



Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Comité des transports**Troisième session**

Bangkok, 10-12 octobre 2012

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Adoption du projet finalisé d'accord
intergouvernemental sur les ports secs****Projet finalisé d'accord intergouvernemental sur les ports
secs***Résumé*

Conformément à la décision de la Réunion intergouvernementale ad hoc sur un accord intergouvernemental sur les ports secs, le secrétariat transmet au Comité des transports le texte du projet finalisé d'accord intergouvernemental sur les ports secs.

I. Introduction

1. Conformément à la résolution 66/4 du 19 mai 2010 sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, le secrétariat a favorisé l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs.
2. L'élaboration d'un projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs a commencé avec la Réunion du groupe d'experts régional sur le développement des ports secs sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et la deuxième session du Comité des transports, qui se sont tenues à Bangkok du 1^{er} au 3 novembre 2010.
3. Par la suite, un avant-projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs a été établi par le secrétariat, en consultation avec la Section des traités du Bureau des affaires juridiques. Trois réunions sous-régionales pour l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, et l'Asie centrale et l'Asie du Nord-Est ont été organisées en 2011 pour faciliter l'examen par les États membres de l'avant-projet d'accord.

4. L'avant-projet d'accord a été révisé sur la base des résultats des trois réunions sous-régionales et des observations formulées par les États membres et d'autres avis émis par le Bureau des affaires juridiques.

5. La Réunion intergouvernementale ad hoc sur un accord intergouvernemental sur les ports secs, tenue à Bangkok du 20 au 22 juin 2012, a examiné le projet révisé d'accord intergouvernemental sur les ports secs. La Réunion a finalisé le projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs qui est contenu dans le présent document et a recommandé son adoption par le Comité des transports à sa troisième session (voir E/ESCAP/IADP/IGM.1/2 et 3).

6. Le Comité est invité à adopter le projet finalisé d'accord intergouvernemental sur les ports secs.

II. Projet finalisé d'accord intergouvernemental sur les ports secs

Les États parties,

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 arrière-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'Asie¹ et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique²,

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,

¹ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

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 internationale 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 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 internationale 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. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du 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 au moins huit (8) États ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à celui-ci conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 4.

2. Pour chaque État qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à laquelle ont été réunies les conditions d'entrée en vigueur de l'Accord, celui-ci 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 peut être 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 peut être 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.

Article 9

Procédure d'amendement de l'annexe II

1. L'annexe II de l'Accord peut être 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.

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. Les Parties font tout leur possible pour développer les ports secs conformément à l'Accord et dans le respect de leur réglementation et de leur 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 international de l'aéroport international de Zvartnots, Erevan

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 de Samur, frontière Azerbaïdjan-Fédération de Russie]
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 Ganda, Ganda	[Terminal de fret de Kazakh (Sinig-Korpu), frontière Azerbaïdjan-Géorgie]
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, frontière Astara (Azerbaïdjan)-Astara (République islamique d'Iran)]
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, Panchagargh]	[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

[Changchun]	[Erenhot]
[Harbin]	[Hekou]
[Horgos]	[Hunchun]
[Jinghong]	[Kashi]
[Kunming]	[Manzhouli]

[Nanning]	[Pingxiang (Youyiguan)]
[Ruili]	[Suifenhe]
[Urumqi]	[Yiwu]
[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]
[Volgograd]	[Ekaterinbourg]

Géorgie

Zone franche industrielle de Poti, Poti	[Centre logistique international 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	Chehreta, Amritsar, Penjab
Dadri, Noida, Uttar Pradesh	Daulatabad, Aurangabad, Maharashtra
Dhandarikalan, Penjab	Dhannad Rau, Indore, Madhya Pradesh
Dronagiri Node, Navi Mumbai, Maharashtra	Durgapur, Bengale occidentale
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, Bengale occidental	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, Penjab	Tondiarpet, Chennai, Tamil Nadu
Tughlakabad, Delhi	Vadodara, Gujarat
Whitefield, Bangalore, Karnataka	

Indonésie

Port sec de Gedebage Bandung	Port sec de Jababeka Cikarang
------------------------------	-------------------------------

Iran (République islamique d')

Port sec d'Aprin, Téhéran	Gare de Motahari, Mashhad
Zone économique spéciale de Sarakhs, Sarakhs	Zone économique spéciale de Sirjan, Sirjan
Zone franche économique et industrielle d'Aras, Province de l'Azerbaïdjan de l'Est	Zone franche économique et industrielle d'Arvand, Province du Khouzestan
Zone économique spéciale de Salafchegan, Province de Qom	[Zone économique spéciale de Maragheh, Maragheh]
[Zone économique spéciale de Chabahar, Chabahar]	

Kazakhstan

Centre d'Aktobe, Aktobe	Centre industriel et logistique de Damu, Almaty
[High Tech Logistics, Région d'Almaty]	
[Centre international de coopération frontalière de Korgas, Région d'Almaty]	
[Terminal de Tau, Région d'Almaty]	

Kirghizistan

Alamedin, Bichkek	Osh, Osh
-------------------	----------

Malaisie

Dépôt intérieur de dédouanement Kontena Nasional, Prai	Dépôt intérieur de conteneurs, Padang Besar
Dépôt intérieur de dédouanement de Seri Setia, Kuala Lumpur	Terminal de fret d'Ipoh, Ipoh
Port intérieur de Nilai, Nilai	Port intérieur de Tebedu, Sarawak
[Dépôt intérieur de Pulau Sebang, Pulau Sebang]	

Mongolie

Altanbulag	Sainshand
Oulan-Bator	Zamyn-Uud
[Choibalsan]	

Myanmar

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

Népal

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

Pakistan

Port sec douanier, Hyderabad	Port sec douanier, Peshawar
Faisalabad Dry Port Trust, Faisalabad	Port sec de Lahore, Mughalpura
Ports secs de Margalla, Islamabad	Multan Dry Port Trust, Multan
Centre logistique national, centre de groupage de conteneurs, Lahore	Port sec ferroviaire pakistanais de Prem Nagar, Kasur
Centre logistique national, port sec, Quetta	Port sec de Sambrial, Sialkot
Port sec ferroviaire, Quetta	Port sec de la Route de la soie, Sost, Gilgit, Baltistan

Philippines

[Clark, Angeles]	[Davao, Mindanao oriental]
[Koronadal, Cotabato du Sud]	[Laguindingan, Misamis oriental]
[Zamboanga, Mindanao occidental]	

République de Corée

Dépôt intérieur de conteneurs d'Uiwang, Uiwang

République démocratique populaire lao

Thanaleng, Vientiane	[Houyxai, Bokeo]
----------------------	------------------

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

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

Sri Lanka

[Peliyagoda, Colombo]

[Telangapata, Colombo]

Tadjikistan

Douchanbé, Douchanbé
 Khujand, Khujand
 Nizhniy Panj, Qumsomgir
 Vakhdat, Vakhdat

Karamyk, Jingital
 Kurgan-Tube, Kurgan-Tube
 Tursunzade, Tursunzade

Thaïlande

Dépôt intérieur de conteneurs de Lat Krabang,
 Bangkok

[Chiang Khong, Chiang Rai]

[Natha, Nong Khai]

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 Song Than,
 Province de Binh Duong

Dépôt intérieur de conteneurs de Tan Cang-Long
 Binh, Province de Dong Nai

Dépôt intérieur de conteneurs de Tien Son,
 Province de Bac Ninh

[Hanoi]

[Dépôt intérieur de conteneurs de Gia Lai,
 Province de Gia Lai]

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

[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.
-