



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 3–5 ноября 2021 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области внутреннего  
водного транспорта: влияние пандемии COVID-19  
на внутреннее судоходство и повышение устойчивости  
к международным чрезвычайным ситуациям**

### **Изменения к международным конвенциям и соглашениям, касающимся внутреннего водного транспорта, и резолюциях Европейской экономической комиссии, направленные на повышение устойчивости к пандемиям и аналогичным ситуациям**

#### **Записка секретариата\***

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2021 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе». Программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51).
2. На своей шестьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) сочла желательным провести оценку международных конвенций и соглашений, относящихся к сфере компетенции Европейской экономической комиссии (ЕЭК), и резолюций ЕЭК в области внутреннего водного транспорта с точки зрения готовности к условиям пандемий и аналогичным ситуациям (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 17).

---

\* Настоящий документ выпускается без официального редактирования.

## II. Исключительные меры, принятые в ответ на пандемию COVID-19 и извлеченные уроки

3. На основе информации, переданной государствами-членами и речными комиссиями (ECE/TRANS/SC.3/2020/2), исключительные меры, принятые в отрасли в ответ на пандемию COVID-19, включили в себя:

- Разработку планов действий в случае пандемии и других мер для обеспечения надлежащей организации работы в условиях пандемии
- Специальные меры безопасности и охраны здоровья для персонала водных путей, экипажей и пассажиров судов внутреннего плавания
- Срок действия и возобновление свидетельств и аттестаций членов экипажа, свидетельств о специальных знаниях, свидетельств о допуске и временных свидетельств о допуске в соответствии с Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), служебных книжек, судовых журналов и судовых документов
- Содействие мобильности членов экипажей, с тем чтобы они могли добираться напрямую от своего места жительства до порта посадки и от порта высадки до места жительства, и специальные процедуры по замене членов экипажей
- Специальные меры в ходе погрузочно-разгрузочных операций, операций по пополнению запасов топлива, воды и продовольствия и ремонту судов
- Меры по обеспечению безопасной работы мостов, шлюзов и других гидротехнических сооружений и бесперебойная работа речных информационных служб (РИС)
- Приостановление пассажирского и прогулочного судоходства, специальные меры для пассажирских судов, совершающих международные круизы, разработка планов эксплуатации пассажирских судов и другие меры.

4. Среди извлеченных уроков были упомянуты:

- необходимость проведения эффективных трансграничных консультаций по введению практических мер для обеспечения непрерывности трансграничного судоходства, в частности переходные положения, касающиеся аттестации персонала и освидетельствования судов, часов работы шлюзов и разводных мостов и прочих соответствующих аспектов
- необходимость адаптации существующей практики для обеспечения эффективного реагирования в случае стихийных бедствий в целях предотвращения их распространения и минимизации их воздействия и последствий
- создание коммуникационных платформ для объединения заинтересованных сторон, представляющих экономику, инфраструктурные услуги, пользователей транспорта и других ключевых субъектов
- необходимость улучшения координации между странами и национальными органами в области транспорта, дальнейшего сбора информации и улучшения координации и сотрудничества на международном уровне.

5. SC.3, возможно, пожелает рассмотреть следующие предложения о возможных изменениях к международным конвенциям, соглашениям, касающимся внутреннего водного транспорта, и резолюциям SC.3, направленных на повышение устойчивости отрасли к условиям пандемий и обеспечение эффективного реагирования на условия пандемий, непрерывности навигации и безопасности экипажей и пассажиров на основе исключительных мер, принимаемых государствами-членами, и извлеченных уроков.

### III. Возможные изменения к международным и соглашениям в области внутреннего водного транспорта, относящимся к сфере компетенции Европейской экономической комиссии

#### A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

6. Приложение III к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) устанавливает эксплуатационные критерии для водных путей категории E для обеспечения надежности международных перевозок. В соответствии с приложением, сквозное судоходство должно быть обеспечено на протяжении всего периода навигации, за исключением:

a) перерывов навигации, обусловленных естественными явлениями, такими, как ледостав, паводки и т. д., которые должны сводиться к минимуму с помощью соответствующих технических и организационных мер;

b) перерывов в период навигации, необходимых для регулярного технического обслуживания шлюзов и другого гидротехнического оборудования. В случае непредвиденного выхода из строя шлюзов или других гидротехнических объектов или в случае других форс-мажорных обстоятельств продолжительность перерывов должна быть в максимальной степени ограничена за счет принятия всех необходимых мер по исправлению ситуации.

7. Таким образом, перерывы в навигации из-за пандемий специально не рассматриваются в СМВП, и меры по исправлению ситуации могут быть вне контроля договаривающихся сторон. SC.3, возможно, пожелает рассмотреть следующие предложения к приложению III в отношении эксплуатационных критериев для водных путей категории E:

a) Подпункт v) *изменить следующим образом:*

Продолжительность работы шлюзов, разводных мостов и других объектов инфраструктуры должна быть такой, чтобы она обеспечивала в случае экономической целесообразности круглосуточное (24 часа) судоходство по рабочим дням. В отдельных случаях могут допускаться исключения по организационным и/или техническим причинам **или при исключительных обстоятельствах из-за пандемий и других стихийных бедствий**. Следует также обеспечить разумное судоходное время в праздничные и выходные дни.

b) *Добавить* новый подпункт vi)

Перерывы, вызванные пандемиями и другими стихийными бедствиями. Продолжительность перерывов должна быть в максимальной степени ограничена, и должны быть приняты своевременные меры для смягчения их воздействия и предотвращения их распространения и последствий.

8. SC.3, возможно, также пожелает рассмотреть следующее предложение по техническим и эксплуатационным характеристикам портов E:

*Добавить* новый подпункт ix)

В случае пандемий и других стихийных бедствий он должен обеспечивать операции по погрузке и разгрузке грузов, пополнение запасов топлива, воды и продовольствия и другие операции, важные для непрерывности судоходства.

## **В. Другие конвенции и соглашения**

9. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания и Конвенция об обмере судов внутреннего плавания не связаны напрямую с особыми обстоятельствами, связанными с условиями пандемии.

## **IV. Возможные изменения к резолюциям, принятым Рабочей группой по внутреннему водному транспорту**

10. Во втором пересмотренном варианте резолюции № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов» (ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1) изложены общие соображения о политике в области предотвращения загрязнения внутренних водных путей. Приложение к резолюции можно было бы дополнить рекомендациями, направленными на обеспечение наличия приемных сооружений для приема отходов с судов на сети водных путей категории Е в условиях пандемий. Кроме того, в перечень приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов, содержащийся в дополнении, было бы возможно включить общие положения по безопасности и/или специальные инструкции для судоводителей в случае пандемии.

11. В Европейских правилах судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) специальные положения могли бы быть включены в а) статью 1.22, которая содержит положения о специальных временных предписаниях, издаваемых компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности плавания или надлежащего порядка навигации., и б) главу 7 «Правила стоянки» в случае, если общие принципы стоянки судов не могут быть полностью применены или применение определенных навигационных знаков ограничено.

12. SC.3, возможно, пожелает также добавить специальные положения, касающиеся безопасности экипажей, судового персонала и пассажиров, в резолюцию № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». Этот вопрос мог бы быть дополнительно изучен Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях.

---