکی، پیشاور

بندر خشک لاہور، موقالپورا

تراست بندر خشک مولتان، مولتان

ایستگاه باری بارگنجی (کانتینری) مرکز پشتیبانی ملی، لاہور

بندر خشک مرکز ملی پشتیبانی، کویتہ

بندر خشک راہ آہن پرم ناگار پاکستان، کاسور

بندر خشک راہ آہن کویتہ، کویتہ

بندر خشک مسیر ابریشم، سوست، گیلگیت، بالتستان

فیلیپین

کلارک، شہر آنجلس، پامپانگا، لوزان

شهر دادانو، منیدانانو شرقی
شهر کورونادال، کوتاباتو جنوبی
لاگوئین دین گان، میسامیس اوریتال، منیدانانو شمالی
شهر زامبوانگا، منیدانانو غربی

جمهوری کره

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی یوئی وانگ، یوئی وانگ

فدراسیون روسیه

پارک پشتیبانی جانینو، منطقه سنت پترزبورگ
مجموعه پشتیبانی ترکیبی (بندر جهانی روستو) منطقه روستو اون دون
مرکز پشتیبانی پایانه ای بالتیسکی، منطقه لنینگراد
مرکز پشتیبانی پایانه ای کلشچیها، نووسیبیرسک
مرکز پشتیبانی پایانه ای دوسکینو، نیژنی نووگورود
[مرکز چندوجهی دمیترو وسکی، منطقه مسکو]

[کازان]

[کالینینگراد]

[مجتمع پشتیبانی چندوجهی پایانه پیرمورسکی جنوبی - منطقه پیرمورسکی]

[مرکز پشتیبانی چندوجهی اسویجازسکی، تاتارستان]

[مرکز پشتیبانی پایانه ای «پیرمورسکی»، اوسوریسک، منطقه پیرمورسکی]

[مرکز پشتیبانی پایانه ای «تامانسکی»، منطقه کراسنودار]

[مرکز پشتیبانی پایانه ای «بلیراست»، منطقه مسکو]

[یکاترینبرگ]

[ولگاگراد]

سريلانكا

[تلانگاپاتا، کلمبو]

[پلیاگودا، کلمبو]

تاجیکستان

کارامیک، جیرگاتال

کورگان، توب، گورکان، توب

تورسانزاده، تورسانزاده

دوشنبه، دوشنبه

خجند، خجند

نیژنی پنج، گومسانگیر

وخت، وخت

تایلند

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی لات کرابانگ، بانکوک

[چیانگ کونگ، چیانگ رای]

[ناتا، نونگ خای]

ترکیه

کازان، آنکارا

[بوزویوک، بیلجیک]

[هابور]

گلن، سامسون

[بوغاز کوپرو، کای سری]

[گوکوی، بالیکسیر]

[هالکالی، استانبول]	[حسن بای، اسکی سهیر]
[کاکلیک، دنیزلی]	[کارس]
[کایاچیک، کونیا]	[کاسکوی، ازمیت] [ماردین]
[پالاندوکن، ارزروم]	[سیواس]
[تورک اوغلو، کاهرامانماراس]	[اوزاک]
[ینیس، مرسین]	[یسیل بایری، استانبول]

ویتنام

دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی لائوکای، استان لائوکای
دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی سانگ نان، استان بین دونگ
دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی تان کانگ - لانگ بین - استان دانگ نای
دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی تین سون، استان باک نین
[هانوی]
دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی جیالای، استان جیالای
دپوی بارگنجی (کانتینری) داخلی وین فوک، استان وین فوک
[لانگ سون]

پیوست ۲

اصول راهنمای توسعه و فعالیت بنادر خشک

۱- کلیات

توسعه و فعالیت بنادر خشک مندرج در پیوست (۱) موافقتنامه، بر اساس اصول مشروح زیر انجام خواهد شد. اعضاء همه تلاشهای ممکن را برای انطباق با این اصول در مراحل ساخت، ارتقاء و فعالیت بنادر خشک انجام خواهند داد.

۲- کارکردها

کارکردهای اصلی بنادر خشک شامل جابه جایی، نگهداری، بازرسی های منظم کالاهای در جریان انتقال در تجارت بین المللی و انجام تشریفات و کنترل های مورد عمل گمرکی می باشد. سایر کارکردهای بنادر خشک شامل موارد زیر و البته نه محدود به آن می باشد:

- الف) دریافت و اعزام
- ب) یکپارچه نمودن و توزیع
- پ) انبارداری
- ت) تراباری

۳- چهارچوب نهادی، اداری و نظارتی

اعضاء چهارچوب های نهادی، اداری و نظارتی مناسب را برای توسعه و فعالیت بدون مشکل بنادر خشک تمهیداتی از جمله شیوه هایی برای بازرسی منظم و اجرای تشریفات و کنترل های مورد عمل گمرکی در انطباق با قوانین و

مقررات ملی طرف مربوط اتخاذ خواهند نمود. بنادر خشک مندرج در پیوست (۱) این موافقتنامه می توانند به عنوان نقاط مبدأ یا مقصد در حمل و نقل و اسناد گمرکی تعیین شوند. اعضاء با تأمین کنندگان خدمات حمل و نقلی مربوط و مؤسسات و سازمان های بین المللی جهت اطمینان از شناسایی بنادر خشک، تشریک مساعی خواهند داشت. مالکیت بنادر خشک می تواند عمومی، خصوصی و یا عمومی-خصوصی باشد.

۴- طراحی، چیدمان و ظرفیت

بنادر خشک با ظرفیت مناسب و چیدمان توسعه خواهند یافت تا جریان آرام و امن بارگنج ها، بارها و وسایل نقلیه در داخل و از بنادر خشک را میسر سازند و توسعه ظرفیت را با در نظر گرفتن شیوه های حمل و نقل مورد استفاده، نیازهای استفاده کنندگان از بنادر خشک و حجم آبی کالا و بارگنج ممکن سازند.

۵- زیرساخت، تجهیزات و تأسیسات

بنادر خشک، زیرساخت، تجهیزات و نیروی انسانی متناسب برای حجم موجود و پیش بینی بار با صلاح دید اعضاء طبق قوانین، مقررات و رویه های ملی خود را خواهند داشت. این مقرر از نظر ماهیت، جنبه توصیه ای خواهد داشت و در رابطه با موارد زیر الزام آور نخواهد بود:

الف) منطقه امن دارای درگاه اختصاص داده شده برای ورود و خروج
ب) انبارهای مسقف و باز مجزا شده برای واردات، صادرات و تراباری و برای کالاهای فاسد شدنی، محمولات با ارزش بالا، محمولات خطرناک از جمله مواد مضر

پ) تأسیسات انبارداری که می تواند شامل تأسیسات انبارداری حفاظت شده گمرکی باشد.

ت) تسهیلات ذخیره سازی و بازرسی، کنترل و نظارت گمرکی
ث) تجهیزات مناسب جابه جایی بارگنج و بار

ج) راههای خدماتی داخلی و آسفالتی برای استفاده در عملیات و منطقه جمع آوری

چ) مکان مناسب جهت توقف وسایل نقلیه با فضای پارک مکفی برای وسایل نقلیه باری

بسته

ح) ساختمان اداری برای گمرک، ارسال کنندگان بار، نمایندگی های کشتیرانی، ترخیص کارهای گمرکی، بانکها و سایر کارگزاری های مرتبط
خ) سامانه (سیستم) های اطلاعات و ارتباطات شامل سامانه (سیستم) های تبادل داده های الکترونیکی، کاوشگر (اسکنر) ها و تجهیزات توزین وسیله نقلیه
د) در صورت لزوم محوطه تعمیر بارگنج، وسیله نقلیه و تجهیزات

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و دو تبصره منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و هفده ماده و دو پیوست در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و دوم دیماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۴/۱۲/۱۲ به تأیید شورای نگهبان رسید. / ط

مد
علی لاریجانی

Intergovernmental Agreement on Dry Ports

The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific,

Recognizing the vital role of transport in promoting international trade and economic and social development,

Also recognizing that transport is central to sustainable development and that sustainable transport achieves better integration of the economy, as affirmed in the outcome document of the United Nations Conference on Sustainable Development, held in Rio de Janeiro, Brazil in June 2012, entitled "The future we want",¹

Further recognizing the importance of the Joint Project on Developing Euro-Asian Transport Linkages, which is aimed at facilitating access to markets, economic opportunities and social services for the countries situated along the Euro-Asian transport routes, including landlocked and transit developing countries,

Acknowledging that dry ports of international importance along with the Asian Highway and the Trans-Asian Railway networks constitute important building blocks of a sustainable international integrated intermodal transport and logistics system,

Keeping in view the role of dry ports in integrating modes of transport, reducing border-crossing and transit delays and associated costs, facilitating the use of energy-efficient and environmentally sustainable means of transport and creating new opportunities for the growth and establishment of development clusters in inland areas, and addressing the specific needs of landlocked, transit and coastal States,

Recalling its resolution 66/4 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,

Also recalling the Regional Expert Group Meeting on the Development of Dry Ports along the Asian Highway and Trans-Asian Railway Networks and the second session of the Committee on Transport, both held in Bangkok from 1 to 3 November 2010, which initiated the process of drafting an intergovernmental agreement on dry ports,²

Further recalling the outcomes of negotiations and consultations held among member States on the draft agreement during three subregional meetings held in 2011 — for South-East Asia in Vientiane, for South and South-West Asia in Dhaka, and for Central and North-East Asia in Dushanbe,³

Welcoming the finalization of the draft intergovernmental agreement on dry ports by the Ad hoc Intergovernmental Meeting on an Intergovernmental

¹ General Assembly resolution 66/288, annex.

² See E/ESCAP/67/7, para. 4.

³ See E/ESCAP/IADP/IGM.1/1, para. 14.

Agreement on Dry Ports, held in Bangkok from 20 to 22 June 2012,⁴ and the subsequent approval of the finalized draft agreement by the Committee on Transport at its third session, held in Bangkok from 10 to 12 October 2012,⁵

Expressing its appreciation to the Government of the Russian Federation for the valuable support it provided in the process of developing the intergovernmental agreement on dry ports, including the convening of the expert group meeting, the subregional meetings and the Ad hoc Intergovernmental Meeting,

Encouraged by continued commitment of member States to coordinated development of the regional transport networks, within the framework of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network⁶ and the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,⁷

Welcoming the proposal to organize a signing ceremony for the Intergovernmental Agreement on Dry Ports⁸ during the second session of the Forum of Asian Ministers of Transport, which will be held in Bangkok from 6 to 8 November 2013,⁹

Convinced that the Intergovernmental Agreement on Dry Ports will strengthen regional cooperation among member States to promote inclusive and sustainable development through coordinated development of the transport and logistics system and have a substantial positive impact on the region by helping to achieve the internationally agreed development goals, including those contained in the United Nations Millennium Declaration,¹⁰

1. *Adopts* the Intergovernmental Agreement on Dry Ports, the text of which is contained in the annex to the present resolution;
2. *Invites* all relevant members of the Commission to become parties to the Agreement in order to ensure its rapid entry into force;
3. *Invites* the international and regional financing institutions and multilateral and bilateral donors to consider providing financial and technical support for the development and operation of dry ports of international importance;
4. *Invites* international organizations to continue to collaborate with members of the Commission to promote the development and operation of dry ports of international importance;

⁴ See E/ESCAP/IADP/IGM.1/3.

⁵ See E/ESCAP/69/8, para. 1.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

⁸ E/ESCAP/69/8/Add.1.

⁹ See E/ESCAP/69/8, para. 27.

¹⁰ General Assembly resolution 55/2.

۱۶۷۵۴۵

۱۳۹۴ / ۱۲ / ۲۲



وزارت راه و شهرسازی

دراجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست «**قانون موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک**» که در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و دوم دی ماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۴/۱۲/۱۲ به تایید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۵۸۲/۹۰۳۳۷ مورخ ۱۳۹۴/۱۲/۲۰ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

با توجه به اصل یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اجرای مفاد موافقتنامه منوط به انجام تشریفات و ترتیبات مندرج در ماده (۵) موافقتنامه می باشد.

حسن روحانی
رئیس جمهور

رونوشت:

لح دفتر مقام معظم رهبری - دفتر رئیس جمهور - دفتر ریاست قوه قضائیه - دفتر ریاست مجلس شورای اسلامی - دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام - دفتر معاون اول رئیس جمهور - معاونت امور مجلس رئیس جمهور - معاونت حقوقی رئیس جمهور - وزارت امور خارجه - وزارت امور اقتصادی و دارایی - سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور - دیوان محاسبات کشور - دفتر هیأت دولت - دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت - امور توافقه‌های بین المللی - معاونت امور تقنینی معاونت امور مجلس - معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل پیگیری طرح ها و لوایح - اداره کل اسناد و تنقیح قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل تدوین قوانین مجلس شورای اسلامی - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران - امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران (جهت درج در روزنامه) ۱۳۹۴/۱۲/۱۹

تنظیم متن	تطبیق مصوبه	تائید	تائید نهایی
امامی	محمود زاده	محمد	مفید

5. *Encourages* member States to develop dry ports of international importance as a means of facilitating the implementation of the Almaty Programme of Action;¹¹

6. *Requests* the Executive Secretary:

(a) To assist member States in the process of becoming parties to the Agreement;

(b) To accord priority to the development of dry ports of international importance within the programme of work of the Commission;

(c) To collaborate effectively with international and regional financing institutions, multilateral and bilateral donors and international and subregional organizations for the development and operation of dry ports of international importance;

(d) To continue to work towards the development of a sustainable, international, integrated, intermodal transport and logistics system for the region, including through the development of the Asian Highway, the Trans-Asian Railway and dry ports of international importance, as appropriate;

(e) To discharge effectively the functions of the secretariat of the Agreement;

(f) To report to the Commission at its seventy-first session on the implementation of the present resolution.

Annex

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,

¹¹ *Report of the International Ministerial Conference of Landlocked and Transit Developing Countries and Donor Countries and International Financial and Development Institutions on Transit Transport Cooperation, Almaty, Kazakhstan, 28 and 29 August 2003 (A/CONF.202/3), annex I.*

Encouraged by the successful regional cooperation that led to the entry into force of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network¹² and the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,¹³

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 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

¹² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

¹³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

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
Bilasuvar Cargo Terminal, Azerbaijan-Islamic Republic of Iran border
Gabala International Airport, Gabala Ganja International Airport, Ganja
Heydar Aliyev International Airport, Baku
Julfa Cargo Terminal, Azerbaijan-Islamic Republic of Iran border
Lenkoran International Airport, Lenkoran
Nakhichevan International Airport, Autonomous Republic of Nakhichevan
Silk Way Cargo Terminal, Baku Zagatala International Airport, Zagatala
[Baku City Goods Depot, Khirdalan Station]

[Cargo Terminal on frontier point at state border, Samur] [Cargo Terminal on frontier point at state border, Sinig-Korpu] [Container Terminal of Baku International Sea Trade Port, Baku] [Ganja Station, Ganja]
 [International Logistics Centre, Alyat] [Keshla Station, Baku]
 [New Baku International Sea Trade Port, Alyat]
 [South Terminal on frontier point at state border (Astara)]
 [Sumgait Station, Sumgait]

Bangladesh

Akhaura, Brahmanbaria	Benapole, Jessore
Bibirbazar, Comilla	Burimari, Lalmonirhat
Hili, Dinajpur	Kamlapur ICD, Dhaka
Sonamasjid, Chapai Nawabganj	Teknaf, Cox's Bazar
[Bangladbandh, Panchagargh]	[Bhomra, Satkhira]
[Bilonia, Feni]	[Dhirasram ICD, Gajipur]
[Gobrakura, Mymensingh]	[Koraitali, Mymensingh]
[Nakugao, Sherpur]	[Ramgarh, Khagrachari]
[Tamabil, Sylhet]	

Bhutan

Phuentsholing Dry Port, Phuentsholing	[Gelephu, Sarpang]
[Gomtu, Samtse]	[Nganglam, Samdrupjongkhar]
[Samdrupjongkhar, Samdrupjongkhar]	[Samtse, Samtse]

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)	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	Ballabhgarh, Faridabad, Haryana
Bhadoli, 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
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]
 [Sarakhsh Special Economic Zone, Khorasan Razavi Province]
 [Shahid Dastgheyb International Airport, Shiraz, Fars Province]
 [Zahedan Logistics Centre, Sistan and Baluchestan 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 [Houyxaï, Bokeo]
 [Laksao, Borikhamsai] [Luangprabang, Luangprabang]
 [Nateuy, Luangnamtha] [Oudomsai, Muangxai]
 [Pakse, Champasack] [Seno, Savanakheth]
 [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
 [Choi balsan]

Myanmar

[Bago] [Mandalay]
 [Mawlamyine] [Monywa]
 [Muse] [Pyay]
 [Tamu] [Yangon]

Nepal

Bhairahawa ICD, Bhairahawa Biratnagar ICD, Biratnagar
 Birgunj ICD, Birgunj Kakarbhitta ICD, Kakarbhitta

قانون موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک

ماده واحده- موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک مشتمل بر یک مقدمه و هفده ماده و دو پیوست به شرح پیوست، تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می‌شود.

تبصره ۱- «حل و فصل اختلافات» موضوع ماده (۱۳) این موافقتنامه منوط به رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و تصویب مجلس شورای اسلامی ایران است.

تبصره ۲- هرگونه اصلاحات بعدی موضوع مواد (۷)، (۸) و (۹) این موافقتنامه منوط به رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی و تصویب مجلس شورای اسلامی ایران است.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک

طرفهای این موافقتنامه؛

با یسارآوری قطعنامه ۶۶/۴ مورخ ۱۹ می ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۲/۲۹) کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه در خصوص اجرای بیانیه بانکوک برای توسعه حمل و نقل در آسیا و درخواست مندرج در آن در مورد اقدام برای تدوین موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک؛
با آگاهی از نیاز به ارتقاء و توسعه نظام پشتیبانی و حمل و نقل ترکیبی یکپارچه بین‌المللی در آسیا و مناطق مجاور؛

با امعان نظر به پیش‌بینی افزایش حمل و نقل بین‌المللی کالا به‌عنوان پیامد رشد تجارت بین‌المللی در جریان فرآیند مستمر جهانی شدن؛
با تصمیم بر تقویت اتصالات و جریان بین‌المللی بدون وقفه کالاها، تسهیل افزایش کارایی و کاهش هزینه حمل و نقل و پشتیبانی به همراه گسترش دسترسی خود به مناطق داخلی و پشت ساحلی گسترده‌تر؛

با کسب انگیزه از همکاری‌های منطقه‌ای موفق که منجر به لازم‌الاجراء شدن موافقتنامه بین‌دولتی شبکه بزرگراههای آسیایی و موافقتنامه بین دولتی شبکه راه‌آهن سراسری آسیا گردید؛

با توجه به اینکه جهت تقویت روابط و ارتقای تجارت بین‌المللی میان اعضای کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه، توسعه بنادر خشک دارای اهمیت بین‌المللی، برای پاسخگویی به نیازهای حمل و نقل بین‌المللی و کاهش اثر نامطلوب حمل و نقل بر محیط‌زیست، ضروری است؛

[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 "Doslino", 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
Vakhdat, Vakhdat

Tursunzade, Tursunzade

Thailand

Lat Krabang ICD, Bangkok
[Natha, Nong Khai]

[Chiang Khong, Chiang Rai]

Turkey

Gelernen, Samsun
[Bogazkopru, Kayseri]
[Gokkoy, Balikesir]
[Halkali, Istanbul]
[Kaklik, Denizli]
[Kayacik, Konya]

[Sivas]
[Usak]
[Yesilbayir, Istanbul]

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

Viet Nam

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

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 1 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) Transshipment.

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 1 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 transshipment, 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 communication systems, which include electronic data interchange systems, scanners and vehicle weighing equipment;

(j) A container, vehicle and equipment repair yard, if necessary.

با تصدیق نیاز به توسعه اصول راهنما برای توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک دارای اهمیت بین‌المللی، جهت هماهنگ‌سازی و تسهیل حمل و نقل ترکیبی در آسیا و اقیانوسیه؛

و با در نظر داشتن نقش بنادر خشک دارای اهمیت بین‌المللی به عنوان یکی از اجزای مهم نظام پشتیبانی و حمل و نقل ترکیبی یکپارچه بین‌المللی اثر بخش و کارآمد، به‌ویژه در پاسخگویی به نیازهای ویژه کشورهای محصور در خشکی، گذری (ترانزیتی) و ساحلی به شرح زیر توافق کرده‌اند:

ماده ۱- تعریف

از نظر موافقتنامه بین‌دولتی بنادر خشک (موافقتنامه)، بندر خشک دارای اهمیت بین‌المللی (بندر خشک) به منطقه‌ای واقع شده در داخل سرزمین اطلاق می‌شود که به عنوان مرکز پشتیبانی متصل به یک یا چند شیوه حمل و نقلی جهت تخلیه و بارگیری، ذخیره‌سازی، بازرسی‌های منظم کالاهای در حال حمل در تجارت بین‌المللی و انجام تشریفات و کنترل‌های گمرکی قابل اعمال می‌باشد.

ماده ۲- شناسایی بنادر خشک

بدینوسیله طرفها، فهرست بنادر خشک مندرج در پیوست (۱) موافقتنامه را به عنوان مبنایی برای توسعه هماهنگ‌شده نقاط کانونی مهم در نظام پشتیبانی و حمل و نقل ترکیبی یکپارچه بین‌المللی می‌پذیرند. طرفها در نظر دارند این بنادر خشک را در چهارچوب برنامه‌های ملی خود و طبق قوانین و مقررات ملی توسعه دهند.

ماده ۳- توسعه بنادر خشک

بنادر خشک مندرج در پیوست (۱) این موافقتنامه باید با اصول راهنمای توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک که در پیوست (۲) این موافقتنامه تشریح گردیده است، منطبق گردند.

ماده ۴- امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- موافقتنامه برای امضای دولتهای عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه در (بانکوک - تایلند) از تاریخ ۷ و ۸ نوامبر ۲۰۱۳ (۱۶ و ۱۷ آبان ۱۳۹۲) و پس از آن در مقر سازمان ملل متحد در نیویورک از تاریخ ۱۱ نوامبر ۲۰۱۳ (۲۰ آبان ۱۳۹۲) تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۱۰/۱۰) مفتوح خواهد بود.

۲- موافقتنامه منوط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب دولتهای امضاءکننده خواهد بود.

۳- موافقتنامه برای الحاق دولتهای غیرامضاءکننده که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، مفتوح خواهد ماند.

۴- اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به موافقتنامه به شکل مقرر و مقتضی نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع خواهد گردید.

ماده ۵- لازم الاجراء شدن

۱- موافقتنامه سی روز پس از تاریخی لازم الاجراء خواهد شد که هشتمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به موافقتنامه به موجب بند (۴) ماده (۴) موافقتنامه، تودیع گردد.

۲- برای هر دولتی که سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به موافقتنامه را پس از تاریخ تودیع هشتمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تودیع نماید، موافقتنامه برای آن دولت، سی روز پس از تاریخی لازم الاجراء خواهد شد که سند مذکور را تودیع نماید.

ماده ۶- گروه کاری بنادر خشک

۱- گروه کاری بنادر خشک (گروه کاری) توسط کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه تأسیس خواهد گردید تا اجرای موافقتنامه و هر اصلاح پیشنهادی را مورد بررسی قرار دهد. تمام دولتهایی که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، عضو گروه کاری خواهند بود.

۲- گروه کاری هر دو سال یکبار تشکیل جلسه خواهد داد. هر طرف نیز می تواند با ارائه اطلاعاتی به دبیرخانه، درخواست برگزاری جلسه ویژه گروه کاری را بنماید. دبیرخانه درخواست را به آگاهی تمامی اعضای گروه کاری خواهد رسانید و جلسه ویژه گروه کاری را در صورتی که حداقل یک سوم طرفها موافقت خود را با درخواست ظرف مدت چهارماه از تاریخ اعلام دبیرخانه اعلام نمایند، تشکیل خواهد داد.

ماده ۷- تشریفات اصلاح متن اصلی

۱- متن اصلی موافقتنامه براساس تشریفات مشخص شده در این ماده اصلاح خواهد شد.

۲- اصلاح موافقتنامه می تواند از سوی هر یک از طرفها پیشنهاد گردد.

۳- متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از برگزاری نشست گروه کاری برای تصویب پیشنهاد، توسط دبیرخانه میان کلیه اعضای گروه کاری توزیع خواهد گردید.

۴- هر اصلاحیه با رأی اکثریت دوسوم طرفهای حاضر و رأی دهنده در جلسه گروه کاری، تصویب خواهد گردید. اصلاحیه مصوب، توسط دبیرخانه به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی آن را میان تمام طرفها، برای پذیرش توزیع خواهد کرد.

۵- اصلاحیه مصوب طبق بند (۴) این ماده، سی روز پس از زمان پذیرش آن توسط دوسوم دولتهایی که در زمان پذیرش اصلاحیه، طرف موافقتنامه هستند لازم الاجراء خواهد شد. اصلاحیه برای تمام طرفها به استثنای آنهایی که اصلاحیه را نپذیرفته اند، لازم الاجراء خواهد شد. هر طرفی که اصلاحیه مصوب طبق این بند را نپذیرفته است می تواند هر زمان پس از آن، سندی مبنی بر پذیرش اصلاحیه مزبور را نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع نماید. اصلاحیه برای آن دولت سی روز پس از تاریخ تودیع سند یادشده، لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۸- تشریفات اصلاح پیوست (۱)

۱- پیوست (۱) موافقتنامه براساس تشریفات مشخص شده در این ماده اصلاح خواهد شد.

۲- اصلاحیه ها می تواند به وسیله هر طرفی که موضوع اصلاحیه پیشنهادی در قلمرو آن واقع گردیده است، پیشنهاد گردد.

۳- متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از تشکیل جلسه گروه کاری برای تصویب پیشنهاد، توسط دبیرخانه بین تمام اعضای گروه کاری توزیع خواهد شد.

۴- اصلاحیه پیشنهادی در صورتی تصویب شده تلقی خواهد شد که طرفی که موضوع اصلاحیه پیشنهادی در قلمرو آن واقع شده است پس از بررسی پیشنهاد در جلسه گروه کاری، پیشنهاد را مجدداً تأیید نماید. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی آن را میان تمام طرفها توزیع خواهد کرد.

۵- اصلاحیه مصوب طبق بند (۴) این ماده، پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و برای کلیه طرفها پس از طی دوره چهل و پنج روزه از تاریخ اطلاعیه توزیع شده دبیرکل سازمان ملل متحد، لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۹- تشریفات اصلاح پیوست (۲)

۱- پیوست (۲) موافقتنامه براساس تشریفات مشخص شده در این ماده اصلاح خواهد شد.

۲- اصلاحیه ها می تواند به وسیله هر یک از طرفها پیشنهاد گردد.

۳- متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از جلسه گروه کاری برای تصویب پیشنهاد، توسط دبیرخانه بین تمام اعضای گروه کاری توزیع خواهد شد.

۴- اصلاحیه با اکثریت دوسوم طرفهای حاضر و رأی دهنده در جلسه گروه کاری، تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل

۳- طرفهای اختلاف می‌توانند از قبل توافق کنند که توصیه میانجی(ها)، را الزاماً بپذیرند.

۴- بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده چنین تلقی نخواهد شد که سایر اقدامات دوجانبه جهت حل و فصل اختلاف‌های میان طرفهای اختلاف در نظر گرفته نمی‌شود.

۵- هر دولت در هنگام تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق می‌تواند قید تحدید تعهدی را در نظر بگیرد که بیانگر عدم التزام خود به مفاد این ماده در خصوص میانجیگری است، سایر طرفها در مقابل هر طرفی که چنین قید تحدید تعهدی در نظر گرفته است، نسبت به مفاد این ماده جهت میانجیگری پایبند نخواهند بود.

ماده ۱۴- حیطه شمول

۱- هیچ‌یک از مفاد این موافقتنامه به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که مانع یک طرف برای اتخاذ اقدامی شود که طبق مفاد منشور سازمان ملل متحد و محدود به ضرورت موقعیت است و آن طرف اقدام مزبور را برای امنیت داخلی یا خارجی خود ضروری می‌داند.

۲- هر طرف هر تلاش ممکن را انجام خواهد داد تا بنادر خشک را طبق قوانین و مقررات داخلی به گونه‌ای توسعه دهد که سازگار با این موافقتنامه باشد. در هر حال هیچ‌یک از مفاد این موافقتنامه به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که پذیرش تعهد از سوی هر طرف برای تجویز جابه‌جایی کالاها از طریق سرزمین آن تلقی شود.

ماده ۱۵- پیوست‌ها

پیوست‌های (۱) و (۲) این موافقتنامه، جزء لاینفک این موافقتنامه می‌باشند.

ماده ۱۶- دبیرخانه

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه به‌عنوان دبیرخانه این موافقتنامه تعیین می‌شود.

ماده ۱۷- امین اسناد

دبیرکل سازمان ملل متحد، امین اسناد این موافقتنامه می‌باشد.

برای گواهی مراتب بالا، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور به‌طور مقتضی مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی و روسی که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار می‌باشد، امضاء کرده‌اند.

۳- طرفهای اختلاف می‌توانند از قبل توافق کنند که توصیه میانجی(ها)، را الزاماً بپذیرند.

۴- بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده چنین تلقی نخواهد شد که سایر اقدامات دوجانبه جهت حل و فصل اختلاف‌های میان طرفهای اختلاف در نظر گرفته نمی‌شود.

۵- هر دولت در هنگام تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق می‌تواند قید تحدید تعهدی را در نظر بگیرد که بیانگر عدم التزام خود به مفاد این ماده در خصوص میانجیگری است، سایر طرفها در مقابل هر طرفی که چنین قید تحدید تعهدی در نظر گرفته است، نسبت به مفاد این ماده جهت میانجیگری پایبند نخواهند بود.

ماده ۱۴- حیطه شمول

۱- هیچ‌یک از مفاد این موافقتنامه به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که مانع یک طرف برای اتخاذ اقدامی شود که طبق مفاد منشور سازمان ملل متحد و محدود به ضرورت موقعیت است و آن طرف اقدام مزبور را برای امنیت داخلی یا خارجی خود ضروری می‌داند.

۲- هر طرف هر تلاش ممکن را انجام خواهد داد تا بنادر خشک را طبق قوانین و مقررات داخلی به گونه‌ای توسعه دهد که سازگار با این موافقتنامه باشد. در هر حال هیچ‌یک از مفاد این موافقتنامه به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که پذیرش تعهد از سوی هر طرف برای تجویز جابه‌جایی کالاهای از طریق سرزمین آن تلقی شود.

ماده ۱۵- پیوست‌ها

پیوست‌های (۱) و (۲) این موافقتنامه، جزء لاینفک این موافقتنامه می‌باشند.

ماده ۱۶- دبیرخانه

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه به‌عنوان دبیرخانه این موافقتنامه تعیین می‌شود.

ماده ۱۷- امین اسناد

دبیرکل سازمان ملل متحد، امین اسناد این موافقتنامه می‌باشد.

برای گواهی مراتب بالا، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور به‌طور مقتضی مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی و روسی که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار می‌باشد، امضاء کرده‌اند.

پیوست ۱

بنادر خشک دارای اهمیت بین‌المللی

- ۱- بنادر خشک به‌طور معمول در مجاورت (الف) پایتخت‌ها یا مراکز استان‌ها/ ایالت‌های واقع در خشکی و یا (ب) مراکز موجود یا بالقوه تولید و مصرف متصل به بزرگراه‌ها و یا راه‌آهن از جمله بزرگراه آسیایی و یا در صورت اقتضاء راه‌آهن سراسری آسیا قرار دارند.
- ۲- بنادر خشک دارای اتصالات حمل و نقلی با سایر بنادر خشک، پستهای مرزی/ ایستگاههای گمرکی زمینی/ پستهای کنترل یکپارچه، بنادر دریایی، پایانه‌های آبراهه‌های داخلی و یا فرودگاهها می‌باشند.
- ۳- بنادر خشک به شرح زیر می‌باشند.
- ۴- نام بندر خشک به همراه موقعیت آن یا نام نزدیک‌ترین شهر به آن درج می‌گردد.
- ۵- بنادر خشک بالقوه در داخل کروشه درج گردیده‌اند.

فهرست بنادر خشک

افغانستان

هاکینا، میمنه	بندر خشک حیرتان، مزار شریف
اسلام قلعه، هرات	بندر خشک کابل، کابل
بندر خشک شیرخان بندر، قندوز	بندر خشک اسپین بولد اک چمن، قندهار
بندر خشک تورخم، جلال آباد	تورقندی، هرات

ارمنستان

فرودگاه جیمری
 مرکز پشتیانی آخریان
 کارمیر بلور/ پایانه باری آپاون
 مرکز پشتیانی بین‌المللی زوارتنوتس

آذربایجان

پایانه باری باکو فرودگاه بین‌المللی حیدر علی‌اف، باکو
 پایانه باری بالاکان، مرز آذربایجان - گرجستان
 پایانه باری بیله‌سوار، مرز آذربایجان - جمهوری اسلامی ایران
 فرودگاه بین‌المللی گابالا، گابالا
 فرودگاه بین‌المللی گنجه، گنجه
 فرودگاه بین‌المللی حیدر علی‌اف، باکو
 پایانه باری جلفا، مرز آذربایجان - جمهوری اسلامی ایران