



О принятии срочных регулятивных мер в судоходной отрасли для предотвращения коллапса торгового мореплавания в зоне ЕС

Господин (-жа) министр,

Вспышка коронавирусной инфекции (COVID-19) превратилась в **катастрофу глобального масштаба**. Европейские социальные партнеры сектора морского транспорта, **Объединение ассоциаций судовладельцев Европейского Союза (ECSA) и Европейская федерация транспортников (ETF), выражают свое сочувствие** всем пострадавшим в результате последних событий.

ECSA и ETF считают крайне важным, чтобы **судоходная отрасль ЕС продолжала выполнять свою важнейшую функцию для европейской экономики и ее граждан**. 76% внешней торговли ЕС осуществляется морским транспортом, а 32% перевозок – по внутренним водным путям. Необходимо обеспечить бесперебойные импортные поставки на внутренний рынок ЕС, гражданам и жизненно важным отраслям промышленности всех государств – членов товаров первой необходимости, электроэнергии, продуктов питания, медикаментов, иной продукции, а также гарантировать их беспрепятственную транспортировку внутри ЕС. **Без этого многие цепочки поставок были бы серьезно истощены или полностью разорваны**, что еще больше усилило бы экономическую составляющую кризиса.

Вот почему ECSA и ETF **призывают институты ЕС поддержать отрасль и ее работников в решении проблем, с которыми они сталкиваются**. Особые меры и действия должны быть предприняты в срочном порядке, чтобы судоходная отрасль могла в полной мере поддерживать экономику ЕС.

В связи с проводимой в среду, 18 марта, **видеоконференцией высокого уровня министров транспорта стран Европейского Союза, посвященной последствиям распространения нового коронавируса в транспортной отрасли**, мы призываем к незамедлительным действиям по максимальному снижению социальных, операционных и экономических последствий разразившейся эпидемии. В связи с тем, что указанные последствия эпидемии тесно

переплетены между собой, меры, которые необходимо предпринять, должны быть всеобъемлющими.

Социальные последствия

Моряки всего мира вносят существенный вклад в обеспечение функционирования международных цепочек поставок в Европу и из Европы. Меры, принимаемые государствами – членами для ограничения перемещения людей с целью минимизации риска заражения, хотя и понятны, имеют серьезные последствия для передвижения моряков. Немаловажным фактором является также закрытие портов. Как следствие, моряки и портовые рабочие сталкиваются с рядом проблем, которые требуют немедленных решений.

♦ **Передвижение экипажей судов:** Чрезвычайно важно, чтобы суда могли швартоваться там, где это необходимо, и чтобы члены экипажа могли беспрепятственно прибывать на суда и покидать их. Сейчас, когда в портах введены соответствующие ограничения, а воздушные рейсы повсеместно отменяются, процесс передвижения экипажей значительно затруднен. По этой причине представители судоходной отрасли настоятельно призывают проявлять гибкость и понимание для того, чтобы обеспечить морякам возможность дальнейшей работы на судах и гарантировать их передвижение в целях замены экипажей. Поэтому мы призываем сделать так, чтобы **с моряков были сняты национальные ограничения на трансграничные передвижения**, если это необходимо для прибытия к месту работы на судне. Такие же ограничения должны быть сняты в том случае, если моряки списываются с судна и возвращаются к месту своего постоянного проживания. В этот трудный период моряки, подобно медицинским работникам и сотрудникам служб безопасности, должны рассматриваться как лица особой важности со статусом, закрепленным соответствующими нормативными актами.

♦ **Максимальный срок службы:** По собственному желанию или из-за отсутствия сменного экипажа и/ или из-за отсутствия рейсов вылета из порта списания к месту постоянного проживания, морякам, возможно, придется находиться на судах дольше, чем указано в их трудовых договорах или в нарушение соответствующего национального законодательства, воплотившего положения Конвенции о труде в морском судоходстве. В условиях распространяющейся пандемии и учитывая, что суда должны быть полностью укомплектованы экипажем, мы призываем государства флага и порта прагматически рассматривать каждый конкретный случай и не препятствовать членам экипажа оставаться на борту в течение разумного периода времени свыше установленного срока службы.

♦ **Свидетельства о профессиональной квалификации моряков.** В связи с ограничениями на передвижение моряки могут быть вынуждены находиться на борту судна дольше, чем обычно, поскольку им будет запрещено покидать судно. Кроме того, некоторые учебные заведения уже закрываются в целях недопущения распространения вируса. Все это может привести к тому, что моряки не смогут пройти подготовку, необходимую для продления свидетельств о профессиональной квалификации, которые могут быть признаны недействительными. Это, в свою очередь, создаст проблемы с выдачей судам свидетельств о минимальном составе экипажа, что повлечет запрет на их выход в плавание. Мы призываем государства флага и порта проявить прагматизм в этом вопросе и **продлить срок действия свидетельств как минимум на 3 месяца.** Для максимальной эффективности эта мера потребует активного привлечения региональных режимов контроля государств порта во всем мире.

♦ **Сокращение рабочих мест для моряков и береговых работников:** Введение ограничения на передвижение больше всего ударило по пассажирским и грузовым перевозкам, вследствие чего компаниям пришлось внести изменения в свою деятельность и оптимизировать расходы. В этой связи государства – члены должны рассмотреть возможность введения **специальных мер для сохранения рабочих мест в ЕС.** Мы призываем правительства обмениваться передовым опытом, уже применяемым в некоторых странах, таким как принятие мер социальной поддержки для моряков или возмещение части заработной платы.

♦ **Возможность проведения специализированным персоналом инспекций на борту судна:** Введение ограничения на передвижение создали трудности для специализированного персонала, например инспекторов, в проведении законодательно установленных инспекций на судах (в рамках проверки состояния безопасности, охраны окружающей среды и профессиональной квалификации). Правительства должны **уделять особое внимание вопросам доступа специализированного персонала на суда для проведения инспекций,** и решать их параллельно с решением вопроса об ограничениях на передвижение экипажей.

Последствия для деятельности компаний

Существует несколько факторов, существенно влияющих на мировое судоходство. Среди них – нехватка медикаментов, механических и электронных компонентов судов, полное прекращение судоходства в некоторых регионах планеты. Кроме того, в ряде портов введены ограничения на эксплуатацию судов. Растет число судов, прекративших эксплуатацию вследствие суще-

ственных ограничений операционного характера, отсутствия груза или неукomплектованности экипажей.

В этих условиях Еврокомиссии и государствам – членам необходимо:

♦ **Не закрывать линии снабжения.** Очень важно, чтобы линии снабжения оставались открытыми, чтобы продукты и запасные части для судов могли поставляться на суда, что зависит от возможности судов швартоваться, где необходимо.

♦ **Сертификация судов.** Поскольку доступность сухого докования существенно ограничена из-за мер предосторожности по сдерживанию коронавируса, пользоваться сухим доком для обновления сертификата стало практически невозможно. Гибкость в подходах к данной проблеме со стороны государств флага и классификационных обществ заключается в **продлении срока действующих сертификатов как минимум на 3 месяца**, причем для большей эффективности необходимо, чтобы это правило действовало в глобальном масштабе.

♦ **Круизным судам запрещено заходить в порты** некоторых стран. Многие круизные лайнеры возвращаются в свой «порт приписки» в Европе. В государствах – членах ЕС существуют противоречивые подходы к данной проблеме. Необходимы **четкие и последовательные инструкции**, позволяющие круизным лайнерам осуществлять швартовку как можно скорее. Круизные суда требуют гарантий того, что они смогут зайти в порты, пристать к причалу и высадить пассажиров и репатриировать экипаж.

Экономические последствия

Прямые экономические последствия наблюдаются во всех сегментах судостроения. Пассажирские перевозки – круизные и паромные – пострадали больше остальных из-за того, что все больше стран закрывают свои границы или ограничивают передвижение граждан. Показатели мирового судоходства будут снижаться из-за замедления глобального экономического роста а, следовательно, и морской торговли. Уменьшится количество заказов на строительство крупнотоннажных судов, особенно морских контейнеровозов и судов для перевозки навалочных грузов. Значительное снижение цен на нефть в перспективе негативно повлияет на развитие офшорного судоходства, которое только начали восстанавливаться после предыдущего кризиса, разразившегося в сентябре 2014 года.

Поэтому Еврокомиссии и государствам – членам необходимо оказать отрасли следующую финансовую помощь:

◆ Деятельность банковской сферы ЕС должна регулироваться соответствующей нормативной базой для **незамедлительного решения проблемы ликвидности судовладельцев.**

◆ Пакет помощи ЕЦБ, как было согласовано в прошлую пятницу 13 марта, должен быть предоставлен без промедления, **чтобы банки могли продолжать финансирование судоходной отрасли.** Поддержка ЕС должна также охватывать финансирование инвестиций, которые будут важны для восстановления промышленности в долгосрочной перспективе.

◆ **Проявлять гибкость в применении Основных положений государственной политики в области поддержки предприятий морского транспорта** с тем, чтобы государственная поддержка, в том числе схемы сокращения затрат на рабочую силу, гарантировалась для совершенно особой ситуации, с которой сейчас сталкиваются судоходная отрасль и моряки ЕС.

Принимая во внимание жизненно важное значение судоходства и оказываемых им для ЕС и его граждан услуг, ECSA и ETF призывают Европейскую комиссию и государства – члены предпринять самые решительные меры по содействию бесперебойному функционированию цепочек поставок и обеспечению беспрепятственного передвижению рабочей силы, оказывая тем самым отрасли и морякам столь необходимую сейчас поддержку.

Мы заранее благодарим вас за то, что вы приняли во внимание наши озабоченности, и надеемся продолжить сотрудничество с Европейской Комиссией и государствами – членами ЕС.

С уважением,

Мартин Дорсман
Генеральный секретарь ECSA

Ливия Шпера
ИО генерального секретаря ЕФТ