

Distr.: Restricted
6 October 2020

English/Russian only

Working Party on Inland Water Transport

Sixty-fourth session

Geneva, 7–9 October 2020

Item 3 of the provisional agenda

Impact of the COVID-19 outbreak on inland navigation and actions to be undertaken under the framework of the Economic Commission for Europe

Impact of the COVID-19 outbreak on the European inland water transport sector and measures undertaken at the national and international level

A. Republic of Belarus

На водных путях Республики Беларусь в результате воздействия пандемии Ковид-19 оказались приостановленными все пассажирские перевозки, как прогулочные - в крупных городах прогулки на теплоходах организованных групп людей, так и экскурсионно-туристические. Как пример, круизный теплоход "Белая Русь" до настоящего времени не совершил ни одного рейса в навигацию 2020 года, забронированные туры на апрель-июнь отменены. Кроме того, традиционные прогулки и праздничные мероприятия на пассажирских теплоходах также не совершаются. Указанные факты негативно сказываются на финансовом положении судовладельцев и отрицательно влияют на экономику страны в целом.

Некоторое воздействие КОВИД оказал и на рынок грузовых перевозок, но его воздействие не такое значительное.

В целях предотвращения распространения пандемии на водном транспорте разработаны и реализуются планы мер по недопущению распространения КОВИД, общие для всех отраслей экономики, включая соблюдение социальной дистанции, ношение защитных масок, применение антисептиков и т.д.

B. Belgium

The impact of the COVID19-crisis on the inland navigation sector is twofold. One the one hand there are the practical issues related to the continuity of inland navigation services (the operation of bridges, locks, administrative aspects (certification of persons and vessels in inland navigation) and on the other hand the economic impact of the crisis on the IWT-sector. I would like to focus on the first because to date we don't have a complete insight yet in the economic impact of the crisis on the Belgian IWT-sector.

In order to guarantee the continuity of inland navigation services during the corona crisis, a series of sector-specific measures have been taken by the Flemish administration (Policy domain of Mobility and Public Works Policy) that constitute a derogation from the inland navigation regulations. Some measures concern the certification of persons and vessels in

inland navigation, whereas others relate to examinations, the service record book and the logbook.

Belgium has agreed to 2 multilateral agreements concerning the certification of persons and vessels within the framework of the ADN Regulations concerning the carriage of dangerous goods. The other measures are based on the Government of Flanders Order of 3 April 2020 containing emergency measures for inland navigation, which delegated the decision-making power to the waterway manager. The different waterway authorities established a dedicated COVID19- webpage, providing an regularly updated overview of all COVID19 measures, related to inland navigation, taken by the waterway authorities

It concerns the following measures:

Certificates of competence

- Boatmasters' certificates and rhine patents which expire in the period from 20 March to 17 July 2020 will remain valid until 17 July 2020. The start date of the new certificate corresponds to the expiry date of the previous one.

ADN certificates of competence

- ADN Expert certificates and ADN Safety Advisor certificates expiring in the period from 1 March to 1 December 2020 will remain valid until 31 December 2020. The start date of the new certificate corresponds to the expiry date of the previous one.

Service records book

- Opening of first service record book: The service record books can already be filled in but will not be opened until the state of civil emergency as laid down in the Government of Flanders Order of 20 March 2020 has been lifted. The journeys recorded in this service record book may date from 20 March to 17 July 2020.
- Validation of the service record book: The holder of a service record book can have a period of 18 months of navigation time stamped in the register of service until 1 September 2020.

Examinations

- Examination for ADN initial training: Persons who followed ADN initial training between 20 October 2019 and 20 March 2020 will have a period of 1 year to take the examination (and to resit the examination if necessary).
- Resit of examination for the certificates of competence 'Rhine and Inland Navigation': Persons who took the examination between 1 July and 31 December 2019 can resit the examination up to and including 31 December 2020.
- Theoretical and practical examination 'Radar': Persons who took the theoretical examination between 1 July and 31 December 2019 can take the practical examination 'Radar' (and resit the examination, if necessary) until 31 December 2020.

Logbook

- The opening of a new logbook: Logbooks can be validated with retroactive effect until 17 July 2020 from the starting date of the new book, at the earliest 20 March 2020.

Tonnage certificate

- Tonnage certificate - remeasurement: Tonnage certificates expiring in the period from 20 March to 17 July 2020 will remain valid until 17 July 2020, provided that no full remeasurement is required in the event of a conversion affecting the data specified in the tonnage certificate. The start date of the new tonnage certificate corresponds to the expiry date of the previous one.
- Tonnage certificate for newbuilding/converted vessel: New vessels that have not yet been able to obtain a tonnage certificate may provisionally sail without a tonnage certificate

until 17 July, provided that a document of proof from the shipyard with new dimensions has been made available to the Ship Measuring Office and a declaration of validity of the draft tonnage certificate is available on board. A draft tonnage certificate is drawn up by the Ship Measuring Office.

Vessel certification

- All types of vessel certification like for example Inspection certificates, union inland navigation certificates, international supplementary inland navigation certificates and annotated supplementary inland navigation certificates which expire in the period from 20 March to 17 July 2020 will remain valid until 17 July 2020. The start date of the new certificate corresponds to the expiry date of the previous one.

ADN vessel certification

- Temporary inspection and (provisional) certificates of approval: Certificates expiring in the period from 1 March to 1 September 2020 will remain valid until 30 September 2020. The start date of the new certificate corresponds to the expiry date of the previous one.

I would like to conclude with some good news. In Belgium there was no interruption in the operation hours of movable bridges and locks. We were very lucky that there was no shortage in staff related to the COVID19.

C. Croatia

Port Authority Vukovar has issued on March 16th 2020 Decision of temporary suspension of passenger port Vukovar, Ilok, Batina and Aljmaš and this Decision is still in force.

We are expecting, by the end of this week or at the latest the beginning of next week, opening of the mentioned passenger ports. If that indeed happens it will be in line with the necessary measure on May 18th which is still in force and it prohibits the entry of passenger ships on international cruises carrying more than 40 passengers.

Wearing of gloves and masks plus physical distancing is still obligatory with minor changes since the beginning of May when gradual lifting of measures and re-opening started.

As for ships, frequent disinfection is a must and all the requirements and conditions for safe navigation were and are provided.

As for freight traffic, it was carried out continuously, the crew didn't get out of the ship but the entry-border control was performed remotely. In this period cargo traffic in Port Vukovar is smaller in quantity, except in April – more cargo was reloaded than in April 2019. Other figures are as follows: March 27000t, April 34000t, May 8000t. We are expecting to see the real impact of COVID-19 crisis in 3rd Q of 2020.

As for crew change, it is possible with prior notice by shipping agent to the police. The situation related to crew change was quite different a mere 20 or so days ago. It was possible, of course, but with prior submission of a request to the Civil Protection Headquarters and the Border Directorate of the Ministry of Interior, which made the final decision on the crew change.

Port Authority Vukovar and MSTI are in constant contact with Danube Commission and updates regarding COVID-19 crisis are being sent continuously.

In general, state of danger in Croatia was stated in mid March 2020.

We decided on step-by-step approach; situation is under constant analysis and the data is being continuously updated. Croatia has an active dialogue with neighboring countries and international organizations, as I mentioned earlier.

We have a list of requirements which are aimed at the safe transport operations, providing sanitary-epidemiological protection of personnel, infrastructure and passengers.

D. Russian Federation

Введенные ограничительные меры в условиях пандемии поставили многие организации внутреннего водного транспорта в крайне тяжелое положение, а судоходные компании, осуществляющие пассажирские перевозки водным транспортом во внутрирегиональном, межрегиональном и международном сообщении привели практически к полной остановке деятельности.

Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом имеют большую социальную значимость – и вносят существенный вклад в обеспечение подвижности населения европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока.

В настоящее время в наиболее тяжелой ситуации находятся судоходные компании, осуществляющие пассажирские перевозки по туристским маршрутам. Продажа путевок начинается за полтора года до совершения поездки.

Существенные трудности и по перевозкам грузов на реке. С учетом закрытия границ, прогнозируемого спада производства и темпов строительства, прогнозируется снижение по отправлению основных грузов внутреннего водного транспорта.

Тем не менее, грузовые и пассажирские судоходные грузовые компании несут расходы, связанные с содержанием персонала компаний, вооружением флота, а также проведением мероприятий по противодействию распространения вируса: приобретению средств индивидуальной защиты, антисептиков, проведение комплекса мер по дезинфекции рабочих мест.

Значительное снижение в части перевозок пассажиров и морского круизного судоходства.

Для охраны жизни и здоровья пассажиров, Минтранс России и Роспотребнадзором разработаны рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях распространения коронавирусной инфекции и в период выхода из противоэпидемических ограничений.

Документ содержит рекомендации, в том числе для судоходных компаний, по вопросам обеспечения санитарной безопасности пассажиров на судах, а также недопущения распространения коронавирусной инфекции среди экипажа судна.

В соответствии с указанными рекомендациями, судоходными компаниями, являющимися туроператорами, осуществляющими туристские перевозки по морским и внутренним водным путям Российской Федерации, завершается разработка и утверждение Планов организации работы пассажирского судна, направленных на безопасное функционирование в условиях распространения коронавирусной инфекции COVID-19 для каждого из судов компании.

В целях своевременного доведения до предприятий водного транспорта для организации работы в условиях сохранения рисков распространения коронавирусной инфекции COVID-19 Рекомендации 26 мая 2020 г. размещены на официальном сайте Минтранса России по адресу <https://www.mintrans.ru/press-center/news/9551>.

Кроме того, проводится работа с Ростуризмом, которым подготовлен проект рекомендаций по профилактике новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в учреждениях, осуществляющих деятельность по организации круизных и яхтенных туристских перевозок с целью синхронизации мер с Планом пассажирского судна.

В настоящее время транспортные отрасли всех стран мира сталкиваются с беспрецедентной задачей – необходимостью удовлетворения потребностей экономики и общества в транспортных услугах, а также для обеспечения безопасности пассажиров и транспортных работников в условиях распространения COVID-19.

Российской Федерацией приложены все необходимые усилия для продолжения функционирования транспорта, поскольку он обеспечивает необходимые экономические связи, а также необходимость передвижения в условиях вызванных ограничений.

E. Slovakia

From 13 March 2020, navigation on the territory of the Slovak Republic was limited on the basis of the Navigation Measure issued by the Transport Authority of the Slovak Republic.

Over time and due to the improving health situation in the Slovak Republic, all restrictions for inland waterway transport were canceled on 5 June 2020 on the basis of the Navigation Measure, but it is still necessary to follow the currently valid measures issued by the Public Health Office of the Slovak Republic.

In connection with restrictions in inland water transport in Slovakia I would like to inform you about:

Restrictions for cargo vessels

- During this period cargo vessels navigating in transit mode could have used the berths on the Danube waterway and its navigable tributaries if they needed to comply with the regulations for the working regime of the crew. It was forbidden for the vessel crew to come ashore in this case. If necessary, it was possible to replenish fuel and water reserves. In this case, the crew had to use personal protective equipment and avoid direct contact with personnel.
- Cargo vessels whose destination were a port or a berth in the territory of the Slovak Republic for the purpose of carrying out loading, unloading and transhipping could have performed such work without restriction.

Restrictions for passenger vessels

- During from 13 March to 5 June the landing, berthing and anchoring of all passenger cabin vessels was prohibited on the Danube waterway and its navigable tributaries. Navigating through was only possible in transit mode, except for the need to replenish fuel and water supplies. In this case, the crew had to use personal protective equipment and avoid direct contact with the personnel.
- Moreover organizing and operating commercial cruises and sightseeing cruises on the waterways of the Slovak Republic was prohibited and this prohibition applied to small crafts too.

Restrictions for ports

- From 13 March 2020, the exchange of crews of vessels operating on waterways in the Slovak Republic was prohibited, as well as the exchange of crews of vessels in ports and harbors of the Slovak Republic, in connection with the gradual release of navigation restrictions, from 16 April 2020 were allowed to exchange all members of the vessels crew in the ports of Bratislava and Komárno.
- Moreover urgent and long-term planned repairs of vessels were permitted with the emphasis on limiting crew contact with the personnel of repair services.

Restrictions for vessels crew

- An exception applied to the crew of cargo vessels during this period, namely that when crossing the borders of the Slovak Republic for the purpose of moving to places where they will perform their activities or when returning home, they proved by a certificate from the employer in the state language of the Slovak Republic or with certificate for workers in international transport and in connection with that no quarantine applied for them, as was the case for other persons crossing the border who were not covered by a similar exemption.

As I mentioned at the beginning, from 5 June these navigation restrictions have been canceled and nowadays it is necessary to follow the currently valid measures issued by the Public Health Office of the Slovak Republic.

Г. Украина

Инфраструктура

После того, как чрезвычайные карантинные меры были введены с 12 марта в Украине, все стратегически важные организации, то есть шлюзы, порты, компании, которые обеспечивают безопасность судоходства и навигации, включая национальное классификационное общество Регистр судоходства Украины, должны были ввести и соблюдать требуемую безопасность. ограничения для персонала, чтобы продолжить работу. Эти меры включали, в частности, индивидуальные меры защиты, такие как ношение защитных масок и соблюдение безопасного расстояния в общественных местах.

Ограничительные меры на украинском участке р. Дунай и в дунайских портах

Постановлением Кабинета Министров Украины от 13 марта 2020 года № 288 были временно закрыты пункты пропуска для речных пассажирских перевозок в портах Измаил, Вилково и Килия. Для каютных пассажирских судов была запрещена стоянка у причала, а также стоянка на якоре, а плавание допускалось только в транзитном режиме. В случае необходимости пополнения запасов топлива и воды, члены экипажа обязаны применять средства индивидуальной защиты и избегать прямого контакта с персоналом порта. Кроме того, с 26 февраля в пунктах пропуска и морских портах применяются усиленные меры текущей дезинфекции для предотвращения занесения инфекции на территорию Украины.

В Украине не было введено специальных ограничений в области грузовых перевозок, однако необходимо соблюдать общие ограничительные, в том числе ношение средств индивидуальной защиты, ограничение скопления людей в общественных местах и соблюдение безопасного расстояния не менее 1,5 метра между людьми.

Грузовые суда, следующие в морские порты Рени, Измаил и Усть-Дунайск для выполнения погрузочно-разгрузочных или перегрузочных работ, могут выполнять эти работы без ограничений. В то же время, члены экипажей судов обязаны использовать средства индивидуальной защиты и избегать прямого контакта с персоналом порта. Грузовые суда, следующие транзитом, могут пользоваться местами якорных стоянок на р. Дунай, если это необходимо для соблюдения режима работы экипажа судна. При возникновении таких случаев, членам экипажа судна запрещено выходить на берег.

Сроки действия судовых документов и удостоверений членов экипажа

Документы судов внутреннего плавания

Освидетельствования судов в целях продления или выдачи судовых документов проводится в пределах Украины и могут быть проведены в пределах Венгрии в соответствии с национальными ограничительными мерами. Регистр судоходства Украины допускает продление сроков действия судовых документов, когда это возможно, и изыскивает новые возможности проаедения конвенционных освидетельствований судов в соответствии с требованиями морских администраций и циркуляров ИМО.

Морская администрация Украины уведомила классификационные общества, которым было делегировано право проводить конвенционные освидетельствования судов под украинским флагом, что в случаях, когда классификационное общество не может освидетельствовать судно для продления судовых документов, оно должно в каждом случае запрашивать решение морской администрации, при этом должна быть представлена необходимая информация.

Допускается возможность продления квалификационных удостоверений членов экипажей, медицинских и служебных книжек и специальных удостоверений для судового персонала, сроки действия которых истекают до 1 июля 2020 года, на три месяца, но не позднее чем до 1 октября 2020 года.

В случае отсутствия на борту членов экипажей по причинам связанным с инфекцией COVID-19, в целях продолжения движения судна, следует допускаться замещение членов экипажей в пределах, указанных в Свидетельстве о минимальном составе экипажа.

Украина регулярно информирует Дунайскую комиссию об исключительных мерах, принятых в связи с пандемией COVID-19.

G. Central Commission for the navigation of the Rhine and CESNI

Measures taken by CCNR in the framework of the Covid-19 pandemic (as of 20 June 2020)

Resolution CCNR 2020-I-2 of 23 March 2020

The CCNR invited its Member States to take exceptional measures in relation to the COVID-19 pandemic to ensure good performance of Rhine navigation and that the supply chain continues to operate. And more in particular

1. to maintain as far as possible the optimal functioning of the infrastructure, in particular to allow lock staff access to the workstations
2. not to penalize exceeding the periods of validity of certificates, attestations and other documents issued in accordance with Rhine legislation, when the safety and operational continuity of inland navigation are not affected and when the certificates, attestations and other documents concerned were still valid on 15 March
3. to facilitate the movement of crew members to enable them to make the direct journey from their place of residence to the port of embarkation and from the port of disembarkation to their place of residence (model of attestation provided in the annex of the resolution)
4. to sign the multilateral agreements of the UNECE regarding the transport of dangerous goods by inland waterways

The CCNR resolution of 23 March and the prompt implementing measures taken at national level to mitigate the negative effects of the pandemic were widely welcomed by the profession.

Inventory of national and international measures

Furthermore, during the same period, the Secretariat of the CCNR also created an inventory of national and international measures concerning inland navigation by means of a dedicated webpage and weekly newsletter. See <https://www.ccr-zkr.org/13070000-en.html>

Evaluation of economic impact of the Covid-19 crisis on European Inland waterway transport

Based on GDP forecasts for the EU for 2020 and a comparison with the results for the 2009 financial crisis, a possible reduction of transport activity of at least 20-25% is estimated. Available port figures for April and May 2020 seem to confirm this estimation:

- -18% to 25% variations of waterside traffic for main western inland ports .
- decrease of 25-35% in Danube ports.

Such effects also depend on the type of commodity, the type of company, and the country and region observed.

According to scenario calculations based on the turnover in IWW goods and passenger transport in the EU, turnover losses for the whole inland navigation sector could be at least 2.2 up to 4.4 billion euros depending on the length and intensity of the crisis.

There are three main ways in which the inland navigation transport chain has been/is still impacted:

- reduction in freight volumes at all levels, as a result of reduced/stopped industrial production and a major drop in demand.
- disruption of logistical flow.

- dramatic decrease in passenger numbers due to the standstill in tourism.

The sector has been and continues to be very proactive to find the right solutions to cope with the impact of the crisis.

Some transport segments were immediately hit by the crisis and with great strength.

- This was the case for passenger transport (both river cruises, day trips) due to a complete standstill in tourism. The ferry sector was also hit by pandemic. Depending on the type of ferry service 60-90% fewer passengers were estimated. National passenger transport is starting to operate again in some areas (e.g. Nicko cruises in Germany). The sector is actively working on its exit strategy and released guidelines for minimum standards regarding the resumption of river cruises in Europe after the COVID-19 crisis.

- It also had a quick impact on goods transport segments related to sectors directly impacted by lockdown regulations (e.g. construction, automotive, mobility sectors, etc.). IWT transport volumes and demand have been declining continuously since the beginning of the crisis.

- Other IWT segments were affected “with a delay” This is in particular the case of liquid cargo (mineral oil products and chemicals) and container transport. In April and May 2020, containers arrived in reduced volumes in European seaports thereby leading to reduction in IWT transport volumes.

As of May 2020, while the IWT volumes have stabilised, they remain at a low level. It is important to note that the COVID-19 crisis is not the only reason for the declines observed in the IWT sector, which are also explained by seasonal affects and the structural change in the energy sector.

CCNR as platform of exchange

The last plenary session of the CCNR was the opportunity for important discussions on the effects of the pandemic on inland navigation on the Rhine and elsewhere in Europe. The exchange of views between participants focused on the impact of the health crisis on inland navigation and on the responses that need to be developed in terms of managing and exiting from the crisis. In particular, the required thinking will have to take account of the freedom of navigation guaranteed by the Act of Mannheim and the Rhine as a key transport artery and central corridor within the TEN-T network.

Resolution CCNR 2020-I-4

The CCNR adopted also a resolution related to the COVID-19 crisis during its plenary session of June 2020. The CCNR wants to learn as many lessons as possible, both from the crisis and its management, to mitigate its adverse effects as far as possible and to best prepare itself and navigation on the Rhine and inland waterways for other possible crises. This important resolution, which addresses all the areas in which the CCNR is active (vessels, crews, infrastructure, environment, river police, economic and other analyses), contains key information for the CCNR’s Committees and Secretariat, which will need to work in consultation with other inland navigation players. The Central Commission welcomed the excellent reception given to this new resolution.

CESNI – April 2020

At the last CESNI meeting on 30 April 2020, the CESNI Members and Observer States, River Commissions and International Organisations, as well as approved non-governmental organisations expressed the urgent need to put in place a coordinated approach regarding measures to support the European inland navigation sector during the COVID-19 crisis.

In an open letter published on its website, the CESNI recommends that States do not impose penalties should the validity period of certificates, attestations and other inland waterway transport-related documents issued by national authorities be exceeded, subject to specific conditions. CESNI also call upon the sector and inspection bodies, as best they are able, to continue with or resume inspection and certification processes to avoid an administrative

backlog and the interruption of vital business for ship repair enterprises to the greatest extent possible.

H. Danube Commission

На всём протяжении кризисного периода связанного с мерами по борьбе с распространением коронавируса COVID-19, ДК направляла все усилия на поддержку движения флота и обеспечения непрерывности перевозки грузов, прежде всего товаров первой необходимости для обеспечения жизнедеятельности. Несмотря на это, последствия пандемии привели, начиная с апреля 2020 года, к падению объемов, за исключением зерновых грузов из портов Среднего Дуная в дельтовые порты (Констанца), а также к полной остановке пассажирского круизного и линейного флота и судов для однодневных экскурсий на Дунае и его притоках. Кроме того, следует отметить неожиданно низкие уровни воды на Дунае с начала года и отсутствие традиционной второй волны половодья в мае, что привело к периодическому снижению рабочих осадок баржевого флота.

Только благодаря скоординированным действиям компетентных органов государств-членов ДК и национальных администраций была сформирована общая позиция, благодаря которой удалось избежать полной остановки судоходства на Дунае. Были обеспечены необходимые условия безопасности движения флота, выполнения грузовых операций с целью пополнения запасов топлива, воды и продовольствия, срочный и плановый ремонт судов.

Секретариат Дунайской Комиссии проводит систематический анализ специальных предписаний компетентных органов государств-членов ДК по ограничениям судоходства на Дунае, связанных с мерами по борьбе с распространением коронавируса COVID-19. Этот анализ даёт возможность выделить некоторые общие аспекты, позволяющие скоординировать действия различных ведомств государств-членов ДК и выработать общую позицию на некоторый период времени, достаточный для определения последующих действий Дунайской Комиссии в соответствии с Белградской Конвенцией.

1. Продление служебных документов членов экипажа

В отношении членов экипажей, которые не могут продлить действие своих служебных документов, подтверждающих требуемые компетенции для осуществления деятельности на борту судов, удостоверения судоводителя и удостоверения о квалификации персонала во внутреннем судоходстве, медицинские справки о годности и служебные книжки для персонала во внутреннем судоходстве, а также специальные удостоверения для персонала во внутреннем судоходстве, срок действия которых истекает до 1 июля 2020 года, будут признаваться с единообразно продлённым сроком действия продолжительностью не более трёх (3) месяцев, однако не позднее, чем до 1 октября 2020 года.

2. Обеспечение замещения членов экипажей

При отсутствии на борту членов экипажа по причинам запрета на въезд, невозможности прибыть на судно, болезни и других причин, в целях продолжения движения судна желательным является их замещение другими членами экипажа в рамках предписанной минимальной численности и при обеспечении соответствующих квалификаций. Могла бы допускаться практика подтверждения новых квалификаций при предоставлении подтверждающих документов по электронным каналам или по почте на максимальный срок 6 месяцев, если это продиктовано условиями обеспечения безопасности плавания.

3. Признание продления срока действия судовых свидетельств

В отношении судов, на которые в государствах-членах ДК выданы свидетельства о годности к плаванию и срок действия которых истёк в марте 2020 года, а продление или обновление является невозможным ввиду нынешних чрезвычайных

обстоятельств, необходимо решение вопроса о продолжении эксплуатации также после даты завершения их действия, учитывая, что отставание в выдаче и обновлении документов об освидетельствовании судов быстро нарастает.

Срок действия судовых свидетельств может быть продлён по заявкам на срок до одного года без проведения освидетельствования, что следует специально оговорить с компетентными (классификационными) органами; при запросе на продление следует исходить из условий безусловного обеспечения безопасности судоходства.

Что касается свидетельств для судов под флагами ЕС, то отрасль ставит вопрос об автоматическом продлении на шесть месяцев срока действия Союзных свидетельств для судов внутреннего плавания без проведения освидетельствования, а также документов, упомянутых в статье 28 Директивы (ЕС) 2016/1629, которые в противном случае истекли бы в период между 1 марта 2020 года и 31 августа 2020 года.

4. Продление действия свидетельств о владении специальными знаниями в области ВОПОГ, Свидетельств о допущении и временных Свидетельств о допущении

Секретариат считает целесообразным присоединение государств-членов ДК к принятым в рамках ЕЭК ООН многосторонним соглашениям ВОПОГ/M025 и ВОПОГ/M026.

5. Замена экипажей в иностранном порту

Замена экипажей в иностранном порту к настоящему времени допускается в большинстве государств-членов ДК. В то же время отсутствуют единые правила проведения скрининга состояния здоровья при пересечении сухопутной границы (в авто- или авиасообщении) между странами с последующим следованием на судно.

В первом приближении, для обеспечения доступа членов экипажей к их рабочим местам на судах при пересечении границы между странами при прохождении контроля необходимо предъявить справку о состоянии здоровья и пройти проверку температуры тела (в условиях более строгого режима контроля – предъявить результаты теста на коронавирус). Помимо положенных для проведения контроля документов, рекомендовано предъявлять разработанное в рамках ДК удостоверение о принадлежности к экипажу судна международного дунайского судоходства или Сертификат (ЕС) “Green Lanes”.

6. Выполнение грузовых операций

Грузовые суда могут выполнять погрузочно-разгрузочные работы в портах без ограничений, при этом следует иметь в виду, что на операционную деятельность портов имеют также влияние введённые санитарно- карантинные ограничения. Члены экипажей иностранных судов обязаны выполнять все предписываемые местными компетентными органами карантинные ограничения, в том числе касающиеся исключения прямых контактов членов экипажей с портовыми работниками, в максимальной степени используя работу через агента.

7. Пополнение запасов топлива, воды и продовольствия

Грузовые суда могут производить пополнение судовых запасов только в предназначенных для выполнения этих операций местах в портах при предварительном заказе не позднее, чем за 24 часа, через агента или другие службы и при наличии подтверждения со стороны компетентных органов контроля. Члены экипажей иностранных судов обязаны выполнять все предписываемые местными компетентными органами меры, касающиеся ограничений контактов членов экипажей с портовыми работниками.

8. Срочный ремонт судов

Грузовые суда могут заказывать и проводить срочные и внеплановые ремонты судов и судового оборудования при предварительном заказе через агента. В то же время

члены экипажей иностранных судов обязаны выполнять все предписываемые местными компетентными органами меры, касающиеся ограничений контактов членов экипажей с работниками местных ремонтных служб. Следует иметь в виду, что в производстве комплектующих для ремонта и технического обслуживания судов внутреннего водного плавания появятся значительные трудности.

9. Работа шлюзов

Работа шлюзов на Дунае по причинам, связанным с мероприятиями и мерами по борьбе с коронавирусом, не ограничена.

10. Функционирование РИС

Функционирование систем РИС на Дунае обеспечивается в полном объёме. Извещения судоводителям передаются системно с указаниями дополнительных мер по ограничениям, связанным с коронавирусом, которые должны учитываться членами экипажей и администрациями.

11. Речной надзор и оформление прихода/отхода в портах

Органы речного надзора работают без ограничений. Дополнительно следует обеспечить круглосуточный режим оформления приходов/отходов судов на пограничных пунктах.

12. Меры индивидуальной защиты экипажей на борту судна

Судовладелец обязан информировать судовые экипажи о всех возможных рисках в процессе движения, прохождения ревизий и портовых работ, о специальных требованиях в отдельных государствах-членах, а также о неотложных действиях при обнаружении признаков заражения у членов экипажа. Судовладелец обязан обеспечить судовые экипажи достаточным количеством дезинфицирующих средств для обработки судовых помещений, специальных средств гигиены и индивидуальной защиты членов экипажа (маски, перчатки).

I. Mosel Commission

(as of 23 June 2020)

National measures in Germany/France/Luxembourg

- To protect people and to contribute to maintain the navigation, the Member States of the Moselle Commission and the Moselle Commission itself have taken some measures.
- The navigation and the locks were never closed completely during the pandemic, but the authorities decided to reduce the opening times of the locks to protect the lock staff and to make sure to have enough staff in case of illness. Since May the locks are open again 24/24h, except in the French section of the Moselle (2 x 8h-service).
- The recreational navigation was forbidden since March (24.03.20 in Luxembourg) and it is permitted again since May/June having regard to the sanitary rules (11.05.20 for Luxembourg / 20.05.20 in France / 10.06.20 in Germany)
- The locks for the pleasure craft were closed in Luxembourg from 24 March to 20 May 2020.

Measures of the Moselle Commission

- The lock closures times had to be postponed from May to September 2020 because the construction companies could not begin to work in May (decision taken on 3 April 2020).
- The introduction of electronic reporting on the Moselle must be postponed from 1 July 2020 to 1 July 2021 because the lock staff could not be trained with the new application (decision taken on 6 April 2020).

- The Moselle Commission suspends the obligation to pay the fee and to stamp the fee declaration at the locks to avoid personal contact between the lock staff and the skippers (decision taken on 23 March 2020).
- The Moselle Commission decided to extend the validity of certificates that were still valid on 15 March 2020 and ask its Member States to sign the Multilateral Agreement ADN/MO25 of the UN ECE concerning ADN specialised knowledge certificates and safety advisers certificates, if not already done so (decision taken on 6 April 2020).
- All measures can be found on the Website of the Moselle Commission.

Outlook

The Commission decided that all measures are still valid and to check regularly if they should still be in force.

J. ERSTU

In cooperation with CCNR, EU and ERSTU the River-Sea Shipping Committee of EBU (RSSC) analysed the river-sea transport in the last years and gives a good overview about the development of this kind of shipping in the different countries of Europe.

The result of this analysis and of the Workshop on “RIVER-SEA TRANSPORT” in the context of CCNR Market Observation activities (organized on the 19th of September 2019 in “Haus Rhein” in Duisburg) was published in the CCNR Thematic Report “RIVER-SEA TRANSPORT IN EUROPE” in January 2020 (see https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om19_IV_en.pdf).

On the 13th of February, 2020 in the conference of UN Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport, Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation, Fifty-sixth session (agenda item 8) in the „Round Table Discussion“ the CCNR-Report about „River-Sea Transport in Europe“ was presented by the CCNR-Report Team and the RSSC-Secretary and Secretary General of ERSTU, dr. Wolfgang Hebenstreit.

In the last year almost 90.5 million tonnes of goods are transported via river-sea transport in Europe.

The current situation of the European River-Sea Transport during the Corona-Pandemic in 2020 is characterised that the situation in the river-sea shipping sector is very different.

So the transports in the Baltic Sea (steel Sweden, cellulose from Finland) are in a good situation, but river-sea transports into the European south countries are worse. The river-sea transport will in 2020 decrease about minus 10-15 % and more.

Generally speaking the demand for river-sea shipping is poor, which has a negative effect on freight rates. Only 50 % of contract quantities are transported. The operators are returning charter tonnage where possible to reduce their fleets and to save costs.

The large steel producers for the automobile industry reduced their production. It has also consequences for river-sea transport of steel and metal products. The transport of grain is in a better situation.

The falling bunker price had a positive effect on shipping companies' revenues but can no longer compensate for this difference.

Handling in the ports takes longer and sometimes the goods cannot leave the port because there are no trucks. On the other side the freight rates of road transports are also very low. So road transport takes over transports from river-sea and short sea transport.

The UK market is very important for river-sea trade. The consequences on river-sea trade of the development of the Corona Pandemic in UK and of the results of the negotiations about trade between EU and UK after the Brexit in the future are not clear yet.

The River-Sea Shipping Committee of EBU will analyse the consequences of the Corona Pandemic on the next 11th RSSC-Meeting. This meeting will take place on the 23rd of September 2020 in Dresden. We had to postpone the RSSC-meeting twice in this year by reason of the Corona-Pandemic.
