N6819



INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON DRY PORTS

UNITED NATIONS
2013

INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON DRY PORTS

The Parties to this Agreement,

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

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

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

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

Encouraged by the successful regional cooperation that led to the entry into force of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network[1] and the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,[2]

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

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

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

---

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.
[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITION

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

ARTICLE 2

IDENTIFICATION OF DRY PORTS

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

ARTICLE 3

DEVELOPMENT OF THE DRY PORTS

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

ARTICLE 4

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

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

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

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

4. Instruments of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement shall be deposited in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 5

ENTRY INTO FORCE

1. The Agreement shall enter into force on the thirtieth day following the date on which the eighth instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to the Agreement is deposited pursuant to Article 4, paragraph 4 of the Agreement.

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

ARTICLE 6

WORKING GROUP ON DRY PORTS

1. A Working Group on Dry Ports (the "Working Group") shall be established by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific to consider the implementation of the Agreement and to consider any amendments proposed. All States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall be members of the Working Group.

2. The Working Group shall meet biennially. Any Party may also, by a notification addressed to the secretariat, request that a special meeting of the Working Group be convened. The secretariat shall notify all members of the Working Group of the request and shall convene a special meeting of the Working Group if not less than one third of the Parties signify their assent to the request within a period of four (4) months from the date of the notification by the secretariat.

ARTICLE 7

PROCEDURES FOR AMENDING THE MAIN TEXT

1. The main text of the Agreement shall be amended by the procedure specified in this Article.

2. Amendments to the Agreement may be proposed by any Party.

3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.

4. An amendment shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the Agreement present and voting at the meeting of the Working Group. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties for acceptance.

5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall enter into force thirty (30) days after it has been accepted by two thirds of the number of States which are Parties to the Agreement at the time of adoption of the amendment. The amendment shall enter into force with respect to all Parties except those which have not accepted the amendment. Any Party which does not accept an amendment adopted in accordance with this paragraph may at any time thereafter deposit an instrument of acceptance of such amendment with the Secretary-General of the United Nations. The amendment shall enter into force for that State thirty (30) days after the date of deposit of the said instrument.

ARTICLE 8

PROCEDURES FOR AMENDING ANNEX I

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

2. Amendments shall be proposed by any Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located.

3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.

4. The proposed amendment shall be deemed adopted if the Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located reconfirms the proposal after consideration of the proposal at the Working Group meeting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.

5. The amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present article shall be deemed accepted and shall enter into force for all Parties after a period of forty-five (45) days following the date of the circular notification of the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 9

PROCEDURES FOR AMENDING ANNEX II

1. Annex II to the Agreement shall be amended by the procedure specified in this Article.

2. Amendments may be proposed by any Party.

3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.

4. An amendment shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the Agreement present and voting at the meeting of the Working Group. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.

5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall be deemed accepted if, during a period of ninety (90) days from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.

6. An amendment accepted in accordance with paragraph 5 of the present Article shall enter into force for all Parties thirty (30) days after the expiry of the period of ninety (90) days referred to in paragraph 5 of the present Article.

ARTICLE 10

RESERVATIONS

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

ARTICLE 11

WITHDRAWAL

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

ARTICLE 12

SUSPENSION OF VALIDITY

The operation of the Agreement shall be suspended if the number of Parties becomes less than eight (8) for any period of twelve (12) consecutive months. The provisions of the Agreement shall again become operative thirty (30) days after the number of Parties reaches eight (8). In such situations, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Parties.

ARTICLE 13

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Parties which relates to the interpretation or application of the Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or consultation shall be referred to conciliation if any of the Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more conciliators to be mutually agreed by the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of conciliator or conciliators within ninety (90) days after the request for conciliation, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single independent conciliator to whom the dispute shall be submitted.

2. The recommendation of the conciliator or conciliators appointed in accordance with paragraph 1 of this Article, while not binding in character, shall become the basis of renewed consideration by the Parties in dispute.

3. The Parties in dispute may agree in advance to accept the recommendation of the conciliator or conciliators as binding.

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

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

ARTICLE 14

LIMITS TO THE APPLICATION

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

2. Each Party shall make every possible effort to develop the dry ports in accordance with national laws and regulations in a manner that is consistent with the Agreement. However, nothing in the Agreement shall be construed as acceptance of an obligation by any Party to permit the movement of goods across its territory.

ARTICLE 15

ANNEXES

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

ARTICLE 16

SECRETARIAT

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

ARTICLE 17

DEPOSITARY

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

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement, in a single copy in the Chinese, English and Russian languages, the three texts being equally authentic.

ANNEX I

DRY PORTS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

1. The dry ports are normally located in the vicinity of: (a) inland capitals, provincial/state capitals; and/or (b) existing and/or potential production and consumption centres with access to highways and/or railways including the Asian Highway and/or Trans-Asian Railway, as appropriate.

2. Dry ports have transport connections to other dry ports, border posts/land customs stations/integrated check posts, seaports, inland waterway terminals and/or airports.

3. Dry ports are listed below.

4. The name of a dry port is followed by its location or the name of the nearest town/city.

5. Potential dry ports are indicated below in square brackets.

List of dry ports

Afghanistan

Haqueena, Mimana	Heiratan Dry Port, Mazar-e-Sharif
Islam Qala, Herat	Kabul Dry Port, Kabul
Shirkhan Bander Dry Port, Kondoz	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, Mymensigh]

[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), Harbin	Hekou Port Transport Logistics Park, Hekou
Horgos International Logistics Park, Horgos	Hunchun International Logistics Park, Humchun
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
Bhadohi, Sant Ravidas Nagar, Varanasi, Uttar Pradesh	
Bhagat Ki Kothi, Jodhpur, Rajasthan	Chehreta, Amritsar, Punjab
Dadri, Noida, Uttar Pradesh	Daulatabad, Aurangabad, Maharashtra
Dhandarikalan, Punjab	Dhannad Rau, Indore, Madhya Pradesh

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

Indonesia

Gedebage Dry Port, Bandung	Cikarang Dry Port, Bekasi

Iran (Islamic Republic of)

Imam Khomeini International Airport, Tehran Province

Motahari Rail Station, Mashhad, Khorasan Razavi Province

Salafchegan Special Economic Zone, Qom Province

Sirjan Special Economic Zone, Kerman Province

[Arvand Free Industrial Zone, Khozestan Province]

[Sahlan Special Economic Zone, Tabriz, East Azerbaijan Province]

[Sarakhs Special Economic Zone, Khorasan Razavi Province]

[Shahid Dastgheyb International Airport, Shiraz, Fars Province]

[Zahedan Logistics Centre, Sistan and Bakluchestan Province]

Kazakhstan

Aktobe Centre, Aktobe	Damu Industrial and Logistics Centre, Almaty
[High Tech Logistics, Almaty Region]	

[Korgas International Border Cooperation Centre, Almaty Region]

[Tau Terminal, Almaty Region]	
Kyrgyzstan	
Alamedin, Bishkek	Osh, Osh
Lao People's Democratic Republic	
Thanaleng, Vientiane	[Houyxai, Bokeo]
[Laksao, Borikhamsai]	[Luangprabang, Luangprabang]
[Nateuy, Luangnamtha]	[Oudomsai, Muangxai]
[Pakse, Champasack]	[Seno, Savanakhet]
[Thakhek, Khammouane]	
Malaysia	
Inland Clearance Depot Kontena Nasional, Prai	Inland Container Depot, Padang Besar
Internal Clearance Depot Seri Setia, Kuala Lumpur	
Ipoh Cargo Terminal, Ipoh	Nilai Inland Port, Nilai
Tebedu Inland Port, Sarawak	[Pulau Sebang Inland Depot, Pulau Sebang]
Mongolia	
Altanbulag	Sainshand
Ulaanbaatar	Zamyn-Uud
[Choibalsan]	
Myanmar	
[Bago]	[Mandalay]
[Mawlamyine]	[Monywa]
[Muse]	[Pyay]
[Tamu]	[Yangon]
Nepal	
Bhairahawa ICD, Bhairahawa	Biratnagar ICD, Biratnagar
Birgunj ICD, Birgunj	Kakarbhitta ICD, Kakarbhitta
[Tatopani ICD, Larcha]	
Pakistan	
Customs Dry Port, Hyderabad	Customs Dry Port, Peshawar
Faisalabad Dry Port Trust, Faisalabad	Lahore Dry Port, Mughalpura
Margalla Dry Ports, Islamabad	Multan Dry Port Trust, Multan

National Logistics Center Container Freight Station, Lahore

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

Philippines

Clark, Angeles City, Pampanga, Luzon	Davao City, Eastern Mindanao

Koronadal City, South Cotabato

Laguindingan, Misamis Oriental, Northern Mindanao

Zamboanga City, Western Mindanao

Republic of Korea

Uiwang ICD, Uiwang

Russian Federation

Janino Logistic Park, Saint Petersburg Region

Multimodal Logistic Complex "Rostov universal port", Rostov-on-Don Region

Terminal Logistics Centre "Baltiysky", Leningrad Region

Terminal Logistics Centre "Kleshchiha", Novosibirsk

Terminal Logistics Centre "Doskino", Nizhny Novgorod,

[Dmitrovsky Multimodal Centre, Moscow Region]

[Kaliningrad]	[Kazan]

[Multimodal Logistic Complex "Southern Primorsky Terminal", Primorsky Region]

[Svijazhsky Multimodal Logistic Centre, Tatarstan]

[Terminal Logistics Centre "Primorsky" Ussuriysk, Primorsky Region]

[Terminal Logistics Centre "Tamansky", Krasnodar Region]

[Terminal Logistics Centre "Beliy Rast", Moscow Region]

[Volgograd]	[Yekaterinburg]

Sri Lanka

[Peliyagoda, Colombo]	[Telangapata, Colombo]

Tajikistan

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

Nizhniy Panj, Qumsamgir	Tursunzade, Tursunzade
Vakhdat, Vakhdat	
Thailand	
Lat Krabang ICD, Bangkok	[Chiang Khong, Chiang Rai]
[Natha, Nong Khai]	
Turkey	
Gelemen, Samsun	Kazan, Ankara
[Bogazkopru, Kayseri]	[Bozuyuk, Bilecik]
[Gokkoy, Balikesir]	[Habur]
[Halkali, Istanbul]	[Hasanbey, Eskisehir]
[Kaklik, Denizli]	[Kars]
[Kayacik, Konya]	[Kosckoy, Izmit]
[Mardin]	[Palandoken, Erzurum]
[Sivas]	[Turkoglu, Kahramanmaras]
[Usak]	[Yenice, Mersin]
[Yesilbayir, Istanbul]	
Viet Nam	
ICD Lao Cai, Lao Cai Province	ICD Song Than, Binh Duong Province
ICD Tan Cang-Long Binh, Dong Nai Province	ICD Tien Son, Bac Ninh Province
[Hanoi]	[ICD Gia Lai, Gia Lai Province]
[ICD Vinh Phuc, Vinh Phuc Province]	[Lang Son]

ANNEX II

GUIDING PRINCIPLES FOR THE DEVELOPMENT AND OPERATION OF DRY PORTS

1. General

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

2. Functions

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

(a) Receipt and dispatch;

(b) Consolidation and distribution;

(c) Warehousing;

(d) Trans-shipment.

3. Institutional, administrative and regulatory framework

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

4. Design, layout and capacity

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

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

5. **Infrastructure, equipment and facilities**

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

(a) A secure area with a gate for dedicated entrance and exit;

(b) Covered and open storage areas separated for import, export and trans shipment, and for perishable goods, high-value cargoes and dangerous cargoes, including hazardous substances;

(c) Warehousing facilities, which may include customs bonded warehousing facilities;

(d) Customs supervision, control, inspection and storage facilities;

(e) Appropriate cargo and container-handling equipment;

(f) Internal service roads and pavement for use in the operation and stacking area;

(g) Vehicle holding areas with adequate parking space for freight vehicles;

(h) An administrative building for customs, freight forwarders, shippers, customs brokers, banks and other related agencies;

(i) Information and communications systems, which include electronic data interchange systems, scanners and vehicle-weighing equipment;

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

(Bản dịch)

Hiệp định liên Chính phủ về Cảng cạn

Chính phủ các Bên ký kết,

Nhắc lại Nghị quyết số 66/4 của Ủy ban Kinh tế Xã hội châu Á – Thái Bình Dương ngày 19/5/2010 về việc thực hiện Tuyên bố Băng Cốc về Phát triển Giao thông vận tải (GTVT) ở châu Á, trong đó yêu cầu đưa ra một hiệp định liên chính phủ về cảng cạn,

Nhận thức được sự cần thiết phải thúc đẩy và phát triển hệ thống logistics và GTVT liên phương thức thống nhất quốc tế ở châu Á và với các khu vực lân cận,

Nhận thức được sự gia tăng về vận chuyển hàng hóa quốc tế do kết quả của thương mại quốc tế ngày càng phát triển trong tiến trình toàn cầu hóa,

Quyết tâm tăng cường kết nối và vận chuyển hàng hoá quốc tế thông suốt, tạo thuận lợi tăng hiệu quả và giảm chi phí vận tải và logistics cũng như mở rộng phạm vi vào nội địa và những vùng sâu vùng xa,

Được khuyến khích bởi hợp tác khu vực thành công dẫn đến đưa vào hiệu lực các Hiệp định liên chính phủ về Mạng đường bộ châu Á[1] và Hiệp định liên chính phủ về Mạng Đường sắt Xuyên Á[2],

Xem xét rằng, để tăng cường quan hệ và thúc đẩy thương mại quốc tế giữa các thành viên của Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á - Thái Bình Dương, cần phát triển những cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế, đáp ứng yêu cầu của vận tải quốc tế và làm giảm tác động tiêu cực của GTVT đến môi trường,

Nhận thức được sự cần thiết phải phát triển các nguyên tắc hướng dẫn cho sự phát triển và hoạt động của các cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế để hài hòa hóa và tạo thuận lợi cho vận tải liên phương thức châu Á - Thái Bình Dương,

Nhận thấy rằng vai trò của các cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế là một phần quan trọng của hệ thống vận tải liên phương thức và logistics thống nhất hiệu quả, đặc biệt là trong việc giải quyết các nhu cầu cụ thể của các quốc gia không có biển, quá cảnh và ven biển,

Đã thống nhất như sau:

Điều 1

Định nghĩa

Với các mục tiêu của Hiệp định liên Chính phủ về Cảng cạn ("Hiệp định"), một cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế ("cảng cạn") chỉ một vị trí trong

---

[1] Liên Hiệp Quốc, *Treaty Series*, Vol. 2323, No. 41607.

[2] Liên Hiệp Quốc, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

nội địa đóng vai trò là trung tâm logistics kết nối với một hoặc nhiều phương thức vận tải để bốc xếp, lưu trữ và kiểm tra hàng hóa vận chuyển trong thương mại quốc tế và thực hiện các thủ tục kiểm tra, kiểm soát hải quan.

Điều 2

Xác định các cảng cạn

Các Bên Ký kết thông qua danh sách các cảng cạn được nêu trong Phụ lục I của Hiệp định, làm cơ sở để phối hợp phát triển các nút kết nối quan trọng trong hệ thống vận tải liên phương thức và logistics thống nhất quốc tế. Các Bên ký kết có ý định phát triển các cảng cạn này trong khuôn khổ các chương trình quốc gia và phù hợp với luật pháp và các quy định quốc gia.

Điều 3

Phát triển các cảng cạn

Các cảng cạn được liệt kê trong Phụ lục I của Hiệp định phải được xây dựng và hoạt động phù hợp với các nguyên tắc hướng dẫn như mô tả trong Phụ lục II của Hiệp định.

Điều 4

Chữ ký, phê chuẩn, chấp thuận, phê duyệt và gia nhập

1. Hiệp định này sẽ được mở để Chính phủ các quốc gia là thành viên của Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á - Thái Bình Dương ký kết tại Băng Cốc, Thái Lan từ ngày 07 ~ 08 tháng 11 năm 2013 và sau đó tại trụ sở chính Liên Hiệp Quốc tại New York 11 tháng 11 năm 2013 đến 31/12/2014.

2. Hiệp định này sẽ được Chính phủ các Quốc gia ký kết, phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt.

3. Hiệp định này sẽ được mở để Chính phủ các Quốc gia chưa ký kết là thành viên của Ủy ban Kinh tế và Xã hội quốc gia châu Á - Thái Bình Dương gia nhập.

4. Việc phê chuẩn, chấp thuận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ có hiệu lực bằng cách gửi lưu chiểu văn kiện bằng mẫu chuẩn tới Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc.

Điều 5

Hiệu lực của Hiệp định

1. Hiệp định sẽ có hiệu lực vào ngày thứ ba mươi sau ngày ít nhất tám (8) Quốc gia nộp văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Hiệp định theo Khoản 3 và 4 của Điều 4.

2. Đối với mỗi quốc gia nộp văn kiện phê chuẩn, phê duyệt, chấp thuận hoặc gia nhập sau ngày các điều kiện hiệu lực của Hiệp định được đáp ứng, Hiệp định sẽ có hiệu lực đối với Quốc gia đó sau ba mươi (30) ngày kể từ khi gửi lưu chiểu văn kiện phê duyệt nói trên.

Điều 6

Nhóm công tác về cảng cạn

1. Nhóm công tác về cảng cạn ("Nhóm công tác") sẽ do Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á và Thái Bình Dương thành lập để xem xét việc thực hiện của Hiệp định và nghiên cứu các đề xuất sửa đổi. Tất cả các Quốc gia là thành viên của Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á và Thái Bình Dương sẽ là thành viên của Nhóm công tác.

2. Nhóm công tác sẽ họp hai năm một lần. Bất kỳ Bên ký kết nào cũng có thể thông qua một thông báo gửi đến Ban thư ký đề nghị triệu tập một cuộc họp đặc biệt của Nhóm công tác. Ban thư ký sẽ thông báo đề nghị này cho tất cả các thành viên của Nhóm công tác và sẽ triệu tập một cuộc họp đặc biệt của Nhóm công tác nếu không ít hơn một phần ba các Bên ký kết thể hiện sự đồng ý đối với đề nghị đó trong vòng bốn (4) tháng kể từ ngày được Ban thư ký thông báo.

Điều 7

Thủ tục sửa đổi, bổ sung nội dung chính của Hiệp định

1. Nội dung chính của Hiệp định có thể được sửa đổi, bổ sung bằng các thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Các sửa đổi đối với Hiệp định có thể được bất kỳ Bên ký kết nào đề nghị.

3. Dự thảo nội dung sửa đổi sẽ được ban thư ký chuyển tới tất cả các thành viên của Nhóm công tác ít nhất bốn nhăm (45) ngày trước thời điểm Nhóm công tác họp thông qua.

4. Sửa đổi sẽ được thông qua với đa số hai phần ba các Bên ký kết Hiệp định có mặt và bỏ phiếu tán thành tại cuộc họp của Nhóm công tác. Sửa đổi được thông qua sẽ được ban thư ký thông báo tới Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc là người sẽ chuyển bản sửa đổi đến tất cả các Bên Ký kết để chấp thuận.

5. Sửa đổi được thông qua phù hợp với Khoản 4 của Điều này sẽ có hiệu lực sau ba mươi (30) ngày kể từ khi được hai phần ba các Quốc gia là Bên ký kết của Hiệp định tại thời điểm thông qua sửa đổi chấp thuận. Sửa đổi sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên ký kết, trừ các Bên ký kết không chấp thuận sửa đổi. Bất kỳ Bên nào không chấp thuận sửa đổi đã thông qua phù hợp với Khoản này,

tại bất kỳ thời điểm nào sau đó, có thể gửi văn kiện chấp thuận sửa đổi đó đến Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc. Sửa đổi sẽ có hiệu lực đối với Quốc gia đó sau ba mươi (30) ngày kể từ ngày lưu chiểu văn kiện nói trên.

Điều 8

Thủ tục sửa đổi, bổ sung Phụ lục I của Hiệp định

1. Phụ lục I của Hiệp định này có thể được sửa đổi, bổ sung theo thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Các sửa đổi, bổ sung có thể được bất kỳ Bên ký kết nào đề nghị mà trong lãnh thổ của Bên ký kết đó có đối tượng được đề nghị sửa đổi.

3. Nội dung của đề nghị sửa đổi sẽ được Ban thư ký chuyển tới tất cả các thành viên của Nhóm công tác ít nhất là bốn mươi lăm (45) ngày trước khi cuộc họp Nhóm công tác xem xét việc thông qua.

4. Sửa đổi sẽ được coi như là thông qua nếu Bên ký kết mà trong lãnh thổ của Bên ký kết đó có đối tượng được đề nghị sửa đổi tái khẳng định đề nghị sửa đổi này sau khi xem xét đề nghị tại cuộc họp Nhóm công tác. Sửa đổi được thông qua sẽ được Ban thư ký thông báo tới Tổng thư ký của Liên Hiệp Quốc là người sẽ chuyển đến tất cả các Bên ký kết.

5. Sửa đổi được thông qua phù hợp với Khoản 4 của Điều này sẽ được coi như là chấp thuận và sẽ có hiệu lực cho tất cả các Bên ký kết sau bốn mươi lăm (45) ngày kể từ ngày có thông báo của Tổng thư ký.

Điều 9

Thủ tục sửa đổi, bổ sung Phụ lục II của Hiệp định

1. Phụ lục II của Hiệp định có thể được sửa đổi, bổ sung bằng thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Các sửa đổi, bổ sung có thể được bất kỳ Bên ký kết nào đề nghị.

3. Nội dung của bất kỳ đề nghị sửa đổi, bổ sung nào cũng sẽ được Ban thư ký chuyển tới tất cả các thành viên của Nhóm công tác ít nhất là bốn mươi lăm (45) ngày trước khi cuộc họp Nhóm công tác xem xét thông qua.

4. Sửa đổi được thông qua với hai phần ba đa số các Bên ký kết Hiệp định có mặt và bỏ phiếu tán thành tại cuộc họp của Nhóm công tác. Sửa đổi được thông qua sẽ được Ban thư ký chuyển đến Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc là người sẽ chuyển đến tất cả các Bên ký kết.

5. Sửa đổi được thông qua theo Khoản 4 của Điều này sẽ được coi như là chấp thuận nếu trong thời hạn chín mươi (90) ngày kể từ ngày thông báo, có ít hơn một phần ba các Bên ký kết thông báo tới Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc về việc phản đối sửa đổi.

6. Sửa đổi được chấp thuận phù hợp với Khoản 5 Điều này sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên ký kết sau ba mươi (30) ngày kể từ ngày hết thời hạn chín mươi (90) ngày được đề cập đến tại Khoản 5 Điều này.

Điều 10

Bảo lưu

Bảo lưu sẽ không được phép đối với bất kỳ điều khoản nào của Hiệp định này, trừ trường hợp được quy định tại Khoản 5 Điều 13.

Điều 11

Bãi ước Hiệp định

Bất kỳ Bên ký kết nào cũng có thể bãi ước Hiệp định này bằng cách gửi thông báo bằng văn bản đến Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc. Bãi ước sẽ có hiệu lực sau mười hai (12) tháng kể từ ngày Tổng thư ký nhận được thông báo trên.

Điều 12

Dừng giá trị hiệu lực của Hiệp định

Hiệp định này sẽ dừng hiệu lực trong từng khoảng thời gian mười hai (12) tháng liên tiếp nếu số lượng các Bên ký kết ít hơn tám (8). Các quy định của Hiệp định sẽ có hiệu lực trở lại sau ba mươi (30) ngày kể từ ngày số lượng các Bên đạt đến tám (8). Trong trường hợp đó, Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc sẽ thông báo cho các Bên ký kết.

Điều 13

Giải quyết tranh chấp

1. Bất kỳ tranh chấp nào giữa hai hoặc nhiều Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định và khi các Bên ký kết có tranh chấp không thể giải quyết bằng đàm phán hoặc tư vấn thì sẽ dùng đến phương thức hòa giải nếu các Bên ký kết có tranh chấp yêu cầu và đệ trình đến một hoặc nhiều hòa giải viên do các Bên ký kết có tranh chấp thỏa thuận với nhau chọn ra. Nếu các Bên ký kết có tranh chấp không thống nhất được về việc chọn một hòa giải viên hoặc nhiều hòa giải viên trong vòng chín mươi (90) ngày kể từ khi có yêu cầu hòa giải, bất kỳ Bên ký kết nào đều có thể yêu cầu Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc chỉ định một hòa giải độc lập mà tranh chấp sẽ được đệ trình lên hòa giải viên đó để quyết định.

2. Khuyến nghị của hòa giải viên hoặc các hòa giải viên i được chỉ định phù hợp với Khoản 1 của Điều này mặc dù bản chất không ràng buộc nhưng sẽ trở thành cơ sở để các Bên ký kết có tranh chấp xem xét lại.

3. Các Bên ký kết có tranh chấp có thể thoả thuận trước về việc chấp thuận ràng buộc bởi khuyến nghị hòa giải viên hoặc các hòa giải viên.

4. Các Khoản 1, 2 và 3 của Điều này không có nghĩa loại trừ các biện pháp giải quyết tranh chấp khác do các Bên ký kết có tranh chấp thoả thuận.

5. Bất kỳ Quốc gia nào, tại thời điểm gửi lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc gia nhập, có thể gửi bảo lưu chỉ ra rằng không muốn ràng buộc với các quy định liên quan đến hoà giải của Điều này. Các Bên ký kết khác sẽ không bị ràng buộc bởi các quy định liên quan đến hoà giải của Điều này trong mối quan hệ với bất kỳ Bên ký kết nào đã gửi bảo lưu đó.

Điều 14

Các giới hạn đối với việc áp dụng Hiệp định

1. Không điều khoản nào trong Hiệp định này được xây dựng là ngăn cản các Bên ký kết tiến hành các hành động phù hợp với các điều khoản của Hiến chương của Liên Hiệp Quốc và trong trường hợp cấp thiết khi Quốc gia xét thấy cần đối với an ninh nội bộ hay với bên ngoài.

2. Các Bên ký kết sẽ cố gắng hết khả năng có thể để phát triển các cảng cạn phù hợp với pháp luật và các quy định của quốc gia một cách phù hợp với Hiệp định. Tuy nhiên, không điều khoản nào trong Hiệp định có thể được hiểu là các Bên ký kết phải chấp thuận nghĩa vụ cho phép vận chuyển hàng hóa qua lãnh thổ của Quốc gia mình.

Điều 15

Phụ lục

Các Phụ lục I và II của Hiệp định là một phần không thể tách rời của Hiệp định này.

Điều 16

Ban Thư ký

Ủy ban Kinh tế và Xã hội khu vực châu Á - Thái Bình Dương của Liên Hiệp Quốc sẽ hoạt động với tư cách là Ban thư ký của Hiệp định này.

Điều 17

Lưu chiểu

Tổng thư ký Liên Hiệp Quốc sẽ lưu chiểu Hiệp định này.

Để làm bằng, những người ký tên dưới đây, được uỷ quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này, thành một bản bằng tiếng Trung, tiếng Anh và tiếng Nga. Tất cả nội dung bằng ba thứ tiếng trên có giá trị như nhau.

Phụ lục I

Các cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế

1. Các cảng cạn thường có vị trí lân cận với: (a) thủ đô nội địa, thủ phủ tỉnh/ bang; và/hoặc (b) các trung tâm tiêu thụ và sản xuất hiện có và/hoặc tiềm năng kết nối với đường cao tốc và/hoặc đường sắt bao gồm đường bộ châu Á và/hoặc đường sắt xuyên Á, tùy trường hợp.

2. Cảng cạn có kết nối giao thông với các cảng cạn khác, đồn biên phòng/trạm hải quan trên đất liền/ điểm kiểm soát tích hợp, cảng biển, cảng đường thủy nội địa và/hoặc sân bay.

3. Danh sách các cảng cạn được liệt kê dưới đây.

4. Tên của cảng cạn được ghi kèm vị trí của cảng hoặc tên của thị trấn/ thành phố gần nhất.

5. Các cảng cạn tiềm năng được ghi dưới đây trong các dấu ngoặc vuông.

Danh sách các cảng cạn

Afghanistan

Haqueena, Mimana
Cảng cạn Heiratan, Mazar-e-Sharif

Islam Qala, Herat
Cảng cạn Kabul, Kabul

Cảng cạn Shirkhan Bander, Kondoz
Cảng cạn Speenboldake Chaman, Kandahar

Cảng cạn Torkham, Jalalabad
Turghundi, Herat

Armenia

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

Azerbaijan

Baku Cargo Terminal of Hey dar 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

Phụ lục II

Các nguyên tắc hướng dẫn phát triển và khai thác các cảng cạn

1. Điều khoản Chung

Việc phát triển và khai thác các cảng cạn như được liệt kê trong Phụ lục I của Hiệp định sẽ được hướng dẫn bằng các nguyên tắc được mô tả dưới đây. Các Bên ký kết sẽ thực hiện mọi nỗ lực để tuân theo những nguyên tắc về xây dựng, nâng cấp và vận hành các cảng cạn này.

2. Chức năng

Các chức năng cơ bản của cảng cạn bao gồm bốc xếp, lưu trữ và kiểm tra theo quy định các hàng hóa vận chuyển trong thương mại quốc tế và kiểm soát và thực hiện các thủ tục hải quan có thể áp dụng. Các chức năng bổ sung của cảng cạn có thể bao gồm nhưng không giới hạn trong các chức năng sau:

(a) Tiếp nhận và xử lý;

(b) Ghép hàng và phân phối;

(c) Kho bãi;

(d) Trung chuyển.

3. Khuôn khổ thể chế, hành chính và pháp lý

Các Bên ký kết sẽ đưa ra các khuôn khổ thể chế, hành chính và pháp lý thuận lợi cho việc phát triển và khai thác cảng cạn thông suốt, bao gồm các thủ tục kiểm tra quy định và kiểm soát hải quan, thực hiện các thủ tục áp dụng phù hợp với pháp luật quốc gia và các quy định của Bên ký kết có liên quan. Những cảng cạn được liệt kê trong Phụ lục I của Hiệp định này có thể được chỉ định làm điểm xuất phát hoặc điểm đến trong chứng từ giao thông vận tải và hải quan. Các Bên ký kết sẽ hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải có liên quan, các tổ chức và thể chế quốc tế để đảm bảo việc công nhận các cảng cạn. Quyền sở hữu các cảng cạn có thể thuộc về nhà nước, tư nhân hoặc theo quan hệ đối tác công-tư.

4. Thiết kế, hình thức và năng lực

Các cảng cạn cần được phát triển với đủ năng lực và hình thức để lưu thông công-te-nơ, hàng hóa và các phương tiện an toàn và thông suốt trong và thông qua cảng cạn và đồng thời để tạo điều kiện phát triển năng lực cảng (khi thích hợp) có tính đến các phương thức vận tải phục vụ, các yêu cầu của

người sử dụng cảng cạn và khối lượng công-te-nơ và hàng hóa dự kiến trong tương lai.

5. Cơ sở hạ tầng, trang thiết bị

Các cảng cạn cần có cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và nhân lực tương xứng với khối lượng vận tải hàng hóa hiện có và dự kiến trong tương lai hoàn toàn theo quy định của pháp luật , quy định và thực tiễn quốc gia của các Bên ký kết. Quy định này là mang bản chất khuyến nghị và sẽ không ràng buộc đối với các đối tượng sau:

(a) Khu vực an toàn với một cửa chuyên dụng để nhập và xuất cảnh;

(b) Các khu vực lưu trữ đóng và mở được tách riêng cho xuất khẩu, nhập khẩu và trung chuyển và đối với hàng hóa dễ hỏng, hàng hoá có giá trị cao và hàng hoá nguy hiểm, bao gồm cả các chất độc hại;

(c) Các cơ sở kho bãi, có thể bao gồm các cơ sở hải quan gắn liền với kho bãi;

(d) Giám sát, kiểm soát, kiểm tra hải quan và các cơ sở kho bãi;

(e) Thiết bị bốc xếp công-te-nơ và hàng hóa thích hợp;

(f) Các đường và vỉa hè nội bộ để sử dụng trong khai thác và khu vực bốc xếp;

(g) Khu vực trông giữ xe có đủ chỗ đậu xe cho xe vận tải hàng hóa;

(h) Tòa nhà hành chính dành cho hải quan, giao nhận vận tải hàng hóa, chủ hàng, môi giới hải quan, ngân hàng và các cơ quan liên quan khác;

(i) Các hệ thống thông tin và liên lạc, trong đó bao gồm các hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử, máy quét và thiết bị cân trọng lượng xe;

(j) Sân sửa chữa thiết bị, xe và công-te-nơ, nếu cần thiết.

BỘ NGOẠI GIAO	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Số:07 /2017/TB-LPQT	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 06 tháng 3 năm 2017

THÔNG BÁO
Về việc điều ước quốc tế có hiệu lực

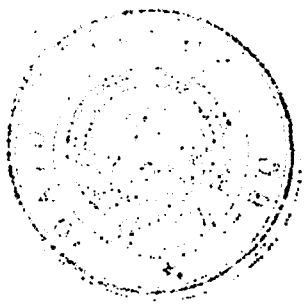
Thực hiện quy định tại Điều 56 của Luật Điều ước quốc tế năm 2016, Bộ Ngoại giao trân trọng thông báo:

Hiệp định liên Chính phủ về Cảng cạn (Intergovernmental Agreement on Dry Ports), được thông qua tại Băng-cốc ngày 01 tháng 5 năm 2013, có hiệu lực đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam từ ngày 23 tháng 4 năm 2016.

TL. BỘ TRƯỞNG
Q. VỤ TRƯỞNG
VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

Lê Thị Tuyết Mai

Nơi nhận:
- Ủy ban Đối ngoại Quốc hội (để báo cáo);
- Văn phòng Chủ tịch nước (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ (để báo cáo);
- Phòng Công báo, Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- Lưu LPQT.



BỘ NGOẠI GIAO	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Số:07 /2017/TB-LPQT	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 06 tháng 3 năm 2017

THÔNG BÁO
Về việc điều ước quốc tế có hiệu lực

Thực hiện quy định tại Điều 56 của Luật Điều ước quốc tế năm 2016, Bộ Ngoại giao trân trọng thông báo:

Hiệp định liên Chính phủ về Cảng cạn (Intergovernmental Agreement on Dry Ports), được thông qua tại Băng-cốc ngày 01 tháng 5 năm 2013, có hiệu lực đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam từ ngày 23 tháng 4 năm 2016.

TL. BỘ TRƯỞNG
Q. VỤ TRƯỞNG
VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

Lê Thị Tuyết Mai

Nơi nhận:
- Ủy ban Đối ngoại Quốc hội (để báo cáo);
- Văn phòng Chủ tịch nước (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ (để báo cáo);
- Phòng Công báo, Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- Lưu LPQT.

