

## **Правила пропуска судов через шлюзы на ВВП.**

Понятие, устройство и назначение шлюза.

Посмотрим фильмы, что такое шлюз и как он работает.

1. Шлюз мультик.

2. Шлюзование.

запишем

Судоходный шлюз — гидротехническое сооружение на водных путях для обеспечения перехода судов на плаву из одного водного объекта (бьефа) в другой с различными уровнями воды в них.

Бьеф - часть реки, канала, водохранилища или другого водного объекта, примыкающая к гидротехническому сооружению.

### **ПРАВИЛА ПРОПУСКА СУДОВ ЧЕРЕЗ ШЛЮЗЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ.**

Первоисточник (т.е где можно подробно посмотреть и почитать полностью):КВВТ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" статья 34 пункт3.

По правилам сразу составим упражнение.

По напечатанному материалу « шлюзование составит упражнение» составляем упражнение для запоминание с тренировкой и задать его на дом.

Посмотреть оставшиеся фильмы: « как проходить шлюз» и « Саратов- Волгоград».

Лекция.

## I. Общие положения

1. Правила пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей (далее - Правила) разработаны в соответствии с пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (далее - КВВТ), определяют организацию безопасного пропуска судна, состава, в том числе плотового, и иного плавучего объекта (далее - судно) через судоходные гидротехнические сооружения (шлюзы), расположенные на внутренних водных путях Российской Федерации (далее - ВВП).

2. Настоящие Правила распространяются на:

- администрации бассейнов внутренних водных путей (далее - АБВВП), в границах бассейнов которых осуществляется пропуск судов через шлюзы;
- физических и юридических лиц при осуществлении судоходства на ВВП;
- членов экипажей судов, следующих на пропуск через шлюзы.

Правила разработаны и приняты с целью обеспечения безопасности людей и недопущения повреждения гидросооружений (шлюзов) и объектов транспортной инфраструктуры, упорядочения пропуска судов через шлюзы ВВП и закрепления порядка действий в любых ситуациях и обстоятельствах, которые могут сложиться в процессе шлюзования.

На кого распространяются?

Требования Правил распространяются на все суда, проходящие через шлюза ВВП без исключений.

Не имеет значения в каком из Регистров (морской, речной, маломерных судов) зарегистрировано судно.

Обязательны не только для судоводителей, но и для всех лиц, находящихся на борту маломерного судна.

4

3. Границы отдельного шлюза обозначены створами дальних светофоров в нижнем и верхнем бьефах, ограничивающих участок водного пути, включающий в себя шлюз с причальными стенками или причальными палами. При наличии причальной стенки дальний светоствор устанавливается на ее оконечности, а при отсутствии причальной стенки - на берегу подходного канала. При отсутствии причальных стенок или причальных палов, а также дальних светофоров, границы отдельного шлюза обозначаются на местности стоповыми знаками, расположенными в нижнем и верхнем бьефах. Со стороны межшлюзовых бьефов, длина которых не превышает километр, граница проходит посередине бьефа.

Внешней границей головного шлюза шлюзованного участка бассейна ВВП является граница отдельного шлюза, проходящая с внешней стороны по отношению к шлюзованному участку.

Границы шлюза или шлюзованного участка указываются в лоцманских описаниях и обозначаются на навигационных картах.

4. В соответствии с пунктом 4 статьи 34 КВВТ пропуск судов через шлюзы осуществляется АБВВП.

5. Пропуск судов через шлюзы включает в себя операции по организации движения судов по подходным каналам в пределах дальних светофоров, заход судов в камеру шлюза и выход из нее, а также шлюзование, после проведения которых может быть начат пропуск судов через шлюз в том же (далее - односторонний пропуск) или во встречном (далее - двусторонний пропуск) направлениях.

5

7. Расстановка судов в камере шлюза производится на части длины камеры, в пределах которой могут стоять суда и составы при шлюзовании (полезная длина камеры шлюза), ограниченной вертикальными полосами красного цвета шириной 20 - 40 сантиметров и длиной не менее 1,5 метра, наносимыми на парапетах и/или стенах камеры шлюза и причальных сооружений шлюзов и освещаемыми постоянным огнем красного цвета, или вертикальным световым электрическим знаком красного цвета высотой не менее метра над уровнем парапетов и шириной 20 - 40 сантиметров (далее

- стоповые знаки). Стоповыми знаками также ограждаются границы зоны швартовки, остановки судов в подходных каналах к шлюзам.

Не смотря на, как правило, небольшую длину маломерного судна, судоводителю следует строго следить за соблюдением этого требования. Современные шлюзы оснащены фото-электрической системой контроля габаритов и неправильная швартовка, даже небольшой лодки, может привести к сбою в работе гидротехнического сооружения. Хотя это и не является нарушением ППВВП или иных нормативных требований, однако создает большие неудобства для других судов и влечет потерю времени.

9. Суда, следующие на шлюзование, должны иметь исправное рулевое устройство, исправное дистанционное автоматическое управление главными двигателями, достаточное давление воздуха в пусковых баллонах главных двигателей, а также втянутые в клюзы и закрепленные якоря.

Суда, следующие на шлюзование, не должны иметь:

- утечек нефти и/или нефтепродуктов;
- посторонних предметов на якорях, а также волочащихся цепей и тросов;
- выступающих за габаритную ширину поврежденных элементов корпуса, надстройки, а также частей груза или иных предметов.

В полной мере это касается и маломерных судов. Торчащие по бортам удочки, свешенные за борт швартовы и другие предметы, выступающие за габариты судна могут представлять опасность в первую очередь для самого судна. Во многих шлюзах стенки крайне изношенные с, торчащей наружу, арматурой. Любой предмет, выступающий за габариты судна может зацепившись за них привести к повреждению или опрокидыванию судна.

6

II. Организация пропуска судов через шлюзы и шлюзованные участки внутренних водных путей

10. Руководство пропуском судов через шлюз осуществляет диспетчер шлюза.

11. Пассажирские и иные суда, работающие по расписанию, должны пропускаться через шлюз в соответствии с расписанием их движения.

Пропуск через шлюзы и шлюзованные участки ВВП иных судов осуществляется по заявке, подаваемой судоводителем диспетчеру шлюза не менее чем за 1,5 часа до предполагаемого подхода судна к границе шлюза или шлюзованного участка ВВП.

Вне очереди через шлюзы пропускаются военные корабли, пограничные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемые только в некоммерческих целях, при выполнении задач, связанных с осуществлением военной, пограничной, таможенной, противопожарной, медицинской, полицейской и аварийно-спасательной службы

Как правило, маломерные суда принимаются на шлюзование по фактической обстановке, т.е. при наличии возможности и с соблюдением всех требований настоящих Правил.

В связи с тем, что маломерные суда шлюзуют по "остаточному принципу", подача заявки не гарантирует своевременного пропуска через шлюз. При этом, отсутствие заявки может повлечь существенную задержку в шлюзовании, даже при наличии технической возможности. Отношение диспетчеров шлюзов к маломерным судам очень разное.

Для избежания проблем рекомендация – сохранять спокойствие, общаясь с диспетчером и оперировать понятиями настоящих Правил, ссылаясь на настоящие Правила.

Наиболее благоприятная в этом отношении обстановка в шлюзах канала им. Москвы.

7

15. При движении в подходных каналах шлюзов и межшлюзовых бьефах обгон судов, за исключением случаев обгона водоизмещающих судов скоростными судами, допускается только с разрешения диспетчера шлюза. При прохождении судами причальных стенок и палов обгон судов запрещается.

Предупреждение

За обгон на таком участке судоводитель может быть привлечен к административной ответственности по ст. 11.7 КоАП РФ

16. На рейдах, расположенных в межшлюзовых бьефах, допускается стоянка нефтеналивных судов в ожидании пропуска через шлюз в количестве, устанавливаемом правилами движения и стоянки судов.

17. Разрешение на подход судна к причальным стенкам и причальным палам шлюзов выдает диспетчер шлюза.

Подход судов к причальным стенкам или причальным палам шлюзов разрешается только при наличии зеленого сигнала дальнего светофора.

8

19. В границах шлюза или шлюзованного участка бассейна ВВП судовые УКВ радиостанции должны быть переключены на канал УКВ радиосвязи диспетчера шлюза. На этом канале радиосвязи ведутся переговоры, относящиеся только к пропуску судов через шлюз и обеспечению безопасности плавания.

Как и ППВВП, настоящие Правила требуют от судоводителя наличия УКВ радиостанции. Но, если для плавания по ВВП это связано лишь с безопасностью для самого маломерного судна, то в случае шлюзования, без УКВ радиостанции практически невозможно получить разрешение на пропуск судна через шлюз. Несомненно, в некоторых случаях возможно получить такое разрешение по телефону. Однако, диспетчер шлюза может и не ответить на звонок судоводителя, а следовательно и не допустить в шлюз.

Самовольный вход в камеру шлюза, как правило, влечет за собой принятие соответствующих мер АБВВП. Как правило, переговоры с диспетчером шлюза ведутся на 3-м канале .

На некоторых шлюзованных участках и шлюзах (например, Городецкие шлюзы, Рыбинский шлюз) прежде чем связываться с диспетчером шлюза, необходимо зарегистрироваться у Диспетчера движения. Это происходит на другом радиочастотном канале. Однако, опасаться этого не следует. Связавшись сразу с диспетчером шлюза судоводитель всегда получает рекомендации как действовать.

20. Все переговоры между судами и диспетчером шлюза по УКВ радиосвязи, относящиеся к пропуску через шлюз и обеспечению безопасности плавания в границах шлюза или шлюзованного участка ВВП, должны фиксироваться автоматической звукозаписью. Записи радиопереговоров подлежат хранению в течение трех месяцев.

Это требование соблюдается на всех шлюзах ВВП. По этой причине следует относиться крайне внимательно и к переговорам на 3-м канале, и к своим действиям. Поскольку шлюз является объектом системы транспортной безопасности, видеозапись на нем ведется без уведомления участников движения. Поэтому любое нарушение фиксируется совершенно законно и видео-, и аудио-контролем.

21. Капитаны (вахтенные начальники) судов до захода в камеру шлюза должны проверить и сообщить диспетчеру шлюза фактическую осадку судна, а в случае осуществления буксировки - наибольшую осадку состава.

22. В границах шлюза или шлюзованного участка ВВП капитаны (вахтенные начальники) судов должны выполнять указания диспетчера шлюза по движению судов в подходных каналах, расстановке судов у причальных стенок, по порядку захода судов в камеру шлюза и выхода из камеры шлюза, а также расстановке судов в камере шлюза. Получение указаний подтверждается капитаном (вахтенным начальником) судна по УКВ радиосвязи. В случае отсутствия или неисправности судовой УКВ радиостанции получение указаний диспетчера шлюза подтверждается капитаном (вахтенным помощником) судна подачей звукового сигнала "Я Вас понял".

Если капитан (вахтенный начальник) судна из-за маневренных характеристик судна, метеоусловий и/или иных причин не может следовать полученным указаниям диспетчера шлюза, то об этом обстоятельстве должно быть незамедлительно сообщено диспетчеру шлюза, при этом капитан (вахтенный начальник) судна не должен предпринимать никаких действий до принятия решения, согласованного с диспетчером шлюза.

Это правило в полной мере относится и к маломерным судам. Любое указание диспетчера обязательно для всех судов. Вместе с тем, следует незамедлительно сообщать диспетчеру о любых происшествиях и неисправностях на борту судна. При неисправности УКВ радиостанции и отсутствии судового сигнала (клаксона), в случае необходимости следует подать знак "терплю бедствие", предусмотренный ППВВП. Диспетчер шлюза имеет полный обзор и камеры шлюза и его бьефа, и сможет своевременно выслать судопропускника, которому можно сообщить голосом о своих проблемах.

9

24. Маломерные суда заходят в камеру шлюза после судов, совместно с ними шлюзующихся.

Это правило выполняется неукоснительно и случаи, когда маломерное судно пропускают в шлюз не последним, крайне редки и всегда связаны с технологической необходимостью. Например при шлюзовании с водолазными судами, идущими на водолазные работы в самом шлюзе. В любом случае, рекомендация – строго придерживаться указаний диспетчера об очередности входа в камеру шлюза.

26. Отсутствие зеленого сигнала на светофорах, является запрещающим сигналом и соответствует красному свету. В этом случае капитан (вахтенный начальник) судна может продолжить движение только после получения разрешения от диспетчера шлюза. Передача такого разрешения фиксируется соответствующей записью в вахтенном журнале шлюза и судовом журнале (вахтенном журнале или едином вахтенном журнале).

Обратите внимание, неработающий светофор не означает, что проход в камеру шлюза свободный, или нерегулируемый. В случае выхода светофора из строя регулирование осуществляется по УКВ связи или иным доступным способом.

10

32. Если в процессе шлюзования судна обнаружена неисправность плавучего рыма, за который ошвартовано судно, или произошел обрыв швартовного каната, то об этом обстоятельстве капитан (вахтенный начальник) судна должен незамедлительно сообщить диспетчеру шлюза.

После получения сообщения о наступлении обстоятельств, указанных в абзаце первом настоящего пункта, диспетчер шлюза обязан незамедлительно принять действия к прекращению наполнения водой камеры шлюза или прекращению ее опорожнения.

Судоводитель обязан следить сам или назначить следить за состоянием швартовых и рыма подготовленного пассажира. В зависимости от особенностей конструкции своего судна, количества людей на борту и других, можно по УКВ связи просить экипажи других шлюзующихся маломерных судов обращать внимание на положение вашего судна и своевременно информировать о каких-то обстоятельствах. Кроме обязанности, это еще и вопрос безопасности. Для маломерного судна заклинивание плавучего рыма, обрыв швартова, зацепление элементов корпуса судна за выступающие части стенки шлюза могут представлять большую опасность (повреждение или опрокидывание судна). Рекомендация Внимательно ознакомиться с рекомендациями опытных судоводителей маломерных судов по вариантам швартовки к рыму и всегда иметь при себе УКВ рацию, чтобы своевременно уведомить диспетчера шлюза о происшествиях. Диспетчер может в экстренном порядке выслать на помощь судопропускника или вовсе остановить наполнение (опорожнение) камеры.

34. В границах шлюза запрещается:

- швартовка судов за конструкции и другие предметы, не предназначенные для швартовки судов;
- использование рымов для уменьшения инерции движущихся судов;
- заход судов в подходные каналы за створы дальних светофоров и стоянка у причальных стенок шлюза судам, которым не требуется пропуск через шлюз, без разрешения диспетчера шлюза;
- стоянка судов у причальной стенки или у причальных палов в ожидании встречного пропуска судов через шлюз ближе промежуточного светофора, а при одностороннем пропуске - ближе стопового знака;
- заход судов в запретные зоны и швартовка судов у напорных дамб;
- проведение погрузочно-разгрузочных работ в подходных каналах и у причальных стенок без разрешения АБВВП;

- отдача якорей в границах причальных стенок шлюзов и вблизи бетонных креплений берегов (за исключением случаев, когда остановка судна без отдачи якоря невозможна, а дальнейшее движение судна угрожает безопасности судоходства);
- проведение швартовных испытаний судов (за исключением швартовных испытаний, проводимых в местах, согласованных с АБВВП);
- работа винтами судов, находящихся в камере шлюза, при маневрировании рабочими воротами шлюза;
- выход на территорию шлюза и посадка с территории шлюза пассажиров и членов экипажей судов без разрешения диспетчера шлюза (за исключением аварийных ситуаций);
- разведение на берегу открытого огня и проведение сварочных работ в непосредственной близости от камеры шлюза при пропуске через шлюз нефтеналивных судов;
- работа на судах радиовещательных установок (за исключением громкоговорящей аппаратуры, служащей для подачи команд при швартовке судов);
- освещение рубок судов и помещений пульты управления шлюза судовыми прожекторами;
- нанесение надписей и иных меток на поверхности камер и голов шлюза, на причальные палы, причальные стенки и другие конструкции шлюза.

За нарушение любого из приведенных запретов судоводитель маломерного судна может быть привлечен к административной ответственности по ст.ст. 11.7, 11.10 КоАП РФ

35. В случае утери в границах шлюза или шлюзованного участка ВВП крупногабаритных судовых принадлежностей капитан (вахтенный начальник) судна обязан незамедлительно сообщить об этом диспетчеру шлюза.

Правило относится и к маломерным судам, независимо от того остался ли утерянный предмет (кранец, багор, часть снаряжения, канистра и т.д.) наплаву или затонул.

11

36. При пропуске судна через шлюз капитан (вахтенный начальник) судна должен:

- информировать диспетчера шлюза по УКВ радиосвязи о выполнении требований пункта 9 настоящих Правил;
- поддерживать постоянную связь по УКВ радиосвязи с диспетчером шлюза;
- осуществлять заход в камеру шлюза со скоростью, позволяющей обеспечить безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами (безопасная скорость), при этом на водоизмещающих судах, имеющих два и более

главных двигателя, один из них должен быть переведен на режим заднего хода не позднее прохода носовой частью судна створа рабочих ворот шлюза;

- принять дополнительные меры для безопасного прохода через шлюз, где это необходимо из-за ограничения высотного габарита шлюза;

- принять меры к обеспечению надежной швартовки судна у причальной стенки, у причальных палов или в камере шлюза.

#### Рекомендация

Как правило, после подготовки и проверки готовности судна к шлюзованию, доклад по УКВ связи звучит следующим образом: "Шлюз номер..., катеру...! На борту все проверено и исправно, к шлюзованию готов, экипаж в спасательных жилетах!"

37. При нарушении капитаном (вахтенным начальником) судна настоящих Правил диспетчер шлюза должен запретить шлюзование судна и/или движение судна в границах шлюза или шлюзованного участка ВВП и сообщить о нарушении в инспекцию государственного портового контроля, входящую в АБВВП.

Например, при движении по каналу имени Москвы между 2-м и 3-м шлюзами, судоводители маломерных судов зачастую превышают установленную предельную скорость движения в 15 км.час, рассчитывая быстро пройти весь шлюзованный участок от 6-го до 1-го шлюза. Диспетчеры шлюзов непременно сообщают об этом в АБВВП, что влечет для судоводителя неблагоприятные последствия, вплоть до отказа в последующих шлюзованиях – помещение в, так называемый, "черный список".

38. В случае повреждения судном гидротехнического сооружения судно должно прекратить движение и остановиться в месте, указанном диспетчером шлюза.

Диспетчер шлюза должен незамедлительно доложить о случившемся в инспекцию государственного портового контроля, входящую в АБВВП, а также в территориальный орган Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для проведения расследования транспортного происшествия.