

Distr.: Restricted
29 May 2017

Russian only

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Пятьдесят первая сессия

Женева, 14-16 июня 2017 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:**

**Европейские правила судоходства по внутренним водным путям
(ЕПСВВП) (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)**

Ответы на вопросник по региональным и национальным особым предписаниям (дополнение)¹

Представлено Республикой Беларусь

В отношении прохода шлюзов Правилами плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь установлено:

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.

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.

¹ Ответы Республики Беларусь на вопросник по региональным и национальным особым предписаниям представлены в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11.

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.

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-кошки 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 неукomплектованным экипажем, не имеющие возможности выделить члена экипажа для швартовки.

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

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.

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;
- 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;

- 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 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.

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.

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°C 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.

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.

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

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.

Буксируемые составы шлюзуются в следующем порядке:

- в момент входа состава в шкафную часть шлюза судно уклоняется вправо, становится под борт несамостоятельного судна и швартуется к нему;
- после ошвартовки вахтенный моторист-рулевой обязан выйти на несамостоятельное 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 несамостоятельное судно так, чтобы не допустить его продвижения за линию кормовых швартовных тумб шлюза.

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.

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.

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

Суда и составы с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60°C 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°C или их остатками с сухогрузными судами при соблюдении на последних правил пожарной безопасности.

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.

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.

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.

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.

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

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 слабины. Точки закрепления за судовые кнехты и швартовные тумбы шлюза определяет вахтенный судоводитель по указанию вахтенного начальника шлюза.

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.

Для уменьшения усилий в швартовных тросах и предотвращения их обрыва вахтенным судоводителям после извещения о начале наполнения или опорожнения камеры разрешается включить двигатели 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 двигателями держат машины и механизмы в полной рабочей готовности в течение всего периода шлюзования.

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.

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.
