

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****ПРИКАЗ  
от 3 марта 2014 г. N 58****ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ  
ПРОПУСКА СУДОВ ЧЕРЕЗ ШЛЮЗЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

В соответствии с [пунктом 3 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; 2003, N 14, ст. 1256, N 27 (ч. I), ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279, N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, 5557, N 50, ст. 6246; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30, N 18 (ч. I), ст. 2141, N 29, ст. 3625, N 52 (ч. I), ст. 6450; 2011, N 15, ст. 2020, N 27, ст. 3880, N 29, ст. 4294, N 30 (ч. I), ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, N 45, ст. 6333, 6335; 2012, N 18, ст. 2128, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3446, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; "Российская газета", 2014, N 24) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые [Правила](#) пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей.

2. Признать утратившим силу [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" (зарегистрирован Минюстом России 31 июля 2002 г., регистрационный N 3643).

Министр  
М.Ю.СОКОЛОВ

Утверждены  
приказом Минтранса России  
от 3 марта 2014 г. N 58

## ПРАВИЛА ПРОПУСКА СУДОВ ЧЕРЕЗ ШЛЮЗЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

### 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. N 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.

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 светофор 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.

6. Шлюзование судов осуществляется выполнением комплекса технологических операций по вертикальному перемещению судов с уровня одного бьефа на уровень другого бьефа. В многоступенчатых шлюзах, камеры которых имеют общие промежуточные головы, и шлюзование судов осуществляется на разные уровни, в операции по шлюзованию включаются операции по переходу судов из камеры в камеру.

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.

8. Осадка и габаритные размеры шлюзующихся судов должны обеспечивать запасы по глубине на порогах шлюзов и фактической ширины их камер не менее величин, приведенных в [приложении](#) к настоящим Правилам.

Правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей (далее - правила движения и стоянки судов), утверждаемыми в соответствии с [пунктом 3 статьи 34](#) КВВТ, применительно к отдельным шлюзам могут быть определены иные нормы, чем установленные в настоящих Правилах, при этом применяются нормы правил движения и стоянки судов.

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.

## 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.

12. При наличии на подходе к границам шлюза или шлюзованного участка ВВП очереди из судов более чем на одно шлюзование диспетчером шлюза должна обеспечиваться следующая последовательность их пропуска:

первая очередь - пассажирские и иные суда, следующие по расписанию;

вторая очередь - нефтеналивные суда с нефтью и/или нефтепродуктами, а также их остатками, с температурой вспышки паров ниже 60 °С, суда с взрывчатыми и отравляющими веществами, суда со скоропортящимися грузами;

третья очередь - средства плавучей механизации и суда технического флота, а также суда, перевозящие специальные грузы;

четвертая очередь - сухогрузные самоходные суда и толкаемые составы, нефтеналивные суда и составы с нефтью и/или нефтепродуктами, а также их остатками, с температурой вспышки паров 60 °С и выше;

пятая очередь - сухогрузные буксируемые составы, плоты и иные суда.

При скоплении у границ шлюза или шлюзованного участка ВВП судов более чем на два шлюзования диспетчер шлюза составляет план шлюзований, предусматривающий максимально быстрый и безопасный пропуск судов через шлюз.

13. Допускается совместное шлюзование:

нефтеналивных судов и составов с нефтью и/или нефтепродуктами, а также их остатками, независимо от температуры вспышки паров;

сухогрузных судов и составов, судов технического флота с нефтеналивными самоходными судами и составами с нефтью и/или нефтепродуктами, а также их остатками, с температурой вспышки паров 60 °С и выше;

пассажирских судов (в том числе скоростных) с сухогрузными судами и составами и судами технического флота.

Совместное шлюзование судов, перевозящих в качестве груза отравляющие, взрывчатые и радиоактивные вещества, с иными судами запрещается.

14. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

нефтеналивные самоходные суда заходят в камеру шлюза и швартуются первыми;

сухогрузные суда могут быть поставлены в камере шлюза на траверзе нефтеналивного самоходного судна при условии, что интервал между их бортами будет не менее метра;

пассажирские скоростные суда заходят в камеру шлюза последними и устанавливаются таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водоизмещающих судов (за исключением маломерных судов).

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.

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.

18. При двустороннем пропуске суда, ожидающие у причальной стенки или у причальных палов, не должны пересекать своим форштевнем створ промежуточного светофора при наличии на нем красного сигнала. При одностороннем пропуске суда, ожидающие пропуска через шлюз, устанавливаются у причальной стенки или у причальных палов не ближе створа стопового знака, проход к которому разрешается при зеленом сигнале промежуточного светофора, при этом входной светофор, расположенный на голове шлюза, несет красный сигнал.

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.

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.

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", предусмотренного [приложением N 4](#) к Правилам плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 14 октября 2002 г. N 129 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2002 г., регистрационный N 4088), с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 31 марта 2003 г. N 114 (зарегистрирован Минюстом России 7 апреля 2003 г., регистрационный N 4387).

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.

23. Судам, перевозящим взрывчатые или отравляющие вещества, диспетчером шлюза должен быть обеспечен заход в камеру шлюза без остановки у причальных стенок или причальных палов.

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

25. Начало движения судна в камеру шлюза при двустороннем пропуске через шлюз разрешается при зеленых сигналах промежуточного и входного светофоров.

При одностороннем пропуске 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 пропуске разрешается при зеленом сигнале выходного светофора.

26. Отсутствие зеленого сигнала на светофорах, указанных в [пункте 25](#) настоящих Правил, 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).

27. Суда, наибольшая длина которых составляет 30 метров и более, должны быть ошвартованы в камере шлюза не менее чем двумя швартовными канатами (с носа и кормы), расположенными по одному борту.

Прием с судна швартовных канатов и их крепление на тумбах камеры шлюза производятся работниками шлюза. Швартовка судна за плавучие/стационарные рымы осуществляется его экипажем.

28. При наличии льда в камере шлюза к пропуску через шлюз допускаются одиночные суда и составы, состоящие из одного буксирующего (толкающего) судна и одного буксируемого (толкаемого) судна.

29. Маневрирование рабочими воротами камеры шлюза осуществляется диспетчером шлюза после окончания швартовки шлюзующихся судов в камере шлюза и получения сообщения от капитанов (вахтенных начальников) судов о готовности к шлюзованию по УКВ радиосвязи или подачей сигнала "Я Вас понял".

30. Наполнение водой камеры шлюза или ее опорожнение осуществляется диспетчером шлюза после окончания швартовки судов, находящихся у причальных стенок или причальных палов шлюза.

31. Запрещается выход судов из камеры шлюза при нахождении у причальной стенки или у причальных палов не ошвартованных судов, ожидающих шлюзования.

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.

33. В многоступенчатых шлюзах разрешается встречное шлюзование судов. К встречному шлюзованию допускаются одиночные суда, способные обеспечить минимальные запасы по глубине на порогах шлюзов и минимальные суммарные запасы по ширине в камерах шлюзов, величина которых не менее приведенных в приложении к настоящим Правилам.

Суда, занятые перевозкой отравляющих, взрывчатых или радиоактивных веществ, к встречному шлюзованию не допускаются.

Решение о проведении встречного шлюзования и очередности перехода судов из одной камеры шлюза в другую принимает диспетчер шлюза.

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 пульта управления шлюза судовыми прожекторами;

нанесение надписей и иных меток на поверхности камер и голов шлюза, на

причальные палы, причальные стенки и другие конструкции шлюза.

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.

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

информировать диспетчера шлюза по УКВ радиосвязи о выполнении требований [пункта 9](#) настоящих Правил;

на судне, занятом перевозкой наливных грузов, перед заходом в камеру шлюза провести проверку безопасной концентрации паров нефтепродуктов, в судовой журнал внести запись о результатах такой проверки и сообщить их диспетчеру шлюза;

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.

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.

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.

### III. Условия пропуска негабаритных судов и судов, имеющих технические неисправности, временный вывод шлюзов из эксплуатации

39. Пропуски через шлюзы судов с меньшими габаритными запасами, чем приведенные в [приложении](#) к настоящим Правилам, или со сверхгабаритными грузами осуществляются по согласованию с АБВВП. Информация о согласовании должна быть доведена АБВВП до диспетчера шлюза.

40. Пропуск через шлюз судна, имеющего технические неисправности, осуществляется при условии:



отсутствия иной возможности для безопасного пропуска судна в пункт назначения;

необходимости осуществления перехода судна к месту ремонта;  
соблюдения бесперебойной работы шлюза.

41. Пропуск через шлюз судна, имеющего технические неисправности, производится при наличии разрешения на переход такого судна к месту устранения технической неисправности, выданного лицом, осуществляющим государственный портовый контроль в бассейне ВВП в соответствии с [Порядком](#) и условиями выдачи разрешения на переход судна или иного плавучего объекта к месту устранения выявленных нарушений, утвержденным приказом Минтранса России от 17 августа 2012 г. N 313, и согласовании их пропуска через шлюз с АБВВП. Информация о согласовании должна быть доведена АБВВП до диспетчера шлюза.

42. О выводе шлюза из эксплуатации на срок более трех часов АБВВП оповещает судоводителей в путевой информации или в дополнениях к ней.

**МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ  
ПО ГЛУБИНЕ НА ПОРОГАХ ШЛЮЗОВ И МИНИМАЛЬНЫЕ СУММАРНЫЕ  
ЗАПАСЫ  
ПО ШИРИНЕ В КАМЕРЕ ШЛЮЗА**

Минимальные запасы по глубине на порогах шлюза

N п/п	Глубина на пороге шлюза (см)	Материал шлюза	
		дерево (см)	камень или бетон (см)
1	100 и менее	10	-
2	От 101 до 250	15	25
3	250,1 и более	-	40

Примечания:

1. Значение запаса по глубине составляет разницу между фактической глубиной на пороге шлюза и наибольшей осадкой судна.

2. Запас воды под днищем на порогах шлюзов N 15 и 16 Городецкого гидроузла и шлюза N 1 Кочетовского гидроузла для пассажирских и сухогрузных судов, а также нефтеналивных судов с двойными бортами и днищем при перевозке нефтепродуктов с температурой вспышки паров +60 градусов С и выше допускается не менее 25 см.

Минимальные суммарные запасы по ширине в камере шлюза

N п/п	Ширина камеры шлюза (м)	Величина запаса (м)
1	10,0 и менее	0,4
2	От 10,1 до 18,0	0,8
3	18,1 и более	1,0

Примечание: значение суммарного запаса по ширине составляет разницу между шириной камеры шлюза и наибольшей шириной судна. При наличии наледей на стенах камеры в шлюзах допускается шлюзование судов при суммарном запасе по ширине не менее 0,4 метра от краев наледи.