

Об утверждении Правил пропуска судов и составов через шлюзы внутренних водных путей Российской Федерации

Приказ · № 100 · от 24.07.2002 · Министерство транспорта · Действует без изменений

ПРИКАЗ

Министерства транспорта Российской Федерации

от 24 июля 2002 г. N 100 Об утверждении Правил пропуска судов

и составов через шлюзы внутренних водных путей

Российской Федерации

Зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации

31 июля 2002 г. Регистрационный N 3643

В целях повышения безопасности работы гидротехнических сооружений и транспортного флота и в соответствии с пунктом 2 статьи 4 и пунктами 3, 4 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила пропуска судов и составов через шлюзы внутренних водных путей Российской Федерации.
2. Признать не действующими на территории Российской Федерации Правила пропуска судов, составов и плотов через шлюзы внутренних водных путей РСФСР, утвержденные Министром речного флота РСФСР 22 июня 1987 г.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Министра транспорта Н.Г.Смирнова.

ПРАВИЛА

пропуска судов и составов через шлюзы внутренних водных путей

Российской Федерации

Утверждены приказом Минтранса России от 24 июля 2002 г. N 100

I. Общие положения

1. Правила пропуска судов и составов (далее - суда) через шлюзы внутренних водных путей Российской Федерации (далее - Правила) определяют организацию и технологию безопасного пропуска флота через судоходные шлюзы, находящиеся в ведении организаций Министерства транспорта Российской Федерации.
2. Специфические условия пропуска флота через судоходные шлюзы отдельных бассейнов и каналов отражаются Бассейновыми органами государственного управления на водном транспорте (далее - БОГУ) и Федеральным государственным унитарным предприятием "Канал имени Москвы" (далее - ФГУП "КиМ") на навигационных картах, в лоцманских описаниях и в путевой информации.
3. Пропуск через шлюзы маломерных судов регламентируется местными схемами, составляемыми БОГУ и ФГУП "КиМ" по согласованию с филиалами Государственной речной судоходной инспекции (далее - ГРСИ) и Государственной инспекцией по маломерным судам.
4. В настоящих Правилах используются следующие термины и определения:
 - 4.1. Шлюзованный участок реки - участок реки с системой гидроузлов с судоходными шлюзами, расположенными таким образом, чтобы подпор нижележащего гидроузла распространялся до вышележащего, обеспечивая в нижнем бьефе последнего гарантированную глубину.
 - 4.2. Судоходный канал - водный путь, соединяющий два смежных бассейна и, как правило, состоящий из системы гидроузлов с судоходными шлюзами, искусственных участков канала, естественных водотоков (рек) и водохранилищ.
 - 4.3. Диспетчер района гидросооружений и судоходства (далее - РГСиС) - специалист, осуществляющий руководство пропуском флота в границах шлюзованного участка реки (канала),

которому оперативно подчинены диспетчеры (начальники вахт) шлюзов.

4.4. Двухниточный (многониточный) шлюз - шлюз с двумя (несколькими) камерами, расположенными параллельно друг другу.

4.5. Многоступенчатый шлюз - шлюз с последовательным расположением камер на различном уровне и общими промежуточными головами.

4.6. Границы отдельного шлюза - створы дальних светофоров в нижнем и верхнем бьефах, ограничивающие участок водного пути, включающий в себя шлюз с причальными стенками. При отсутствии причальных стенок и дальних светофоров границы отдельного шлюза определяются обозначенными на навигационных картах и на местности стоповыми знаками в нижнем и верхнем бьефах. Со стороны коротких межшлюзовых бьефов (длиной до 1 км) граница проходит в середине бьефа.

4.7. Внешняя граница головного шлюза шлюзованного участка реки (канала) - то же, что и граница отдельного шлюза, проходящая с внешней стороны по отношению к шлюзованному участку реки (каналу).

4.8. Подходные каналы к шлюзам - судоходные каналы, предназначенные для подхода судов и составов к границам шлюза со стороны верхнего и нижнего бьефов. Границы подходных каналов указываются на навигационных картах.

4.9. Дальний светотвор - светотвор, регулирующий подход судов к причальной стенке шлюза, а при отсутствии последней - к шлюзу. При наличии причальной стенки дальний светотвор устанавливается на ее дальнем от шлюза конце; при отсутствии причальной стенки - на берегу подходного канала.

4.10. Промежуточный светотвор - светотвор, при двустороннем шлюзовании обозначающий ближнюю к шлюзу границу места стоянки ожидающих шлюзования судов и регулирующий совместно с входным светотвором вход судов в камеру шлюза, а при одностороннем шлюзовании разрешающий или запрещающий прохождение судов до створа стопового знака на причальной стенке.

4.11. Входной и выходной светотворы - светотворы, регулирующие соответственно вход в камеру и выход из камеры шлюза.

4.12. Столовый знак - электрический сигнал красного цвета и (или) изображение на щите полосы красного цвета для обозначения границ полезной длины камеры шлюза и границ зоны швартовки судов у причальной стенки или их стоянки в подходном канале.

4.13. Полезная длина камеры шлюза - часть длины камеры, ограниченная стоповыми знаками, в пределах которой могут стоять суда и составы при шлюзовании.

4.14. Шлюзование - комплекс технологических операций по вертикальному перемещению судов с уровня одного бьефа на уровень другого бьефа, связанных с работой механизмов шлюза (маневрированием воротами и затворами) и с наполнением или опорожнением камеры. В многоступенчатых шлюзах в процесс шлюзования дополнительно входят операции по переходу судов из камеры в камеру.

4.15. Судопропуск - комплекс всех организационно-технологических операций по проходу судов через шлюз, включающий движение судов при входе в камеру и выходе из нее, а также шлюзование, после проведения которых может быть сразу же начат следующий судопропуск в том же (односторонний судопропуск) или во встречном (двусторонний судопропуск) направлении.

4.16. Односторонний судопропуск - судопропуск в ряду последовательных судопропусков, осуществляемых в одном направлении.

4.17. Двусторонний судопропуск - судопропуск в ряду последовательных судопропусков, осуществляемых поочередно во встречных направлениях.

4.18. Встречное шлюзование - одновременное двустороннее шлюзование судов в многоступенчатых шлюзах со встречным их переходом из камеры в камеру через промежуточные головы.

4.19. Диспетчер (начальник вахты) шлюза - специалист, осуществляющий руководство пропуском

судов в границах шлюза и управляющий работой механизмов шлюза, которому оперативно подчинен весь вахтенный персонал шлюза.

4.20. Вахтенный начальник судна (вахтенный помощник капитана) - должностное лицо, управляющее судном, которому оперативно подчинен весь личный состав, находящийся на вахте.

4.21. Маломерное судно - судно, длина корпуса которого менее 15 м.

4.22. Скоростное судно - любое судно, способное развивать скорость 35 км/ч и более.

5. Осадка и габаритные размеры шлюзующихся судов должны обеспечивать запасы относительно глубины на порогах шлюзов и фактической ширины их камер не менее указанных ниже.

По глубине на порогах - в соответствии с данными таблицы. +-----+-----+-----+-----+-----+
-----+ |Тип шлюза |Глубина на пороге, м |Запас под днищем судна, м | +-----+-----+-----+
-----+ |Деревянный |До 1,0 |0,1 | |Свыше 1,0 |0,15 | +-----+-----+-----+
-----+ |Каменный и |До 2,5 |0,25 | |железобетонный |Свыше 2,5 |0,4 | +-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

По ширине (суммарный запас): в шлюзах шириной до 10 м - 0,4 м, до 18 м - 0,8 м, свыше 18 м - 1,0 м.

Полезная длина камеры шлюзов может использоваться судами полностью.

6. Запас воды под днищем на порогах шлюзов N 15 и 16 Городецкого гидроузла и шлюза Кочетовского гидроузла для пассажирских и сухогрузных судов, а также нефтеналивных судов с двойными бортами и днищем при перевозке нефтепродуктов с

о температурой вспышки паров + 60 С и выше допускается не менее 0,25 м.

7. Суммарный запас по ширине камеры на шлюзах Северо-Двинской шлюзованной системы и Кочетовском шлюзе разрешается не менее 0,3 м.

8. При наличии наледей на стенах камеры в шлюзах любой ширины шлюзование судов допускается при суммарном запасе по ширине не менее 0,4 м от краев наледи.

9. Суда, направляющиеся на шлюзование, должны иметь технически исправное рулевое управление, дистанционное автоматическое управление, необходимое давление воздуха в пусковых баллонах главных двигателей, а также втянутые в клюзы и надежно закрепленные якоря.

Суда, направляющиеся на шлюзование, не должны иметь:

а) утечки нефтепродуктов;

б) посторонних предметов (тросы, проволока и др.) на якорях, волочащихся цепей и тросов;

в) выступающих за габаритную ширину поврежденных элементов корпуса или надстройки, частей груза или других предметов.

II. Организация пропуска судов и составов через шлюзы и шлюзованные участки рек (каналы)

10. Руководство и организация пропуска судов через шлюзы и шлюзованные участки рек (каналы) осуществляются диспетчерскими службами БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС и диспетчерами (начальниками вахт) шлюзов на основании расписания и графика движения флота в бассейне, а также с учетом фактического подхода флота.

Диспетчерским службам РГСиС следует осуществлять судопропуск при наличии заявки от капитана (вахтенного начальника) судна, поданной не позднее чем за 3 часа до планируемого подхода судна к отдельному шлюзу или головному шлюзу шлюзованного участка реки (канала).

Для судов, работающих по расписанию, предварительная заявка не требуется.

11. Вахтенные начальники судов, идущих на шлюзование, должны сообщить по УКВ радиосвязи диспетчеру РГСиС или диспетчеру (начальнику вахты) шлюза не менее чем за 1,5 ч (если это невозможно по условиям работы УКВ радиостанции, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) о расчетном времени подхода к границам отдельного шлюза или шлюзованного участка реки (канала), о техническом состоянии, габаритах и осадке судна (состава), а также о роде груза, о чем делается запись в судовом журнале.

При скоплении флота на подходах к шлюзу диспетчер РГСиС или диспетчер (начальник вахты) шлюза предупреждает вахтенных начальников подходящих судов о возможной задержке

судопропуска, дает рекомендации по режиму движения судна и ориентировочному времени захода в границы шлюза или шлюзованного участка реки (канала) и к месту стоянки.

12. При подходе к границам шлюза не менее чем за 1 км вахтенные начальники судов запрашивают по УКВ радиосвязи у диспетчера (начальника вахты) шлюза уточненные данные о порядке судопропуска.

13. Остановка судов в ожидании пропуска через шлюзы на рейдах должна проводиться по указанию диспетчера РГСиС или диспетчера (начальника вахты) шлюза с учетом обеспечения безопасности подхода к шлюзу или отхода от шлюза шлюзующихся судов.

14. Вахтенные начальники судов, идущих на шлюзование, временный отстой которых на рейдах на подходах к шлюзам вызван не ожиданием судопропуска, а выполнением других функций, должны сообщить диспетчеру РГСиС о цели и планируемом времени отстоя, а после выполнения указанных функций доложить диспетчеру РГСиС или диспетчеру (начальнику вахты) шлюза о готовности к судопропуску.

15. Пропуск пассажирских и других судов, работающих по расписанию, осуществляется согласно расписанию их движения. Остальные суда пропускаются в порядке их подхода к шлюзу, а при наличии очереди на подходах к шлюзам должна обеспечиваться следующая последовательность их пропуска:

- а) первая очередь - нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками с температурой вспышки паров ниже 60 С, суда с взрывчатыми и отравляющими веществами, суда со скоропортящимися грузами;
- б) вторая очередь - спецобъекты и суда технического флота;
- в) третья очередь - сухогрузные самоходные суда и толкаемые составы, нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками с температурой вспышки паров + 60 С и выше;
- г) четвертая очередь - сухогрузные буксируемые составы.

Температура вспышки паров нефтеналивных грузов устанавливается лабораторным анализом, выполняемым в пункте загрузки.

Местный экскурсионный флот пропускается на основании заявки владельца, подаваемой диспетчеру РГСиС или диспетчеру (начальнику вахты) шлюза не менее чем за 1,5 ч до предполагаемого подхода. При большом скоплении флота у границ шлюза или шлюзованного участка реки (канала) диспетчером БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС или диспетчером (начальником вахты) шлюза исходя из создавшейся обстановки составляется план шлюзований, предусматривающий максимально быстрый и безопасный пропуск скопившегося флота. С целью наиболее полного использования полезной площади камеры шлюза в такой обстановке допускается отступление от указанной выше очередности пропуска флота. При этом должны приниматься меры по первоочередному пропуску пассажирских судов, выбившихся из расписания.

Во всех случаях суда Государственной речной судоходной инспекции, правоохранительных органов, путейские и другие суда, следующие на ликвидацию чрезвычайных ситуаций, пропускаются через шлюз вне очереди.

16. С целью наиболее эффективного использования судоходных шлюзов и транспортного флота, а также экономии воды разрешается совместное шлюзование судов:

- а) нефтеналивные суда и составы с грузами (или их остатками) всех классов в любом сочетании;
- б) сухогрузные суда и составы, суда технического флота с нефтеналивными самоходными судами, груженными нефтепродуктами (или их остатками) с температурой вспышки паров + 60 С и выше;
- в) пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами и составами и судами технического флота;
- г) совместное шлюзование любых судов с судами, перевозящими отравляющие и взрывчатые грузы,

запрещается.

17. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

а) пассажирские скоростные суда заходят в шлюз последними и устанавливаются в камере таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водоизмещающих судов (кроме маломерных судов);

б) нефтеналивные самоходные суда заходят в шлюз и ставятся первыми;

в) сухогрузные суда могут быть поставлены в камере на траверзе нефтеналивного самоходного судна при условии, что интервал между их бортами будет не менее 1 м.

При совместном шлюзовании на судах должны соблюдаться установленные правила пожарной безопасности.

18. Общее руководство пропуском флота и контроль за работой диспетчеров (начальников вахт) шлюзов в установленных границах шлюзованного участка реки (канала) или отдельно расположенного шлюза осуществляет диспетчер БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС, который передает диспетчерам (начальникам вахт) головных (на шлюзованных участках рек и каналов) или отдельно расположенных шлюзов информацию об ожидаемом времени подхода судов к их границам, ведет исполнительный график пропуска флота, в пределах своей компетенции принимает меры к предотвращению аварийных ситуаций.

При отсутствии диспетчера РГСиС его функции выполняет диспетчер (начальник вахты) шлюза.

19. Руководит движением судов до границ отдельно стоящих шлюзов и головных шлюзов шлюзованных участков рек (каналов) и дает разрешение на заход судов в подходные каналы диспетчер БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС. Одновременно диспетчер БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС передает на суда информацию об условиях плавания в подходных каналах, о находящихся в них судах.

При отсутствии диспетчера РГСиС указанные функции выполняет диспетчер (начальник вахты) шлюза.

20. При движении в подходных каналах шлюзов и межшлюзовых бьефах взаимный обгон судов всех видов, кроме обгона водоизмещающих судов скоростными судами, допускается только с разрешения диспетчера РГСиС или диспетчера (начальника вахты) шлюза при достаточных габаритных размерах канала, если иной порядок не предусмотрен особенностями движения судов в бассейнах и на участках.

Без согласования допускается обгон скоростными судами водоизмещающих судов всех видов.

В пределах причальных стенок на подходе к шлюзу взаимный обгон судов всех видов не допускается.

21. В межшлюзовых бьефах, в которых допускается стоянка судов, разрешается постановка нефтеналивных судов в ожидании судопропуска в количестве, предусмотренном особенностями движения судов в отдельных бассейнах и их участках.

22. Разрешение на подход судов к причальным стенкам шлюзов дает диспетчер (начальник вахты) шлюза.

Подход судов к причальным стенкам шлюзов разрешается только при зеленом сигнале дальнего светофора.

23. При двустороннем судопропуске суда, ожидающие пропуска у причальной стенки, не должны пересекать своим форштевнем створ промежуточного светофора при его красном сигнале. При одностороннем судопропуске суда в ожидании пропуска устанавливаются у причальной стенки не ближе створа стопового знака, проход к которому разрешается при зеленом сигнале промежуточного светофора (при этом входной светофор шлюза несет красный сигнал).

24. В пределах границ, установленных указаниями по организации судовой радиосвязи для данного бассейна, судовые УКВ радиостанции должны быть переключены на канал радиосвязи, присвоенный диспетчеру БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСиС и диспетчерам (начальникам вахт) шлюзов. В пределах

указанных границ на этом канале радиосвязи ведутся переговоры, относящиеся только к пропуску флота через шлюзы и обеспечению безопасности плавания.

25. Все переговоры с судами по УКВ радиосвязи, относящиеся к судопропуску, должны фиксироваться в диспетчерских автоматической записью.

26. Вахтенные начальники судов, у которых запас воды на пороге шлюза под днищем составляет минимально допустимую величину (пункты 5 и 6 настоящих Правил), до захода в шлюз должны проверить и сообщить фактическую осадку диспетчеру (начальнику вахты) шлюза.

27. Диспетчер (начальник вахты) шлюза:

- а) руководит движением судов в границах шлюза (дальние светофоры);
- б) информирует судоводителей о глубинах на порогах шлюза;
- в) руководит расстановкой судов и составов у причальных стенок и в камере шлюза с учетом оптимального использования полезной площади камеры шлюза, обеспечения безопасности, метеорологических условий, а также указаний пункта 17 настоящих Правил;
- г) объявляет (после доклада вахтенного начальника судна о готовности к судопропуску) очередность захода судов в камеру шлюза, перехода из камеры в камеру (в многоступенчатых шлюзах) и выхода из шлюза, а также начало наполнения или опорожнения камеры шлюза;
- д) начинает маневрирование рабочими воротами только после окончания швартовки всех шлюзующихся судов в камере шлюза и получения оповещения о готовности к шлюзованию от вахтенных начальников судов по УКВ радиосвязи или одним коротким звуковым сигналом и после подтверждения судопропускника;
- е) начинает наполнение камеры шлюза с забором воды из верхнего подходного канала и сброс воды из камеры шлюза в нижний подходной канал только после окончания швартовки судов, находящихся у причальных стенок шлюза;
- ж) принимает меры по предотвращению аварии, предусмотренные оперативной инструкцией в случае зависания судна или обрыва швартовых в процессе шлюзования, а также при заклинивании входящего в шлюз судна плавающим льдом;
- з) не допускает выход судов из камеры шлюза при нахождении у причальной стенки нешвартованных ожидающих встречного судопропуска судов;
- и) информирует вахтенных начальников шлюзуемых судов об идущих и отстаивающихся в межшлюзовых бьефах и подходных каналах судах, а также о неисправностях и изменениях в обстановке пути, о временно выставленных знаках и т. п. в подходных каналах и межшлюзовых бьефах.

28. Вахтенные начальники судов выполняют указания диспетчера (начальника вахты) шлюза по расстановке судов (составов) у причальных стенок шлюзов, порядку судопропуска и расстановки в камере шлюза. Полученные указания подтверждаются по УКВ радиосвязи, а при ее отсутствии или неисправности - подачей звукового сигнала "Я вас понял".

Если судно по каким-либо причинам из-за маневренных возможностей судна или состава, метеоусловий и пр. не может следовать полученным указаниям, то это обстоятельство сообщается диспетчеру (начальнику вахты) шлюза, и вахтенный начальник судна не должен предпринимать никаких действий до принятия согласованного решения.

29. При нарушении настоящих Правил диспетчер (начальник вахты) шлюза имеет право запретить шлюзование и дальнейшее движение судна.

В этом случае диспетчер (начальник вахты) шлюза обязан доложить о данном факте диспетчеру РГСИС и ГРСИ бассейна.

В случае повреждения судном гидротехнических сооружений судно должно прекратить движение, остановившись в месте, указанном диспетчером РГСИС или диспетчером (начальником вахты) шлюза, который обязан немедленно доложить о случившемся руководству БОГУ и ГРСИ бассейна для расследования в соответствии с Положением о классификации, расследовании и учете транспортных

происшествий на внутренних судоходных путях Российской Федерации.

30. Судам со взрывчатыми и отравляющими веществами должен быть обеспечен заход в шлюзы без остановки у причальных стенок.

31. Начало движения судов в камеру шлюза при двустороннем судопропуске разрешается при зеленом сигнале промежуточного и входного светофоров.

При одностороннем судопропуске начало движения судов в камеру шлюза разрешается при зеленом сигнале входного светофора.

Переход из одной камеры в другую в многоступенчатых шлюзах разрешается при зеленом сигнале входного светофора.

Выход из камеры шлюза при двустороннем и одностороннем судопропуске разрешается при зеленом сигнале выходного светофора.

32. Маломерные суда входят в шлюз после всех совместно с ними шлюзующихся судов и только с разрешения диспетчера (начальника вахты) шлюза.

33. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещающим сигналом (соответствующим красному свету). В этом случае судно может продолжить движение только с разрешения диспетчера (начальника вахты) шлюза, оформленного записью в вахтенном журнале шлюза и судовом журнале судна.

34. После расстановки и швартовки в камере шлюза суда должны находиться в пределах стоповых знаков, ограничивающих полезную длину камеры.

35. При судопропуске вахтенный начальник судна:

- а) достоверно информирует диспетчера (начальника вахты) шлюза о техническом состоянии судна, выполнении требуемых мер безопасности и о готовности к судопропуску;
- б) сообщает диспетчеру (начальнику вахты) шлюза по УКВ радиосвязи перед заходом в шлюз о выполнении требований пункта 9 настоящих Правил;
- в) проводит проверку безопасной концентрации паров нефтепродуктов с записью результатов в судовом журнале и докладом диспетчеру шлюза перед шлюзованием нефтеналивного судна;
- г) держит постоянную связь по УКВ радиосвязи с диспетчером (начальником вахты) шлюза;
- д) заходит в шлюз с безопасной скоростью, обеспечивающей достаточную управляемость и остановку судна в месте, указанном для его швартовки; при этом на водоизмещающих судах, имеющих два главных двигателя и более, один из них должен быть запущен на режим заднего хода не позднее прохода носовой частью судна створа ворот шлюза;
- е) сообщает диспетчеру (начальнику вахты) шлюза по УКВ радиосвязи или одним коротким звуковым сигналом об окончании швартовки судна у причальной стенки и в камере шлюза;
- ж) проходит шлюз с уложенными мачтами (в тех шлюзах, где это диктуется высотными габаритными размерами);
- з) проводит плавучие краны только с уложенными стрелами.

36. В многоступенчатых шлюзах разрешается встречное шлюзование судов. К встречному шлюзованию допускаются одиночные суда и составы всех типов, проходящие по габаритным размерам с установленными согласно пункту 5 настоящих Правил запасами, кроме нефтеналивных судов и судов с взрывчатыми и отравляющими веществами. Решение о проведении встречного шлюзования и очередности перехода судов из одной камеры в другую принимает диспетчер (начальник вахты) шлюза.

37. Суда длиной более 30 м должны быть ошвартованы не менее чем двумя швартовыми (с носа и кормы), расположенными по одному борту.

При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов вахтенный персонал шлюза принимает швартовы с судов, надежно закрепляя их на тумбах, а в случае необходимости переносит их с тумбы на тумбу. Швартовка за плавучие рымы осуществляется вахтенным персоналом судов.

38. О всех случаях утери якорей, рулей, насадок, гребных винтов, падения в канал или камеру

сорванных кнехтов и других крупногабаритных деталей в границах канала или шлюза вахтенные начальники судов должны немедленно сообщать диспетчеру РГСИС или диспетчеру (начальнику вахты) шлюза.

39. Для обеспечения безопасности судопропуска при неблагоприятных метеорологических условиях или других причинах неудовлетворительной управляемости судов последние по заявке капитана, подаваемой диспетчеру РГСИС, заводятся в камеру шлюза с помощью вспомогательных судов (буксиров), выделяемых РГСИС или БОГУ (ФГУП "КиМ").

40. При наличии льда в камере шлюза к судопропуску допускаются только одиночные самоходные суда, однопалубные толкаемые составы и составы с одной буксируемой баржей (объектом).

41. В границах гидроузла не допускается:

- а) швартовка судов за конструкции и другие предметы, не предназначенные для этой цели;
- б) использование плавучих рымов для гашения инерции движущихся судов;
- в) заход в подходные каналы за створы дальних светофоров и стоянка у причальных стенок шлюза судам, которым не требуется судопропуск, без согласования с диспетчером (начальником вахты) шлюза;
- г) остановка судов у причальной стенки в ожидании встречного судопропуска ближе промежуточного светофора, а при одностороннем судопропуске - ближе стопового знака;
- д) заход в запретные зоны и швартовка судов у напорных дамб;
- е) ведение перегрузочных работ в пределах подходных каналов и у причальных стенок без согласования с руководством РГСИС или диспетчером (начальником вахты) шлюза;
- ж) стоянка судов на якорях в границах причальных стенок шлюзов и вблизи бетонных креплений берегов (отдача якорей в указанных местах допускается только в исключительных случаях, когда остановка судна другим способом невозможна, а дальнейшее движение угрожает аварией);
- з) проведение швартовных испытаний судов у береговых откосов и берегов в границах гидроузлов, за исключением испытаний в специально отведенных и соответствующе оборудованных местах;
- и) работа винтами судов, находящихся в камере шлюза, при закрытии и открытии рабочих ворот;
- к) выход на территорию шлюза и посадка с территории шлюза пассажиров и членов команд судов без разрешения диспетчера РГСИС или диспетчера (начальника вахты) шлюза (за исключением аварийных ситуаций);
- л) разведение открытого огня и проведение каких-либо огневых работ (электросварка, автогенная сварка и др.) на берегу в непосредственной близости от камеры шлюза при судопропуске нефтеналивных судов;
- м) включение и работа на судах радиовещательных громкоговорящих установок при нахождении в пределах шлюзов и подходных каналов к ним;
- н) освещение рубок судов и помещений пульты управления шлюза прожекторами на подходах и в камере шлюза;
- о) нанесение надписей и прочих меток на поверхности стен и голов, пал, причальных стенок и других конструкций шлюза.

Утверждено приказом Минтранса России от 16 августа 1994 г. N 69 (зарегистрирован Минюстом России 24 августа 1994 г., регистрационный N 665).

III. Условия пропуска негабаритных и аварийных судов и составов.

Временный вывод шлюзов из эксплуатации

42. Разовые пропуски через шлюзы судов с меньшими габаритными запасами, чем указано в пункте 5 настоящих Правил, или со сверхгабаритными грузами осуществляются по согласованию с БОГУ (ФГУП "КиМ") и ГРСИ бассейна, о чем делаются записи в вахтенном журнале шлюза и судовом журнале судна.

43. Разовые пропуски через шлюзы технически неисправных судов осуществляются при условии:

- а) отсутствия иной возможности для безопасного пропуска флота в пункт назначения;
- б) необходимости проводки судна к месту ремонта;
- в) соблюдения бесперебойной работы судоходного сооружения.

Разовые пропуски технически неисправных судов через шлюзы проводятся при наличии записи в регистровых документах о разрешении движения судну инспектором Российского Речного Регистра при выполнении условий, предусмотренных этим разрешением, и при согласовании их пропуска с БОГУ (ФГУП "КиМ") и ГРСИ бассейна.

44. БОГУ (ФГУП "КиМ") следует осуществлять разовые пропуски судов, указанных в пунктах 42 и 43, на основе договора с судовладельцем.

45. Плоты пропускаются через шлюзы и шлюзованные участки рек (каналы) в соответствии с техническими условиями, устанавливаемыми БОГУ при наличии заявок, подаваемых не менее чем за 1 сутки.

46. О временном (более 3 часов) выводе шлюзов из эксплуатации для профилактических осмотров и ремонта по графику или разового вывода шлюза диспетчерская БОГУ (ФГУП "КиМ") или РГСИС оповещает идущие на шлюзование суда в путевой информации.
