


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по автомобильному транспорту

Группа экспертов по Европейскому соглашению,
 касающемуся работы экипажей транспортных
 средств, производящих международные
 автомобильные перевозки (ЕСТР)

Первая сессия

Женева, 2 марта 2012 года

**Доклад о работе первой сессии Группы экспертов
 по Европейскому соглашению, касающемуся работы
 экипажей транспортных средств, производящих
 международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение (пункт 1 повестки дня)	1–2	2
II. Участники	3–5	2
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня).....	6	2
IV. Утверждение повестки дня (пункт 3 повестки дня).....	7	2
V. Обзор вопросов, связанных с ЕСТР (пункт 4 повестки дня)	8–11	3
VI. Программа работы (пункт 5 повестки дня).....	12–15	3
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)	16	4
VIII. Дата и место проведения следующего совещания (пункт 7 повестки дня).....	17	4

Приложения

I. Текст статьи 22-бис, предложенный Российской Федерацией	5
II. Текст Меморандума о взаимопонимании между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций и Европейской комиссией	7

I. Введение (пункт 1 повестки дня)

1. Секретариат проинформировал об обстоятельствах, которые привели к учреждению Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Он отметил принятое Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят третьей сессии (Женева, 1–3 марта 2011 года) решение преобразовать существующую неофициальную группу по ЕСТР, созданную решением сто пятой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), в официальную Группу экспертов для всех Договаривающихся сторон ЕСТР и Европейского союза (ЕС). Группа экспертов определила свой круг ведения, который был утвержден Исполнительным комитетом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) 19 сентября 2011 года.

2. Секретариат отметил также, что возможность участия в Группе экспертов открыта для всех государств – членов ЕЭК ООН, всех Договаривающихся сторон ЕСТР и Европейского союза. С соблюдением правил и практики ООН в этой области в состав Группы экспертов также могут входить видные специалисты или представители международных организаций, НПО и частного сектора. Рабочая группа создается предположительно на срок около двух лет (до декабря 2013 года), который при необходимости может быть продлен. Вышестоящим органом по отношению к Группе экспертов является SC.1.

II. Участники

3. Первое совещание Группы экспертов Договаривающихся сторон ЕСТР состоялось 2 марта 2012 года под председательством г-на Романа Симоненко (Украина).

4. В совещании участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Беларуси, Венгрии, Грузии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Украины и Швеции.

5. Были также представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации ЕЭК ООН: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Институт по защите и безопасности граждан (ИЗБГ). В качестве наблюдателей участвовали представители компаний "Ототоутив ГмбХ" и "Континентал ототоутив".

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

6. Группа экспертов избрала Председателем г-на Романа Симоненко (Украина). Заместителями Председателя были избраны г-н Вадим Донченко (Российская Федерация) и г-н Боб Аудсхорн (Нидерланды).

IV. Утверждение повестки дня (пункт 3 повестки дня)

7. Группа экспертов по ЕСТР утвердила повестку дня первой сессии без изменений.

V. Обзор вопросов, связанных с ЕСТР (пункт 4 повестки дня)

8. Секретариат представил дискуссионный документ по ЕСТР (ECE/TRANS/2012/3), в котором рассматриваются история и правовой контекст взаимосвязи между Соглашением ЕСТР и нормами ЕС. В нем также излагаются и анализируются возможные варианты изменений к Соглашению ЕСТР, позволяющие устранить расхождения между двумя режимами.

9. Группа экспертов приветствовала вышеупомянутый дискуссионный документ. Она решила критически оценить информацию, представленную в документе ECE/TRANS/2012/3, и предложила экспертам рассмотреть возможность подготовки и представления ими собственного юридического анализа и предложений, частично основанных на дискуссионном документе, для дальнейшего обсуждения на будущих сессиях. Секретариат указал, что все письменные материалы в целях их своевременного перевода на другие языки должны быть представлены в секретариат не позднее чем за 12 недель до начала совещания.

10. Опираясь на дискуссионный документ, МСАТ выразил готовность представить образцы таблиц/вопросников. Таблицы могли бы быть размещены на вебсайте ЕЭК ООН, с тем чтобы Договаривающиеся стороны ЕСТР и ЕС имели возможность дать ответы относительно того, какой из правовых документов следует применять в различных дорожно-транспортных ситуациях (т.е. к рейсам, выполняемым частично или полностью в пределах территории ЕС компаниями-перевозчиками из государств – участников ЕСТР, являющихся и не являющихся членами ЕС), а также пояснения относительно прав и обязанностей операторов третьих сторон во время транзита по территории Договаривающихся сторон ЕСТР. Секретариат согласился содействовать этому путем размещения образцов на своем вебсайте и отслеживания получаемых ответов, с тем чтобы составить сводную таблицу норм, применяемых в разных ситуациях. Группа экспертов приветствовала предложения МСАТ и секретариата.

11. Группе экспертов было предложено сообщить в секретариат свои замечания по дискуссионному документу (ECE/TRANS/2012/3) для их включения в текст в целях составления на его основе в ходе последующих сессий общего справочного документа, который группа сможет использовать в своей работе.

VI. Программа работы (пункт 5 повестки дня)

12. В контексте своего круга ведения Группа экспертов провела обсуждение и определила первоочередные вопросы, которые надлежит рассмотреть. По общему мнению, наиболее важными и неотложными вопросами являются внесение поправок в статью 22-бис, учреждение административного комитета и обсуждение Меморандума о взаимопонимании (MoU) между ЕЭК и службами Европейской комиссии о признании Объединенного исследовательского центра в качестве органа, ответственного за корневую сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

13. Группа обсудила статью 22-бис и возможные поправки к ней, которые наделяли бы все Договаривающиеся стороны равными правами и обязанностями в части изменения и применения приложения 1В. Российская Федерация внесла предложение (на русском языке) о процедурах принятия решений и голосования (текст прилагается к настоящему докладу). В ходе дискуссии Группа экспертов

уделила основное внимание вопросу о том, каким образом будет сформирован новый директивный орган, т.е. административный комитет, а также связанным с этим процедурным аспектам функционирования данного органа и его взаимоотношениям с SC.1. В результате Группа экспертов просила секретариат подготовить документ, в котором предложение Российской Федерации и процедурные шаги, намеченные в дискуссионном документе секретариата по ЕСТР (стр. 25), были бы объединены в одно сводное предложение. При необходимости этот документ следует сопроводить примечаниями и пояснениями по соответствующим вопросам. Он будет положен в основу будущих дискуссий, касающихся внесения поправок в статью 22-бис. Было высказано пожелание, чтобы Российская Федерация в кратчайший возможный срок представила свое предложение на английском языке, с тем чтобы облегчить и ускорить работу Группы экспертов.

14. Группа экспертов обсудила возможные способы дальнейшего продвижения в вопросе о продлении срока действия или перезаключении МоВ между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии (текст МоВ прилагается к настоящему докладу). Представитель Института по защите и безопасности граждан (ИЗБГ) выступил с сообщением о работе, проделанной на текущий момент Объединенным исследовательским центром, и указал, что возможное истечение срока действия МоВ не отразится на практических результатах этой работы при условии, что ее финансирование Европейской комиссией будет продолжаться после июня 2012 года. Европейская комиссия отметила, что финансирование Объединенного исследовательского центра планируется продолжить, но что это будет окончательно подтверждено позднее. ИЗБГ было предложено подготовить доклад о накопленном опыте и представить на следующем заседании Группы экспертов свои предложения о дальнейших шагах.

15. Группа экспертов решила обсудить ряд поправок к положениям действующего МоВ на своей следующей сессии, с тем чтобы подписание нового МоВ могло состояться в октябре 2012 года и было приурочено к следующей сессии SC.1. Экспертов просили представить позиционные документы и/или предложения. Тем временем Группа решила продлить действие существующего МоВ до указанного срока.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

16. Правительство Грузии проинформировало об основных изменениях и планах, связанных с недавним присоединением этой страны к Соглашению ЕСТР. Европейская комиссия отметила планы создания Форума по тахографам – консультативного органа для содействия диалогу по техническим вопросам.

VIII. Дата и место проведения следующего совещания (пункт 7 повестки дня)

17. Группа экспертов просила секретариат запланировать проведение следующей сессии Группы экспертов на июнь 2012 года. После заседания Группы экспертов секретариат достиг договоренности о проведении следующей сессии Группы экспертов 6 июня 2012 года в Женеве.

Приложение I

[Подлинный текст на русском языке]

Текст статьи 22-бис, предложенный Российской Федерацией

Предложение к обсуждению

Статья 22-бис

Процедура внесения поправок в добавление 1В

1. Поправки к добавлению 1В к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной настоящей статьей.
2. Любое предложение по поправкам к вступительным статьям добавления 1В принимается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Любая принятая таким образом поправка будет направлена секретариатом упомянутой Рабочей группы Генеральному секретарю для уведомления всех Договаривающихся сторон. Она вступает в силу через три месяца после даты уведомления Договаривающихся сторон.
3. Подготовка и принятие предложений по тексту добавления 1В к настоящему Соглашению осуществляется Административным комитетом, в который входят все Договаривающиеся стороны и который функционирует в составе Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
4. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавление 1В к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Административным комитетом.
5. В случае одобрения поправки большинством членов Административного комитета, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство Договаривающихся сторон, она передается на рассмотрение в Рабочую группу по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии.
6. В случае одобрения поправки большинством членов Рабочей группы, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство Договаривающихся сторон, она передается Генеральному секретарю для направления компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон.
7. Поправка вступает в силу в течение шестимесячного срока со дня уведомления Договаривающихся сторон или в срок, оговоренный в тексте поправки, но не менее шестимесячного срока со дня уведомления Договаривающихся сторон.
8. В том случае, если предложение по поправкам, касающимся добавления 1В к настоящему Соглашению, повлечет за собой также внесение поправки в иные статьи или приложения Соглашения, поправки к этому добавлению не смогут вступить в силу до вступления в силу поправок, касающихся иных частей Соглашения. Если при этом поправки к добавлению 1В представляются од-

новременно с поправками, относящимися к иным частям Соглашения, то дата вступления их в силу определяется датой, установленной на основании применения процедур, которые в общих чертах описаны в статье 21 с учетом даты, указанной в поправке к добавлению 1B, в случае, предусмотренном пунктом 7 настоящей статьи.

Приложение II

Текст Меморандума о взаимопонимании между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций и Европейской комиссией

Меморандум о взаимопонимании

между

Службами Европейской комиссии

и

Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций

Службы Европейской комиссии, представленные для цели подписания настоящего Меморандума Директором по вопросам наземного транспорта Генерального директората по вопросам энергетики и транспорта (далее именуется "ГДЭТ") Энрико ГРИЛЬО ПАСКУАРЕЛЛИ и директором Института по защите и безопасности граждан Объединенного исследовательского центра (далее именуется "ОИЦ") Стефаном ЛЕХНЕРОМ,

с одной стороны,

и

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (далее именуется ЕЭК ООН), Palais des Nations, CH-1211, Geneva 10, Switzerland, представленная для цели подписания настоящего Меморандума директором Отдела транспорта Эвой МОЛЬНАР,

с другой стороны,

далее коллективно именуемые "Стороны",

принимая во внимание нижеизложенное:

Основная задача Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций заключается в стимулировании общеевропейской экономической интеграции за счет, среди прочего, установления норм и стандартов, а также оформления конвенций, призванных облегчить международное сотрудничество как в рамках региона, так и за его пределами.

Под эгидой ЕЭК ООН было разработано порядка 57 правовых документов, обеспечивающих общепризнанные правовые и технические рамки для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок в регионе ЕЭК ООН.

Европейское соглашение 1970 года, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), было составлено и разработано под эгидой ЕЭК ООН, с тем чтобы гарантировать применение минимальных стандартов в сфере автомобильного

транспорта для обеспечения добросовестной конкуренции, нормальных условий работы и безопасности дорожного движения на благо общества в целом.

С момента оформления ЕСТР в 1970 году Соглашение несколько раз претерпевало изменения в целях учета технологических достижений, а также согласования его положений с законодательством Сообщества для обеспечения единообразия внутреннего законодательства и видов практики в области автомобильного транспорта в странах – членах ЕЭК ООН на общеевропейском уровне.

16 июня 2006 года вступила в силу самая последняя поправка к ЕСТР, вводящая цифровой тахограф для более эффективного контроля продолжительности управления транспортными средствами и периодов отдыха профессиональных водителей. Цель данного изменения заключалась в обеспечении последовательного согласования положений ЕСТР с законодательством ЕС в этой области, с тем чтобы повысить безопасность дорожного движения путем использования устройства, которое более эффективно по сравнению с механическим тахографом.

Внедрение цифрового тахографа требует от всех Договаривающихся сторон ЕСТР значительных усилий финансового, социального и институционального характера. Принимая во внимание, что многие Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, – это развивающиеся страны, было решено предоставить им четырехлетний переходный период для целей полного внедрения цифрового тахографа.

С 16 июня 2010 года цифровой тахограф станет обязательным элементом для новых транспортных средств Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, которые выходят в рейсы в первый раз, причем с 16 марта 2010 года Договаривающиеся стороны должны быть в состоянии наладить выпуск карточек тахографов. В порядке обеспечения готовности к этому Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, надлежит принять новое законодательство, создать новые институты и укрепить уже существующие, а в общем плане им предстоит наладить надлежащий механизм обеспечения применения цифровых тахографов.

Объединенный исследовательский центр (ОИЦ) Комиссии в Испре, Италия, в настоящее время является единственным органом, оказывающим два основных вида услуг в связи с внедрением системы цифрового тахографа в государствах – членах ЕС, а именно – выдача сертификатов по линии Европейского главного сертифицирующего органа (ЕГСО) и сертификация эксплуатационной совместимости по линии его лаборатории сертификации на эксплуатационную совместимость. С подписанием настоящего Меморандума о взаимопонимании ОИЦ начнет оказывать такие же услуги Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС.

В рамках деятельности по выдаче сертификатов ОИЦ будет рассматривать и утверждать национальные стратегические подходы Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, в отношении криптографических ключей и сертификатов ключей, используемых в механизмах взаимной аутентификации, обеспечения безопасности сообщений и цифровой подписи системы цифрового тахографа. Цель процесса рассмотрения стратегических подходов заключается в установлении сопоставимых уровней безопасности во всех странах, которые являются Договаривающимися сторонами ЕСТР и используют цифровой тахограф.

В рамках деятельности по обеспечению эксплуатационной совместимости ОИЦ будет проводить испытания предметов оборудования, необходимых для полного внедрения системы цифрового тахографа, и выдавать на них сертификаты эксплуатационной совместимости. Наличие действующего сертификата эксплуатационной совместимости наряду с действующими сертификатами безопасности и функциональности является неременным условием получения на оборудование и/или предметы оборудования официального утверждения типа со стороны национального органа Договаривающейся стороны ЕСТР, осуществляющего официальное утверждение типа.

Объединение усилий ЕЭК ООН и служб Европейской комиссии позволяет выявить и разработать новые подходы к оказанию Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, помощи в деле беспрепятственного внедрения системы цифрового тахографа с соблюдением предельных сроков, оговоренных в Соглашении, обеспечивая тем самым возможность работы во взаимных интересах обеих организаций и Договаривающихся сторон ЕСТР, стремящихся к достижению стоящих перед ними целей.

Оформление административного механизма упростит взаимодействие между участвующими сторонами, способствуя более действенному и затрато-эффективному переходу на применение цифровых тахографов.

Стороны выразили взаимное стремление к сотрудничеству в области согласованного осуществления Соглашения во всех Договаривающихся сторонах ЕСТР, и с этой целью они подписывают настоящий Меморандум о взаимопонимании,

приняли следующее решение:

Раздел 1 – Цель Меморандума

Настоящий Меморандум о взаимопонимании имеет целью более эффективным образом содействовать уяснению и урегулированию вопросов, связанных с полным выполнением предписаний ЕСТР, касающихся цифровых тахографов, особенно Договаривающимися сторонами Соглашения, не являющимися членами ЕС.

Раздел 2 – Конкретные действия

В порядке всемерного достижения цели настоящего Меморандума о взаимопонимании Сторонам отводится следующая роль:

- 2.1 Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций:
 - а) выступает в качестве компетентного органа ЕСТР, на который возложена задача по идентификации органов Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, которые отвечают за внедрение цифровых тахографов, особенно в том, что касается криптографических ключей и сертификатов ключей, используемых в механизмах взаимной аутентификации, обеспечения безопасности сообщений и цифровой подписи системы цифрового тахографа. С этой целью секретариат ЕЭК ООН:

- совместно с ОИЦ согласует шаблон формуляра для идентификации таких органов;
 - рассылает формуляр-идентификатор по официальным каналам всем Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС;
 - получает по официальным каналам надлежащим образом заполненный формуляр-идентификатор;
 - проверяет полученный формуляр-идентификатор и – если он заполнен правильно – направляет формуляр ОИЦ для определения ключевых управленческих сервисов; в противном случае связывается с конкретной Договаривающейся стороной на предмет исправления ситуации;
 - получает от Договаривающихся сторон любые последующие изменения к первоначальному формуляру-идентификатору и препровождает обновленную информацию ОИЦ;
 - ведет обновляемую базу данных по этим органам;
- b) проверяет дополнительные элементы карточек в порядке применения требования 181 добавления В к ЕСТР: "Проконсультировавшись с секретариатом ЕЭК ООН, Договаривающиеся стороны могут добавить цвета или маркировку, например элементы безопасности, без ущерба для других положений настоящего добавления";
- c) создает базу данных по сертификатам об официальном утверждении и уведомлениях об отказе на основе информации, полученной от каждой Договаривающейся стороны в свете положений статьи 4 приложения к ЕСТР;
- d) создает базу данных по официально утвержденным механикам и мастерским и выданным им карточкам на основе перечней, направляемых по официальным каналам компетентными органами каждой Договаривающейся стороны, и предоставляет эти данные в распоряжение всех других Договаривающихся сторон;
- e) осуществляет наблюдение за спорами по официальным утверждениям типа, возникающими в Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС, используя информацию, представленную компетентными органами Договаривающихся сторон;
- f) ориентирует Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, в их усилиях по внедрению цифровых тахографов и оказывает им помощь в выявлении в странах ЕС партнеров, с которыми они могли бы сотрудничать в этой связи;
- g) создает базу данных по Договаривающимся сторонам, которые в состоянии обеспечить осуществление на своей территории положений, касающихся цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В, до истечения четырехлетнего предельного срока;
- h) выступает в качестве контактного пункта для группы управления рисками ЕСТР-ЕС при работе с Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС;

- i) официально информирует каждую Договаривающуюся сторону о необходимости – с учетом того, что система цифрового тахографа должна быть внедрена к концу переходного периода, – создания единого главного сертифицирующего органа ЕСТР (ЕСТР-ГСО), которым станет ЕГСО-ЕС (ЕК – ГД ОИЦ);
- j) поддерживает создание Целевого фонда ЕЭК ООН на базе добровольных взносов различных доноров и Договаривающихся сторон ЕСТР, предназначенного для финансирования деятельности по оказанию технической помощи во внедрении системы цифрового тахографа, а также покрытия при необходимости расходов, связанных с работой Европейского главного сертифицирующего органа (ЕГСО) в области создания инфраструктуры управления криптографическим ключом, которая необходима для внедрения системы цифрового тахографа.

2.2 Службы Европейской комиссии:

- a) отвечают за работу Европейского главного сертифицирующего органа (ЕГСО) в области создания инфраструктуры управления криптографическим ключом, которая необходима для внедрения системы цифрового тахографа;
- b) отвечают на период до 30 июня 2012 года за работу главного сертифицирующего органа ЕСТР (ЕСТР-ГСО); в этом качестве ОИЦ выполняет, без финансовых последствий для ЕЭК ООН, все соответствующие функции, предусмотренные в рамках ЕСТР, применяя к Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, и заявителям тот же режим, что и в отношении членов ЕС;
- c) содействуют, прежде всего в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1) и в тесном сотрудничестве с секретариатом ЕЭК ООН:
 - наращиванию потенциала Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, особенно в области разработки процедур управления рисками с акцентом на способности оценки рисков;
 - упрощению обменов экспертами и специальными знаниями посредством семинаров и рабочих совещаний, посвященных вопросам внедрения системы цифрового тахографа, организуемых прежде всего по линии Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1), а также силами Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

2.3 ЕЭК ООН и службы Европейской комиссии будут содействовать беспрепятственному и устойчивому функционированию системы, а также ее дальнейшему развитию после 30 июня 2012 года.

Раздел 3 – Оценка сотрудничества

3.1 Стороны будут встречаться по крайней мере один раз в год для оценки проведенной деятельности, разработки подробных программ реализации будущих совместных проектов и обсуждения любых вопросов, касающихся осуществления настоящего Меморандума о взаимопонимании. С этой целью ЕЭК ООН и службы Комиссии выделяют по одному человеку в качестве своих координаторов, отвечающих за соответствующие аспек-

ты планирования. Координаторы будут в равной мере вправе назначать любых других сотрудников персонала представлять их либо присутствовать на заседаниях. Подготовкой заседаний занимаются координаторы.

- 3.2 Координаторами от Комиссии будут выступать руководитель подразделения ГДЭТ/Е1 г-н Сабольч Шмидт и руководитель подразделения ОИЦ/G7 г-н Томас Хартунг.

Координатором от ЕЭК ООН будет выступать сотрудник по экономическим вопросам Отдела транспорта г-жа Вирджиния Танасе.

- 3.3 Вся корреспонденция в контексте настоящего Меморандума направляется координаторам.

- 3.4 Стороны будут сообщать друг другу о любых изменениях, касающихся упомянутых выше координаторов.

Раздел 4 – Средства

Стороны самостоятельно финансируют свою деятельность.

Раздел 5 – Признание ОИЦ органом ЕСТР

ЕЭК ООН признает ОИЦ в качестве главного сертифицирующего органа ЕСТР и центра сертификации эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

Европейская экономическая
комиссия Организации
Объединенных Наций

Службы Европейской комиссии

Дата: 23 января 2009 года
Место: Женева

Дата: 17 декабря 2008 года
Место: Брюссель

Эва МОЛЬНАР

Энрико ГРИЛЬО ПАСКУАРЕЛЛИ

Дата: 12 января 2009 года
Место:

Стефан ЛЕХНЕР
