



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/2007/3
28 November 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Шестьдесят девятая сессия
Женева, 6-8 февраля 2007 года
Пункт 21 предварительной повестки дня

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ КОМИТЕТА: ОЦЕНКА
ЗА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2004-2005 ГОДОВ**

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ

1. До начала двухлетнего периода 2004-2005 годов была согласована стратегическая концепция деятельности в рамках подпрограммы по транспорту на этот период. Эта стратегическая концепция включала "цель", пять "ожидаемых достижений" и ряд "показателей достижения результатов" по каждому из ожидаемых достижений.
2. В конце 2005 года секретариат, использовав данные, собранные им для определения показателей достижения результатов, подготовил письменные отчеты по достижениям, в которых была произведена оценка того, насколько эффективно выполнялись цели подпрограммы, и того, что можно было бы сделать для повышения эффективности этой деятельности в будущем. В настоящем документе содержатся отчеты по следующим ожидаемым достижениям: i) совершенствование и обновление комплекса правовых документов ЕЭК в области транспорта; ii) совершенствование и обновление комплекса правил в области транспортных средств, включая глобальные правила; iii) более широкое

применение правовых документов ЕЭК в области транспорта; iv) улучшение понимания роли транспорта, в частности транспортной инфраструктуры, в деле активизации торговли и развития в странах - членах ЕЭК, находящихся в Юго-Восточной Европе и Центральной Азии; v) дальнейшая разработка рекомендаций Организации Объединенных Наций в отношении перевозки опасных грузов и согласованных на глобальном уровне систем (СГС) классификации и маркировки химических веществ.

3. Осуществление подпрограммы оценивалось на основе обзора законодательства, произведенного межправительственными органами, внешней оценки, сделанной независимыми экспертами, и внутренней оценки одного отобранного элемента подпрограммы, как это было предусмотрено до начала двухгодичного периода. Ссылки на эти оценки приведены в приложении к настоящей записке.

II. ЦЕЛЬ

4. Цель подпрограммы по транспорту состоит в обеспечении в регионе эффективной и сбалансированной транспортной системы, характеризующейся высоким уровнем качества, безопасности, охраны окружающей среды и энергосбережения.

III. ОТЧЕТЫ ПО ДОСТИЖЕНИЯМ

A. Усовершенствованный и обновленный комплекс правовых документов ЕЭК в области транспорта

5. Цель, реализации которой способствует это достижение, состоит в создании эффективных и сбалансированных транспортных систем, характеризующихся высоким уровнем качества, безопасности, охраны окружающей среды и энергосбережения. Правовые документы, относящиеся к ведению Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов, постоянно обновляются с целью повышения их актуальности для современного транспорта и условий перевозки.

6. Данное достижение стало возможным в результате обсуждения и принятия предложений о поправках, вносимых Договаривающимися сторонами.

7. Оно с трудом поддается оценке и сравнению, поскольку применительно к показателям достижения результатов используются неодинаковые термины. В рамках одного набора поправок может быть предусмотрено весьма значительное число изменений к правовым документам. Вместе с тем следует отметить, что так бывает не всегда.

8. Показателем достижения для этого результата является "число новых и пересмотренных правовых документов и рекомендаций, касающихся безопасности дорожного движения, автомобильного транспорта, пересечения границ, автодорожной, железнодорожной, внутренней водной и смешанной транспортной инфраструктуры, перевозок опасных грузов и перевозок скоропортящихся пищевых продуктов".
9. Правила в области транспортных средств, в которые весьма часто вносятся поправки, обусловленные прогрессом в разработке механических транспортных средств, отнесены к отдельному ожидаемому достижению. Кроме того, это достижение не затрагивает рекомендации о перевозках опасных грузов, которые согласовываются и принимаются в рамках ЭКОСОС и охватываются достижением № 5. В контексте данного достижения резолюции рассматриваются таким же образом, как и рекомендации, поскольку их положения не имеют обязательной юридической силы.
10. К ведению ЕЭК ООН относятся в общей сложности 56 правовых документов по транспортным проблемам, однако не все из них действуют в настоящее время. Желание правительств внести поправки в какой-либо правовой документ свидетельствует о том, что он актуален для современных перевозок и важен для Договаривающихся сторон. Это ожидаемое достижение обеспечено в полной мере, так как в течение двухгодичного периода были приняты одна новая Конвенция и многочисленные поправки к действующим правовым документам. Поставленная цель (принятие 30 поправок) была достигнута.
11. Помимо этих правовых документов, положения которых имеют обязательную юридическую силу, существует ряд резолюций, включающих рекомендации либо примеры оптимальной практики, которые, согласно решению Сторон, не имеют обязательной юридической силы. К ним относятся Сводные резолюции о дорожном движении (СР.1), о дорожных знаках и сигналах (СР.2), о конструкции транспортных средств (СР.3) и Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), которые представляют собой наборы рекомендаций по соответствующим вопросам. Что касается СР.4, то правительства могут выражать оговорки в отношении ее положений. Это свидетельствует о том, что эти сводные резолюции все же имеют большое значение, хотя их положения и не являются юридически обязательными.
12. Помимо правовых документов и сводных резолюций, существуют резолюции, принимаемые вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) либо же самим КВТ.

13. Данное достижение следует рассматривать на региональном или глобальном уровне, так как соответствующими правовыми документами являются либо европейские соглашения, либо глобальные конвенции. Актуальность конвенций ЕЭК ООН все чаще признается за пределами Европейского региона, и можно надеяться, что преимуществами, связанными с их применением, можно будет воспользоваться и в развивающихся регионах мира.

14. 26 октября 2005 года в ходе своей шестидесятой сессии Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций признала этот факт в своей резолюции по повышению безопасности дорожного движения во всем мире, которая призвала государства-члены присоединиться к Конвенциям Организации Объединенных Наций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах для обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения в своих странах, а также призвала их стремиться к сокращению числа случаев травматизма и гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий для достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

15. Конечными потребителями данного достижения являются правительства, главным образом министерства транспорта, юстиции, окружающей среды, здравоохранения, а также промышленности и труда. Вместе с тем от повышения эффективности перевозок и торговли выиграют в конечном счете все пользователи транспортными услугами - как население, так и промышленные круги, - т.е. все потребители.

16. В рамках последующих двухгодичных периодов такое достижение, по-видимому, обеспечить будет трудно, поскольку не во все правовые документы вносятся поправки раз в два года. Например, Договаривающиеся стороны решили, что в документы, касающиеся безопасности дорожного движения, поправки следует вносить лишь один раз в пятьдесят лет, так как после этого требуется вносить поправки в национальные правила уличного движения. В некоторых случаях, особенно когда речь идет о соглашениях в области инфраструктуры, число поправок будет сокращаться по мере формирования транспортных сетей.

В. Совершенствование и обновление комплекса правил в области транспортных средств, включая глобальные правила

17. Вместо подготовки отчета по достижению в этой сфере была проведена внутренняя самооценка по деятельности Всемирного форума для согласования правил в области

транспортных средств (WP.29). Основные выводы, сделанные в результате этой самооценки, изложены ниже.

18. В течение двухгодичного периода 2004-2005 годов в качестве приложений к Соглашению 1958 года было принято четыре набора новых правил, а в уже действующие правила было внесено 132 поправки. В контексте Соглашения 1998 года два набора глобальных технических правил было введено в Глобальный регистр и девять наборов было занесено в Компендиум потенциальных глобальных технических правил. Была принята Специальная резолюция (СПР.1), касающаяся общих определений категорий, масс и габаритов транспортных средств, и были внесены поправки в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3).

19. Восемнадцать новых стран стали Договаривающимися сторонами соглашений, относящихся к ведению Всемирного форума. Присоединение к этим соглашениям четырех из них - Индии, Кореи, Малайзии и Таиланда, расположенных за пределами ЕЭК ООН, - способствовало укреплению глобальной компетенции Всемирного форума.

20. Правила ЕЭК ООН, разработанные в рамках Соглашения 1958 года, позволили в значительной степени повысить безопасность механических транспортных средств и сделать их экологически более чистыми. Что касается безопасности транспортных средств, то, по оценкам, новые транспортные средства сейчас в четыре раза безопаснее, чем транспортные средства, изготавливавшиеся 30 лет тому назад.

21. Что касается выброса загрязняющих веществ из легковых автомобилей (СО, НС, NO_x и твердых частиц), то последовательные поправки к соответствующим правилам способствовали радикальному ограничению предельного содержания этих веществ в выбросах как из бензиновых, так и из дизельных двигателей. В 2008 году предельные значения выбросов СО, НС и NO_x из легковых автомобилей будут более чем в 20 раз ниже чем в 1970 году. Предельные значения выбросов твердых частиц сейчас примерно в десять раз ниже пределов, установленных в 1990 году. Значительные результаты достигнуты и в области транспортных средств большой грузоподъемности. По сравнению с пределами, установленными в 1988 году, нынешние предельные значения ниже на 82% в случае СО, на 72% в случае НС и на 65% в случае NO_x. Объем выбросов твердых частиц удалось сократить на 72%, по сравнению с предельными значениями, введенными в 1992 году.

22. Что касается шумоизлучения, то за период, прошедший после 1974 года, оно уменьшилось более чем на 70% по параметру акустической мощности.

23. Решение Европейской комиссии отказаться в случае ее многочисленных директив от разработки технических предписаний и использовать вместо них в качестве основы для законодательства правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, а также появление первых глобальных технических правил, введенных в рамках Соглашения 1998 года, свидетельствуют о том, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) уже де-факто является единственным и общепризнанным органом по согласованию правил, касающихся транспортных средств.

24. Надлежащим образом организовав соответствующую деятельность и упростив, когда это было возможно, поток документации, секретариат сумел правильно выполнить поставленные перед ним задачи и оказать действенную и по достоинству оцененную поддержку Всемирному форуму. Вместе с тем возможности секретариата в плане обработки поступающих документов на исходе, поскольку с 2002 года объем обрабатываемой документации возрос более чем на 40%.

С. Более широкое применение правовых документов ЕЭК в области транспорта

25. Цель данного достижения состоит в создании эффективных и сбалансированных транспортных систем, характеризующихся высоким уровнем качества, безопасности, охраны окружающей среды и энергосбережения. Она также состоит в облегчении процедур торговли и, следовательно, в повышении экономического потенциала Договаривающихся сторон. Чем больше стран станет Договаривающимися сторонами правовых документов, тем большая согласованность в области транспортного законодательства будет достигнута и тем полнее будет реализована данная цель.

26. Показателем достижения данного результата служит число новых Договаривающихся сторон основных правовых документов ЕЭК по транспорту. ЕЭК отвечает за осуществление или наблюдает за осуществлением в общей сложности 56 правовых документов, касающихся транспорта, которые были разработаны за последние 50 лет. Некоторых из них можно считать устаревшими и весьма немногие из них еще не вступили в силу, поскольку не были ратифицированы требуемым числом стран. Однако подавляющее большинство этих документов актуальны для современных условий перевозок (поскольку рабочие группы ЕЭК ООН постоянно их совершенствуют и вносят в них поправки, обеспечивая их актуальность) и служат основой для национального законодательства в охватываемых ими областях, независимо от того, идет ли речь о безопасности дорожного движения, о пересечении границ, о перевозках опасных грузов либо о правилах, касающихся конструкции механических транспортных средств.

27. Некоторым из этих правовых документов введены механизмы проверки осуществления. Одними из них предусмотрены требования об отчетности, другими же (и их большинство) таких требований не предусмотрено. Вместе с тем транспорт является весьма заметной сферой деятельности и многие аспекты осуществления этих документов поддаются проверке уже после беглого осмотра транспортного средства либо дороги. Например, речь идет о наличии отличительного знака сзади транспортного средства, о знаке официального утверждения типа различных частей транспортного средства либо о дорожных знаках или дорожной разметке. Проверка других аспектов, например водительских удостоверений, книжек МДП, тахографов, служащих для измерения периодов работы и отдыха профессиональных водителей, либо накладных КДПГ, используемых в международных автомобильных перевозках, осуществляется на повседневной основе сотрудниками таможни или полиции.

28. Участниками некоторых из правовых документов, относящихся к ведению ЕЭК ООН, являются только европейские страны - члены ЕЭК ООН, т.е. к их числу не относятся Соединенные Штаты Америки, Канада и Израиль. Это касается, как правило, европейских соглашений, например соглашений в области инфраструктуры различных видов транспорта, а именно: СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП. Другие соглашения при определенных условиях открыты для присоединения всех членов ЕЭК ООН, других европейских стран, не являющихся членами ЕЭК, и других членов ООН, не являющихся европейскими государствами. И наконец, существует ряд поистине глобальных конвенций, участниками которых могут стать все страны мира.

29. Данное достижение обусловлено главным образом усилиями секретариата по стимулированию соблюдения правовых документов. Эти усилия могут принимать различные формы. В регионе ЭСКАТО была начата реализация различных инициатив с целью стимулирования мероприятий по облегчению пересечения границ в ходе перевозок. При этом в качестве основы использовались конвенции и соглашения ЕЭК. Сотрудники ЕЭК приняли участие в совещаниях ЭСКАТО с целью информирования об этих конвенциях и соглашениях. Кроме того, ЭСКАТО приняла резолюцию 48/11, в которой ее странам-членам рекомендовалось присоединиться к ряду правовых документов ЕЭК по транспорту. В качестве другого примера можно сослаться на дни международных договоров, организованные в прошлом году в Нью-Йорке для стран, не имеющих выхода к морю. В ходе этих мероприятий сотрудники Отдела транспорта разъяснили представителям присутствовавших стран преимущества и обязанности, связанные с присоединением к правовым документам по транспорту.

30. Одна из главных функций регионального советника по транспорту состоит в стимулировании усилий по соблюдению правовых документов ЕЭК в области транспорта и в поощрении сотрудников к регулярному участию в работе по разъяснению правовых документов, например членам делегаций (в частности, Китая, Таиланда), присутствующих на совещаниях Отдела транспорта.

31. В течение рассматриваемого периода 34 страны присоединились к правовым документам по транспорту либо ратифицировали их (при определении показателей эффективности предполагалось, что таких стран будет 35), включая Кипр, присоединившийся к четырем документам, и Мальту, присоединившуюся к двум документам, Албанию, присоединившуюся к двум документам и достигшую стремительного прогресса в области приведения своих транспортных систем в соответствие со стандартами своих соседей с целью присоединения к Европейскому союзу в будущем, а также Либерию, присоединившуюся к семи документам незадолго до проведения первых президентских выборов в стране.

32. Данное достижение, по-видимому, не будет столь очевидным в будущем, так как чем больше стран присоединяется к правовым документам, тем меньше остается документов, к которым можно присоединиться.

D. Улучшение понимания роли транспорта, в частности транспортной инфраструктуры, в деле активизации торговли и развития в странах - членах ЕЭК, находящихся в Юго-Восточной Европе и Центральной Азии

33. Цель, реализации которой способствует это достижение, состоит в обеспечении понимания роли транспорта, в частности транспортной инфраструктуры, в деле активизации торговли и развития в странах - членах ЕЭК, находящихся в Юго-Восточной Европе и Центральной Азии.

34. Данное достижение стало возможным в результате включения в предварительную повестку дня семнадцатой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) (TRANS/WP.5/35) конкретного пункта, посвященного связи между транспортом и экономическим развитием, а также проведения новых совещаний по развитию евро-азиатских транспортных соединений, организованных совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Кроме того, 19 и 20 декабря в Салониках (Греция) было организовано консультативное рабочее совещание для стран Юго-Восточной Европы, которые пока не являются членами Европейского союза (Албании, Боснии и Герцеговины, Сербии и Черногории и т.д.), по вопросу о правовых документах ЕЭК ООН в области транспорта и о соответствующих изменениях, связанных с инфраструктурой и с пересечением границ в

Юго-Восточной Европе. Основное внимание на этом совещании было сосредоточено главным образом на важном значении соглашений ЕЭК ООН в области инфраструктуры (СМА, СЛКП, СМЖЛ, СМВП) и на последствиях их осуществления для торговли и развития.

35. Данное достижение прослеживается на региональном и межрегиональном (глобальном) уровнях. Как в ЕЭК ООН, так и в ЭСКАТО ООН была проведена значительная работа по развитию транспортной инфраструктуры. Обе региональные комиссии располагают правовыми документами, касающимися транспортных инфраструктур. Данная деятельность должна быть расширена посредством обеспечения соединений между сетями инфраструктуры в обоих регионах, развитие которых может содействовать торговле и техническому прогрессу в странах Центральной Азии и других азиатских странах, которые являются членами обеих региональных комиссий.

36. Соответствующими конечными потребителями являются правительства, главным образом министерства транспорта и торговли, а также частные компании, способствующие поддержанию торговых отношений между этими регионами.

Е. Дальнейшая разработка рекомендаций Организации Объединенных Наций в отношении перевозки опасных грузов и согласованных на глобальном уровне систем (СГС) классификации и маркировки химических веществ

37. Данное достижение нацелено на i) повышение общей и эксплуатационной безопасности при перевозках опасных грузов наряду с одновременным облегчением перевозок на основе согласования на всемирном уровне технических правил, применимых ко всем видам транспорта; ii) согласование систем классификации и маркировки химических веществ для всех видов возможного использования, включая аспекты перевозок, производственной гигиены и безопасности, окружающей среды и безопасности потребителя.

38. В секторе перевозок опасных грузов требуется принять особо жесткие меры по общей и эксплуатационной безопасности. Эти меры должны быть согласованы между странами и должны обеспечивать аналогичный уровень общей и эксплуатационной безопасности независимо от вида транспорта. Основная цель состоит в разработке всемирных рекомендаций по перевозкам опасных грузов различными видами транспорта, которые были бы согласованы всеми заинтересованными странами и впоследствии были бы включены в национальное законодательство с целью их выполнения всеми государствами - членами ООН и заинтересованными международными организациями, а также различными конечными потребителями. Данная цель также предполагает

разработку широко согласованных всемирных правил по повышению безопасности при использовании химических веществ на рабочем месте, а также охрану окружающей среды и защиту пользователей посредством информирования об опасностях при помощи согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ.

39. Данное достижение стало возможным в результате оказания секретариатом поддержки в организации и обслуживании, а также в выполнении решений совещаний Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и по согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ и его вспомогательных органов, на которых осуществляется разработка и обновление типовых правил перевозки опасных грузов (ПОГ) и согласованных на глобальном уровне систем классификации и маркировки химических веществ.

40. Данная деятельность способствовала опубликованию новых пересмотренных рекомендаций ООН по типовым правилам ПОГ и СГС. Она также позволила принять резолюцию 2005/53 ЭКОСОС, в которой правительствам и соответствующим международным организациям было предложено осуществлять эти документы. Кроме того, в результате этой работы ИМО, ИКАО, ЕЭК ООН и ОТИФ включили эти новые рекомендации по ПОГ в свои соответствующие правовые документы, регулирующие международные перевозки опасных грузов по морю, воздуху, автомобильным дорогам, железным дорогам и внутренним водным путям. Соответствующие шаги для обеспечения применения этих новых положений к внутренним перевозкам на основе национального законодательства были предприняты также Европейским союзом, США, Канадой, Австралией, Бразилией, Китаем, Японией и Южной Африкой. Рассматривается вопрос об их применении на региональном уровне странами АСЕАН, МЕРКОСУР и Андского сообщества государств. Поскольку не все страны имеют возможность одинаковыми темпами вносить поправки в свое национальное законодательство, с тем чтобы обеспечивать его соответствие международным правилам в области транспортных средств, Подкомитет рассматривает возможности решения проблемы несоответствия между национальными и международными правилами, которая несколько затрудняет усилия по облегчению перевозок. ЭКОСОС просил Подкомитет продолжить эту работу в 2006-2007 годах с учетом вероятной разработки конвенции по международным мультимодальным перевозкам опасных грузов.

41. Что касается СГС, то на Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию (ВВУР), состоявшейся в 2003 году, в качестве целевой даты осуществления был указан 2008 год. Транспортные организации уже предприняли шаги по согласованию международных документов по перевозкам опасных грузов с критериями СГС

классификации и маркировки к 2007 году. Однако для согласования национального законодательства в других сферах (производственная гигиена, защита потребителя, окружающая среда) может понадобиться более продолжительное время, так как процесс осуществления потребует применения длительных правовых процедур на национальном уровне. Вместе с тем некоторые страны или регионы (ЕС, Новая Зеландия, Япония, Бразилия, Канада) заявили о том, что готовы соблюсти установленные сроки, возможно, с использованием переходного периода, требующегося для обеспечения эффективного применения.

42. К числу конечных потребителей относятся государства - члены ООН, главным образом министерства транспорта, промышленности и внутренних дел, которые вводят в действие национальные предписания, касающиеся перевозок опасных грузов различными видами транспорта. Что касается СГС, то к числу конечных потребителей относятся министерства здравоохранения, охраны окружающей среды, промышленности и труда. Однако в качестве конечных потребителей могут рассматриваться также транспортные операторы, химические предприятия, упаковочные предприятия, изготовители цистерн и транспортных средств, а также промышленные предприятия, использующие химические вещества. Конечными потребителями СГС можно считать также работников и заказчиков.

43. Несмотря на то, что правительства являются основными участниками процесса разработки и обновления рекомендаций по перевозкам опасных грузов ООН и СГС, они могут рассматриваться также в качестве посредников, особенно в тех случаях, когда к числу конечных потребителей относятся транспортные операторы, химические предприятия, упаковочные предприятия, изготовители цистерн и транспортных средств, промышленные предприятия, использующие химические вещества, а также работники и заказчики. В число других посредников входят специализированные учреждения (ИМО, ИКАО); органы ООН (ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЮНЕП) и неправительственные организации, ответственные за международные/региональные соглашения, касающиеся международных перевозок опасных грузов или отходов, а также многочисленные НПО, представляющие транспортных операторов; химические/нефтеперерабатывающие/газодобывающие/фармацевтические/медицинские/упаковочные предприятия/изготовители цистерн/транспортных средств; пользователи и заказчики.

44. Правительствами и промышленными кругами, а также МОТ/ЮНИТАР были организованы национальные и региональные симпозиумы/семинары/рабочие совещания с целью подготовки к применению СГС (Бразилия, Китай, ЕС, Малайзия, Нигерия, Филиппины, Южная Африка, Канада, НАФТА, Балтийские страны, Российская Федерация, АТЭС, Австралия, Гамбия, Индонезия, Замбия, Сенегал, Шри-Ланка, Таиланд,

Уругвай) либо для рассмотрения вопроса об их применении (ЭКОВАС и Словения в случае Центральной и Восточной Европы).

45. Что касается перевозок опасных грузов, то все основные страны, заинтересованные в международной торговле такими грузами, принимают активное участие в осуществлении соответствующих документов и активно реагируют на изменения в данной области. Недостаточным является участие в этой деятельности развивающихся стран, хотя их заинтересованность в ней возросла в результате усилий, предпринятых ЭСКАТО и АСЕАН. Ситуацию в развивающихся странах можно было бы улучшить, если бы удалось мобилизовать необходимые средства для их участия в этой работе. Деятельность в контексте СГС является новой и поэтому практической реализации до 2008 года не предвидится. Предполагается, что наиболее развитые страны будут применять СГС уже в ближайшее время, тогда как в наименее развитых странах и в большинстве развивающихся стран для их реализации потребуются техническое сотрудничество/ наращивание надлежащего потенциала. Процесс реализации в развивающихся странах можно было бы облегчить опять-таки при условии мобилизации соответствующих средств для участия представителей таких стран в совещаниях Подкомитета по СГС.

Приложение

ССЫЛКИ НА ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ВНУТРЕННИЕ
И ВНЕШНИЕ ОЦЕНКИ

Обзор законодательства: Ход осуществления подпрограммы по транспорту положительно оценивался в обзорах, проводившихся на регулярной основе Комитетом по внутреннему транспорту (на его шестьдесят шестой сессии в 2004 году, ECE/TRANS/156; и на его шестьдесят седьмой сессии в 2005 году, ECE/TRANS/162).

Внешняя оценка: Детальная оценка подпрограммы по транспорту была в числе прочих произведена в докладе по внешней оценке "О состоянии ЕЭК ООН" (http://www.unece.org/commission/2005/UNECE_Evaluation_Report_2005.pdf).

Страны-члены сочли, что работа, связанная с транспортом, относится к числу наиболее приоритетных областей деятельности ЕЭК ООН.

Внутренняя оценка: В соответствии с планом были произведены детальные внутренние оценки двух элементов подпрограммы, в частности деятельности, касающейся перевозок опасных грузов и конструкции механических транспортных средств. Оценка деятельности, касающейся перевозок опасных грузов, была произведена за период 2002-2003 годов, который не имеет отношения к настоящему документу. Оценка, касающаяся правил о конструкции механических транспортных средств, была произведена за период 2002-2005 годов. Экземпляры соответствующих документов можно получить в Отделе транспорта ЕЭК ООН.
