



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****Шестидесятая сессия**

Женева, 16–18 февраля 2022 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Предложение по новой классификации европейских
внутренних водных путей****Стандартизация внутренних водных путей: предложение
по пересмотру классификации, принятой Европейской
конференцией министров транспорта в 1992 году
(резолюция № 30)****Передано Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного
транспорта* ******I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2022 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76).
2. На своей шестьдесят пятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла к сведению сообщение Председателя Рабочей группы 179 (PГ 179) Комиссии по внутреннему водному транспорту (InCom) Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) относительно предложения ПМАКС по новой классификации европейских внутренних водных путей, основанной на классификации, которая была принята Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской экономической комиссией (ЕЭК) в 1992 году. SC.3 поручила секретариату подготовить совместно с Председателем PГ 179 ПМАКС рабочий документ к шестидесятой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 44).

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

** Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



3. В настоящем документе воспроизведены основные выводы, рекомендации и новое предложение по классификации, внесенное РГ 179 и изложенное в докладе № 179–2020 РГ ПМАКС «Предложение по стандартизации внутренних водных путей для пересмотра Классификации ЕКМТ 1992 года», который был выпущен 14 сентября 2020 года.

II. История вопроса

4. Существующая классификация внутренних водных путей была разработана Рабочей группой 9 (РГ 9) ПМАКС в рамках работы Постоянного технического комитета (ПТК 1). Доклад «Стандартизация размеров внутренних водных путей», подготовленный РГ 9, использовался как ЕКМТ, так и ЕЭК для новой классификации внутренних водных путей, которая была выпущена в 1992 году в качестве резолюции № 92/2 ЕКМТ (классификация ЕКМТ 1992 года) и резолюции № 30, принятой SC.3 12 ноября 1992 года (классификация ЕЭК 1992 года).

5. С 1992 года отмечен ряд изменений в габаритах и форме обвода корпуса барж внутреннего плавания, а также их маневренности. В частности, в классификации ЕКМТ 1992 года не учитываются более крупные (и зачастую более широкие) моторные суда, а также сцепные соединения, которые в настоящее время эксплуатируются на (более крупных) водных путях. В качестве примера можно привести судно типа «Рейнмакс» (135 м × 17,70 м) или состав из двух судов, который может состоять из обычного большого рейнского судна (110 м × 11,40 м) в сочетании с толкаемой баржей впереди соединения. Такая толкаемая баржа может быть обычной баржей типа «Европа II» или может быть изготовлена по индивидуальному заказу, в результате чего общая длина соединения может достигать до 170–190 м. Сцепные соединения могут иметь различные габариты: они могут иметь размеры, характерные для соединения из буксира-толкача с четырьмя или шестью баржами, а могут состоять и из двух счаленных барж. Другой общей тенденцией является удлинение существующих судов или постройка новых судов большей длины, предназначенных для конкретных водных путей, которые способны принимать такие суда благодаря своим габаритам шлюзовых камер.

6. За период с 1992 года значительно возросли объемы контейнерных перевозок по внутренним водным путям. В частности, ПМАКС отметила растущую потребность в большем свободном пространстве под мостами, поскольку высота контейнеров увеличилась из-за внедрения так называемых контейнеров высокой кубатуры.

7. Классификация ЕКМТ 1992 года не содержит положений ни для упомянутых выше более крупных моторных судов, ни для сцепных соединений, что приводит к недоразумениям между разными странами в отношении классификации этих судов. Это побудило агентство «Рексватерстат»¹ провести анализ этих изменений² с опорой на доклады³, сделанные Морским научно-исследовательским институтом Нидерландов (МАРИН).

8. В 2015 году в рамках ПМАКС была создана рабочая группа РГ 179, которой поручено изучать, анализировать и обсуждать изменения, произошедшие во внутреннем судоходстве за период с 1992 года, а также подготовить предложение по новой классификации внутренних водных путей. В частности, РГ 179 занималась рассмотрением следующих вопросов:

¹ Исполнительное агентство Министерства инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов, занимающееся вопросами безопасности, мобильности и качества жизни (<http://www.rijkswaterstaat.nl>).

² Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, “Classificatie en kenmerken van de Europese vloot en de actieve vloot in Nederland”, Rotterdam, 2002.

³ Maritime Research Institute Netherlands (MARIN): “Herziening inventarisatie Manoeuvreermiddelen”, Wageningen, 2008; “Scheepskarakteristieken van nieuwe grote schepen”, Wageningen, 2010.

- различия в толковании классификации крупных моторных судов в разных странах Европы;
- различия в толковании классификации сцепных соединений в разных странах Европы;
- свободная высота под мостами на каналах: исследование, проведенное агентством «Рексватерстат» в ходе проведения измерений на Рейне, показало, что для контейнеровозов, не использующих дополнительную балластировку, потребуется большее свободное пространство под мостами на соединительных каналах; минимальная свободная высота, указанная в классификации ЕКМТ 1992 года, зачастую недостаточна для соответствующего количества ярусов контейнеров.

9. Для обеспечения прогресса в решении этих вопросов РГ 179 использовала следующий подход:

- составила перечень существующих классификаций внутренних водных путей и расхождений между ними;
- составила перечень габаритов флота внутреннего плавания и изучила тенденции его долгосрочного развития;
- составила перечень объектов инфраструктуры судоходных путей европейских стран, а также карту с размерами шлюзов.

10. 16 июля 2016 года РГ 179 разослала вопросник всем национальным секциям ПМАКС для сбора информации о применяемой в их странах классификации внутренних водных путей, а также их предложений по обновлению классификаций ЕКМТ 1992 года и ЕЭК 1992 года. Вопросник был направлен 28 странам, которые являются членами ПМАКС и имеют национальную секцию как в Европе, так и за ее пределами, а также Чехии и Словакии. По результатам ответов на вопросник РГ 179 пришла к выводу, что в Европе сообщающиеся водные пути имеют общую классификацию. Однако в других странах внутреннее судоходство и флот внутреннего плавания несколько отличаются от европейских. РГ 179 приступила к изучению развития флота внутренних водных путей в Европе, и в частности изменений размеров судоходных путей за период после публикации предыдущих классификаций, которые основывались на предложении, представленном РГ 9 ПМАКС. Была изучена вся сеть водных путей и при составлении нового предложения по классификации были учтены конкретные размеры существующих шлюзов и мостов.

11. В докладе РГ 179 предлагается новая, усовершенствованная классификация внутренних водных путей, которая учитывает изменения в развитии флота внутреннего плавания за период с 1992 года. Это предложение затрагивает страны, которые образуют интегрированную сеть водных путей на материковой части Европы, подходящую для барж внутреннего плавания. Географически эта сеть водных путей примерно ограничена Северным, Средиземным, Балтийским и Черным морями. Предлагаемая классификация и основные выводы и рекомендации, подготовленные РГ 179, воспроизводятся ниже.

III. Основные выводы и рекомендации, подготовленные РГ 179

12. Классификация, предложенная РГ 179, основана на результатах анализа состояния существующего флота в Европе и существующей инфраструктуры, которая вошла во второе пересмотренное издание Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»). Ниже приводятся соответствующие выводы и рекомендации.

A. Моторные суда

13. Для анализа развития флота, использующего объединенную европейскую сеть внутренних водных путей, были использованы несколько баз данных. Водные пути за пределами объединенной европейской сети внутренних водных путей не были включены в этот анализ и не учитывались при разработке настоящего предложения по новой классификации.

14. Проведенный анализ показал, что горизонтальные габариты судов в целом остались такими же, как и в 1990 году, когда РГ 9 проводила свою подготовительную работу. Тем не менее РГ 179 обнаружила значительное количество судов, которые были удлинены, и судов новой постройки с удлиненными габаритами. Например, вместо судов класса Va с габаритами 11,40 м × 110 м были обнаружены суда с большей длиной при той же ширине корпуса, достигающие в длину вплоть до 135 м. Такое удлинение отмечается для судов классов IV и Va. Тем не менее, учитывая, что большинство водных путей определенного класса имеют шлюзы, позволяющие проход в продольном направлении судну с нормативной для этого класса шириной, РГ 179 решила не увеличивать диапазон длины классов для этой цели. В этой связи судовладельцы, которые удлинили свои суда исходя из потребностей конкретного рода деятельности или руководствуясь иными соображениями, не могут полагаться исключительно на классификацию, но должны убедиться, что шлюзы (и водный путь целиком) позволяют обеспечить проход их судов с удлиненным корпусом.

1. Водные пути к востоку и к западу от Эльбы: разграничение удалено

15. Обсуждения, которые проводились в рамках SC.3 в 1992 году, привели к выводу о необходимости разграничить водные пути к востоку и к западу от Эльбы. Эти водные пути находились в основном в пределах бывшей Германской Демократической Республики и Чехословакии. РГ 179 проанализировала наличие потребности в сохранении этого разграничения в предлагаемой пересмотренной классификации. Представители Германии и Чехии заявили, что это разграничение больше не требуется, поэтому оно не включено в настоящее предложение.

2. Классы I–III: без изменений

16. Анализ флота не обнаружил новых изменений (кроме осадки) для «меньших» классов I, II и III по классификации ЕКМТ. В предложении эти классы идентичны классификации ЕКМТ 1992 года для водных путей к западу от Эльбы.

3. Классы IV и Va: без изменений, диапазоны длин в классе Va исключены

17. Анализ показал, что значительное количество судов этих классов было удлинено («значительное» в данном контексте означает, что были удлинены более 1 % от общего количества судов флота). Однако, поскольку большинство таких удлиненных судов больше не будут соответствовать параметрам шлюзов на водных путях данных классов, РГ 179 предложила вместо изменения горизонтальных размеров этих классов указать их наличие в классификационной таблице. Диапазон длин 95–110 м для класса Va в классификации ЕКМТ 1992 года был заменен только одним размером 110 м, поскольку анализ текущего состояния флота практически не выявил судов с габаритами 11,40 м × 95 м.

4. Большие моторные суда классов Vb и выше: включение этих судов в новую классификацию

18. В 1990 году, когда разрабатывалось предыдущее предложение ПМАКС по классификации, уже ожидалось появление судов с габаритами, превышающими 11,40 м × 110 м, однако такие суда еще не существовали. В тот период для класса VIb прогнозировались максимальные габариты 15,00 м × 140 м. Впоследствии такие более крупные суда были построены, как это выяснилось при анализе баз данных.

В основном преобладает длина корпуса 135 м, однако ширина корпуса таких судов варьируется. Чтобы включить такие крупные суда в предлагаемую классификацию, было решено использовать в классе VIa максимальный размер, допускаемый на участке Рейна от Бингена до Санкт-Гоара, который в настоящее время составляет 17,70 м × 135 м. Появление более крупных судов мало вероятно, поскольку они не допускаются к эксплуатации на Рейне.

5. Толкаемые составы: длина и ширина обновлены

19. Начиная с 1990 года на рынок вышли толкаемые баржи с удлиненным корпусом. Но поскольку размеры водных путей классов VIb и VIc ограничены правилами, установленными их органами управления, то такие удлиненные толкаемые баржи будут в основном встречаться в классе V. Поэтому в настоящем предложении длина составов данного класса адаптирована соответствующим образом.

20. Настоящее предложение опирается на тот основополагающий принцип, что наиболее важным габаритом при классификации является ширина судна; в соответствии с этим принципом существующий класс VIc был разделен. РГ 179 предложила использовать ширину 22,80 м для всех водных путей класса VI и 34,20 м — для класса VII. Таким образом, толкаемый состав из шести барж широкой конфигурации предлагается включить в новый класс VIIa, а толкаемый состав из девяти барж — в новый класс VIIb.

В. Сцепные соединения: без изменений

21. За последние десятилетия количество сцепных соединений выросло. Сцепные соединения на внутренних водных путях использовались всегда, но проведенный анализ выявил больше соединений, в которых постоянно используются одни и те же суда, чем соединений, составленных для конкретного случая. В частности, выяснилось, что составные части сцепного соединения, которые спроектированы в этом качестве и эксплуатируются вместе, в целом обладают лучшей маневренностью. Однако, поскольку в предлагаемой классификации основное внимание уделяется размерам судов, то сцепные соединения могут быть отнесены в зависимости от своих максимальных размеров к существующим или более высоким классам.

С. Суда «река–море»: без изменений, однако дана рекомендация для администраций водных путей

22. В 1996 году Рабочая группа 16 ПМАКС (РГ 16) предложила рекомендации по включению судов «река–море» в классификацию ЕКМТ. Суда типа «река–море» могли бы войти в классы Va и VIb. При рассмотрении их классификации предлагаемые габариты класса VIb для судна размером 22,80 м × 135 м требуют особого внимания, поскольку предлагаемая классификация ограничивает ширину для моторных судов внутреннего плавания в этом классе до 17,70 м, исходя из максимальных габаритов на Рейне. Это предполагает, что ширина 22,80 м для судов «река–море» может быть допустимой для класса VIb.

23. РГ 16 опубликовала свой доклад в 1996 году. РГ 179 не обнаружила более актуальной информации об изменениях габаритов судов «река–море» и предлагает включить суда «река–море» в примечания к предлагаемой классификации. Администрациям водных путей рекомендуется при планировании реконструкции крупных водных путей рассмотреть вопрос о допуске судов типа «река–море» с габаритами 22,80 м × 135 м.

D. Контейнерные перевозки: измененная рекомендация по минимальной высоте для прохода под мостами

1. Морские контейнеры

a) Горизонтальные габариты

24. Объемы контейнерных перевозок по внутренним водным путям непрерывно возрастают. Поскольку перевозка контейнеров считается важной частью внутреннего водного транспорта, при разработке классификации следует учитывать все изменения в габаритах контейнеров. РГ 179 установила, что горизонтальные габариты судов, осуществляющих в настоящее время перевозку контейнеров, соответствуют существующей классификации.

b) Высота под мостами (подмостовой габарит)

25. Основной проблемой для контейнеровозов является высота под мостами. В докладе содержатся новые рекомендации по подмостовому габариту для обеспечения контейнерных перевозок при наличии двух, трех и четырех ярусов контейнеров. Необходимо также учитывать тип водного пути (свободный или регулируемый). Высота под мостами на реках обычно отсчитывается относительно наивысшего судоходного уровня воды. Ввиду того что наивысший судоходный уровень воды достигается крайне редко, обычно подмостовой габарит имеет большую величину. Таким образом, большинство рек со свободным течением обеспечивают больший подмостовой габарит и позволяют перевозить большее количество ярусов контейнеров. Однако на каналах уровни воды более или менее фиксированы, что приводит к гораздо более жестким значениям подмостового габарита.

c) Габариты контейнеров

26. Разработан новый стандартный контейнер, так называемый контейнер высокой кубатуры, который используется для морских перевозок. Контейнер высокой кубатуры имеет высоту 2,89 м, что на 0,30 м выше стандартного контейнера ИСО⁴. Срок службы контейнера составляет около 20 лет. В настоящее время все новые контейнеры строятся как контейнеры высокой кубатуры. Это приведет к тому, что на морском транспорте будут использоваться только контейнеры высокой кубатуры, и в конечном счете только контейнеры такого типа будут использоваться и во внутреннем судоходстве.

27. Таким образом, рекомендацию по подмостовому габариту следует обновить с учетом количества ярусов контейнеров на судне, что приведет к уменьшению количества ярусов контейнеров. Однако рост контейнерных перевозок по внутренним водным путям в значительной степени зависит от эксплуатационных расходов во внутреннем судоходстве. Например, если судно класса Va, способное перевозить четыре яруса контейнеров, сможет перевозить только три яруса, то стоимость перевозки одного контейнера возрастет на 25 %. Для судна, которое сможет перевозить только два яруса контейнеров вместо трех, стоимость за один контейнер возрастет на 33 %. Таким образом, контейнерные перевозки внутренним водным транспортом могут утратить конкурентоспособность в сравнении с другими видами транспорта.

28. С учетом информации, содержащейся в главе 4, и анализа, изложенного в главе 7 доклада, РГ 179 приняла решение включить в предложение по классификации требуемый диапазон подмостового габарита. Нижние пределы указаны в соответствии с существующими руководящими принципами, а верхние пределы основаны на анализе фактического надводного габарита контейнеровозов, для которых РГ 179 установила 95 % от наибольшего значения в качестве верхнего предела.

29. Как пояснялось ранее, надводный габарит контейнеровозов может быть уменьшен за счет балластировки, что уже успешно используется для судов,

⁴ Международная организация по стандартизации.

использующих определенные водные пути с четкими ограничениями по высоте под мостами. Если администрация водного пути намерена разрешить контейнерные перевозки без ограничений, следует принять во внимание 95-процентный показатель, а именно:

- два яруса: 6,00 м
- три яруса: 8,65 м
- четыре яруса: 11,20 м.

30. Длина контейнеров в докладе не рассматривалась. Большинство контейнеров имеет длину 20 либо 40 футов. Однако следует отметить также успешное внедрение контейнеров длиной 45 футов. В результате суда потенциально смогут вмещать восемь 45-футовых контейнеров и в то же время девять 40-футовых контейнеров. Такая ситуация не была предусмотрена в предлагаемой классификации, но отмечается здесь для целей информирования.

2. Континентальные контейнеры/континентальные перевозки в Европе

31. Внутреннее судоходство очень хорошо развито на участках, соединяющих морские порты с внутренними районами, однако оно относительно слабо развито в части континентальных перевозок (перевозок грузов из одного пункта в другой по Европе). Консультации с заинтересованными сторонами позволили сделать вывод о том, что для большинства континентальных перевозок, осуществляемых автомобильным и железнодорожным транспортом, в качестве стандартной транспортной единицы используются поддоны. Континентальный поддон не помещается в стандартный контейнер экономичным образом. Поэтому был разработан так называемый континентальный контейнер, что привело к ситуации, когда ширина дорожных прицепов превышает ширину морских контейнеров ИСО. Если континентальные контейнеры предполагается перевозить на судах класса V, то ширину последних рекомендуется увеличить до 12,00 м вместо 11,40 м (что является нынешним стандартом для класса Va). Этот увеличенный габарит не включен в предлагаемую классификацию, поскольку конкретно таких судов не было обнаружено в базах данных.

32. Тем не менее рекомендуется, чтобы администрации водных путей — особенно при планировании или проектировании новой инфраструктуры со шлюзами — рассматривали вопрос о том, должна ли новая инфраструктура быть спроектирована для приема судов внутреннего плавания, способных перевозить континентальные контейнеры. Это потребует либо соблюдения существующих технических регламентов при проектировании судов с более широким корпусом, либо проектирования альтернативных судов (см. приложение N к докладу), что потребует адаптации этих технических регламентов. По другим классам предлагаемые ширины шлюзовых камер для этой цели указаны в пункте 7.1.4 доклада.

Е. Высота под мостами

33. Высота под мостами стала одним из вопросов, ради дальнейшего изучения которых была сформирована РГ 179, и в первую очередь принимается во внимание в контексте усилий по облегчению контейнерных перевозок по внутренним водным путям. Более подробную информацию, включая соответствующие рекомендации, см. в пунктах 4.3 и 5.2 доклада.

Ф. Осадка: максимальная осадка изменена

34. Общая тенденция в развитии судостроения для внутреннего плавания заключается в том, что большинство судов строятся с увеличенной осадкой. Для оптимальной работы отрасли внутреннего судоходства рекомендуется учитывать увеличенные значения осадки при проектировании новой инфраструктуры; поэтому в настоящем предложении даются новые значения максимальной осадки.

IV. Новое предложение по классификации

35. Новое предложение по классификации, подготовленное РГ 179, приведено в приложении ниже, в таблице 1.

36. Изменения к классификации ЕЭК 1992 года, предложенные РГ 179, указаны в таблице 2 приложения и выделены желтым цветом (предложенный вариант). Пояснения приводятся ниже.

37. Удалены различия между классами I–III к западу и востоку от Эльбы. Теперь есть только один класс для каждого из классов I, II и III. Это было сделано после консультаций с Германией и Чехией, которые во время подготовки классификации ЕЭК 1992 года решительно выступали за это разграничение.

38. На основе анализа ситуации на флоте были внесены следующие изменения⁵:

а) увеличена максимальная длина для моторных судов класса III и толкаемых составов/сцепных соединений классов V и VIIa;

б) увеличена максимальная осадка для судов классов I, III, а также судов и толкаемых составов классов IV и Va;

в) эти изменения привели также к увеличению максимального тоннажа для данных классов.

39. Рекомендуемые значения высоты под мостами увеличены и их диапазон расширен с учетом⁶:

а) эволюции размеров контейнеров (контейнеры высокой кубатуры);

б) результатов фактических измерений высоты контейнеровозов в ходе реальной эксплуатации.

40. Новые большие моторные суда теперь включены в классы Vb и VIa, которых не существовало в предыдущей классификации. Изучение характеристик флота показало, что существуют два различных типа больших моторных судов: один относится к классу Vb исходя из его ширины, а другой — к классу VIa ввиду его большей ширины.

41. Ширина моторного судна или состава считается основным классификационным признаком (см. примечание 2 к предложению (таблица 1)). На основании этого принципа в настоящем предложении толкаемый состав широкой конфигурации из шести барж был отнесен к новому классу VIIa, а толкаемый состав из девяти барж — к новому классу VIIb. Таким образом, в настоящем предложении все типы судов класса VI имеют типовую максимальную ширину 22,80 м, а все типы судов класса VII — типовую максимальную ширину 34,20 м.

42. Добавлен новый столбец для указания количества контейнеров, которые могут перевозиться на судне в соответствии со значениями высоты под мостом.

⁵ См. раздел 4 доклада.

⁶ См. разделы 4.3 и 5.2 доклада.

Приложение

Новая классификация водных путей, предложенная ПМАКС

Таблица 1

Предложение по классификации европейских внутренних водных путей, ПМАКС, 2019 год (РГ 179)

Классы судоходных водных путей	Моторные суда (1)					Толкаемые составы и сцепные соединения					Рекомендуемая минимальная высота под мостами	Контейнеро-местимость
	Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
	Наименование	Максим. длина (2)	Максим. ширина	Осадка (3), (4)	Тоннаж (5)	Наименование	Максим. длина	Максим. ширина	Осадка (3)	Тоннаж (5)	Высота (3), (8), (12)	Количество контейнеров (ДФЭ) ⁷ (5), (6)
		L (м)	B (м)	D (м)	T (т)		L (м)	B (м)	D (м)	T (т)		
I	Пениш	38,5	5,05	1,80–2,50	250–400						4,00	
II	Кампин	50–55	6,60	2,50	400–650						4,00–5,00	
III	Густав Кенигс	67–85	8,20	2,50–2,70	650–1250						4,00–5,00	
IV (7)	Иоганн Велкер	80–85	9,50	2,50–3,00	1 000–1 800	IV pc ⁸	85 (7)	9,50	2,50–3,00	1 250–1 450	5,25–6,00 7,00–8,65	54 81
Va	Большое рейнское судно	110	11,40	2,50–4,00	1 500–3 500	Va pc	95–110 (9)	11,40	2,50–4,50	1 600–3 000	5,25–6,00 7,00–8,65 9,10–11,20	104 156 208
Vb	Большое рейнское судно с удлиненным корпусом	135	11,40	2,50–4,00	2 300–4 400	Vb pc/cu	172–190 (10)	11,40	2,50–4,50	3 200–6 000	5,25–6,00 7,00–8,65 9,10–11,20	160 240 320
VIa	Рейнмакс	135	17,70	2,50–4,50	4 500–7 500	VIa pc/cu	95–135	22,80	2,50–4,50	3 200–6 000	7,00–8,65 9,10–11,20	300 400

⁷ Двадцатифутовый эквивалент.

⁸ Примечание секретариата: в таблицах 1 и 2 «pc» означает толкаемые составы, а «cu» — сцепные соединения.

Классы судоводных водных путей	Моторные суда (1)					Толкаемые составы и сцепные соединения					Рекомендуемая минимальная высота под мостами	Контейнеро-местимость
	Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
	Наименование	Максим. длина (2)	Максим. ширина	Осадка (3), (4)	Тоннаж (5)	Наименование	Максим. длина	Максим. ширина	Осадка (3)	Тоннаж (5)	Высота (3), (8), (12)	Количество контейнеров (ДФЭ) ⁷ (5), (6)
L (м)		B (м)	D (м)	T (м)	L (м)		B (м)	D (м)	T (м)	H (м)		
VIb					VIb pc/cu	185–195	22,80	2,50–4,50	6 400–12 000	7,00–8,65 9,10–11,20	480 640	
VIc					VIc pc	270–280	22,80	2,50–4,50	9 600–18 000	9,10–11,20	960	
VIIa (11)					VIIa pc	185–200	33,00–34,20	2,50–4,50	9 600–18 000	9,10–11,20	960	
VIIb					VIIb pc	285	33,00–34,20	2,50–4,50	14 500–27 000	9,10–11,20	1 440	

- (1) *Примечание:* внутренние водные пути также используются так называемыми судами «река–море».
- (2) Первичным классификационным параметром является ширина судна. В частности, поскольку длина шлюзовых камер на конкретном водном пути может быть больше, в настоящем предложении длина конкретного класса дается в виде диапазона, а не максимальной длины. Этим же обусловлено то, что значения тоннажа для отдельных классов перекрывают друг друга.
- (3) Первое значение относится к текущей ситуации на внутренних водных путях, а второе значение — к будущим изменениям на внутренних водных путях или, в некоторых случаях, также к текущей ситуации.
- (4) К востоку от Эльбы могут быть исключения для более низкой осадки в классе I.
- (5) В данной таблице указана типовая грузоместимость судов или толкаемых составов по классам, выраженная в тоннах и количестве контейнеров. Максимальный (минимальный) тоннаж получают исходя из максимальной (минимальной) длины, ширины и осадки каждого типа судов. Для некоторых классов максимальный тоннаж (контейнероместимость) сцепных соединений может быть выше, чем у толкаемых составов. Максимальный тоннаж (контейнероместимость) толкаемых составов может быть выше в случае удлиненных барж, особенно в классе VIa.
- (6) Рекомендуется вести тщательный учет доли контейнеров, рассчитанных по ширине на перевозку поддонов, в этих транспортных операциях.
- (7) Существует значительная группа моторных судов и сцепных соединений с удлиненным корпусом в классе IV, имеющих ширину 9,50 м, в дополнение к указанным здесь: моторные суда длиной 110 м, сцепные соединения с длиной в диапазоне 170–185 м.
- (8) Высота для контейнерных перевозок: 5,25–6,00 м для судов, перевозящих два яруса контейнеров; 7,00–8,65 м для судов, перевозящих три яруса контейнеров; 9,10–11,20 м для судов, перевозящих четыре яруса контейнеров. Первое значение относится к перевозке стандартных контейнеров и контейнеров высокой кубатуры (с использованием балластировки), а второе значение — к перевозке стандартных контейнеров и контейнеров высокой кубатуры без использования балластировки.
- (9) Существует значительная группа толкаемых составов длиной 135 м.
- (10) Длина 190 м учитывает длину существующих сцепных соединений.
- (11) В предложении РГ 9 ПМАКС (1990 года) класс VIc предназначен для буксиров-толкачей с шестью баржами, а класс VII — для буксиров-толкачей с девятью баржами. Однако, принимая во внимание, что в качестве основного параметра для классификации используется ширина, представляется обоснованным перевести буксир-толкач с шестью баржами в широкой конфигурации в новый класс VIIa, а буксир-толкач с девятью баржами — в новый класс VIIb. Так, класс VII имеет максимальную ширину 34,20 м, а класс VI — 22,80 м.
- (12) С учетом безопасного расстояния в 30 см между самой высокой точкой судовой надстройки или находящегося на судне груза и мостом.

Таблица 2

Обзор предложения, подготовленного РГ 179 ПМАКС в 2020 году, по сравнению с классификацией ЕКМТ/ЕЭК 1992 года^{9, 10}

Классы судоходных водных путей	Моторные суда (1)					Толкаемые составы и сцепные соединения					Высота (3), (8), (12)	Контейнеро- емкость ¹¹
	Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
	Наименование	Максим. длина (2)	Максим. ширина	Осадка (3), (4)	Тоннаж (5)	Наименование	Максим. длина	Максим. ширина	Осадка (3)	Тоннаж (5)	Н (м)	Количество контейнеров (ДФЭ) (5), (6)
		L (м)	B (м)	D (м)	T (м)		L (м)	B (м)	D (м)	T (м)		
I ¹²	Пениш	38,5	5,05	1,80–2,50 ¹³	250–400						4,00	
II	Кампин ¹⁴	50–55	6,60	2,50	400–650						4,00–5,00	
III	Густав Кенигс	67–85 ¹⁵	8,20	2,50–2,70 ¹⁶	650–1 250 ¹⁷						4,00–5,00	
IV (7)	Йоганн Велкер	80–85	9,50	2,50–3,00 ¹⁸	1 000–1 800 ¹⁹	IV pc/cu	85 (7)	9,50	2,50–3,00 ²⁰	1 250–1 450	5,25–6,00 7,00–8,65 ²¹	54 81
Va	Большое рейнское судно	110 ²²	11,40	2,50–4,00 ²³	1 500–3 500 ²⁴	Va pc/cu	95–110 (9)	11,40	2,50–4,50	1 600–3 000	5,25–6,00 7,00–8,65 9,10–11,20 ²⁵	104 156 208

⁹ Примечание секретариата: примечания к таблице 2 идентичны примечаниям к таблице 1 и здесь не воспроизводятся.

¹⁰ Примечание секретариата: с резолюцией № 30 можно ознакомиться в Интернете, URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-131r.pdf> (стр. 185–190).

¹¹ Примечание секретариата: предложенный новый столбец (см. пункт 42).

¹² Примечание секретариата: классы I–III к востоку от Эльбы исключены (см. пункты 15, 16 и 37).

¹³ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 2,20 м.

¹⁴ Примечание секретариата: в резолюции № 30, в тексте на английском языке, используется наименование «Kampine».

¹⁵ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 80 м.

¹⁶ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 2,50 м.

¹⁷ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 650–1000 м.

¹⁸ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 2,50 м.

¹⁹ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 1000–1500 м.

²⁰ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 2,50–2,80 м.

²¹ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 5,25/7,00 м.

²² Примечание секретариата: в резолюции № 30: 95–110 м.

²³ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 2,50–2,80 м.

²⁴ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 1500–3000 м.

²⁵ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 5,25/7,00/9,10 м.

Классы судоводных водных путей	Моторные суда (1)					Толкаемые составы и сцепные соединения					Высота (3), (8), (12)	Контейнеро- местимость ¹¹
	Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
	Наименование	Максим. длина (2)	Максим. ширина	Осадка (3), (4)	Тоннаж (5)	Наименование	Максим. длина	Максим. ширина	Осадка (3)	Тоннаж (5)	Высота (3), (8), (12)	Количество контейнеров (ДФЭ) (5), (6)
	L (м)	B (м)	D (м)	T (м)		L (м)	B (м)	D (м)	T (м)	H (м)		
Vb	Большое рейнское судно с удлиненным корпусом ²⁶	135	11,40	2,50–4,00	2 300–4 400	Vb pc/cu	172–190 ²⁷ (10)	11,40	2,50–4,50	3 200–6 000	5,25–6,00 7,00–8,65 9,10–11,20 ²⁵	160 240 320
VIa	Рейнмакс ²⁶	135	17,70	2,50–4,50	4 500–7 500	VIa pc/cu	95–135 ²⁸	22,80	2,50–4,50	3 200–6 000	7,00–8,65 9,10–11,20 ²⁹	300 400
VIb			30	31		VIb pc/cu	185–195	22,80	2,50–4,50	6 400–12 000 ³²	7,00–8,65 9,10–11,20 ²⁹	480 640
VIc						VIc pc	270–280	22,80	2,50–4,50	9 600–18 000 ³³	9,10–11,20 ³⁴	960
VIIa ³⁵ (II)						VIIa pc	185–200	33,00–34,20	2,50–4,50	9 600–18 000	9,10–11,20	960
VIIb ³⁶						VIIb pc	285	33,00–34,20	2,50–4,50	14 500–27 000	9,10–11,20	1 440

²⁶ Примечание секретариата: добавленный новый тип судна.

²⁷ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 172–185 м.

²⁸ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 95–110 м.

²⁹ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 7,00/9,10 м.

³⁰ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 140,00 м.

³¹ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 15,00 м.

³² Примечание секретариата: в документе TRANS/SC.3/131, в тексте на английском языке, следует читать «6400–12 000».

³³ Примечание секретариата: в документе TRANS/SC.3/131, в тексте на английском языке, следует читать «9600–18 000» (дважды).

³⁴ Примечание секретариата: в резолюции № 30: 9,10 м.

³⁵ Примечание секретариата: добавленный новый класс (см. примечание 11 к таблице 1, а также пункты 20, 38 и 41).

³⁶ Примечание секретариата: добавленный новый класс; параметры соответствуют классу VII в резолюции № 30, кроме рекомендованной высоты под мостами, которая составляет 9,10 м (см. примечание 11 к таблице 1, а также пункты 20 и 41).