



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту****Шестьдесят четвертая сессия**

Женева, 7–9 октября 2020 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области****внутреннего водного транспорта:****Последствия вспышки COVID-19 для внутреннего****судоходства и меры, которые надлежит принять****в рамках Европейской экономической комиссии****Организации Объединенных Наций****Обзор последствий вспышки вируса COVID-19 для  
европейского сектора внутреннего водного транспорта  
и меры, принятые на национальном и международном  
уровнях****Записка секретариата\* \*\*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с программой работы по подпрограмме «Транспорт» на 2020 год (ECE/TRANS/2020/21, глава IV, таблица, раздел А, пункт 11), принятой Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/294, пункт 136).

2. В соответствии с предложением Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), высказанным на ее неофициальном совещании, которое проводилось в виртуальном формате 29 и 30 июня 2020 года в целях сбора информации о последствиях вспышки вируса COVID-19 для внутреннего судоходства и об исключительных мерах, принятых в этом секторе, правительствам было предложено представить секретариату обновленную информацию.

---

\* Настоящий документ был представлен после истечения установленного срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.

\*\* Настоящий документ до его передачи в службы письменного перевода Организации Объединенных Наций не редактировался.



3. В свете этого предложения SC.3/WP.3, высказанного на ее виртуальном неофициальном совещании, Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3), возможно, пожелает продолжить обмен информацией о последствиях вспышки вируса COVID-19 для внутреннего судоходства, об исключительных мерах, принятых государствами-членами, и об извлеченных уроках.

## **II. Информация о последствиях вспышки вируса COVID-19 для внутреннего судоходства в Европе и извлеченные уроки**

4. В приложениях I и II к настоящему документу приведен обзор информации о последствиях пандемии COVID-19 для внутреннего судоходства и мерах, принятых на международном и национальном уровнях, которая была передана секретариату Австрией, Беларусью, Бельгией, Германией, Российской Федерацией, Словакией, Украиной, Хорватией и Европейской комиссией, а также речными комиссиями.

5. На своем виртуальном неофициальном совещании SC.3/WP.3 отметила, что пандемия имела серьезные экономические последствия для сектора внутреннего водного транспорта в целом и для бесперебойной работы транспортных цепей, пассажирских перевозок и работы экипажей судов, включая замену членов экипажей; она подчеркнула необходимость дальнейшего сбора информации и улучшения координации и сотрудничества на международном уровне (ECE/TRANS/SC.3/2020/1, пункты 12 и 13).

6. Подробная оценка экономических последствий кризиса, вызванного пандемией COVID-19, для европейского внутреннего водного транспорта была опубликована Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) 27 марта 2020 года<sup>1</sup>. Согласно этой оценке, ожидается значительное сокращение транспортной деятельности и существенное снижение объемов перевозок для всего сектора внутреннего водного транспорта; в публикации выделены также основные факторы, которые оказывают влияние на работу цепочки внутреннего водного транспорта:

- снижение объемов грузоперевозок на всех уровнях, обусловленное сокращением либо остановкой промышленного производства и значительным падением спроса;
- нарушение логистических цепочек;
- резкое сокращение числа пассажиров, перевозимых по внутренним водным путям.

7. Согласно оценке ЦКСР, непосредственно затронуты кризисом оказались пассажирские перевозки (речные круизы, однодневные поездки и паромные перевозки) и перевозки товаров, относящихся к секторам, на которые напрямую повлияли карантинные ограничения (например, строительства, автомобилестроения, мобильности и прочее), а за ними последовали другие транспортные сегменты, такие как перевозки наливных грузов (нефтепродуктов и химикатов) и контейнерные перевозки. По состоянию на май 2020 года объемы перевозок внутренним водным транспортом стабилизировались, но оставались на низком уровне. Кроме того, это воздействие усугублялось сезонным влиянием и структурными изменениями в энергетическом секторе. Тем не менее с самого начала пандемии сектор весьма активно искал решения, необходимые для преодоления последствий кризиса.

8. По информации Дунайской комиссии (ДК), кризис привел к сокращению объемов грузоперевозок на Дунае во втором квартале 2020 года, за исключением перевозок зерна из портов на среднем Дунае в порты, расположенные в его дельте (Констанца), а также к полной остановке пассажирских круизов, пассажирских линий и дневных рейсов на Дунае и его притоках. Кроме того, крайне низкий уровень воды на Дунае в начале 2020 года и отсутствие традиционного второго паводкового периода

<sup>1</sup> URL: [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327\\_CCNR\\_Economic\\_impacts.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327_CCNR_Economic_impacts.pdf).

в мае 2020 года привели к тому, что эксплуатационная осадка баржевого флота периодически снижалась.

### III. Меры, которые могут быть приняты Рабочей группой по внутреннему водному транспорту

9. На своем виртуальном неофициальном совещании SC.3/WP.3 отметила, что SC.3, возможно, пожелает провести оценку конвенций и соглашений, относящихся к сфере компетенции ЕЭК ООН, в области внутреннего водного транспорта и соответствующих резолюций ЕЭК ООН с точки зрения готовности к аналогичным ситуациям и предложить в случае необходимости внести изменения (ECE/TRANS/SC.3/2020/1, пункт 14). Следуя этой рекомендации, SC.3, возможно, пожелает рассмотреть перечень документов, приведенный в таблице ниже, которые могут подлежать такой оценке. SC.3, возможно, пожелает также дополнить этот перечень другими документами.

<i>Документ</i>	<i>Предмет оценки</i>
Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»)	Сеть водных путей и портов, которая имеет важнейшее значение с точки зрения обеспечения непрерывности судоходства, безопасности судов, экипажей и пассажиров в случае принятия исключительных мер в связи с пандемией
Резолюция № 21 — Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов	Непрерывность приема отходов, образующихся на борту судов, в случае принятия исключительных мер, касающихся эксплуатации пунктов приема отходов
Резолюция № 24 — Европейские правила судоходства по внутренним водным путям	Непрерывность судоходства, безопасность судов, экипажей и пассажиров
Резолюция № 31 — Рекомендации, касающиеся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок	Безопасность экипажей, обеспечение необходимой мобильности членов экипажей судов, осуществляющих международные перевозки
Резолюция № 61 — Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания	Безопасность судов, экипажей, бортового персонала и пассажиров (конструкция, обеспеченность индивидуальными комплектами защиты и т. д.)

## Приложение I

### Меры по минимизации последствий вспышки вируса COVID-19 для внутреннего судоходства на международном уровне

#### A. Европейский союз

С самого начала пандемии COVID-19 Европейская комиссия играет активную роль в усилиях по координации общих ответных мер на уровне Европейского союза в целях укрепления сектора общественного здравоохранения и смягчения социально-экономических последствий пандемии. В транспортном секторе были приняты, в частности, нижеследующие меры:

а) Европейской комиссией 23 марта 2020 года было выпущено Информационное сообщение об организации «зеленых полос» в соответствии с Руководящими принципами осуществления мер пограничного контроля в целях охраны здоровья и обеспечения доступности товаров и основных услуг<sup>2</sup>. Государствам — членам Европейского союза было поручено обозначить все подходящие внутренние пункты пересечения границ Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т), а при необходимости и дополнительные пункты, в качестве пунктов пересечения границы с «зеленой полосой» для автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

б) В регламенте (ЕС) 2020/698 Европейского парламента и Совета от 25 мая 2020 года были установлены конкретные и временные меры в связи со вспышкой вируса COVID-19, касающиеся возобновления или продления срока действия некоторых удостоверений, лицензий и разрешений, а также отсрочки некоторых периодических проверок и периодической подготовки в определенных областях транспортного законодательства (так называемый «Омнибус»). Этот регламент нацелен на принятие временных мер на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте, а также в плане обеспечения безопасности на море. В части внутреннего водного транспорта данный регламент продлевает на шесть месяцев действие свидетельств, которые были выданы в соответствии с регламентом (ЕС) 2016/1629 и срок действия которых истек в период с 1 марта 2020 года по 31 августа 2020 года.

Промежуточные рекомендации по обеспечению готовности и реагированию на случаи вируса COVID-19 в пунктах въезда в государства — члены Европейского союза/Европейского экономического пространства (ЕЭП) призваны оказать помощь органам здравоохранения на воздушном, морском и внутреннем транспорте в разработке краткосрочных и долгосрочных национальных и местных планов по обеспечению готовности<sup>3</sup>.

#### B. Центральная комиссия судоходства по Рейну и Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства

ЦКСР отметила нижеследующие меры, принятые в ответ на пандемию COVID-19<sup>4</sup>:

а) Принятие 23 марта 2020 года резолюции 2020-I-2 ЦКСР,<sup>5</sup> в которой государствам — членам ЦКСР предлагается принять исключительные меры в связи с

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf).

<sup>3</sup> Более подробную информацию см. URL: <http://www.healthygateways.eu/Novel-coronavirus>.

<sup>4</sup> По состоянию на 20 июня 2020 года.

<sup>5</sup> [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/pre20\\_18fr\\_final.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/pre20_18fr_final.pdf).

пандемией COVID-19 для обеспечения надлежащего судоходства по Рейну и бесперебойной работы системы снабжения, а именно:

- поддерживать, насколько это возможно, оптимальное функционирование инфраструктуры;
- не налагать штрафы в связи с истечением сроков действия свидетельств, удостоверений и других документов, которые были выданы в соответствии с рейнским законодательством и были действительны по состоянию на 15 марта 2020 года, в том случае, если это не влияет на безопасность и бесперебойность работы внутреннего судоходства;
- содействовать мобильности членов экипажа, с тем чтобы они могли добираться напрямую от своего места жительства до порта посадки и от порта высадки до места жительства;
- подписать многосторонние соглашения ЕЭК ООН в рамках ВОПОГ.

b) Поддержка работы и регулярное обновление реестра национальных и международных мер для внутреннего судоходства, размещенного на специальной веб-странице<sup>6</sup>, а также выпуск еженедельного бюллетеня на веб-сайте ЦКСР.

c) Оценка экономических последствий кризиса, вызванного пандемией COVID-19, для европейского внутреннего водного транспорта, опубликованная 27 марта 2020 года<sup>7</sup>. Последствия кризиса, вызванного пандемией COVID, для европейского внутреннего судоходства были также рассмотрены в обзоре рынка «Внутреннее судоходство в Европе», выпущенном ЦКСР в апреле 2020 года, и в Ежегодном докладе о внутреннем судоходстве в Европе за 2020 год.

d) Принятие на пленарном заседании ЦКСР 4 июня 2020 года резолюции 2020-I-4<sup>8</sup>, которая направлена на повышение готовности к другим возможным кризисам путем получения информации об уроках, извлеченных из ситуации с преодолением кризиса COVID, а также смягчение его негативных последствий и координирование сотрудничества ключевых игроков по этому вопросу. Состоявшееся в ходе сессии обсуждение последствий пандемии для внутреннего судоходства на Рейне и других европейских водных путях было посвящено влиянию кризиса в области здравоохранения на ситуацию во внутреннем судоходстве и ответным мерам, которые необходимо разработать для борьбы с кризисом и его преодоления.

Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) на своем заседании, состоявшемся 30 апреля 2020 года, заявил о настоятельной необходимости скоординированного подхода к мерам по поддержке европейского сектора внутреннего судоходства во время кризиса, вызванного пандемией COVID-19. В открытом письме<sup>9</sup> председателя и исполнительного секретаря КЕСНИ от 20 мая 2020 года было рекомендовано не применять штрафных санкций на период кризиса в случае истечения сроков действия свидетельств, удостоверений и других документов при соблюдении определенных условий. Кроме того, КЕСНИ призвал сектор и инспекционные органы по мере возможности продолжить либо возобновить инспекцию и сертификацию, с тем чтобы в максимально возможной степени избежать административных задержек и прерывания жизненно важных бизнес-процессов для судоремонтных предприятий. Обмен информацией по этому вопросу был продолжен на совещании КЕСНИ, состоявшемся 22–23 сентября 2020 года.

<sup>6</sup> <http://www.ccr-zkr.org/13070000-en.html>.

<sup>7</sup> [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327\\_CCNR\\_Economic\\_impacts.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327_CCNR_Economic_impacts.pdf).

<sup>8</sup> <http://www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2020-Ifr.pdf>.

<sup>9</sup> [http://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/05/Open-Letter-CESNI\\_EN.pdf](http://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/05/Open-Letter-CESNI_EN.pdf).

### **С. Дунайская комиссия**

На протяжении всего кризисного периода ДК прилагала все усилия к тому, чтобы поддержать работу флота и обеспечить бесперебойность грузоперевозок в Дунайском регионе во время кризиса, вызванного пандемией COVID-19. Согласованные действия компетентных органов и национальных администраций государств — членов ДК позволили предотвратить полную остановку судоходства на Дунае и обеспечить безопасность судоходства и грузовых операций. Проведение секретариатом ДК систематического анализа принимаемых исключительных мер позволило скоординировать деятельность национальных органов и выработать общую позицию стран региона ДК по следующим вопросам:

а) продление срока действия удостоверений судоводителей, свидетельств о допуске членов экипажа, медицинских справок, служебных книжек и специальных сертификатов для работников внутреннего водного транспорта, срок действия у которых истек до 1 июля 2020 года, не более чем на три месяца, но не дольше чем до 1 октября 2020 года;

б) замена членов экипажа, которые не смогли присутствовать на борту по причинам, связанным с пандемией COVID-19, на основании предписаний о минимальном составе экипажа при обеспечении соответствующей квалификации членов экипажа; а также меры, позволяющие членам экипажа при прохождении пограничного контроля получить доступ к своим рабочим местам (наличие медицинской справки, удостоверения члена экипажа для судов, совершающих международные рейсы по Дунаю, разработанного в соответствии с нормами ДК, или свидетельства для прохождения «зеленой полосы»);

в) продление срока действия судовых свидетельств, истекших в марте 2020 года, на срок до одного года по согласованию с компетентными органами (классификационными обществами);

г) возобновление свидетельств о владении специальными знаниями в области Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), свидетельств о допуске и временных свидетельств о допуске, выданных на основании многосторонних соглашений ЕЭК ООН в рамках ВОПОГ;

д) специальные меры в ходе погрузочно-разгрузочных операций, операций по пополнению запасов топлива, воды и продовольствия и ремонту судов.

Работа шлюзов, речных информационных служб (РИС) и служб речного надзора на Дунае обеспечивается в полном объеме. Извещения судоводителям передаются систематически и содержат информацию о специальных мерах, принятых в связи с кризисом, для сведения экипажей и администраций.

### **Д. Мозельская комиссия**

В связи со вспышкой пандемии в целях защиты людей в этом секторе и обеспечения непрерывности судоходства государства — члены Мозельской комиссии (МК) приняли ряд исключительных мер<sup>10</sup>:

а) сокращение времени работы шлюзов; начиная с мая 2020 года круглосуточная работа шлюзов восстановлена, за исключением французского участка Мозеля (открыты дважды в сутки по 8 часов);

б) остановка прогулочного судоходства с марта по май/июнь 2020 года в соответствии с санитарными предписаниями (20 мая 2020 года во Франции, 10 июня 2020 года в Германии и 11 мая 2020 года в Люксембурге);

<sup>10</sup> По состоянию на 23 июня 2020 года.

с) в Люксембурге шлюзы для прогулочных судов были закрыты с 24 марта по 20 мая 2020 года.

В ходе кризиса, вызванного пандемией COVID, МК приняла следующие решения<sup>11</sup>:

- отсрочка закрытия шлюзов с мая по сентябрь 2020 года (решение от 3 апреля 2020 года);
- отсрочка внедрения электронной судовой отчетности на Мозеле с 1 июля 2020 года до 1 июля 2021 года (решение от 6 апреля 2020 года);
- временная отмена обязанности по уплате сбора и проштамповке декларации о сборе при проходе шлюзов во избежание личных контактов между персоналом шлюза и судоводителями (решение от 23 марта 2020 года);
- продление сроков действия свидетельств, которые были действительны по состоянию на 15 марта 2020 года; государствам — членам МК было рекомендовано подписать Многостороннее соглашение ВОПОГ/МО25, если они еще этого не сделали (решение от 6 апреля 2020 года).

Эти меры регулярно пересматриваются на предмет продления либо отмены.

## **Е. Международная комиссия по бассейну реки Сава**

Государства — члены Международной комиссии по бассейну реки Сава (СК) приняли специальные меры в области водного транспорта в связи со вспышкой вируса COVID-19, о чем была размещена соответствующая информация на веб-сайте СК, включая извещения судоводителям и контактная информация компетентных органов государств-членов<sup>12</sup>.

## **Ф. Речная круизная ассоциация и Европейский союз речного судоходства**

В мае 2020 года Речная круизная ассоциация<sup>13</sup> и Европейский союз речного судоходства (ЕСРС) выпустили Руководящие указания в части минимальных стандартных мер по возобновлению речных круизов в Европе в условиях пандемии COVID-19<sup>14</sup>, с тем чтобы обеспечить защиту пассажиров и членов экипажа в особых обстоятельствах, вызванных пандемией. Данные руководящие указания касаются стратегии выхода из кризисной ситуации, вызванной пандемией COVID-19, и призваны обеспечить бесперебойность пассажирского судоходства на европейских внутренних водных путях в условиях действия ограничительных мер, связанных с пандемией, и помочь выработать согласованную и скоординированную стратегию по выходу из связанного с пандемией кризиса для предприятий речного круизного судоходства в Европе.

<sup>11</sup> Подробную информацию об исключительных мерах на реке Мозель в связи с пандемией COVID-19 см. URL: <http://commission-de-la-moselle.org/index.php?id=872&L=2>.

<sup>12</sup> <http://www.savacommission.org/news>.

<sup>13</sup> Европейская ассоциация речных круизных компаний, URL: <http://www.igrivercruise.com>.

<sup>14</sup> [http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/River-Cruise-Minimum-Standard-Covid-19\\_FINAL-VERSION\\_1.0\\_EN.pdf](http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/River-Cruise-Minimum-Standard-Covid-19_FINAL-VERSION_1.0_EN.pdf).

## Приложение II

### Последствия вспышки вируса COVID-19 для внутреннего судоходства и исключительные меры, принятые государствами-членами

#### A. Австрия

В качестве последствий вспышки вируса COVID для внутреннего водного транспорта Австрии были отмечены следующие:

- последствия для речного круизного судоходства, которое останавливалось и до сих пор затруднено;
- ограничительные меры в части пересечения границ для членов экипажа, добирающихся до своих рабочих мест.

Решения, принятые в рамках Европейского союза и многосторонних соглашений ЭЭК ООН по ВОПОГ, которые позволили возобновить действие свидетельств о владении специальными знаниями в области ВОПОГ, свидетельств о допусшении ВОПОГ и временных свидетельств о допусшении, выданных в соответствии с ВОПОГ, внесли значительный вклад в обеспечение бесперебойности грузовых перевозок в Австрии во время кризиса.

#### B. Беларусь

С конца июня 2020 года в связи с пандемией вируса COVID-19 были остановлены все пассажирские перевозки по водным путям Республики Беларусь: городские круизы для организованных групп населения, туристические пассажирские круизы, речные экскурсии и общественные мероприятия на борту пассажирских судов; затронутыми оказались также грузоперевозки. Кризис коснулся не только судовладельцев, но и повлиял на национальную экономику в целом. В целях предотвращения распространения пандемии были разработаны общие планы для всех секторов экономики. В частности, они предписывали принятие индивидуальных защитных мер, использование антисептиков и принятие других профилактических мер для обеспечения безопасности людей.

#### C. Бельгия

##### Фламандский регион

##### a) Влияние на осуществление перевозок

В целях обеспечения бесперебойной работы внутреннего судоходства во время кризиса, связанного с пандемией COVID-19, Фламандская администрация водных путей приняла ряд отраслевых мер в отношении: а) аттестации персонала и судов внутреннего плавания и б) экзаменов, служебных книжек и журналов учета. Фламандская администрация водных путей создала специальную веб-страницу, посвященную ситуации с COVID-19, для предоставления регулярно обновляемой информации обо всех мерах на внутреннем судоходстве, связанных с COVID-19.

*Переходные положения, касающиеся аттестации сотрудников внутреннего водного транспорта и судов внутреннего водного транспорта, экзаменов, служебных книжек и журналов учета*

- i) Свидетельства о допусшении

Регламент (ЕС) 2020/698 Европейского парламента и Совета от 25 мая 2020 года предусматривает, что в случаях, когда срок прохождения медицинских осмотров истек



в период с 1 марта 2020 года по 31 августа 2020 года, он будет продлен на шесть месяцев в каждом соответствующем случае. Соответствующие удостоверения судоводителей должны оставаться в силе.

ii) Свидетельства о допущении в соответствии с ВОПОГ

Свидетельства экспертов ВОПОГ и консультантов по безопасности ВОПОГ, срок действия которых истекает в период с 1 марта по 1 декабря 2020 года, будут оставаться действительными до 31 декабря 2020 года. Дата начала действия нового свидетельства будет соответствовать дате истечения срока действия предыдущего.

iii) Экзамены

- Экзамен после завершения первоначальной подготовки по ВОПОГ: лица, прошедшие первоначальную подготовку по ВОПОГ в период с 20 октября 2019 года по 20 марта 2020 года, будут иметь в своем распоряжении один год для сдачи соответствующего экзамена (и для его пересдачи в случае необходимости).
- Пересдача экзамена на получение свидетельств о допущении категории «Рейн и внутреннее судоходство»: лица, которые сдавали экзамен в период с 1 июля по 31 декабря 2019 года, могут пересдать этот экзамен до 31 декабря 2020 года включительно.
- Теоретико-практический экзамен «Радар»: лица, сдавшие теоретический экзамен в период с 1 июля по 31 декабря 2019 года, могут сдать практический экзамен «Радар» (и пересдать его в случае необходимости) до 31 декабря 2020 года.

iv) судовые свидетельства

В соответствии с регламентом (ЕС) 2020/698 Европейского парламента и Совета от 25 мая 2020 года срок действия документов, которые подпадают под действие директивы 2016/1629 и срок действия которых истек в период с 1 марта по 31 августа 2020 года, продлевается на шесть месяцев.

v) Свидетельства судов, перевозящих опасные грузы:

Временные осмотры, свидетельства о допущении и временные свидетельства о допущении: свидетельства, срок действия которых истекает в период с 1 марта по 1 сентября 2020 года, будут оставаться действительными до 30 сентября 2020 года. Дата начала действия нового свидетельства будет соответствовать дате истечения срока действия предыдущего.

*Эксплуатация разводных мостов и шлюзов*

Во Фландрии график работы разводных мостов и шлюзов в период пандемии COVID-19 не прерывался.

*Прогулочное судоходство*

Прогулочное судоходство было запрещено с начала кризиса и до начала мая 2020 года; с тех пор оно разрешено на определенных условиях, которые регулярно обновляются.

**b) Экономические последствия**

В поддержку фламандских компаний правительство Фландрии осуществляет ряд общих и отраслевых мер финансовой поддержки. Последние не охватывают внутренний водный транспорт, но компании, занятые в этом секторе, могут воспользоваться несколькими общими мерами финансовой поддержки.

Во втором квартале 2020 года по сети фламандских водных путей было перевезено почти 17,5 млн тонн грузов, что на 3,45 % меньше по сравнению со вторым кварталом 2019 года, при этом показатели перевозок в тонно-километрах снизились на 3,06 %. Можно сделать вывод, что за последние три месяца по сравнению со вторым

кварталом 2019 года наблюдается незначительное снижение с учетом беспрецедентного кризиса, который длится с марта 2020 года.

По контейнерным перевозкам, напротив, наблюдается значительный рост по сравнению со вторым кварталом 2019 года — не менее чем на 10,02 %, что связано со значительным увеличением объемов контейнерных перевозок по Альберт-каналу.

Извлеченные уроки: существует необходимость в тщательно организованных трансграничных консультациях по введению практических мер (например, переходных положений, касающихся аттестации персонала и судов, часов работы шлюзов и разводных мостов и прочих аспектов) в целях обеспечения надлежащего функционирования трансграничного судоходства.

### Валлонский регион

По сравнению с данными за 2017–2019 годы, средний объем грузовых перевозок по внутренним водным путям сократился в марте–августе 2020 года, как это отражено в приведенной ниже таблице:

	<i>Март 2020 года</i>	<i>Апрель 2020 года</i>	<i>Май 2020 года</i>	<i>Июнь 2020 года</i>	<i>Июль 2020 года</i>	<i>Август 2020 года</i>
Объем грузов, %	24	25	24	8	15	18
Количество загруженных судов, %	25	25	25	11	16	29

Для обеспечения бесперебойной работы судоходства в максимально возможной степени были приняты специальные меры с должным учетом ситуации с пандемией и соответствующих правил.

### Столичный регион Брюссель

#### *Порт Брюсселя, первая половина 2020 года*

Глобальный кризис в области здравоохранения, вызванный пандемией COVID-19, отразился на водном движении в порту Брюсселя. Это усугубилось карантинными мерами, введенными в Бельгии в первой половине 2020 года, и имело серьезные негативные последствия для всех секторов экономики.

В первом полугодии 2020 года объем внутренних перевозок сократился на 13 % до 2,4 млн тонн, объем транзитных перевозок вырос на 31 %, а контейнерных перевозок — снизился на 10 %. Таким образом, благодаря хорошим показателям транзитных перевозок общий объем перевозок сократился лишь на 4 %. Как и ожидалось, пострадали перевозки всех групп товаров, за исключением сельскохозяйственной продукции и продуктов питания, на которые меньше всего повлияли карантинные меры.

Однако, несмотря на негативную динамику грузоперевозок водным транспортом в первом полугодии 2020 года, в последнее время объемы внутренних перевозок позволяют прогнозировать начало восстановления. Так, после периода с марта по май 2020 года, когда перевозки особенно сильно пострадали от санитарных мер, в июне был достигнут существенный рост объема перевозок — на 11 % по сравнению с июнем 2019 года.

Благодаря мерам, принятым в связи с пандемией, порт Брюсселя оставался открытым в течение всего кризисного периода. Портовые компании смогли продолжить работу в обычном режиме. На апрельском заседании Исполнительного совета был принят комплекс мер по оказанию помощи клиентам в преодолении кризиса. Для обеспечения безопасности персонала гидротехнических сооружений были введены специальные меры безопасности.

Извлеченные уроки обнажили тот факт, что порт играет важнейшую роль для города Брюсселя с точки зрения снабжения и одновременно позволяет снизить

воздействие логистических операций на окружающую среду, ведь водный транспорт является самым экологически чистым видом транспорта.

## D. Хорватия

В целом опасное положение в Хорватии было объявлено в середине марта 2020 года. Решения, направленные на обеспечение бесперебойной работы сектора и безопасности персонала, принимались на основе пошагового подхода, ситуация находится под постоянным контролем, данные постоянно обновляются. В ответ на кризис принят комплекс требований по обеспечению безопасных транспортных операций и санитарно-эпидемиологической защиты объектов инфраструктуры, персонала и пассажиров.

В Хорватии пандемия вируса COVID-19 особенно сильно сказалась на пассажирских перевозках по внутренним водным путям; во время пандемии были отменены практически все пребывающие во внутренние порты рейсы. Работа пассажирских портов Вуковар, Илок, Батина и Альмаш была приостановлена решением Администрации порта Вуковар от 16 марта 2020 года, а пассажирские суда, совершающие международные круизы и перевозящие более 40 пассажиров, не допускались к заходу в порты (по состоянию на 18 мая 2020 года). Были введены и продолжают действовать все надлежащие эпидемиологические меры для защиты пассажиров и членов экипажей судов внутреннего плавания. Замена членов экипажа могла осуществляться в соответствии со специальной процедурой.

Грузовые перевозки не прерывались, но экипажи были обязаны оставаться на борту, а контроль при пересечении границы осуществлялся дистанционно. Во втором квартале 2020 года грузопоток в порту Вуковар достиг 27 тыс. тонн в марте, 34 тыс. тонн в апреле, — что превысило объем грузов, переваленных в апреле 2019 года, — и 8 тыс. тонн в мае 2020 года.

Хорватия поддерживает активный диалог с соседними странами, Дунайской комиссией и другими международными организациями в целях преодоления последствий кризиса.

Извлеченные уроки: существующая система требует адаптации для обеспечения эффективного реагирования в случае чрезвычайных ситуаций в целях предотвращения их распространения и минимизации их воздействия и последствий.

## E. Германия

С начала кризиса, вызванного пандемией COVID-19, Германия сталкивается с проблемами, которые являются общими для этого сектора (о чем было упомянуто на виртуальном неофициальном совещании SC.3/WP.3 в июне 2020 года) и которые касаются, в частности, следующего: а) приостановки пассажирских перевозок и речных круизов; б) сокращения объема грузов, перевозимых по внутренним водным путям; в) последствий с точки зрения грузовых операций в портах и эксплуатации мостов и шлюзов; г) действительности судовых документов, свидетельств, удостоверений и других документов, касающихся экипажей; д) замены членов экипажа на борту судов; е) безопасности и охраны здоровья персонала. Вышеупомянутые вопросы требуют решения со стороны либо федерального правительства, либо правительств федеральных земель. В целом меры по охране здоровья в связи с пандемией регулируются на уровне федеральных земель.

Текущая ситуация в секторе внутреннего водного транспорта в Германии обрисована ниже:

а) Пассажирские перевозки и речные круизы снова разрешены в соответствии с действующими в каждой федеральной земле правилами, связанными с пандемией COVID-19; эти меры предписывают в том числе правила социального дистанцирования, максимальное число людей, которые могут находиться в закрытых

помещениях, регистрацию посетителей и обязанность носить на лице маску. Как следствие, количество поездок существенно сократилось.

b) Объемы грузоперевозок зависят также от экономических тенденций. На экономике по-прежнему сказывается пандемия; как следствие, объемы перевозимых грузов остаются на низком уровне с тенденцией к небольшому росту по контейнерным перевозкам. Вместе с тем недостаток позитивных тенденций в некоторой степени также носит сезонный характер.

c) Все внутренние порты Германии открыты и работают в полном режиме. При этом соблюдаются защитные меры против вируса COVID-19. В связи с последствиями пандемии в портах Германии наблюдается снижение интенсивности судоходства. Пандемия оказала незначительное влияние на работу шлюзов, и шлюзовые службы остаются в основном доступными. В данный момент работа шлюзов полностью восстановлена.

d) В соответствии с распоряжениями Федерального правительства от 17 и 31 марта 2020 года компетентным органам было предписано не применять штрафные санкции в отношении некоторых документов, свидетельств, удостоверений и прочих документов с истекшим сроком действия, если они были действительны до 15 марта 2020 года, что держит в русле резолюции 2020-I-2 ЦКСР. Эти постановления были частично отменены после принятия регламента (ЕС) 698/2020.

e) В соответствии с вышеупомянутым постановлением от 17 марта требования к экипажам были смягчены в тех случаях, когда замена членов экипажа была невозможна. Кроме того, федеральные земли, устанавливающие карантинные требования, освободили членов трансграничных экипажей от обязанности соблюдать карантин. В качестве государства — члена Европейского союза и члена ЦКСР Германия применяет также положения о «зеленых полосах» и резолюцию 2020-I-2 ЦКСР.

f) Меры по обеспечению безопасности и охраны здоровья в связи со вспышкой вируса COVID регулируются обязательными предписаниями федеральных земель, которые регулярно обновляются. В начале пандемии предписания федеральных земель на допускали осуществление речных круизов. Например, в случае речных круизов в дополнение к предписанию о ношении масок и правилам дистанцирования может требоваться регистрация пассажиров, с тем чтобы отслеживать распространение инфекции.

На данный момент скоординированный подход к принятию мер продемонстрировал свою эффективность. В этой связи представляется желательным создание коммуникационных платформ, которые связывают между собой инфраструктурные услуги, пользователей и рынок. Кроме того, ЦКСР и ее комитеты ведут работу по обобщению накопленного опыта. Германия также вносит свой вклад в разработку плана чрезвычайных мер по борьбе с пандемией на уровне Европейского союза.

## **Г. Российская Федерация**

В настоящее время судоходные компании, занимающиеся туристическими пассажирскими перевозками, испытывают трудности. Продажа пассажирских ваучеров начинается за 1,5 года до путешествия. Наблюдается значительное сокращение объемов пассажирских перевозок и морского круизного судоходства.

Значительные трудности наблюдаются также и в части речных грузоперевозок. В связи с закрытием границ и прогнозируемым снижением темпов производства и строительства ожидается снижение объемов основных видов грузов, отправляемых по внутренним водным путям.

В целях защиты жизни и здоровья пассажиров Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека были разработаны рекомендации,

направленные на обеспечение безопасного функционирования морского и внутреннего водного транспорта в период распространения коронавирусной инфекции, а также в восстановительный период после окончания действия противоэпидемических ограничений. Эти рекомендации направлены на обеспечение санитарной безопасности пассажиров на борту судов и предотвращение распространения коронавирусной инфекции среди экипажей, а также предназначены для судовладельцев.

В соответствии с вышеупомянутыми рекомендациями туроператоры, осуществляющие туристические перевозки по морским и внутренним водным путям Российской Федерации, разработали для каждого из принадлежащих им судов и применяют планы эксплуатации пассажирских судов, направленные на безопасную эксплуатацию в условиях распространения вируса COVID-19. С тем чтобы своевременно проинформировать предприятия водного транспорта о принятии данных рекомендаций и обеспечить надлежащую организацию работы в условиях пандемии, 26 мая 2020 года этот документ был размещен на официальном веб-сайте Министерства транспорта Российской Федерации<sup>15</sup>.

Министерство транспорта сотрудничает по этому вопросу с Федеральным агентством по туризму, которое разработало проект рекомендаций по предотвращению нового распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) в организациях, занятых в сфере круизного и яхтенного туристского судоходства, в целях синхронизации принимаемых мер с планами эксплуатации пассажирских судов.

Российская Федерация прикладывает все усилия для обеспечения непрерывной работы транспортного сектора, как ключевого элемента поддержания необходимых экономических связей и мобильности в условиях ограничений, вызванных пандемией COVID.

## **Г. Словакия**

Начиная с 13 марта 2020 года судоходство на территории Словацкой Республики ограничено в соответствии с Планом мер в области судоходства, выпущенным Управлением транспорта Словацкой Республики. Чрезвычайные меры коснулись грузовых и пассажирских судов, портов и экипажей судов внутреннего плавания:

a) во время вспышки вируса COVID грузовым судам, осуществлявшим судоходство в транзитном режиме, было разрешено использовать причалы на Дунае и его судоходных притоках, когда это требовалось исходя из правил, регулирующих рабочее время экипажа. В таких случаях членам экипажа не разрешалось выходить на берег. Судам разрешалось при необходимости пополнять запасы топлива и воды при условии соблюдения мер безопасности. Грузовым судам было разрешено производить погрузочно-разгрузочные и перевалочные операции в портах на территории Словацкой Республики;

b) в период с 13 марта по 5 июня на Дунае и его судоходных притоках была запрещена швартовка и якорная стоянка всех каютных пассажирских судов, а пассажирские перевозки были разрешены только в транзитном режиме. На территории Словацкой Республики было запрещено осуществлять коммерческие круизы и речные экскурсии, в том числе с использованием маломерных судов;

c) начиная с 13 марта 2020 года запрещена замена членов экипажей судов, осуществляющих судоходство на водных путях в Словацкой Республике, а также замена экипажей судов в портах и гаванях Словацкой Республики; по мере постепенного снятия ограничений в части судоходства с 16 апреля 2020 года разрешена замена всех членов экипажа в портах Братиславы и Комарно;

d) члены экипажей грузовых судов при пересечении границы Словацкой Республики во время поездок на свои рабочие места или возвращения домой

<sup>15</sup> <http://www.mintrans.ru/press-center/news/955>.

освобождаются от обязанности соблюдать карантин при наличии подтверждающей справки от работодателя на государственном языке Словацкой Республики или специальной справки сотрудников, занятых в международных перевозках.

Все ограничения касательно внутреннего водного транспорта были отменены 5 июня 2020 года, однако меры, объявленные Управлением по вопросам здравоохранения Словацкой Республики, по-прежнему остаются в силе.

Во время пандемии COVID-19 в Словацкой Республике был принят комплекс мер безопасности, в частности обязательное ношение защитных масок в помещениях и соблюдение социальной дистанции в 2 метра, а также приняты специальные процедуры по очистке и дезинфекции судов.

В целях смягчения последствий пандемии COVID-19 для внутреннего водного транспорта Министерство экономики Словацкой Республики ввело меры финансовой поддержки, которые доступны для операторов пассажирских и грузовых судов.

Объем грузовых перевозок в портах Братиславы и Комарно снизился по сравнению с предыдущим годом на 11,86 %. Что касается движения через плотину Габчице, по сравнению с 2019 годом число пассажиров сократилось на 98,47 %, а объем грузовых перевозок — на 17,67 %.

## **Н. Украина<sup>16</sup>**

### **Инфраструктура**

После того как 12 марта на Украине были введены чрезвычайные карантинные меры, предприятия стратегической важности в секторе: шлюзы, порты, службы обеспечения судоходства и безопасности судоходства, в том числе национальное классификационное общество «Регистр судоходства Украины», — должны были ввести и соблюдать необходимые ограничения по безопасности и меры индивидуальной защиты персонала.

### **Ограничительные меры на украинском участке Дуная и в дунайских портах**

Постановлением № 288 Кабинета министров Украины от 1 марта 2020 года были временно закрыты пункты пропуска для речных пассажирских перевозок в портах Измаил, Вилково и Килия. Каютным пассажирским судам запрещены швартовка и якорная стоянка, а судоходство разрешено только в целях транзита. При пополнении запасов топлива и воды членам экипажа предписывалось использовать средства индивидуальной защиты и избегать прямого контакта с персоналом порта. Начиная с 26 февраля 2020 года усиленные дезинфекционные мероприятия проводятся на пограничных пунктах пропуска и в морских портах с целью предотвратить проникновение инфекции на территорию Украины.

На Украине не вводилось никаких специальных ограничений на грузовые перевозки, кроме общих мер безопасности, таких как использование средств индивидуальной защиты и соблюдение ограничения в отношении количества людей в общественных местах и социальной дистанции не менее 1,5 метра.

Грузовым судам, заходящим в морские порты Рени, Измаила и Усть-Дунайск, было разрешено производить погрузочно-разгрузочные и перевалочные операции без ограничений, но при соблюдении требования об обязательном использовании экипажами средств индивидуальной защиты и избегании прямого контакта с персоналом порта. Грузовым судам, осуществляющим транзитные перевозки, разрешалось использовать якорные стоянки на Дунае там, где это требовалось для работы экипажа. В таких случаях членам экипажа не разрешалось выходить на берег.

<sup>16</sup> По состоянию на конец июня 2020 года.

### **Срок действия судовых документов и свидетельств экипажа**

Освидетельствования для продления или обновления судовых свидетельств проводились на территории Украины и могли проводиться также в Венгрии при надлежащем учете национальных ограничительных мер. Классификационное общество «Регистр судоходства Украины» может при необходимости продлевать срок действия судовых свидетельств и ведет также поиск возможностей для проведения обязательных освидетельствований в соответствии с правилами морских администраций и циркулярами ИМО.

Морская администрация Украины уведомила классификационные общества, уполномоченные проводить обязательные обследования судов, которые ходят под флагом Украины, о том, что в случаях, когда классификационное общество не в состоянии проводить освидетельствования на продление срока действия судового свидетельства, оно должно в каждом конкретном случае направлять в морскую администрацию соответствующий запрос с указанием всех необходимых сведений.

Свидетельства о допущении, медицинские и сервисные книжки, а также специальные свидетельства судового персонала, срок действия которых истекает до 1 июля 2020 года, могут быть продлены на три месяца, но не больше чем до 1 октября 2020 года.

В случае отсутствия членов экипажа на борту по причинам, связанным с инфекцией COVID-19, для продолжения эксплуатации судна члены экипажа могут быть заменены в пределах, предусмотренных в свидетельстве о минимальном составе экипажа.

Украина регулярно информирует ДК об исключительных мерах, принимаемых в связи с пандемией COVID-19.

---