



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/2008/2  
7 December 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Семидесятая сессия

Женева, 19-21 февраля 2008 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**ВОПРОСЫ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ РЕШЕНИЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
И СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА И ДРУГИХ ОРГАНОВ  
И КОНФЕРЕНЦИЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Записка Секретариата

*Резюме*

В настоящем документе содержится обзор вопросов, вытекающих из итогов шестьдесят второй сессии Комиссии, итогов заседания дискуссионной группы высокого уровня по сегменту "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству", состоявшегося в апреле 2007 года, а также представляющих интерес для Комитета рекомендаций его Бюро в отношении возможных последующих мер в контексте вышеупомянутого заседания дискуссионной группы по транспорту.

В нем также представлен обзор осуществления двух резолюций шестьдесят первой сессии Генеральной Ассамблеи, касающихся сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и Алма-Атинской программы действий и ее среднесрочного обзора, которые были приняты в октябре и декабре 2006 года, соответственно, а также резолюций Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) по опасным грузам и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ и по постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив, которые были приняты на его основной сессии 2007 года.

Комитету предлагается рассмотреть вопрос о предлагаемой последующей деятельности в контексте работы дискуссионной группы высокого уровня по развитию безопасного транспорта и принять к сведению эти резолюции при утверждении своей программы работы в рамках пункта 15 повестки дня.

# **I. ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ РЕШЕНИЙ ШЕСТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС ДЛЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

## **A. Введение**

1. Шестьдесят вторая сессия Комиссии была проведена 25-27 апреля 2007 года - в год празднования шестидесятой годовщины ЕЭК ООН. 5 (годовой доклад E/2007/37-E/ECE/1448). Эта сессия ЕЭК ООН определила общее направление работы организации. Как было решено в контексте реформы ЕЭК ООН, сессии Комиссии начиная с 2007 года будут проводиться раз в два года, тогда как Исполнительный комитет ЕЭК ООН будет заседать несколько раз в году в целях более тщательного наблюдения за осуществлением программы работы ЕЭК ООН и выработки соответствующих руководящих указаний.
2. В "Заявлении по случаю шестидесятилетия Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций", принятом 26 апреля 2007 года, государства-члены "признают достижения (...) в деле стимулирования сотрудничества и интеграции и вновь подтверждают свою готовность поддерживать и укреплять эффективное выполнение мандата Организации и обеспечивать, чтобы она оставалась востребованной, играла более заметную роль и действовала более транспарентно". В заявлении признается, что ЕЭК ООН вполне может внести свой вклад в решение проблем, с которыми сталкивается регион в таких областях, как экономическое и институциональное развитие и охрана окружающей среды, путем "дальнейшего выполнения своей функции многосторонней платформы, которая способствует расширению экономической интеграции и сотрудничества между ее 56 государствами-членами и содействует устойчивому развитию и экономическому процветанию".
3. Комиссия вновь подтвердила, что ЕЭК ООН играет важную роль в продолжении работы, направленной на достижение целей в области развития и охраны окружающей среды, которые были поставлены международным сообществом на региональном уровне. В этом отношении было признано, что секторальные комитеты составляют "главное достояние Организации и формируют базу для ее межправительственной работы", оказывая помощь странам за счет секторальной деятельности и технического сотрудничества и "выступая в качестве связующего звена для обмена опытом и передовой практикой между государствами-членами".

## **В. Осуществление реформы ЕЭК ООН**

4. На своей шестьдесят второй сессии Европейская экономическая комиссия провела промежуточный обзор реформы ЕЭК, который будет официально рассмотрен на ее следующей сессии в 2009 году согласно Плану работы по реформе ЕЭК ООН. Было признано, что работа по осуществлению реформы идет быстрыми темпами. В рамках Исполнительного комитета была полностью внедрена и начала функционировать новая структура руководства. Этот Комитет регулярно проводит свои совещания с целью надзора за деятельностью секторальных комитетов и секретариата и наблюдения за осуществлением реформы ЕЭК ООН. В результате реформы ЕЭК ООН переориентировала свою программу работы, четко определив приоритетные области, и тем самым продемонстрировала свою способность реагировать на изменяющиеся потребности государств-членов и предоставлять им высокоспециализированные услуги в признанных областях ее профессиональной компетенции. Государства - члены ЕЭК ООН приветствовали доклад Исполнительного секретаря об осуществлении реформы и предложили Исполнительному комитету и далее заниматься любыми вопросами, которые могут способствовать успешному функционированию секретариата и секторальных комитетов.

## **С. Дискуссионная группа высокого уровня по сегменту "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству"**

5. Пункт 8 повестки дня, озаглавленный "Содействие устойчивому развитию в регионе ЕЭК: ряд решающих факторов", обсуждался в рамках трех дискуссионных групп высокого уровня по следующим сегментам: а) политика устойчивого развития энергетики: ключ к энергетической безопасности, б) развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству, и с) экономические аспекты гендерной проблематики в европейской экономике.

6. По сегменту "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству" два основных докладчика и многие участники группового обсуждения подчеркнули необходимость более скоординированного развития транспортных связей в рамках соответствующих механизмов, в том числе механизмов, развитию которых способствует ЕЭК.

7. Дискуссионная группа напомнила, что развитие транспортных связей является необходимым предварительным условием социально-экономического развития стран, а также регионального сотрудничества и интеграции. Однако степень их развитости в различных странах и субрегионах ЕЭК неодинакова. Во многих странах ЕЭК они развиты

в недостаточной мере. Неравномерность прогресса в деле развития транспортных связей обусловлена множеством факторов, к числу которых относятся особенности исторического развития, политические приоритеты стран, уровень экономического развития и экономического процветания, доступность финансирования, готовность к участию в международном экономическом сотрудничестве и торговле, географическое положение и близость к основным транспортным магистралям и торговым маршрутам. Дискуссионная группа также напомнила, что развитие транспортных связей требует значительных финансовых вложений, причем на протяжении длительного периода времени, что обуславливает сложность данного начинания, поскольку оно требует от правительств нахождения верного баланса между ним и другими национальными приоритетами, взвешивания, с одной стороны, национальных, а с другой - международных интересов, уточнения чистых экономических, социальных и экологических выгод, координации программ и графиков работы с соседними странами, определения степени участия частного и государственного секторов и учета соображений безопасности.

8. Участники заседания согласились с тем, что, поскольку развитие международных транспортных связей является сложным и долговременным мероприятием, главными условиями его успеха являются наличие твердых политических и финансовых обязательств на национальном уровне, а также наличие эффективных международных механизмов сотрудничества и координации национальных стратегий и подходов. Участники были проинформированы об институциональных и финансовых механизмах, созданных Европейским союзом и Европейским инвестиционным банком для развития транспортных связей в их государствах-членах. Они были также проинформированы о предложениях Европейской комиссии, касающихся создания пяти трансъевропейских транспортных магистралей, выходящих за пределы ЕС. Участники заседания обратили особое внимание на стратегическую важность развития эффективных и безопасных транспортных связей в Восточной и Юго-Восточной Европе, а также евро-азиатских транспортных связей и подчеркнули, что Соглашения ЕЭК в области инфраструктуры определяют долгосрочное развитие трансъевропейских и евро-азиатских транспортных сетей.

9. Дискуссионная группа отметила, что для координации работы по развитию этих сетей ряд стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы создали под эгидой ЕЭК два субрегиональных механизма сотрудничества: проект трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). В этой связи она подчеркнула важность Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, который был разработан при поддержке ЕЭК с участием 21 страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы и в котором были определены приоритетные транспортные связи и

приоритетные проекты. Что касается развития евро-азиатских транспортных связей, то участники заседания подчеркнули полезность межстранового сотрудничества, развиваемого ЕЭК совместно с ЭСКАТО, которое позволило определить приоритетные евро-азиатские маршруты, а также оценить и приоритизировать большое число проектов.

10. Участники заседания особо подчеркнули, что развитие транспортных связей - это не только вопрос инфраструктуры. Оно требует также эффективных процедур пересечения границ, гармонизированных правил перевозки, большей эксплуатационной совместимости железнодорожных систем, больших надежности и безопасности и дальнейшего сближения транспортных политики и стратегий.

11. В заключение дискуссионная группа сделала вывод о том, что работа ЕЭК над ТЕА и ТЕЖ, а также над развитием евро-азиатских связей содействовала продвижению и пропаганде идеи развития транспортных связей в соответствующих субрегионах. Работа ЕЭК над обоими этими проектами позволила достичь во всех этих областях весомых и осязаемых результатов, которые могут принести выгоды соответствующим странам, а также Европейскому союзу и международным финансовым учреждениям.

12. Что касается будущего, то участники заседания согласились с необходимостью усиления этой работы и принятия практических мер для облегчения дальнейшей деятельности по развитию приоритетных транспортных связей и проработке отобранных приоритетных проектов. И наконец, участники заседания постановили предложить Европейской комиссии и Европейскому инвестиционному банку рассмотреть возможность учета результатов работы над Генеральным планом ТЕА и ТЕЖ и проектом евро-азиатских транспортных связей в их будущей работе и оказания поддержки в деятельности по их осуществлению в тесном сотрудничестве с ЕЭК в интересах всех стран - членов ЕЭК.

**D. Предлагаемая секретариатом возможная последующая деятельность в контексте работы дискуссионной группы высокого уровня по сегменту "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству"**

13. Ниже приводятся предложения по возможной последующей деятельности в контексте работы дискуссионной группы по "Развитию безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству", заседавшей в рамках шестьдесят второй сессии ЕЭК 27 апреля 2007 года. Эти предложения были подготовлены секретариатом и представлены Бюро Комитета по внутреннему транспорту для рассмотрения на его совещании в июне 2007 года.

a) Развитие эффективных, безопасных и интегрированных транспортных связей в Восточной и Юго-Восточной Европе, а также евро-азиатских транспортных связей - ключ к социально-экономическому развитию соответствующих государств-членов, а также региональному ТЕЖ сотрудничеству и интеграции. Работа ЕЭК по ТЕА и ТЕЖ, а также по проекту евро-азиатских транспортных связей имеет важное практическое значение для оказания содействия скоординированному развитию транспортных связей в этих странах. Эту работу необходимо усилить, а также следует принять практические меры для обеспечения дальнейшего развития приоритетных транспортных связей и проработки отобранных приоритетных проектов.

b) Европейской комиссии и Европейскому инвестиционному банку предлагается рассмотреть возможность учета результатов работы над Генеральным планом ТЕА и ТЕЖ и проектом евро-азиатских транспортных связей в их будущей деятельности в тесном сотрудничестве с ЕЭК на благо всех стран - членов ЕЭК.

14. На этой основе можно было бы рассмотреть следующие практические меры:

i) предложить государствам-членам, участвующим в проектах ТЕА и ТЕЖ, активизировать свое участие в деятельности по этим проектам, в частности в выполнении Генерального плана ТЕА и ТЕЖ и наблюдении за его осуществлением, а также в проведении его общего обзора, который намечен на 2008 год;

ii) предложить всем заинтересованным государствам-членам, еще не ставшим полноправными участниками проектов ТЕА и ТЕЖ, подписать соответствующие соглашения о сотрудничестве в рамках Целевого фонда Организации Объединенных Наций;

iii) предложить государствам-членам Евро-Азиатского региона активизировать свое сотрудничество под эгидой (совместно) ЕЭК (и ЭСКАТО) в целях развития евро-азиатских транспортных связей;

iv) предложить всем потенциальным донорам рассмотреть вопрос об оказании финансовой поддержки для создания и функционирования постоянного механизма сотрудничества между странами Евро-Азиатского региона в интересах дальнейшего развития евро-азиатских транспортных связей;

v) предложить заинтересованным государствам-членам рассмотреть вопрос об организации евро-азиатской конференции по транспорту на уровне министров для

одобрения результатов проведенной до сих пор работы по развитию евро-азиатских транспортных связей и придания стимула дальнейшему развитию этих связей;

vi) предложить государствам-членам, Европейской комиссии и Европейскому инвестиционному банку принимать во внимание результаты осуществления Генерального плана ТЕА и ТЕЖ и совместной работы ЕЭК-ЭСКАТО по развитию евро-азиатских транспортных связей в своей будущей работе и рассмотреть вопрос об оказании технической и финансовой поддержки их осуществлению, мониторингу и обзору;

vii) рассмотреть пути и средства расширения своей поддержки в осуществлении Генерального плана ТЕА и ТЕЖ и работе по развитию евро-азиатских транспортных связей и просить Исполнительный комитет также расширить поддержку, оказываемую им этим видам деятельности.

15. Бюро Комитета по внутреннему транспорту рассмотрело приведенные выше предложения и рекомендовало Комитету утвердить их. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть данный вопрос и дать руководящие указания секретариату.

## **II. РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ**

### **A. Сотрудничество между Организацией Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества**

16. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своей шестьдесят первой сессии, состоявшейся в Нью-Йорке, Генеральная Ассамблея 20 октября 2006 года приняла резолюцию 61/4 о сотрудничестве между Организацией Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества.

17. В своей резолюции 61/4 Генеральная Ассамблея, ссылаясь на представленный ей доклад Генерального секретаря, *приветствует* деятельность Организации Черноморского экономического сотрудничества, направленную на укрепление регионального сотрудничества в различных областях, включая транспорт; *поощряет* деятельность Организации Черноморского экономического сотрудничества, направленную на разработку и реализацию конкретных совместных региональных проектов, особенно в области инфраструктуры транспорта и энергетики; *отмечает* сотрудничество между Организацией Черноморского экономического сотрудничества и другими региональными организациями и инициативами; *предлагает* Генеральному секретарю укреплять диалог с Организацией Черноморского экономического сотрудничества в целях содействия сотрудничеству и координации между секретариатами обеих организаций; *предлагает*

специализированным учреждениям и другим организациям и программам системы Организации Объединенных Наций сотрудничать с Организацией Черноморского экономического сотрудничества в целях продолжения осуществления программ совместно с этой организацией и ее ассоциированными учреждениями для достижения их целей.

18. Комитет, возможно, пожелает напомнить, что в своей резолюции 54/5 от 8 октября 1999 года Генеральная Ассамблея предоставила Организации Черноморского экономического сотрудничества статус наблюдателя и что в своих резолюциях 55/211 от 20 декабря 2000 года, 57/34 от 21 ноября 2002 года и 59/259 от 23 декабря 2004 года она предложила Генеральному секретарю и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций, специализированным учреждениям и другим организациям и программам системы Организации Объединенных Наций укреплять диалог и сотрудничество с Организацией Черноморского экономического сотрудничества.

19. Комитет, возможно, пожелает также принять к сведению, что в соответствующем докладе Генерального секретаря Генеральной Ассамблее о взаимодействии ЕЭК ООН и Организации Черноморского экономического сотрудничества в области транспорта говорилось, в частности, о следующем: "ЕЭК оказала помощь в процессе гармонизации национального транспортного законодательства государств - членов ОЧЭС на основе их присоединения к основным правовым актам ЕЭК по транспорту и выполнения их требований. ЕЭК внесла свой вклад в скоординированное развитие транспортной инфраструктуры в регионе ОЧЭС в рамках разработки проектов Генерального плана ЕЭК по созданию трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и трансъевропейской железной дороги (ТЕЖ). В частности, в Генеральном плане по ТЕА и ТЕЖ определены основные автодорожные и железнодорожные сети, произведена оценка и установлена приоритетность реализации большого числа проектов в области транспортной инфраструктуры в 21 стране Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, 9 из которых являются странами - членами ОЧЭС, и предусмотрена реалистичная инвестиционная стратегия поэтапного сооружения этих сетей. ЕЭК оказывает также помощь в создании евро-азиатских транспортных коммуникаций, в том числе через регион ОЧЭС. В тесном сотрудничестве с рабочей группой ОЧЭС по транспорту были собраны и проанализированы многочисленные данные по крупным черноморским и средиземноморским портам, имеющим большое значение для Европы и Азии, что послужило вкладом в дальнейшую разработку ЕЭК и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана совместного проекта создания евро-азиатских транспортных коммуникаций. ЕЭК принимала участие в полугодовых совещаниях министров транспорта государств - членов ОЧЭС".



## **В. Алма-Атинская программа действий: среднесрочный обзор**

20. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своей шестьдесят первой сессии, состоявшейся в Нью-Йорке, Генеральная Ассамблея приняла 20 декабря 2006 года резолюцию 61/212, касающуюся проведения в 2008 году совещания с целью среднесрочного обзора Алма-Атинской программы действий.

21. Резолюция призывает соответствующие организации системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, учитывать положения Алма-Атинской программы действий в своих программах работы. Она также рекомендует им продолжать оказывать поддержку не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита.

22. В резолюции содержится решение провести в 2008 году совещание по среднесрочному обзору Алма-Атинской программы действий. Проведению обзора должна быть оказана поддержка со стороны региональных комиссий согласно их соответствующим мандатам.

## **III. ОСНОВНАЯ СЕССИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА 2007 ГОДА**

23. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своей основной сессии 2007 года (2-27 июля 2007 года, Нью-Йорк) Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС) принял резолюцию 2007/6 о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ. Следует напомнить, что Комитет экспертов в качестве вспомогательного органа Совета обслуживался секретариатом ЕЭК ООН. ЭКОСОС принял также резолюцию 2007/16 о постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив.

24. Что касается пункта 2 а) части А постановляющего раздела и пункта 3 а) части В постановляющего раздела резолюции 2007/6, то Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что новые и измененные рекомендации по перевозке опасных грузов, а также поправки к Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (СГС) были выпущены в качестве документов ST/SG/AC.10/34/Add.1 и -/Add.1/Corr.1, -/Add.2 и -/Add.2/Corr.1 и -/Add.3 и Add.3/Corr.1 на всех официальных языках Организации Объединенных Наций.

25. Что касается просьбы, содержащейся в подпунктах b) и c) пункта 2 части А постановляющего раздела и подпункте b) пункта 3 части В постановляющего раздела, то Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что пятнадцатое пересмотренное издание "Рекомендаций по перевозке опасных грузов: типовые правила", поправка 2 к четвертому пересмотренному изданию "Рекомендации по перевозке опасных грузов: руководство по испытаниям и критериям", и второе пересмотренное издание СГС на английском и французском языках уже опубликованы и к концу 2007 года они должны быть выпущены также на арабском, испанском, китайском и русском языках.

26. В пункте 4 части А постановляющего раздела Совет предложил, в частности, всем заинтересованным правительствам и региональным комиссиям принимать во внимание рекомендации Комитета при разработке или обновлении соответствующих кодексов и правил. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению в этой связи, что новые рекомендации уже были учтены Рабочей группой по перевозке опасных грузов при подготовке серии проектов поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и Правилам международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ), которые, как предполагается, вступят в силу 1 января 2009 года.

27. Обращается также внимание на пункт 5 части А постановляющего раздела, в котором содержится просьба к Комитету экспертов изучить (в том числе в консультации с региональными комиссиями) возможность улучшения применения Типовых правил перевозки опасных грузов Организации Объединенных Наций. В Европе ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ регулярно обновляются и приводятся в соответствие с Типовыми правилами перевозки опасных грузов Организации Объединенных Наций. Тем не менее 14 из 56 государств - членов ЕЭК ООН по-прежнему не являются сторонами ДОПОГ, а 22 - сторонами МПОГ. Государства-члены, не являющиеся сторонами КМЖП, часто являются сторонами СМГС и с целью регулирования железнодорожных перевозок опасных грузов применяют его приложение 2 вместо МПОГ. Хотя в настоящее время проводится работа по приведению приложения 2 СМГС в соответствие с МПОГ, процесс согласования еще не завершен. Предполагается, что ВОПОГ вступит в силу в 2008 году. Количество сторон этого соглашения достигло семи. Разрабатывается новая европейская директива, которая будет предусматривать обязательное применение положений ВОПОГ к внутренним перевозкам в странах ЕС по соответствующим внутренним водным путям. Хотя все государства - члены Европейского союза должны применять требования ВОПОГ и ДОПОГ к внутренним перевозкам, другие страны - члены ЕЭК ООН не всегда это делают, и даже если известно, что некоторые из этих других государств-членов

применяют положения Типовых правил перевозки опасных грузов к внутренним перевозкам, то это не всегда делается систематически или одновременно и, таким образом, в области международных перевозок, особенно смешанных перевозок, до сих пор сохраняются определенные трудности. Комитет, возможно, пожелает высказать замечания относительно этой просьбы о сотрудничестве.

Приложение

ЗАЯВЛЕНИЕ И ПЕРЕЧЕНЬ РЕЗОЛЮЦИЙ, НА КОТОРЫЕ ДЕЛАЮТСЯ ССЫЛКИ  
В НАСТОЯЩЕМ ДОКУМЕНТЕ

[Заявление по случаю шестидесятой годовщины Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций \(E/ECE/2007/37-E/ECE/1448\).](#)

- 61/4 [Резолюция Генеральной Ассамблеи о сотрудничестве между Организацией Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества, принятая на ее шестьдесят первой сессии \(A/RES/61/4\).](#)
- 61/212 [Резолюция Генеральной Ассамблеи "Группы стран, находящихся в особой ситуации: конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: итоги Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок", принятая на ее шестьдесят первой сессии \(A/RES/61/212\).](#)
- 2007/6 [Резолюции Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ \(E/2007/INF/2/Add.1, стр. 19-24\).](#)
- 2007/16 [Резолюция Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций о постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив \(E/2007/INF/2/Add.1, стр. 56-57\).](#)

-----