

## Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України

**Наказ Міністерства транспорту України  
від 20 жовтня 2003 року N 809**

**Зареєстровано в Міністерстві юстиції України  
4 листопада 2003 р. за N 1010/8331**

Відповідно до п. 4 Положення про Міністерство транспорту України, затвердженого Указом Президента України від 11 травня 2000 року N 678, з метою здійснення безперебійного та безпечного пропуску суден через судноплавні шлюзи України **НАКАЗУЮ**:

1. Затвердити Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України (далі - Правила), що додаються.
2. Державному департаменту морського і річкового транспорту (Скворцов Г. П.):
  - 2.1. Забезпечити державну реєстрацію цього наказу в Міністерстві юстиції України.
  - 2.2. Довести цей наказ до відома всіх заінтересованих організацій та забезпечити неухильне його виконання.
3. Після введення в дію цих Правил вважати такими, що не застосовуються на території України, "Правила пропуску суден через судоходные шлюзи Украинской ССР", введені в дію наказом начальника УМДО "Укррічфлоту" від 05.05.91 N 85.
4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Кроля С. С.

**Міністр**

**Г. Кірна**

ЗАТВЕРДЖЕНО  
наказом Міністерства транспорту України  
від 20 жовтня 2003 р. N 809

Зареєстровано  
в Міністерстві юстиції України  
4 листопада 2003 р. за N 1010/8331

## **ПРАВИЛА пропуску суден через судноплавні шлюзи України**

### **1. Загальні положення**

1.1. Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України (далі - Правила) визначають комплекс організаційних, технічних та технологічних заходів, права і обов'язки судноводіїв та експлуатаційного персоналу судноплавних шлюзів для здійснення безперебійного та безпечного пропуску флоту.

1.2. Правила поширюються на всі судна, які плавають під прапором України та під прапорами іноземних держав і здійснюють шлюзування через шлюзи, які знаходяться на внутрішніх водних шляхах України.

1.3. Правила розроблені на підставі:

- постанови Кабінету Міністрів України від 01.07.2002 N 880 "Про затвердження нових граничних розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду";

- Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд річкового транспорту України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 12.08.2003 N 621.

1.4. У Правилах наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

аванпорт - акваторія у верхньому б'єфі шлюзу, що обмежена захисними гідроспорудами (дамбами);

вихідний та вхідний світлофори - двокольорові світлофори, що регулюють відповідно вихід суден з камери шлюзу та вхід суден до камери шлюзу;

вітрильне судно - будь-яке судно під вітрилом, у тому числі таке, яке має механічний двигун, при умові, що останній не використовується;

ворота шлюзів - технологічні металоконструкції на головах шлюзу, що перекривають отвір камери з верхнього та нижнього б'єфів;

голови шлюзів - напірні гідроспоруди, що відокремлюють камеру шлюзу від нижнього та верхнього б'єфів;

начальник вахти шлюзу - керівник вахтового суднопровпускнуго персоналу шлюзу, який здійснює керівництво процесом суднопровпуску, діями персоналу шлюзу та управління механізмами шлюзу;

дальній світлофор - двокольоровий світлофор, встановлений на віддаленій від шлюзу ділянці причального пірсу;

знак "Стоп" - електричний та (або) фарбовий знак червоного кольору для обмеження корисної довжини камери шлюзу та зони швартування біля причальних пірсів;

корисна довжина камери шлюзу - частина обмеженої знаками "Стоп" довжини судноплавної камери шлюзу, призначеної для стоянки суден під час шлюзування;

камера шлюзів - частина шлюзів між їх головами для розташування суден при шлюзуванні;

корисна глибина - глибина на порозі нижньої голови шлюзів;

корисна ширина камери - відстань між лицьовими гранями камери шлюзів;

межі шлюзу - створи дальніх світлофорів, що обмежують ділянки водного шляху в нижньому та верхньому б'єфах;

маяк - світловий знак облаштування водного шляху відповідного кольору на віддаленій від шлюзу ділянці захисної дамби, що позначає вхід суден до аванпорту;

мале судно - судно, найбільша довжина корпусу якого 20 метрів і менше, за винятком буксирів, штовхачів, криголамів, суден, які перевозять більше 12 пасажирів, вантажних суден, плавкранів та суден технічного флоту;

підхідні канали - судноплавні канали для підходу суден до меж шлюзу;

плавучі рими - пристрої для швартування суден у камері шлюзу;

причальні пірси - споруди для стоянки суден в очікуванні шлюзування;

суднопропуск - комплекс заходів з проходу суден через шлюз;

технічний флот - судна, призначені для днопоглиблювальних робіт і підтримки фарватеру в заданому стані;

швидкісне судно - будь-яке самохідне судно, за винятком водотоннажних, яке може розвинути швидкість 35 км/год. і більше;

шлюзування - комплекс технологічних операцій з вертикального переміщення суден з рівня одного б'єфу на рівень другого б'єфу.

## **2. Вимоги до шлюзів та суден при їх шлюзуванні**

2.1. Технічний стан шлюзів повинен задовольняти відповідні вимоги Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд річкового транспорту України.

2.2. Судна, що прямують для здійснення шлюзування, повинні бути технічно справними, мати на борту відповідні документи, що засвідчують його право на здійснення плавання в зазначеному районі, а також документ, що засвідчує сплату вартості послуг з шлюзування.

2.3. Судна при проходженні через шлюзи повинні мати габаритні запаси не менше:

- за глибиною на порогах запас під днищем судна - 0,4 м;
- запас за шириною - 0,8 м;
- корисна довжина камери шлюзів може використовуватись повністю;
- запас за висотою в підмостових габаритах - 0,5 м.

За наявності льодового нашарування на стінках камер шлюзів допускається запас за шириною не менше як 0,4 м від краю льодового нашарування.

2.4. Судна, що прямують для шлюзування, повинні сплатити вартість послуг за шлюзування відповідно до граничних розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду.

2.5. Забороняється шлюзування суден:

- що мають водотічність або аварійний стан;
- що мають витік вантажу (наливні судна);
- що мають не повністю підняті якорі, якірні ланцюги, швартові та буксирні троси; виступаючі за габарити судна його елементи або елементи вантажу, який перевозиться;
- що мають несправне рульове управління, вади суднової силової установки та навігаційного обладнання;
- що не мають можливості виділити окремого члена екіпажу на кожний швартовий під час шлюзування.

2.6. Відповідальність за дотримання вимог пункту 2.1 несе адміністрація шлюзу, а за дотримання вимог пунктів 2.2 - 2.5 - судновласник та судноводій судна, що шлюзується.

## **3. Навігаційне облаштування шлюзів**

3.1. Оголовки захисних дамб, що утворюють аванпорти у верхніх б'єфах шлюзів, позначаються маяками.

3.2. Шлюзування суден регулюється двокольоровими світлофорами направленої дії.

- 3.3. Світлофори повинні забезпечувати видимість вогню впродовж доби на відстані не менше як 1 км.
- 3.4. Червоний вогонь світлофорів є знаком заборони, зелений - дозволу. Відсутність вогню на світлофорах є знаком заборони.
- 3.5. За призначенням світлофори діляться на:
- дальні, які встановлені на кінцевих ділянках верхніх та нижніх причальних пірсів і регулюють підхід суден до пірсів (не перетинаючи знаків "Стоп" на пірсах). У разі заборони підходу до пірсу судно повинно зупинитись на рейді;
  - вхідні, які встановлені перед відповідними воротами шлюзів (праворуч за ходом судна) і регулюють вхід суден до камери шлюзів з верхнього або нижнього б'єфу;
  - вихідні, які встановлені в межах камери шлюзів перед відповідними воротами (праворуч за ходом судна) і регулюють вихід суден з камери шлюзів у верхній або нижній б'єфи.
- 3.6. Крім світлофорів на стінках камери шлюзів та причальних пірсів встановлюються знаки "Стоп", які обмежують наближення суден до воріт шлюзу.
- 3.7. Знаки "Стоп", які встановлені в камерах шлюзів, визначають корисну довжину камер, у межах якої можуть знаходитись судна при шлюзуванні.
- 3.8. Знаки "Стоп" на причальних пірсах встановлюються на відстані не менше як 100 м від воріт шлюзів і створюють можливість безпечного розходження зустрічних суден.
- 3.9. Червоне світло вхідних та вихідних світлофорів забороняє перетинати лінію знаку "Стоп". Зелене світло дозволяє перетинати лінію "Стоп".
- 3.10. Судноводії можуть здійснювати маневри суден у межах шлюзів тільки за умови ясної видимості вогню світлофорів.
- 3.11. У разі несправності навігаційного облаштування шлюзів, начальники вахти шлюзів дають дозвіл судноводіям на вхід суден до камери або вихід суден з камери шлюзів за допомогою засобів радіозв'язку або телефонного чи мобільного зв'язку за умови попереднього оповіщення судноводіїв про несправність світлофорної сигналізації та здійснення відповідного запису у вахтовому журналі шлюзу та журналі несправностей.

## **4. Організація суднопропуску через шлюзи**

- 4.1. Шлюзування суден здійснюється за їх підходом до шлюзів.
- 4.2. Шлюзування є процесом, у якому за команду судноводія члени екіпажу судна займають місця так, щоб було можливо забезпечити надійне швартування і спостереження за швартовими тросами в період шлюзування.
- 4.3. Організацію і керівництво шлюзуванням здійснює начальник вахти шлюзу. Розпорядження начальника вахти шлюзу щодо виконання діючих правил є обов'язкове для всіх судноводіїв суден, які знаходяться в зоні шлюзу.
- 4.4. При шлюзуванні керувати судном повинен його судноводій.
- 4.5. Судноводії суден, які йдуть на шлюзування, зобов'язані повідомити через радіозв'язок начальнику вахти шлюзу не пізніше як за 2 години час підходу судна до меж шлюзу, а також інформацію про технічний стан судна. Швидкісні судна повідомляють про свій підхід до шлюзу не пізніше як за 30 хвилин.
- 4.6. У разі необхідності начальник вахти шлюзу попереджає судноводіїв про можливу затримку шлюзування та дає рекомендації щодо режиму руху суден.
- 4.7. При підході до шлюзу на відстань не менше як за 1 км, судноводії уточнюють у начальника вахти шлюзу порядок шлюзування.

4.8. Зупинка суден для очікування шлюзування здійснюється судноводіями за вказівками начальника вахти шлюзу і повинна забезпечувати безпечні умови підходу та відходу від шлюзу суден, що здійснюють шлюзування.

4.9. За наявності скупчення суден забезпечується наступна послідовність шлюзування:

- судна, що здійснюють рейс за розкладом;
- нафтоналивні судна та судна, що перевозять вибухонебезпечні, отруйні речовини;
- судна технічного флоту, спецоб'єкти;
- суховантажні судна та состави;
- інші судна.

4.10. Судна, що прямують для виконання надзвичайного завдання, шлюзуються позачергово.

4.11. Дозволяється сумісне шлюзування наступних категорій суден:

- нафтоналивні судна всіх класів у будь-яких поєднаннях;
- пасажирські, суховантажні судна та судна технічного флоту.

4.12. Сумісне шлюзування будь-яких суден з нафтоналивними суднами, а також з суднами, які перевозять вибухонебезпечні та отруйні речовини, забороняється.

4.13. При сумісному шлюзуванні пасажирські та швидкісні судна заходять до камери шлюзу останніми, і на їх траверзі в камері шлюзу не повинно бути інших суден (крім малих та вітрильних).

4.14. Шлюзування суден, не обладнаних механічним пристроєм, який надає руху цим суднам, дозволяється тільки на буксирі (під бортом, на штовханні) самохідного судна.

4.15. При шлюзуванні малих та вітрильних суден всі особи, які знаходяться на палубі, повинні бути вдягнені в рятувальні жилети.

## **5. Підготовка шлюзів та суден до здійснення шлюзування**

5.1. Начальник вахти шлюзу через засоби гучномовного, мобільного або радіозв'язку дозволяє захід судна в підхідні канали, здійснює керівництво їх рухом до меж шлюзу та дозволяє підхід суден до причальних пірсів. У разі заходу судна (включаючи мале судно) у підхідні канали без дозволу начальника вахти шлюзу відповідальність за можливі негативні наслідки несе його судноводій.

5.2. Суднам з вибухонебезпечними та отруйними речовинами забезпечується захід у камеру шлюзу без зупинок біля причальних пірсів.

5.3. При підготовці камери до шлюзування суден з вибухонебезпечними та отруйними речовинами начальник вахти шлюзу приймає необхідні заходи стосовно забезпечення пожежної безпеки, не допускає розведення відкритого вогню у безпосередній близькості від камери шлюзу і проведення будь-яких вогневих робіт.

5.4. Судноводій, у якого запас за глибиною під днищем судна є мінімальним (п. 2.3), до заходу в шлюз повинен перевірити фактичну осадку судна, результат перевірки записати в судовий журнал і доповісти начальнику вахти шлюзу.

5.5. В аванпортах та підхідних каналах самохідним суднам, крім швидкісних, забороняється обгін інших суден.

5.6. У зоні шлюзу, обмеженій дальніми світлофорами, забороняється взаємний обгін суден усіх типів.

5.7. Підхід суден до причальних пірсів дозволяється при зеленому світлі дальнього світлофора.

5.8. Усі маневри, пов'язані із заходом судна в камеру шлюзу, дозволяються лише при зеленому світлі ближнього світлофора.

5.9. Максимальна швидкість заходу суден до камери шлюзу:

- вантажних составів - 0,8 м/сек.;
- одиночних самохідних - 1,0 м/сек.

5.10. Кількість суден, що одночасно шлюзуються, та черговість їх заходу до камери шлюзу визначаються начальником вахти шлюзу.

5.11. Першими до камери шлюзу заходять найбільші судна та вантажні состави.

5.12. Швидкісні судна заходять до камери шлюзу за дозволом начальника вахти шлюзу та швартуються в місцях найбільш безпечних при шлюзуванні та зручних для виходу із камери шлюзу.

5.13. Малі судна заходять до камери шлюзу останніми та швартуються за вказівками начальника вахти шлюзу.

Забороняється швартування малих суден під бортом інших суден.

5.14. Швартування суден у камері шлюзу дозволяється виконувати лише при повній зупинці судна.

Забороняється гальмувати рух судна шляхом швартування їх за плавучі рими.

5.15. При розстановці суден у камері шлюзу в кільватер повинні витримуватись інтервали між суднами не менші як:

- для буксирних составів - 4 м;
- для нафтоналивних суден - 10 м;
- для одиночних суден - 2 м.

5.16. При розстановці суден під обома стінками камери шлюзу відстань між бортами суден повинна становити не менше як 1 м.

5.17. Паралельна розстановка нафтоналивних суден та суден, які перевозять вибухонебезпечні та отруйні речовини, забороняється.

5.18. При швартуванні суден у камері шлюзу необхідно дотримуватись наступних вимог:

- усі одиночні судна довжиною понад 50 м швартуються на два швартових;
- суднам довжиною до 50 м дозволяється швартуватись одним швартовим із середніх суднових кнехтів;
- вантажні состави швартуються двома кінцями: від носу першого судна та від корми останнього судна;
- усі швартові мають бути без слабини і повинні забезпечувати можливість швидкої віддачі;
- при шлюзуванні составів, що буксируються, буксирні канати підбираються без слабини.

5.19. Після повного закінчення швартування судна в камері шлюзу судноводій подає звуковий сигнал, який засвідчує закінчення цього процесу, та зупиняє рушії (на час швартування інших суден та маневрів воротами шлюзу).

5.20. Маневрування воротами шлюзу дозволяється тільки після подачі звукових сигналів про закінчення швартування всіма суднами, що знаходяться в камері шлюзу.

5.21. Начальник вахти шлюзу зобов'язаний попередити одним із наявних засобів зв'язку судноводіїв суден, що шлюзуються, про початок наповнення або спорожнення камери шлюзу.

5.22. Для зменшення зусиль у швартових великовантажних суднах та складах дозволяється під час наповнення або спорожнення камери шлюзу робота рушіїв судна на "малому ході". При цьому необхідно посилити увагу до режиму переміщення плавучих римів, не допускаючи їх зупинки, а також навалу на інші судна.

5.23. Судна з виключеними рушіями тримають їх у повній готовності протягом усього періоду шлюзування.

5.24. Віддавати швартові та здійснювати маневри судном після закінчення процесу шлюзування дозволяється лише при зеленому світлі вихідного світлофора.

5.25. Після закінчення шлюзування судна виходять із камери шлюзу в тій самій послідовності, у якій заходили до камери шлюзу.

5.26. Відповідальність за підготовку судна до шлюзування несе судноводій.

## **6. Обов'язки та відповідальність судноводіїв суден, що шлюзуються**

6.1. Під час шлюзування судноводій зобов'язаний:

- забезпечувати виконання екіпажем судна дотримання всіх вимог цих Правил;
- терміново повідомляти начальнику вахти шлюзу про всі факти загублених якорів, рулів, ланцюгів та інших великогабаритних предметів у межах шлюзу;
- надавати вичерпну та достовірну інформацію начальнику вахти шлюзу щодо технічного стану судна, вантажу, що перевозиться, та маршруту судна, про що зробити відповідні записи в судовому журналі;
- перед шлюзуванням нафтоналивних суден та суден, які перевозять вибухонебезпечні та отруйні речовини, здійснити додаткову перевірку стану вантажу, пересвідчитись у безпечності судна, про що надати інформацію начальнику вахти шлюзу та зробити відповідні записи в судовому журналі;
- тримати постійний радіозв'язок з начальником вахти шлюзу;
- за необхідністю завчасно укласти щогли;
- слідкувати за тим, щоб вантажна стріла плавучого крана при його шлюзуванні обов'язково була вкладена;
- на високобортних суднах та плавучих доках прибрати підвісні кранці, які виступають за габарити судна, для уникнення полумок леєрного огороження, світильників та заклинювання судна в камері шлюзу;
- слідкувати за плавним рухом судна при зміні рівня води в камері шлюзу;
- слідкувати за положенням швартових, не допускати їх самовіддачі;
- слідкувати за натягом швартових, не допускати їх обриву;
- повідомляти звуковим сигналом "Попередження" про аварійну ситуацію, яка можлива під час шлюзування, та вживати всіх заходів щодо її ліквідації;
- доповісти начальнику вахти шлюзу про готовність судна до шлюзування і назвати своє прізвище та посаду.

6.2. При знаходженні судна в зоні шлюзу забороняється:

- підходити до причальних пірсів суднам, які не йдуть на чергове шлюзування;
- здійснювати біля причальних пірсів переформування составів та вантажно-розвантажувальні роботи;
- швартувати судна за конструкції шлюзу, не призначені для цього;
- зупинятись на якірну стоянку з віддачею якорів на відстані менше як 20 м від закріплених відкосів берегів і дамб;
- віддавати якорі біля причальних пірсів;
- використовувати ланцюги-волокуші;
- зупинятись та підходити до напірних дамб;
- вихід пасажирів та членів екіпажів на територію шлюзу (за виключенням аварійних ситуацій);
- використовувати засоби гучномовного зв'язку та радіозв'язку з метою, не пов'язаною із здійсненням шлюзування;
- використовувати прожектори для освітлення рульових рубок інших суден та пульта управління шлюзу;
- тримати незадраєними бортові ілюмінатори;
- купатись, ловити рибу, спускати на воду судові шлюпки;
- викидати за борт будь-які відходи та сміття;
- відкачувати баластні води, фекальні відходи;
- переходити на інші судна, заходити за леєрне огороження палуб судна;
- наносити будь-які написи на конструкції шлюзу;
- здійснювати швартування несправними швартовими кінцями;
- допускати задимлення камери шлюзу і підходів до нього.

6.3. Під час шлюзування судоводій несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

## **7. Обов'язки та відповідальність начальників вахти шлюзів при здійсненні шлюзування**

7.1. При здійсненні шлюзування начальник вахти шлюзу зобов'язаний:

- керувати рухом суден у межах шлюзу;
- надавати інформацію судоводіям щодо глибини на порогах шлюзу;
- керувати розстановкою суден біля причальних пірсів, у камері шлюзу та дотримуватись черговості шлюзування з дотриманням вимог цих Правил;
- повідомляти судоводіям після їх доповіді про готовність до шлюзування черговість заходу судна до камери шлюзу;
- розпочинати процес шлюзування (маневри шлюзовими механізмами, воротами, затворами) тільки після повного закінчення швартування суден у камері шлюзу та отримання повідомлення про це звуковими сигналами суден або від судоводіїв засобами радіозв'язку;



- розпочинати процес наповнення або спорожнення камери тільки після повного закінчення швартування суден біля верхнього та нижнього причальних пірсів;
- не дозволяти виходу суден із камери шлюзу за наявності не пришвартованих суден біля верхнього або нижнього причальних пірсів;
- надавати всебічну інформацію судноводіям про наявність зустрічних суден та інших перешкод у межах шлюзу;
- при порушенні судном, що шлюзується, цих Правил припинити шлюзування цього судна, одержати письмове пояснення від судноводія щодо факту порушення, а за необхідністю викликати працівника Держфлотінспекції України;
- при пошкодженні конструкції шлюзу судном, що шлюзується, припинити шлюзування цього судна, скласти акт про пошкодження шлюзу в 3-х примірниках, які направити судовласнику, у ДП "Укрводшлях" та Держфлотінспекцію України.

7.2. При здійсненні шлюзування начальник вахти шлюзу несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

## **8. Умови шлюзування негабаритних та аварійних суден**

8.1. Шлюзування негабаритних та аварійних суден здійснюється разово за наступними передумовами:

- відсутності інших можливостей проведення суден до пункту призначення;
- необхідності проведення судна до пункту ремонту;
- збереження працездатності шлюзу.

8.2. Разові шлюзування негабаритних суден здійснюються за письмовим зверненням судовласника до ДП "Укрводшлях", згодою ДП "Укрводшлях" та за погодженням з Держфлотінспекцією України. Про факт шлюзування негабаритного судна робляться відповідні записи у вахтовому журналі шлюзу та судовому журналі.

8.3. Разові шлюзування технічно несправних та аварійних суден здійснюються за письмовим зверненням судовласника до ДП "Укрводшлях", згодою ДП "Укрводшлях" та в присутності працівників Держфлотінспекції України і Регістру судноплавства України.

## **9. Тимчасове припинення шлюзування суден через шлюзи**

9.1. Шлюзування суден припиняється при силі вітру 6 балів та більше, а малих суден - при силі вітру 3 бали та видимості менше як 500 метрів.

9.2. Шлюзування суден припиняється при утворенні льодового нашарування на металоконструкціях воріт та стінках камери шлюзу товщиною більше 5 см або середньодобовою температурою повітря мінус 7° С і нижче упродовж 3-х діб.

9.3. Сила вітру (п. 9.1) та середньодобова температура повітря (п. 9.2) визначаються на підставі прогнозів Укргідрометцентру.

9.4. Товщина льодового нашарування на металоконструкціях воріт та стінках камери шлюзу визначається персоналом шлюзу, про що робляться відповідні записи у вахтовому журналі шлюзу.

9.5. Шлюзування суден припиняється на час профілактичних оглядів та ремонту обладнання шлюзу.

Графік профілактичних оглядів та ремонтів шлюзу затверджується ДП "Укрводшлях".

9.6. Шлюзування суден припиняється на час міжнавігаційного ремонту шлюзу.

Строки відкриття та закриття навігації через шлюзи визначаються ДП "Укрводшлях", враховуючи фактичний технічний стан шлюзів та обсяги необхідних відновлювальних робіт, та затверджуються Державним департаментом морського і річкового транспорту.

**Начальник Управління  
безпеки транспорту  
Міністерства транспорту України**

**Ю. В. Гержод**