

Межправительственное соглашение о «сухих портах»

Стороны этого Соглашения,

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

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание роль «сухих портов» международного значения как важного компонента эффективной и действенной международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, особенно в удовлетворении

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

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

специфических потребностей стран, не имеющих выхода к морю, стран транзита и прибрежных стран,

договорились о нижеследующем:

Статья 1 **Определение**

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

Статья 2 **Идентификация «сухих портов»**

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

Статья 3 **Развитие «сухих портов»**

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

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

1. Соглашение открыто для подписания государствами, являющимися членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций Бангкок, Таиланд, с 7 по 8 ноября 2013 года и впоследствии в штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 11 ноября 2013 года по 31 декабря 2014 года.

2. Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими его государствами.

3. Соглашение открыто для присоединения не подписавших его государств, являющихся членами

Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении Соглашения или присоединении к нему в должной форме и надлежащем порядке сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 5

Вступление в силу

1. Соглашение вступает в силу на тридцатый день после даты сдачи на хранение восьмого документа о ратификации, принятии и утверждении Соглашения или присоединении к нему в соответствии с пунктом 4 Статьи 4 Соглашения.

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

Статья 6

Рабочая группа по «сухим портам»

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

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

Статья 7

Процедура внесения поправок в основной текст Соглашения

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

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

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

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

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

Статья 8

Процедура внесения поправок в приложение I

1. Поправки в приложение I к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки предлагаются любой Стороной, к территории которой относится предмет предлагаемой поправки.

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

4. Предлагаемая поправка считается принятой в случае, если Страна, к территории которой относится субъект предлагаемой поправки, вновь подтверждает соответствующее предложение после его рассмотрения на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой и вступает в силу для всех Сторон по истечении сорока пяти (45) дней со дня направления циркулярного уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций.

Статья 9

Процедура внесения поправок в приложение II

1. Поправки в приложение II к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки могут быть предложены любой Стороной.

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

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

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой, если в течение девяноста (90) дней со дня направления уведомления, менее одной трети Сторон уведомляют Генерального секретаря Организации

Объединенных Наций о своём возражении против данной поправки.

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

Статья 10

Оговорки

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

Статья 11

Выход из Соглашения

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

Статья 12

Приостановление действия

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

Статья 13

Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения Соглашения, который не может быть разрешен между ними путем переговоров или консультаций, по заявлению любой из этих Сторон передается для разрешения одному или нескольким посредникам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение девяноста (90) дней со дня подачи заявления о разрешении спора, спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого независимого посредника, которому спор передается на разрешение.

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

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

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

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

Статья 14 **Ограничения в применении**

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

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

Статья 15 **Приложения**

Приложения I и II к Соглашению являются неотъемлемой частью Соглашения.

Статья 16 **Секретариат**

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

Статья 17 **Депозитарий**

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

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

Приложение I **«Сухие порты» международного значения**

1. «Сухие порты», как правило, находятся в местах, расположенных вблизи: а) столиц, расположенных внутри территории страны, столиц провинций/штатов, и/или б) существующих и/или потенциальных центров производства и потребления с надлежащим доступом к шоссе и железным дорогам, включая, в необходимых случаях, Азиатские автомобильные дороги и/или Трансазиатские железные дороги.

2. «Сухие порты» находятся в транспортном сообщении с другими «сухими портами», пограничными пунктами/наземными постами таможенного контроля/комплексными контрольно-пропускными пунктами, морскими портами, терминалами внутренних водных путей и/или аэропортами.

3. «Сухие порты» перечислены ниже.

4. Название «сухого порта» указывается вместе с его местоположением или названием ближайшего населенного пункта/города.

5. Потенциальные «сухие порты» указаны в квадратных скобках.

Перечень «сухих портов»

Афганистан

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

Армения

Центр логистики Ахурьян
Аэропорт Гюмри
Грузовой терминал Кармир-Блур/Апавен

[Билониа, Фени]	[Внутренний таможенный склад Дхирасрама, Гаджипур]
[Гобракура, Мыменсингх]	[Корайтали, Мыменсингх]
[Накугао, Шерпур]	[Рамгарх, Кхаграчари]
[Тамабил, Силхет]	

Бутан

«Сухой порт» Фуентшолинг, Фуентшолиг	[Гелепху, Сарпанг]
[Гомту, Самце]	[Нганглам, Самдрупдзонкхар]
[Самдрупдзонкхар, Самдрупдзонкхар]	[Самце, Самце]

Камбоджа

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

Китай

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

Складской логистический
торговый центр, порт Жангму,
Жангму

Грузия

Свободная промышленная зона Поти,
Поти

[Международный логистический
центр Тбилиси, Тбилиси]

Индия

Ажни, Нагпур, Махараштра

Амингаон, Гувахати, Ассам

Ароор, Керала

Баллабгарх, Фаридабад, Хариана

Бадохи, Сэнт Равидас Нагар, Варанаси, Уттар-Прадеш

Багат Ки Коти, Джодпур, Раджастан

Чехрета, Амритсар,
Панджаб

Дадри, Ноида, Уттар-Прадеш

Давлатабад, Аврангабад,
Махараштра

Дандарикалан, Панджаб

Даннад Рау, Индоре,
Мадхья-Прадеш

Дронагири Ноде, Нави Мумбай,
Махараштра

Дургапур, Западный Бенгал

Гархи Харсару, Гургаон, Хариана

Иругур, Коимбаторе,
Тамилнад

Джамшедпур, Джарханд

Джанори, Насик, Махараштра

Канакпура, Джайпур, Раджастан

Канпур, Уттар-Прадеш

Ходияр, Гуджарат

Лони, Газиабад, Уттар-
Прадеш

Маджерат, Калькутта, Западный
Бенгал

Мандидип, Бхопал,
Мадхья-Прадеш

Морадабад, Уттар-Прадеш

Патли, Гургаон, Хариана

Питампур, Дар, Мадхья-Прадеш

Райпур, Чаттисгарх

Сахин, Сурат, Гуджарат

Санатнагар, Хайдерабад,
Андра-Прадеш

Сеневал, Лудьяана,
Панджаб

Тондиарпет, Ченнай,
Тамилнад

Туглакабад, Дели

Вадодара, Гуджарат

Уайтфилд, Бангалор, Карнатака

Индонезия

«Сухой порт» Гедебаге, Бандунг

«Сухой порт» Сикаранг, Бекаси

Иран (Исламская Республика)

Алтанбулаг
Улан-Батор
[Чойбалсан]

Сайншанд
Замын-Уудэ

Мьянма

[Баго]
[Мавламыин]
[Муз]
[Таму]

[Мандалай]
[Монива]
[Пья]
[Янгон]

Непал

Внутренний таможенный склад
Бхайрахавы, Бхайрахава

Внутренний таможенный склад
Биратнагар, Биратнагар

Внутренний таможенный склад
Биргандж, Биргандж

Внутренний таможенный склад
Какарбхитта, Какарбхитта

[Внутренний таможенный склад Татопани, Ларча]

Пакистан

Таможенный «сухой порт», Хайдарабад

Таможенный «сухой порт»,
Пешавар

Трастовая компания «сухой порт»
Файсалабад, Файсалабад

«Сухой порт» Лахор, Мугалпура

«Сухие порты» Маргалла, Исламабад

Трастовая компания «сухой порт»
Мултан, Мултан

Национальный логистический центр контейнерной грузовой станции, Лахор

Национальный логистический центр
«сухого порта», Кветта

«Сухой порт» Прем-Нагар
железных дорог Пакистана,
Кусар

Железнодорожный «сухой порт», Кветта

«Сухой порт» Самбриал,
Сиалкот

«Сухой порт» «Шёлковый путь», Сост,
Гилгит, Балтистан

Филиппины

Кларк, Анджелес, Пампанга, Лузон

Давао Сити, Восточный
Минданао

Коронадал, Южный Котабаты

Лагуиндинган, Восточный Мисамис, Северный Минданао

Замбоанга Сити, Западный Минданао

Республика Корея

Внутреннее контейнерное депо Ыйвана, Ыйван

Российская Федерация

Логистический парк Янино, Ленинградская область

Мультимодальный логистический комплекс «Универсальный порт Ростов», Ростовская область

Терминальный логистический центр «Балтийский», Ленинградская область

Терминальный логистический центр «Клещиха», Новосибирск

Терминальный логистический центр «Доскино», Нижний Новгород

[Дмитровский мультимодальный центр, Московская область]

[Калининград]

[Казань]

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

[Свияжский мультимодальный логистический центр, Татарстан]

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

[Терминальный логистический центр «Таманский», Краснодарский край]

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

[Волгоград]

[Екатеринбург]

Шри-Ланка

[Пельягода, Коломбо]

[Телангапата, Коломбо]

Таджикистан

Душанбе, Душанбе

Карамык, Джиргитал

Худжанд, Худжанд

Курган-Тюбе, Курган-Тюбе

Нижний Пяндж, Кумсангир

Турсунзаде, Турсунзаде

Вахдат, Вахдат

Таиланд

Внутренний таможенный склад Латкрабанг, Бангкок

[Чианконг, Чианграй]

[Ната, Нонгкай]

Турция

Гелемен, Самсун

Казан, Анкара

[Богазкопру, Кайсери]

[Бозуюк, Биледжик]

[Гоккой, Баликесир]	[Хабур]
[Халкалы, Стамбул]	[Хасанбей, Эскисехир]
[Каклик, Дензили]	[Карс]
[Каячик, Конья]	[Косекой, Измит]
[Мардин]	[Паландокен, Эрзурум]
[Сивас]	[Туркоглу, Кахраманмарас]
[Усак]	[Енис, Мерсин]
[Есилбаир, Стамбул]	

Вьетнам

Внутренний контейнерный склад Лаокай, провинция Лаокай	Внутренний контейнерный склад Сонгтан, провинция Бинь Дуонг
Внутренний контейнерный склад Танкан-Лонбин, провинция Донгнай	Внутренний контейнерный склад Тиенсон, провинция Бакнин
[Ханой]	[Внутренний контейнерный склад Гиалай, провинция Гиалай]
[Внутренний контейнерный склад Винх Пхук, провинция Винх Пхук]	[Лангсон]

Приложение II

Руководящие принципы развития и эксплуатации «сухих портов»

1. Общая часть

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

2. Функции

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

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

3. Институциональные, административные и нормативно-правовые механизмы

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

4. Конструкция, компоновка и пропускная способность

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

5. Инфраструктура, оборудование и мощности

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

- a) охраняемая зона с воротами, предназначенными для въезда и выезда;
- b) крытые и открытые складские площади, которые разделены и отведены под импорт, экспорт, перевалку и под скоропортящиеся товары, ценные грузы и опасные грузы, включая вредные вещества;
- c) средства складского хранения, которые могут включать таможенные бондовые средства складского хранения;
- d) средства и оборудование для таможенного надзора, контрольной инспекции и складские сооружения;

e) соответствующее оборудование для обработки грузов и контейнеров;

f) внутренние подсобные дороги и дорожное покрытие для использования в операционных и складских зонах;

g) площадки для размещения транспортных средств с достаточным количеством стояночных мест для грузовых транспортных средств;

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

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

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