**ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**ГЛАВА 15**

**ПРОХОД ПОД МОСТАМИ, ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ**

180. Проход под мостами допускается только через предназначенные для этого судоходные пролеты, оборудованные навигационными знаками и огнями.

181. При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом преимуществом прохода моста обладает судно, идущее вниз, а также высокоскоростное независимо от направления движения.

182. В условиях ограниченной видимости проход под мостами судов и составов разрешается только в случае, если судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км и уверенно ориентироваться судоводителю (визуально или с помощью технических средств) при подходе к ним.

183. В населенных пунктах, кроме областных центров, разводка наплавных мостов и пропуск через них судов и составов должны осуществляться в любое время суток.

В областных центрах разводка наплавных мостов осуществляется по расписанию.

184. Пропуск судов через разводные наплавные мосты регулируется семафорной сигнализацией, если иное не предусмотрено в [разделе II](#P906) настоящих Правил.

(в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583C4B9D2CC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A0CA7AEL) Минтранса от 29.05.2018 N 16)

185. До приближения к наплавному мосту на расстояние не менее 1 км судно должно подать звуковой сигнал 1 "Внимание" согласно [приложению 5](#P1453). В темное время суток и в условиях ограниченной видимости такой сигнал должен быть продублирован лучом прожектора, направленным вверх.

186. При прохождении мостов с ограниченными по высоте судоходными пролетами судоводители обязаны:

заваливать мачту без выключения ходовых огней. После прохождения моста мачта должна быть немедленно поставлена в исходное положение;

при недостаточном габарите моста (при запасе по высоте менее 20 см) снимать все съемные части и детали на крыше рубки или прекращать движение до получения разрешения органа по безопасности судоходства;

проводить высокогабаритные суда, плавучие объекты под мост только по распоряжению судовладельца, если при высоких уровнях воды для проводки под мост используется балластировка (увеличение осадки судна, плавучего объекта за счет приема на борт балласта).

Сведения о габаритах судоходных пролетов мостов судоводители обязаны получить у диспетчера движения до выхода в рейс.

187. Проход через плотины допускается в случае, если фермы на плотинах уложены, а кромки судового хода обозначены плавучими навигационными знаками, освещаемыми в темное время суток, или навигационными знаками со светоотражающим покрытием.

188. Запрещается проход через плотину, если в верхнем и нижнем бьефах установлено по два красных бакена, ограждающих приплотинную зону. Такие бакены в темное время суток должны быть освещены или иметь светоотражающее покрытие.

189. Процессом шлюзования, очередностью пропуска судов и составов, а также их расстановкой у причальных сооружений и устройств как в камере шлюза, так и на подходах к нему руководит вахтенный начальник шлюза.

Распоряжения вахтенного начальника шлюза в части соблюдения настоящего порядка обязательны для вахтенных судоводителей всех судов, находящихся в границах шлюза.

190. Самоходные суда, идущие по шлюзованной системе, должны быть укомплектованы экипажем, обеспечивающим двухсменный график несения вахт, а несамоходные суда, работающие с экипажем, - полным штатом согласно штатному расписанию.

Капитаны (шкиперы) судов и диспетчеры движения должны обеспечить отправление в рейс судов, укомплектованных необходимым количеством членов экипажа.

Самоходные суда, работающие на местных перевозках с продолжительностью смены, не превышающей 12 часов, а также одиночно идущие суда с той же продолжительностью смены допускаются к работе на шлюзованной системе (в том числе и к шлюзованию) с нахождением на судне одной смены, возглавляемой капитаном, сменным капитаном, старшиной-мотористом. Наименование судов, работающих с одной сменой, пункты и время смены вахт оформляются приказом судовладельца.

191. К шлюзованию не допускаются:

негабаритные суда и составы, у которых нет необходимых запасов по длине, ширине, высоте и осадке;

суда с неподнятыми якорями, волочащимися цепями, якорь-кошками или тросами, поломанными и выступающими за борт элементами отбойных устройств или грузов и другими неисправностями частей судна, могущими нанести повреждения конструкциям или оборудованию шлюза или другим судам;

суда, находящиеся в аварийном состоянии или имеющие значительную водотечность;

суда, у которых неисправны или полностью отсутствуют швартовные приспособления и тросы для надежной швартовки в камере;

суда, имеющие неисправные машины, рулевое управление, дистанционное управление;

суда с неукомплектованным экипажем, не имеющие возможности выделить члена экипажа для швартовки.

Ответственность за допуск неисправных судов к шлюзованию несут вахтенный судоводитель судна и вахтенный начальник шлюза.

192. Негабаритные, технически неисправные или аварийные суда могут быть прошлюзованы с особого разрешения начальника шлюза, диспетчера движения, по согласованию с органом по безопасности судоходства, при принятии особых мер предосторожности. При шлюзовании таких судов делаются специальные отметки в вахтенном журнале шлюза.

193. Запрещается:

шлюзование транспортных судов при ветре свыше 6 баллов, а судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн при ветре свыше 3 баллов. При крайней необходимости при ветре свыше 6 баллов, как исключение, транспортные суда могут быть допущены к шлюзованию по разрешению начальника гидроузла. В этом случае шлюзование осуществляется вручную силами экипажей судов и работников гидроузла или с помощью вспомогательного самоходного судна;

(в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A04A7ADL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

производить обгон судов в подходных каналах шлюзов и на участке канала протяженностью 1 км от шлюза;

швартовка судов в подходных каналах и камере шлюза за навигационные знаки, столбы осветительных фонарей, мачты, лестницы, леерные ограждения и другие устройства и детали, не предназначенные для этой цели;

остановка судов у причальных сооружений и берегов в ожидании встречного шлюзования с прохождением ожидающим судном знака 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546);

отдача якорей и цепей-волокуш у причальных сооружений подходных каналов и в 20-метровой зоне от укрепленных откосов и берегов;

швартовать суда в ожидании шлюзования и в период шлюзования слабыми или неисправными швартовными тросами, которые могут оборваться при прохождении других судов или в период шлюзования;

швартоваться у причальных сооружений в зоне действия знака 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546) судам, не предназначенным к очередному шлюзованию;

производить в границах гидроузла погрузочно-разгрузочные работы и переформирование составов (за исключением аварийных случаев);

переходить с борта своего судна на борт других судов без служебной надобности, заходить за леерное ограждение палубы судна;

высаживать пассажиров и членов экипажа на стенки камер, а также принимать их на борт со стенок камер. В порядке исключения с разрешения вахтенного начальника шлюза и вахтенного судоводителя допускается переход с палубы судна на стенки шлюза и наоборот должностных лиц организаций внутреннего водного транспорта и членов экипажей судов, если это вызвано производственной необходимостью и лишь при условии, когда расстояние между палубой и настилом стенки по высоте составляет не более 0,4 м и судно плотно ошвартовано бортом к стенке;

использовать громкоговорящие радиовещательные установки судна для целей, не связанных со шлюзованием.

194. Скорость движения судна в подходных каналах шлюза должна быть снижена настолько, чтобы от сгона воды проходящими судами не создавалась опасность зависания и обрыва швартовных тросов у стоящих в канале других судов.

В зоне шлюза все суда, включая скоростные, должны следовать самым малым ходом и регулировать скорость движения таким образом, чтобы в случае необходимости они могли отработать ход назад без лишних перемещений, не создавая волн высотой более 0,3 м.

195. Пропуск судов через шлюзы осуществляется в порядке подхода их к шлюзу (месту отстоя). Пропуск пассажирских и других судов, работающих по объявленному расписанию, осуществляется согласно расписанию их движения.

При наличии очереди судов на подходах к шлюзам в первую очередь пропускаются суда с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 град. С или их остатками, взрывчатыми или отравляющими веществами и суда со скоропортящимися грузами.

Суда, следующие на ликвидацию транспортных происшествий, пожаров и устранение причин, вызвавших закрытие участка, пропускаются через шлюзы вне очереди.

Расстановка судов в ожидании пропуска должна производиться с учетом обеспечения безопасного прохода других судов и соблюдением противопожарных мер.

196. Шлюзование судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн допускается с разрешения вахтенного начальника шлюза и только в светлое время суток при условии, если шлюзующиеся суда технически исправны и имеют установленные законодательством документы.

(в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A04A7ACL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

Исключение может быть сделано только для судов, выполняющих срочные работы по обслуживанию пути и судоходной обстановки, по ликвидации последствий аварийных случаев или преследующих правонарушителей.

(в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A04A7ACL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

Групповое шлюзование индивидуальных судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн осуществляется в исключительных случаях в определенные дни и в заранее согласованное время. При этом обязательно должно быть выделено лицо, ответственное за выполнение данного шлюзования.

(в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A04A7ACL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

197. На судоходных шлюзах должны быть установлены заградительные устройства для предохранения створок ворот и затворов от навала на них судов во время захода в камеру и шлюзования.

(п. 197 в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A05A7ABL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

198. Платины гидроузлов после пропуска весеннего ледохода в суточный срок должны быть ограждены заградительными тросами, протянутыми через верхние деривационные каналы, на весь период навигации.

199. Плотины гидроузлов Качановичи и Стахово одновременно с их подъемом в весенний период ограждаются заградительными тросами или бонами, протянутыми через верхние деривационные каналы, на весь период навигации.

200. Подходы ко всем водоспускам, кроме боковых, в суточный срок после пропуска ледохода на весь период навигации должны быть перекрыты в верхних бьефах заградительными тросами.

201. Вдоль каждого причала верхнего и нижнего бьефов гидроузлов для швартовки судов должны быть установлены достаточно прочные швартовные тумбы, окрашенные в белый цвет.

Количество и месторасположение этих тумб должно соответствовать схеме, согласованной с органом по безопасности судоходства.

202. На расстоянии 1 км от камеры шлюза в верхнем и нижнем бьефах устанавливаются знаки 30 "Внимание" согласно [приложению 6](#P1546), освещаемые в темное время суток желтыми проблесковыми огнями.

При отсутствии желтых проблесковых огней допускается их замена постоянными зелеными огнями или замена освещаемых знаков на светоотражающие.

Кроме того, на расстоянии, обеспечивающем безопасное расхождение с судами, стоящими в ожидании шлюзования, но не менее 100 м от ворот шлюза в верхнем и 50 м в нижнем бьефах, устанавливаются знаки 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546), указывающие предел допустимого подхода судов к шлюзам при запрещающем (красном) огне на светофоре ближнего действия. В темное время суток эти знаки освещаются красным огнем. При отсутствии красных огней допускается замена знаков на светоотражающие.

На стрелках деривационных каналов верхнего и нижнего бьефов устанавливаются знаки 30 "Внимание" согласно [приложению 6](#P1546), освещаемые в темное время суток желтыми проблесковыми огнями.

При отсутствии желтых проблесковых огней допускается их замена зелеными или красными огнями или замена освещаемых знаков на светоотражающие, выставляемые согласно правилам расстановки навигационных знаков.

203. Пропуск судов через шлюзы регулируется семафорами дальнего действия (подходными) и двухзначными или трехзначными светофорами ближнего действия (входными светофорами). Положение и сигналы семафора перед камерой шлюза устанавливаются согласно [приложению 8](#P1574).

Семафор дальнего действия представляет собой мачту, установленную в таком месте, с которого она должна быть ясно видима с судов при подходе их к знаку 30 "Внимание" согласно [приложению 6](#P1546) как с верхнего, так и с нижнего бьефов. Исполнение семафора допускается по двум вариантам: с подвижным пером и без него. Мачта должна быть высотой не менее 8,5 м и окрашена в ярко-красный цвет. На вершине мачты укрепляется двухзначный светофор дальнего действия, подвижное перо длиной 1,5 м, шириной 18 см с диском диаметром 30 см на конце. Перо и диск окрашены с двух сторон по краям в ярко-красный цвет, а внутри - в белый цвет.

Разрешением на подход к знаку 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546) перед камерой шлюза являются:

для судов, идущих вверх, в светлое время суток - перо семафора, поднятое вверх, в темное время суток - зеленый огонь на семафоре в сторону нижнего бьефа и красный - в сторону верхнего бьефа;

для судов, идущих вниз, в светлое время суток - перо семафора, опущенное вниз, в темное время суток - зеленый огонь на семафоре в сторону верхнего бьефа и красный - в сторону нижнего бьефа.

Разрешение для судов, идущих вверх, одновременно является запрещением для судов, идущих вниз, и наоборот.

Горизонтальное положение пера семафора в светлое время суток, или красный огонь на семафоре, или отсутствие огней в темное время суток означают запрещение судам проходить знак 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546) как с верхнего, так и с нижнего бьефов.

Огонь семафоров должен быть виден в любое время суток на расстоянии не менее 1 км только с одной стороны, то есть только теми судами, которым дается разрешительный или запретительный сигнал.

Входные светофоры, установленные на головах шлюза, регулируют вход судна непосредственно в камеру.

Вход в камеру, подход к пирсам шлюза разрешается в случае, если судоводитель ясно видит зеленый огонь светофора. Красный огонь входного светофора или отсутствие огней запрещает судну пересекать линию знака 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546).

204. В случае установки на головах шлюза двухзначных входных светофоров со стенок пультов управления шлюзов, обращенных в сторону бьефов, подаются сигналы огнем желтого цвета, которые информируют судоводителей о начале приготовления камеры шлюза для пропуска судов и предупреждают о подготовке судов к очередному шлюзованию с того бьефа, с которого виден этот огонь.

Подача желтого сигнала не дает права судам на пересечение линии знака 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546) и вход в камеру, а только предупреждает их о необходимости быть готовыми к входу в камеру.

205. Для обозначения в темное время положения ворот камеры шлюза (указания - закрыты они или открыты) устанавливается следующая сигнализация:

при закрытом положении ворот - красный огонь на стенке пульта управления шлюзом, обращенной внутрь камеры шлюза;

при открытом положении ворот - зеленый огонь на том же месте.

Красный огонь на стенке пульта управления шлюзом или отсутствие огня запрещает находящемуся в камере судну отдавать швартовы и начинать движение в сторону выходных ворот.

Выход из камеры шлюза разрешается, если судоводитель ясно видит зеленый огонь на стенке пульта управления шлюзом.

206. При неисправном светофоре или внезапном возникновении аварийной ситуации в камере разрешение на вход и выход судна дает вахтенный начальник шлюза. В этом случае к моменту захода судна в камеру или к моменту выхода из нее вахтенный начальник шлюза должен находиться на краю шкафной части шлюза и подавать следующие сигналы:

при разрешении входить в камеру или выходить из нее днем - зеленый флаг, в темное время суток - зеленый огонь;

при запрещении входить в камеру, двигаться вперед или выходить из камеры - отмашку по горизонтали по курсу судна в светлое время суток - красным флагом, в темное время суток - красным огнем.

207. Во время подхода судов к шлюзу и в период шлюзования вахтенные работники гидроузла должны находиться на своих рабочих местах и обязаны:

подкладывать под борта кранцы и принимать другие меры, предохраняющие суда от ударов и навалов на гидросооружение;

немедленно швартовать суда после входа их в камеру. В случае, если по каким-либо непредвиденным обстоятельствам на шлюзующемся несамоходном судне отсутствует вахтенный член экипажа самоходного судна, работники шлюза обязаны багром поднять с судна швартовный трос и закрепить его на швартовной тумбе шлюза, а вахтенный судоводитель обязан принять меры к остановке состава;

следить за правильной расстановкой и надежной швартовкой судов в камере, особенно вблизи ворот шлюза;

следить за нормальным положением судов в процессе наполнения или опорожнения камеры, не допуская зависания судов привальными брусьями на стенках шлюза;

следить за соблюдением судоводителями шлюзующихся судов настоящих Правил;

в случае возникновения аварийной ситуации принимать немедленные меры для предупреждения аварии или быстрейшей ее ликвидации, используя все имеющиеся на шлюзе технические средства.

208. Вахтенный начальник шлюза обязан:

руководить движением судов с момента их входа в границы шлюза (дальние семафоры) до момента выхода за границы шлюза;

руководить расстановкой судов с учетом габаритов судов и камеры шлюза, ширины подходного канала, метеорологических условий и в соответствии с настоящими Правилами;

объявлять очередность захода судов в камеру и выхода из камеры;

предупреждать экипажи шлюзующихся судов о начале наполнения или опорожнения камеры;

осуществлять шлюзование судов только после окончания швартовки всех находящихся в камере судов и вести наблюдение за судами при наполнении и опорожнении камеры;

информировать судоводителей шлюзующихся судов о встречных судах и судах, отстаивающихся в границах шлюза, о других препятствиях и особенностях, ожидающих судно при выходе из камеры в границах шлюза, а также об известных ему особенностях, возникших между смежными с ним шлюзами;

после каждого шлюзования безотлагательно сообщить на смежный гидроузел название или номер прошлюзовавшегося самоходного судна, номера несамоходных судов и время проследования через гидроузел.

209. Шлюзование является сложным процессом. В нем обязаны участвовать все вахтенные, а при необходимости по усмотрению вахтенного судоводителя и свободные от вахты члены экипажа судна.

Расстановка членов экипажа по местам должна быть такой, чтобы обеспечивалась быстрая, надежная и безопасная швартовка, непрерывное наблюдение за швартовными тросами в течение всего периода шлюзования и безопасность работающих с тросами.

Все участвующие в шлюзовании члены экипажа судна должны постоянно находиться на своем месте и во время наполнения или опорожнения камеры тщательно следить за бортами судов, своевременно подбирать или травить швартовы, не допуская зависания судна привальным брусом на брусьях обшивки стенки шлюза или на швартовах.

210. Ходовые концы швартовных тросов с огонами должны всегда находиться в районе кормового и носового фальшбортов на видном и легкодоступном месте, а второй конец каждого троса должен быть всегда закреплен на швартовных кнехтах несамоходного судна.

211. При неблагоприятных метеорологических и гидрологических условиях управлять судном и руководить действиями членов экипажа при шлюзовании обязан лично капитан судна, сменный капитан или первый помощник капитана.

212. При подходе к гидроузлу вахтенный судоводитель обязан:

проверить исправность действия машин на задний ход, рулевого и дистанционного управления, звуковой и зрительной сигнализации, выбрать цепи-волокуши, на траверзе знака 30 "Внимание" согласно [приложению 6](#P1546) дать один продолжительный звуковой сигнал и уменьшить ход до малого. В темное время суток звуковой сигнал дублируется лучом прожектора, направленным под углом 45 град. к горизонту по курсу судна;

проверить наличие и исправность швартовных приспособлений и швартовных тросов;

проверить исправность привальных брусьев;

проверить состояние корпуса на водотечность;

при необходимости положить мачту;

обеспечить надежную швартовку судна за специальные причальные устройства и безопасную стоянку судна во время отстоя в ожидании шлюзования;

при подходе к шлюзу непосредственно для шлюзования обеспечить присутствие возле швартовных концов членов экипажа.

213. В период шлюзования вахтенный судоводитель обязан:

находиться на капитанском мостике и лично обеспечивать выполнение экипажем судна всех требований настоящих Правил;

при запрещении входа в камеру шлюза остановиться, не переходя границы, обозначенной знаком 60 "Стоповый" согласно [приложению 6](#P1546), и ошвартовать состав к берегу так, чтобы он не мешал движению входящих и выходящих из камеры судов;

при разрешении входа в камеру шлюза двигаться самым малым ходом, а перед входом в камеру проверить обеспеченность заднего хода, полностью погасить инерцию состава. При неисправности реверс-редуктора или ненормальной работе дефлекторов вход в камеру категорически запрещается. Во всех случаях скорость движения должна быть такой, чтобы при непредвиденных обстоятельствах судно или состав можно было задержать в камере швартовными тросами;

следить за плавным подъемом или опусканием судна при изменении уровня воды в камере, не допуская заклинивания или зависания судна;

следить за положением и натяжением швартовных тросов, не допуская их обрыва;

в случае обрыва или соскальзывания швартовных тросов немедленно уведомить об этом работников шлюза подачей звукового сигнала 6 "Предупреждение" согласно [приложению 5](#P1453) и принять все меры для повторного закрепления судна, его удержания и недопущения навала на другие суда или ворота шлюза;

в случае возникновения аварийной ситуации оповестить вахтенного начальника шлюза подачей сигнала 6 "Предупреждение" согласно [приложению 5](#P1453) и принять меры к предупреждению аварии или быстрейшей ликвидации ее последствий, используя все имеющиеся на судне средства.

214. При шлюзовании толкаемых составов во всех шлюзах Днепро-Бугской шлюзованной системы (за исключением шлюзов "Новосады", "Качановичи" и "Стахово") обязательно должны расчаливаться составы, состоящие из самоходных судов проекта 570 или 730 и несамоходных судов проекта 775.

215. При вождении толканием при входе в камеру шлюза толкаемое судно удерживается от движения вперед работой движителя самоходного судна на задний ход, а в экстренных случаях - с помощью швартовных тросов, которые для предупреждения движения баржи в камере закрепляются в растяжку.

Выходить из камеры шлюза при неполностью набитых (набранных) вожжевых тросах запрещается.

216. Буксируемые составы шлюзуются в следующем порядке:

в момент входа состава в шкафную часть шлюза судно уклоняется вправо, становится под борт несамоходного судна и швартуется к нему;

после ошвартовки вахтенный моторист-рулевой обязан выйти на несамоходное судно и с подходом его к швартовным тумбам подать швартовные тросы работникам шлюза и закрепить их на кнехтах;

вахтенный судоводитель работой движителя на задний ход обязан удерживать несамоходное судно так, чтобы не допустить его продвижения за линию кормовых швартовных тумб шлюза.

217. Суда, буксирующие состав (судно) без судового экипажа, в верхних и нижних бьефах гидроузлов "Качановичи" и "Стахово" обязательно должны делать остановку, высаживать на состав (судно) своего члена экипажа, который обязан подавать швартовные тросы и швартовать состав (судно) в камере шлюза.

218. Во время отстоя судов в подходном канале в ожидании шлюзования стоянка разрешается только в один ряд. Стоянка в подходных каналах разрешается только судам, ожидающим очередного шлюзования. Расстановку судов в ожидании шлюзования регулирует вахтенный начальник шлюза.

219. В местах отстоя судов и в шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов с нефтепродуктами с температурой вспышки паров свыше 60 град. С или их остатками в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м.

220. Суда и составы с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 град. С или их остатками, со взрывчатыми и отравляющими веществами шлюзуются отдельно и по согласованию с вахтенным начальником шлюза заходят в камеру без остановки в подходном канале.

Суда и составы с нефтепродуктами или их остатками не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

Разрешается совместное шлюзование судов с нефтепродуктами с температурой вспышки паров свыше 60 град. С или их остатками с сухогрузными судами при соблюдении на последних правил пожарной безопасности.

221. Количество одновременно шлюзуемых судов, очередность входа и выхода, а также место установки их в камере регулирует вахтенный начальник шлюза с учетом наличия судов, габаритов судов и камеры с соблюдением установленных запасов по длине и ширине судов, особенностей шлюзования отдельных типов судов и метеорологических условий.

222. Как правило, первыми входить в камеру должны крупные суда или составы. Следующие суда заходят в камеру после окончания швартовки ранее зашедших судов и устанавливаются с таким расчетом, чтобы можно было надежно ошвартоваться, сохраняя необходимые интервалы по длине и ширине.

223. Высокоскоростные суда заходят в камеру по указанию вахтенного начальника шлюза и устанавливаются по усмотрению вахтенного судоводителя в местах, наиболее безопасных и удобных для шлюзования и выхода из камеры.

224. Заход судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн в камеру разрешается только после входа и окончания швартовки всех других судов. На период шлюзования судам с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн разрешается швартоваться под бортом у груженых транспортных судов.

Установка судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн под бортом у порожних транспортных судов не допускается.

Шлюзование перегруженных (пассажирами или грузами) судов не допускается.

(п. 224 в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A05A7A9L) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

225. При подготовке камеры шлюза к пропуску рейсовых пассажирских судов разрешается производить предварительное заполнение камеры шлюза попутными грузовыми судами, оставляя место для подходящих пассажирских судов.

226. Все суда, заходящие в камеру шлюза, после установки у стенок камеры должны быть надежно ошвартованы так, чтобы не допустить их продольного и поперечного перемещения в период шлюзования, а швартовные тросы имели минимальную длину и выбранную слабину. Точки закрепления за судовые кнехты и швартовные тумбы шлюза определяет вахтенный судоводитель по указанию вахтенного начальника шлюза.

227. При швартовке судна в камере подача и крепление швартовных тросов производятся тогда, когда судно полностью остановилось. Ответственность за правильную и своевременную швартовку судна, состава в камере шлюза несут вахтенные судоводители.

Затормаживание движения судна в камере вперед или назад швартовным тросом запрещается и может быть допущено лишь в аварийной ситуации, когда возникает угроза сохранности ворот шлюза.

228. Для уменьшения усилий в швартовных тросах и предотвращения их обрыва вахтенным судоводителям после извещения о начале наполнения или опорожнения камеры разрешается включить движители и работой машин на малом ходу удерживать суда на месте швартовки.

При работе машин на малом ходу следует внимательно следить за равномерным подъемом или опусканием судов, не допуская их навала на другие суда.

Суда с выключенными движителями держат машины и механизмы в полной рабочей готовности в течение всего периода шлюзования.

229. После окончания наполнения или опорожнения камеры шлюза отдача швартовных тросов производится только работниками шлюза по распоряжению вахтенного начальника шлюза. После отдачи швартовных тросов задерживаться судам в камере шлюза запрещается.

Выход из камеры суда начинают только после включения зеленого разрешающего огня на стенке пульта управления шлюзом.

230. При выходе из камеры шлюза суда придерживаются той же последовательности, какая была у них при входе в камеру.

При одновременном шлюзовании сухогрузных судов, судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн и скоростных судов, если позволяет ширина шлюзующихся судов и их положение в камере, первыми после полного открытия ворот и до отдачи швартовых тросов на сухогрузных судах из камеры должны выйти суда с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, затем скоростные.

(часть вторая п. 230 в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A05A7ADL) Минтранса от 15.06.2015 N 14)

231. При нарушении судоводителями или другими членами экипажа шлюзующегося судна настоящих Правил вахтенный начальник шлюза обязан потребовать от них немедленного выполнения его указаний и отметить случай нарушения в специальном журнале с последующим сообщением дежурному диспетчеру движения и соответствующему республиканскому унитарному предприятию внутренних водных путей.

Судоводители, получив указания или замечания вахтенного начальника шлюза по соблюдению настоящих Правил, обязаны подтвердить их получение и выполнить их.

При невыполнении указаний вахтенного начальника шлюза, а также в других случаях нарушения безопасности судоходства по распоряжению работника органа по безопасности судоходства или ГИМС согласно компетенции в соответствии с законодательством вахтенный начальник шлюза может оставить судно в камере шлюза, немедленно доложив об этом судовладельцу. В этом случае составляется акт в произвольной форме в трех экземплярах, который вместе с пояснениями нарушителя (при их наличии) направляется судовладельцу и в орган по безопасности судоходства или ГИМС. Выход судна из камеры осуществляется после выяснения обстоятельств и причин происшедшего по распоряжению работника органа по безопасности судоходства или ГИМС.

(часть третья п. 231 в ред. [постановления](consultantplus://offline/ref=CEC9E63C2EC998B6BB059BA6974AFA06EF602569DA583E4C9E2FC3C6C2BDB9E1B0B4B4306192920075BDCC7A05A7A3L) Минтранса от 15.06.2015 N 14)