



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях****Шестьдесят вторая сессия**

Женева, 15–17 февраля 2023 года

Пункт 6 с) предварительной повестки дня

Унификация технических предписаний**и правил безопасности на внутренних водных путях****Баржи морских судов (резолюция № 15)****Записка секретариата*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).
2. На своей шестьдесят первой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) обсудила возможность обновления резолюции № 15 «Баржи морских судов» и поручила секретариату собрать информацию о флоте судов этого типа (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, пункт 56).
3. SC.3/WP.3, возможно, пожелает продолжить обсуждение вопроса о состоянии и возможном обновлении резолюции № 15 на основе приведенной ниже информации.

II. Справочная информация

4. Резолюция № 15 была принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) 27 ноября 1974 года на ее восемнадцатой сессии (документ TRANS/SC.3/83, пункт 41) на основе проекта, который был подготовлен на втором специальном совещании, посвященном проблемам в области перевозок баржами морских судов. Она была призвана способствовать развитию перевозок баржами морских судов на европейских внутренних водных путях, согласованию условий и мер, применяемых к этому типу судов, с другими средствами водного

* Настоящий доклад был представлен после установленного крайнего срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.



транспорта, использующими такие сооружения, и обеспечить их надлежащую регистрацию. Резолюция № 15 входит в Сборник резолюций Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту, который был издан в 1993 году (TRANS/SC.3/131).

5. Начало 1970-х годов ознаменовалось развитием лихтеровозов, которые имели определенные преимущества в плане перевалки грузов с внутренних терминалов на морские суда через внутренние водные пути и транспортировки грузов во внутренние порты. Использование барж морских судов позволило упростить погрузочно-разгрузочные операции, снизить трудовые и энергетические затраты и повысить эффективность перевозок по водным путям. Принятию резолюции № 15 способствовало то, что на европейских внутренних водных путях росло число судов этого типа и была необходима стандартизация правил и процедур, использовавшихся в государствах-членах для целей временного ввоза иностранных барж. Кроме того, это принятие сопровождалось усилиями Международной организации по стандартизации (ИСО) по разработке стандартов в части основных размеров барж морских судов. Параллельно Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО) вела работу над а) стандартами безопасности для барж морских судов в рамках Подкомитета по проектированию и оборудованию судов и б) мерами по упрощению транспортных операций с использованием барж морских судов — в рамках Комитета по упрощению формальностей.

6. К данному типу судов относятся среднегабаритные баржи серий 1, 2, 3 и 4 по классификации ИСО с максимальным дедвейтом 370, 847, 1070 и 194 т соответственно. На лихтеровозах применяются два основных метода для проведения подъемно-спусковых операций: на лихтеровозах типа ЛЭШ (LASH (lighter aboard ship)) используется вертикальная система перегрузки барж с помощью козлового крана, а на лихтеровозах типа Си-Би (SeaBee (Seabarge)) — горизонтальная система перегрузки с помощью лифтового подъемника. Существуют также лихтеровозы следующих типов: Бако (BaCo (Barge-Container)), ДМ («Дунай-море» Danube-Sea), Бакат (Bacat (Barge-Catamaran)), Тримаринер (Trimariner), Капри (Capricorn) и др. Международная комиссия по бассейну реки Сава включила суда данного типа в Руководство по судоходству на реке Сава, выпущенное в 2018 году¹.

7. По мере того как в рамках торгового судоходства развивались контейнерные перевозки, лихтеровозы больше не могли конкурировать с контейнеровозами с точки зрения экономической целесообразности и стали применяться ограниченно. Последними эксплуатируемыми линиями оставались: а) трансатлантическая линия судов ЛЭШ для перевозки бумаги; б) флот судов ЛЭШ, курсирующих под российским и украинским флагами между Антверпеном (Бельгия), Черным морем и Дальним Востоком; а также с) каботажная линия на западном побережье Африки. Многие из судов были проданы, переоборудованы или выведены из эксплуатации. Тем не менее в некоторых странах Азии, Европы и Северной Америки по-прежнему используются баржи морских судов для доставки грузов и портовых операций².

III. Определение, стандартизация и статистика

8. Определение баржи морских судов (лихтера) дается в следующих резолюциях SC.3:

- в Европейских правилах судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (6-е пересмотренное издание) термин «баржа морского судна» определен как толкаемая баржа, спроектированная для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;

¹

www.savacommission.org/UserDocsImages/05_documents_publications/navigation/eng/manual_on_the_sava_river_navigation.pdf.

² См., например, www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-11/sea-transport-2018-624.pdf, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/649/1/012049/pdf>.

- в приложении к резолюции № 61 (пересмотр 2) «баржа морского судна» определена как толкаемая баржа, построенная для перевозки на борту морских судов и для плавания на внутренних водных путях.

9. Положения, касающиеся барж морских судов, включены в статью 6.21 «Составы» ЕПСВВП и в главу 10 «Оборудование» приложения к резолюции № 61. Этот тип судов упоминается также в правилах речных комиссий и Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства:

- Полицейские правила плавания по Рейну: статья 8.03, содержащая положения о толкаемых составах, куда входят баржи морских судов, и перечень категорий судов и составов в приложении 12;
- Основные положения о плавании по Дунаю: статья 6.21 «Составы»;
- Европейский стандарт, устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания: статья 13.01 «Якорное снабжение» и статья 21.02 «Суда, которые могут быть использованы в качестве толкаемых барж».

10. В 1979–1990 годах ИСО разработала следующие стандарты, касающиеся барж морских судов основных серий:

- ISO 4175:1979 «Судостроение — Баржи судовые серии 1 — Основные размеры»;
- ISO 6765:1985 «Судостроение — Баржи судовые серии 3 — Основные размеры»;
- ISO 6766:1984 «Судостроение — Баржи судовые серии 4 — Основные размеры»;
- ISO 7222:1985 «Судостроение — Баржи судовые серии 2 — Основные размеры»;
- ISO 9382:1990 «Баржи судовые всех серий — Классификация и основные требования».

11. Стандарт ISO 9382:1990 был в последний раз пересмотрен и подтвержден в 2018 году. Он устанавливает размеры, водоизмещение и максимальный дедвейт судовых барж серий 1, 2, 3 и 4, предназначенных для перевозки генеральных грузов. В приложении I приведены дополнительные данные по баржам каждой серии, предназначенным для перевозки специальных грузов, таких как наливные грузы или рефрижераторные грузы.

12. В пятом издании Глоссария по статистике транспорта³ суда типа ЛЭШ (LASH) и Си-Би (Seabee) включены в категорию сухогрузных мореходных барж. Однако ни статистическая база данных Европейской экономической комиссии⁴, ни база данных Евростата⁵ не содержат отдельных данных о количестве и грузоподъемности судов этого типа.

13. Статистический ежегодник Дунайской комиссии⁶ (начиная с 2011 года) не содержит данных о количестве барж морских судов на Дунае, однако имеющаяся информация свидетельствует о том, что в Дунайском регионе суда этого типа выведены из регулярной эксплуатации. В настоящее время суда этого типа не

³ https://unece.org/sites/default/files/2021-12/Glossary_for_Transport_Statistics_EN_FINAL_WEB2_1.pdf.

⁴ https://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/STAT__40-TRTRANS__08-TRINLVESS.

⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

⁶ www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/danube-navigation-statistics.

зарегистрированы в регистровых книгах Российского морского регистра судоходства и Регистра судоходства Украины.

IV. Текущем положение дел с резолюцией № 15 и последующие шаги

14. По данным за 2019 год, резолюцию № 15 применяли следующие страны: Австрия (частично), Болгария, Венгрия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Сербия, Словакия, Соединенные Штаты Америки и Украина⁷.

15. Резолюция № 15 не дублирует положения и не противоречит положениям других резолюций SC.3 и не окажет влияния на потенциальное развитие этого вида транспорта. В этой связи SC.3/WP.3, возможно, пожелает:

- рекомендовать SC.3 подтвердить статус резолюции № 15 как действующей;
- обновить ее положения с учетом применяемой терминологии, если SC.3/WP.3 сочтет это необходимым;
- рассмотреть возможность согласования ее положений с положениями Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания.

⁷ ECE/TRANS/SC.3/2019/20.