

R.G. — radio goni station — радиостанция;
 R.P.M. — revolution per minute — обороты каждую минуту;
 R/up — ring up, rung up — позвонить, звонили;
 S. — sand, slow, south, snow — песок, малый, южный, снежный;
 S.A.T. — ship's apparent time — точное судовое время;
 S/B — stand by — быть готовым;
 S/Co — set course — установить курс;
 Sec. — second — секунда;
 S/H — slow ahead — малый вперед;
 S.H.P. — shaft horse power — мощность на валу;
 Sig. — signal — сигнал;
 S'l — sail — парусное судно;
 S/log — set log — установленный журнал;
 S'ly — southerly — южнее;
 S.M.T. — ship's mean time — судовое среднее время;
 S/O — shipping order — погрузочный ордер;
 Sp'd — speed — скорость;
 Sq. — square — площадь;
 S.S. — steam ship — пароход;
 S.sig. — storm signals — штормовые сигналы;
 St. — stone — камень;
 Star'd — starboard — вправо;
 Stop'd — stopped — остановлен;
 Str. — straight — прямо;
 S.W.L. — safety working load — безопасная рабочая нагрузка;
 S.V. — steam vessel — пароход;
 T — time, ton — время, тонна;
 temp. — temperature, temporary — температура, временно;
 temp'ly — temporarily — временно;
 Tw — tower — башня;
 T.S. — test strength, training ship — проверка усилия, тренажерное судно;
 U — upper — верхний.

Заказ № _____ от _____ 2009. Тираж _____ экз.
Изд-во СевНТУ



Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический университет

Факультет морских технологий и судоходства
Кафедра судовождения и безопасности судоходства

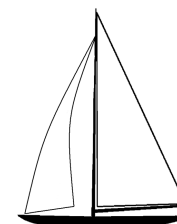
МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ к практическим и семинарским занятиям по дисциплине

«Управление судном»

раздел

«Судовые журналы; правила ведения и заполнения»

для студентов дневной и заочной форм
обучения специальности 6.100301 —
«Судовождение»



Севастополь
2009



УДК 6295.05

Методические указания к практическим и семинарским занятиям по дисциплине «**Управление судном**» раздел «**Судовые журналы; правила ведения и заполнения**» для студентов дневной и заочной форм обучения специальности 6.100301 — «**Судовождение**» / **Р.П. Буров, Г.В. Боков.**— Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2009. — 84 с.

Цель методических указаний — дать необходимые знания студентам по практическому ведению судовых журналов с учетом требований международных конвенций СОЛАС 74, ПДНВ 78 с дополнениями, МАРПОЛ 73/78 с приложениями, МКУБ 93, Резолюции ИМО А.916(22) «Руководство по регистрации событий в судовождении», РШСУ-98.

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, Кодекса ПДНВ 78/95, раздела А—II, таблицы А—II/1; раздела А—II, таблицы А—II/2; минимальных требований подготовки капитанов и старших помощников судов валовой вместимости 500 или более, а также МКУБ 93 и Кодекса ОСПС.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры судовождения и безопасности судоходства, протокол № 12 от 11 февраля 2009 года.

Допущено учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензент:

Коберник И.Н., старший преподаватель кафедры СБС, капитан дальнего плавания.

M.N. — midnight — полночь;
Mod. — moderate — умеренный;
M/R — mate receipt — штурманская расписка;
M.S. — motor ship — моторное судно;
M.T. — mean time — среднее время;
M't — mount — вершина;
M.V. — motor vessel — моторное судно;
N — north — север;
N. ly — northerly — севернее;
N.H.P. — normal horse power — обычная л.с. (лошадиная сила);
NO. — number — номер;
N.T. — net tonnage — чистая вместимость;
D.N.V. — Det Norske Veritas — Датский Регистр судоходства;
Obs'd — observed — обследованный;
O'cast — overcast — облачный;
Off.(O.) — officer — офицер;
P., p — position, passing shower — координаты, указанный про-

ход;

Pass. — passage — проход;
P'd, passed — пройденный;
Pen. — Peninsular — полуостров;
P'k — peak — пик;
P.L. — position line — линия места;
P.log — Patent log — патентный журнал;
p.m. — post meridiem — после обеда;
P.P.I. — plan position indicator — индикатор места;
P.P.S. — pulse per second — пульс каждую секунду;
P't — point — точка;
Q — quarantine — карантин;
q — squall — шквал;
Q'Master — Quartermaster — рулевой;
Q'Station — Quarantine station — карантинная станция;
R, r — river, radio, rock, rain — река, радио, дождь, скала;
Rad. — radius — радиус;
R.B'n — radio beacon — радиобуй;
R.C. — circular radio-beacon station — радиациркуляр, буй;
R.D. — directional radio-beacon station — пеленгаторная станция;
rec'd — received — получено;
res'd — resumed — возобновлено;
rev. — revolution — революционный, вращение, обороты;
R'f — reef — риф;



H'd — head — вперед;
 H.P. — horse power — лошадиная сила;
 H/S — half astern — средний назад;
 H.W. — high water — полная вода;
 I.H.P. — indicate horse power — индикаторная лошадиная сила;
 In. — inch — дюйм;
 K.R. — Korean register of shipping — Корейский регистр судо-
 ходства;
 K't — knot — узел;
 L. — longitude, length, lighting, local, lower — долгота, длина, ос-
 вещенность, местный, ниже;
 L.A.T. — local apparent time — местное точное время;
 Lat. — latitude — широта;
 L.H. — lower hold — нижний трюм;
 L.M.T. — local mean time — местное среднее время;
 L.O. — lubricating oil — смазочное масло;
 L.O.A. — length over all — наибольшая длина;
 L.P.G. — liquefied petroleum gas — сжиженный топливный газ;
 L.P.G. — length between perpendiculars — длина между между
 перпендикулярами;
 L.R. — Lloyd's register of shipping — Регистр судоходства
 Лойда;
 L.S.S. — life saving station — спасательная станция;
 L.S.T. — local standard time — местное стандартное время;
 L't — light — огонь;
 L't B'n — light beacon — светящийся знак;
 L't B'y — light buoy — светящийся буй;
 L't H., L't, L.H. — light house — маяк;
 L.T.d`k — lower tween deck — нижний твиндек;
 L't ves. — light vessel — маяк;
 L.W. — low water — малая вода;
 L.W.L. — load water line — грузовая ватерлиния;
 M — mean, meter, mile, minute, mud — средний, метр, миля, ми-
 нута, ил;
 m — mist — мгла;
 mag. — magnetic — магнитный;
 max. — maximum — максимум;
 M.Co — magnetic course — магнитный курс;
 Meri. — meridian — меридиан;
 Mid. — middle — средний;
 Min. — minimum, minute — минимум, минута;

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Занятие № 1. Тема 1. Требования, предъявляемые международными организациями к регистрации.....	6
Занятие № 2. Тема 2. Требования международной конвенции СОЛАС 74 к записям в судовом журнале.....	11
Занятие № 3. Тема 3. Правила ведения судового журнала на русском языке.....	23
Занятие № 4. Тема 4. Содержание судового журнала на русском языке.....	31
Библиографический список.....	44
Приложение А. Роль капитана в контроле за правильным, своевременным ведением судового журнала и отражении объективных событий на судне согласно требований нормативных документов.....	45
Приложение Б. Основные записи в судовом журнале на английском языке.....	46
Приложение В. Сокращения, принятые в судовых журналах на английском языке.....	80



ВВЕДЕНИЕ

В данной методической работе рассматриваются **основные** — судовые вахтенные журналы, правила их ведения в повседневной практике работы судна на русском и английском языках, а также требования к ним международных нормативных документов.

Основные записи в судовом вахтенном журнале на английском языке изложены ниже по разделам. Данные разделы следующие:

- 1) подготовка судна к выходу и входу в порт;
- 2) использование якоря;
- 3) использование швартовых концов;
- 4) операции с машиной;
- 5) использование буксиров;
- 6) лоцман;
- 7) таможенные, карантинные и иммиграционные проверки;
- 8) получение причала;
- 9) смена якорной стоянки;
- 10) проход ограждений навигационных опасностей;
- 11) организация на переходе;
- 12) действия при постановке на якоря и съёмке с якоря;
- 13) грузовые и судовые работы;
- 14) работа с экипажем;
- 15) доковые работы;
- 16) неисправности судовых устройств;
- 17) главное;
- 18) примеры записей.

Судовые журналы на судне согласно требований международных конвенций

1. **Deck Log Book** — Судовой вахтенный журнал (Конвенция ООН об условиях регистрации судов).
2. **Engine Log Book** — Вахтенный машинный журнал (Конвенция ООН об условиях регистрации судов, SOLAS 74).
3. **Continuous Synopsis Record** — Непрерывные записи погодных условий (SOLAS 74).
4. **Compass Error Book** — Журнал поправок магнитного компаса (SOLAS 74).
5. **Radio Log Book** — Журнал радиостанции (INMARSAT).
6. **GDMSS Record Book** — Журнал ГМССБ (SOLAS 74).
7. **Log cargo operation** — Журнал грузовых операций (MARPOL 73/78).

C.S.T. — Central Standard Time — мировое время;

C/S — chief steward — старший стюард;

Cub. — cubic — куб.м.;

D — day — день;

dr — drizzling rain — морось;

D.C. — direct current — направление течения;

Dec. — declination — понижение;

Dep. — departure — отход;

Dev. — deviation — девиация;

Dia. — diameter — диаметр;

Dist. — distance — расстояние;

Do. — ditto — постоянно, без изменений;

D.T. — deep tank — диптанк;

D/W, D.W. — dead weight — дедвейт;

E — east, error — восток, поправка;

E.D. — existence doubtful — существование сомнительное;

E.H.P. — effective horse power — эффективных л.с.;

Eng. — engine — машина;

E.P. — estimated position — примерное место (координаты);

E.T.A. — estimated time of arrival — предполагаемое время прибытия;

etc. — et cetera — и т.д (и так далее);

E.T.D. — estimated time of departure — ожидаемое время отхода;

Ev. — every — каждый;

f. — fore, full, fog (foggy weather), fine — нос, полностью, туман, туманная погода;

F&A — fore and aft — нос и корма;

F'castle — forecastle — прогноз погоды;

F/H — full ahead — полный вперед;

Fms — fathoms — сажени;

F.O. — fuel oil — топливо;

F.P.T. — fore peak tank — форпик;

F/S — full astern — полный назад;

ft — feet — футов;

F.W.T. — fresh water tank, fwd — forward — танк пресной воды, вперед;

G.M.T. — Greenwich mean time — среднее гринвичское время;

G.T. — gross tonnage — валовая вместимость;

H. — half, hour, house, hail — половина, час, дом, приветствовать, произойти;

H/A — half ahead, H/H — half ahead — средний вперед;



**ПРИЛОЖЕНИЕ В.
СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В СУДОВЫХ ЖУРНАЛАХ
НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ**

App. — apprentice. — стажер (кадет);
 Approx. — approximate — примерно;
 A.P.T. — after peak tank — ахтерпик;
 Arr — arrival — прибытие;
 Asst. — assistant — сотрудник (помощник);
 Ast. — astern — назад;
 A.T. — apparent time — точное время;
 Av. — average — средний;
 & — and — и — (союз);
 B — Bay — breadth — залив, ширина;
 Baro. — barometer — барометр;
 Brg. — bearing — пеленг;
 b.h.d. — bulkhead — переборка;
 B.H.P. — brake horse power — мощность на холостом ходу;
 B/L — bill of lading — коносамент;
 Bl. — black;
 B'n — Beacon — знак;
 Bos'n — boatswain — боцман;
 Br'ze — breeze — бриз;
 B.T. — ballast tank — балластный танк;
 B.W. — boot top paint — окраска ватерлинии;
 B.W.E. — break water entrance — вход у брекватера;
 b'y — buoy — буй;
 b'y l't — buoy light — огонь буй;
 C — cable, cape, centigrade, compass, cloudy — кабель, мыс, градус, компас, облачно;
 Capt — captain — капитан;
 C.E. — chronometer error, compass error, chief engineer — поправка хронометра, поправка компаса, старший механик;
 C.G. — coast guard — береговая охрана;
 Co. — company, course, chief officer — компания, курс, старший помощник;
 Com'ced — commenced — начало;
 Comp. — compass — компас;
 Consum. — consumption — расход;
 Cor. — correction — поправка;
 C/R — chief radio officer — старший радиооператор;

8. **Oil Record Book** — Журнал нефтяных операций (MARPOL 73/78).
9. **Garbage Record Book** — Журнал операций с мусором (MARPOL 73/78).
10. **Security Continuous Record/VSO's Vessel Security Log** — Журнал охраны судна (SOLAS 74, ISPS Code 2004).
11. **Crew Sign Off Log** — Журнал увольнения на берег членов экипажа (ISPS Code 2004).
12. **Gangway/Visitor Log** — Журнал учета на судно посетителей (ISPS Code 2004, часть А).
13. **Night Orders Book** — Журнал распоряжений капитана на ночные вахты.
14. **Record of Safety Inspection** — Запись проверки по безопасности (ISM Code).
15. **Radar Log Book** — Журнал радиолокационных наблюдений ((ISM Code).



ЗАНЯТИЕ № 1.

ТЕМА 1. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ К РЕГИСТРАЦИИ

Цель занятия. Изучить требования международных организаций к регистрации событий связанных с судовождением.

План проведения занятия

1. Основные положения резолюции ИМО А.916(22) «Руководство по регистрации событий в судовождении».
2. Регистрация информации, относящейся к судовождению.
3. Метод регистрации.
4. Излишнее дублирование.
5. Сохранность записей.
6. Конвенция СОЛАС 74, Глава V, Правило 28 — «Регистрация событий связанных с судовождением».
7. Конвенция об условиях регистрации судов (ООН), Статья 6, пункт 5.
8. Резолюция ИМО А.787(19) — «Процедуры контроля Государства порта».

Теоретические положения

1. Резолюция ИМО А.916(22) «Руководство по регистрации событий в судовождении»

Ассамблея, ссылаясь на статью 15 j) Конвенции о международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств по безопасности на море, а также на положения правила V/28 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, которые требуют, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение для безопасности мореплавания. Данная регистрация должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией ИМО.

Рассмотрев рекомендации, сделанные Комитетом по безопасности на море на его семьдесят третьей сессии и Подкомитетом по безопасности мореплавания на его сорок седьмой сессии,

1. Принимает Руководство по регистрации событий, относящихся к судовождению, изложенное в приложении к настоящей резолюции.

Keep a good lookout for Saddle Id. In the morning and call me when sighted.

Give plenty room to all passing vessels.

Call me at once if the wireless operator give any storm warning.

Keep in your mind whether she might see in shore by strong tide or not, and ascertain the ship is always on her course line, checking position by cross bearing frequently.

Take stellar observation in the morning, if possible.

Signature / Master

8. To officers. Los Angeles, May 1st, 1998.

While the ship lying at this port, do your best and pay careful attention on the following matters:

- 1) keep one officer's night watch alternately;
- 2) come back on board before starting cargo work except those who granted special permission;
- 3) stop sanitary water before lighters get alongside and give notice to engineer on duty stop its pump. Be careful of bath and WC water;
- 4) let nobody smoke in or near hatches and on deck during cargo work;
- 5) inspect all cargo gears strictly, such as winches, cargo runners, guys, gin blocks, stays, riggings, cargo slings, and etc. put oil to all winches, and have all winches tested before commencing cargo work;
- 6) lookout cargo gears and see that those are working in good order;
- 7) make night inspection before you go to bed and especially take precautions against fire, getting ready fire hoses and fire pumps at hand;
- 8) watch for storm signals hoisted up on the yardarm of the signal station;
- 9) mind that you, watch officer, are authorized to issue orders when the circumstance required;
- 10) in case you will order boatswain to clean cargo holds, after completion of cargo discharging, give notice to him that let sailors pile up $\frac{3}{4}$ of hole amount of wooden dunnage on T.D., $\frac{1}{4}$ in the L.H.

Signature / Master



Give the pilot all your possible assistance and don't neglect your good lookout and attend to the navigation lights are burning brightly.

Call me up at any time in case any unusual change occurred and also when the ship approached the Noryang channel in the middle watch.

Signature / Master

4. 0800 pm on the 24th May, 1998.

Lat 29°31'N Long 118°21'E.

Steer S23°W by St'd Compass.

Keep a good lookout. See that a good course is made.

Give all vessels an ample berth.

As you ought to sight Capones Lt. at 0200 am, let me know when you sighted it.

Report me if there is any change in the weather.

Call me at once if you think the ship setting towards land or there is anything doubt.

Call me up at 0300 am. Attend to standing orders.

Signature / Master

5. 19th Sept. 1999.

Course N54°W by Standard Compass.

Call me at 0530 or at any time before then if you think necessary of my presence on the bridge.

Comorin Lt. should be seen, nearly right a'hd, about 0500, and the white sector of the above Light should be seen a little later.

Observe to the Standing Orders.

Signature / Master

6. 27th June 1975.

Steer N54°W by St'd Compass. E'r 2°W.

Leeway allowed on this course 1°.

Keep helm in hand steering for the night and keep vessel on track.

Call me at any time you are in doubt or at 0430.

Lookout for vessels, sailing crafts, especially for fishing boats without lights.

Log time and Lat of meridian passage of 180°.

When you are in sight of Comorin Light, let me know it.

Give all traffic at least two miles C.P.A. (closest point of approach).

Due to crossing 180°, it will be Monday tomorrow, 29th June 1975.

Signature / Master

7. 2000 on the 15th July 1963.

Lat 35°40'N Long 125°10'W.

Co. N26°E. E'r nil.

2. Предлагает заинтересованным правительствам учитывать настоящее Руководство при осуществлении правила V/28 Конвенции СОЛАС.

3. Просит Комитет по безопасности на море держать Руководство в поле зрения и при необходимости вносить в него поправки.

Приложение. Руководство по регистрации событий, относящихся к судовождению

Правило V/28 Конвенции СОЛАС 1974 года, с поправками, требует, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение, для безопасности мореплавания, которая должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

Целью настоящей резолюции является обеспечить руководящие указания по регистрации таких событий.

2. Регистрация информации, относящейся к судовождению

В дополнение к национальным требованиям рекомендуется, чтобы в регистрируемую информацию, помимо прочего, включались в зависимости от случая, нижеследующие события и вопросы.

2.1 До начала рейса. Должны быть подтверждены и подробно зарегистрированы все сведения, относящиеся к общему состоянию судна, такие как: укомплектование экипажем и снабжением, груз на борту, осадка, результаты проверок остойчивости (напряжений) в корпусе, если они проводились, проверки органов управления, рулевого устройства, навигационного оборудования и средств связи.

2.2 В течение рейса. Должны быть подробно зарегистрированы сведения, относящиеся к рейсу, такие как курсы, по которым судно следует и пройденное расстояние, место судно, которое определялось, метеорологические условия и состояние моря, изменения к плану рейса, подробные сведения о приеме (высадке) лоцманов и входе в районы, охватываемые системами управления движением судов (СУДС) и системами судовых сообщений, а также выполнении требований этих систем.

2.3 При особых событиях. Должны быть зарегистрированы сведения об особых важных событиях, такие как смерть и телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, неисправная работа судового оборудования и средств навигационной обстановки, потенциально опасные ситуации, чрезвычайные происшествия и полученные сообщения о бедствии.



2.4 Во время стоянки судна на якоре или в порту. Должны быть подробно зарегистрированы сведения, касающиеся эксплуатационных или административных вопросов, а также сведений, относящихся к безопасности и охране судна.

3. Метод регистрации

Правило V/28 Конвенции СОЛАС требует, чтобы регистрация связанных с судовождением действий, если она не ведется в судовом журнале, осуществлялась в иной форме, одобренной Администрацией. Методы регистрации должны обеспечивать долговечность данных и могут быть рукописными, электронными или механическими.

4. Излишнее дублирование

Обычно информацию о событиях и вопросах, указанных в пункте 1, которую надлежащим образом регистрируют в специальном журнале, нет необходимости дублировать в судовом вахтенном журнале.

5. Сохранность записей

Для обеспечения возможности восстановления полной картины рейса, записи должны вестись следующим образом:

- на каждой странице судового вахтенного журнала должен быть напечатан ее номер, а рукописные записи, нуждающиеся в исправлении, не должны подчищаться или удаляться, но должны быть переписаны после зачеркивания неправильного варианта;
- время, используемое в автоматических и постоянных записывающих устройствах, должно быть синхронизировано путем использования общих часов;
- записи, вводимые электронным или механическим методом, должны быть защищены при помощи средств, предотвращающих их стирание, разрушение или перезапись; и
- независимо от метода регистрации, записи должны храниться на судах так долго, как этого требует заинтересованная Администрация, при условии, что установленный период времени составляет не менее одного года.

6. Конвенция СОЛАС 74, Глава V, Правило 28 — «Регистрация событий связанных с судовождением»

На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судовождения, которая должна содержать достаточно подробную информацию во внимание принятые Организацией ре-

39. Compare and check gyrocompass at times.

40. Lookout for m/v “Vitus Bering”, and let me know when she is seen (sighted).

41. Report me when you sighted Neptune Lt.

42. Report beam distance when Neptune Lt. Ho is abeam.

43. In order to avoid immediate danger, slacken her speed or stop or reverse the engine at once, if necessary, and then call me.

44. Never alter her course without my order, except to avoid collision or danger.

45. Alter her course to <135> when the distance recorder shows 305', and report me.

46. When you are in doubt anything, call me at any time

47. Attend strictly to standing orders

34.2. Examples

1. April 1st 2225.

Holly Stone Lt. abm. dist. 8 miles.

Course by Standard: N36°E.

Keep a good lookout. Lookout for fishing boats and junks, and don't approach too close to them. Make rounds and inspect steerage and steering gear.

If no material change of weather, call me at 0400.

Let me know when you sighted any light on the way.

Signature / Master

2. Sept. 13th, 2110.

Rockhead Lt. abeam 9' off.

Co. by Standard Compass N68°E, E'r 2°W.

Keep a good lookout for vessel and give a wide berth to all passing vessels.

When St. Angel Lt. is abm in the morning, alter the course to N42°E (E'r 1°W) and report me.

Give me report when the weather became thick.

Call me at any time, if necessary.

Read barometer every hour and keep watch seas and wind all the time.

Adjust clocks at midnight for S.T. at Colombo.

Signature / Master

3. On the 30th Jan. 1997.

Masan to Yeosu.

Pilot on board, proceeding through inland sea, and steering var'ly under pilot's charge.



6. Steer very carefully.
7. Watch the steering carefully.
8. Attend to the steering.
9. Steer with care.
10. Course N36°E by standard compass.
11. Co. by standard compass: N36°E.
12. Co. by gyrocompass: <175>.
13. Watch steering and keep a sharp lookout for land.
14. See that all navigation (regulation, running) lights are burning brightly.
15. Keep all lights clear and in good condition.
16. Pay your proper attention to running lights.
17. Lookout for passing vessels and fishing boats.
18. Lookout for passing streamers, sailing crafts and fishing boats, especially for fishing boats without lights.
19. Keep well clear of all passing vessels.
20. Avoid close quarters with other vessels.
21. Give a wide berth for passing vessels.
22. Give a sufficient sea room for all vessels.
23. Ascertain the risk of collision by watching the compass bearing approaching ship.
24. Report me at once if the weather becomes thick.
25. Call me if there is any change in the weather.
26. Report me any change in the weather.
27. Let me know immediately if the weather is getting worse.
28. Let me know if the wind changes in the direction or increases its force.
29. When the visibility becomes poor, sound the whistle at regulated intervals and let me know it.
30. When you are in sight of X. light, let me know it.
31. Report me if you make out X. light.
32. Call me at once if necessary (you want).
33. Call me at any time if you required.
34. Call me at any time when you think my presence on the bridge is necessary.
35. Call me at once if you have doubt in your mind or unusual occurs.
36. Call me at anytime if you find anything to be doubtful.
37. Don't hesitate to call me up, whenever you had any doubt.
38. Take amplitude azimuth and find compass deviation if the weather permits.

комендации (Руководство по регистрации событий, связанных с судовой деятельностью. Рез.А.916 (22)).

Если такая информация не ведется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией.

7. Конвенция об условиях регистрации судов (ООН), статья 6, пункт 5

Судовые журналы должны вестись на всех судах и храниться в течение разумного периода времени с момента внесения последней записи, независимо от какого-либо изменения судна, и должны предоставляться для контроля и снятия копий лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами государства флага.

В случае продажи судна и его регистрации в другом государстве судовые журналы за период до его продажи должны сохраняться и предоставляться для контроля и снятия копий лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами бывшего государства флага.

8. Резолюция ИМО А.787(19) — «Процедуры контроля Государства порта»

Приложение 4 — «Список сертификатов и документов» п.33: «Судовой вахтенный журнал, содержащий записи об испытаниях и учениях, журнал для записей проверок и технического обслуживания спасательных средств и устройств — входит в перечень свидетельств и документов, которые в применимой степени должны проверяться...»

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте основные положения резолюции ИМО А.916(22) «Руководство по регистрации событий в судовождении».
2. Объясните, как производится регистрация информации, относящейся к судовождению?
3. Охарактеризуйте, какой метод используется для регистрации информации?
4. Объясните, какую информацию не требуется дублировать в судовом вахтенном журнале?
5. Охарактеризуйте, каким образом осуществляется сохранение записей?



6. Объясните основное содержание конвенция СОЛАС 74, Глава V, Правило 28 — «Регистрация событий связанных с судовождением».
7. Охарактеризуйте основные положения конвенция об условиях регистрации судов (ООН), Статья 6, пункт 5.
8. Объясните основное содержание резолюция ИМО A.787(19) — «Процедуры контроля Государства порта».

5. Third class passenger Mrs. Sarah Brown gave birth safely to a baby girl in Lat 29°31'N Long 37°21'E.

33.7. Marpol

1. Entering 12 miles zone:
“Latitude and Longitude ordered to 3rd engineer K.Sunscott to complete discharging bilge water and sewage, store into the holding tanks and seal outlet valves in “shut” position”.
2. Leaving 12 miles zone:
“Latitude and Longitude. Began discharging sewage”;
“Latitude and Longitude. Began discharging bilge water through oily-water separating system”.
3. Everywhere including port area:
“begun pumping out segregated ballast sea water from B.W.T. #1 (or ## 2, 3; F.P.T., A.P.T., etc.).

34. Night order book

In any case of the following cases, the officer on watch shall also immediately report to the Commander for his order.

1. When any ship, light, or when appears to main land or island is first sighted.
2. When any remarkable change occurs in the weather, or in the direction or force of the wind.
3. When any wireless communication received concerning the distress, urgent, security, navigation warning, meteorological etc.
4. When a derelict, floating ice, or any other obstacle is discovered on the vessel's course or close to it.
5. When a signal observed from a vessel or ashore.
6. When changes in the deviation of the Standard Compass are observed.
7. When any accident occurs to the hull or engine when a remarkable change is observed in the ship's speed.
8. When the ship's position is observed to be out the course line or when there is a doubt of the same.
9. When any increase of water in the wells is observed.
10. When any other unusual phenomenon presents itself.

34.1. Enteries

1. Keep lookout carefully.
2. Keep your lookout strictly.
3. Keep a sharp (good, keen, bright, strict, proper) lookout.
4. See that a good course is steered.
5. See that a good course (steering) is made.



8. Regulation lights strictly attended to.
9. Regulation lights burning well brightly.
10. Inspected and tested the cargo winches, the derrick booms and all other cargo gears for safety.
11. Inspected gangway and mooring lines and found in good order and condition.
12. Rounds of inspection made, lines and gangway tended all well about ship.
13. Kept gangway which strictly.

33.4. Ventilations and managements of holds

1. Opened fore and aft end hatch boards of all hatches for ventilation.
2. Closed and battened down all hatches.
3. Started mechanical ventilation in ## 2 and 3 hatches.
4. Stopped mechanical ventilation for the day.
5. Started working of cargo — care in ## 2, 3 and 5 hatches.
6. Stopped working of cargo — care.
7. Carried out gas detections (Tested gas) in #5 hatch and found well.
8. Found bilge in #2 hatch increasing and examined its cause carefully. Pumped out bilge.
9. Tested bilge pumps and inspected them to prevent deterioration from rust, damp or other causes.

33.5. Sea protest

1. Noted protest before Chief of Chunghu Branch of Masan Maritime Bureau against collision with m/v “Victoria”.
2. Noted protest before Chief of “X” Maritime Bureau against the damage to shell plating and propeller found in Z Dock.
3. Noted protest against the bottom touch at the entrance of “X” harbor.
4. Noted protest against the contact with m/v “Star” at Pohang.
5. Noted protest against the damage to her stern by slightly touching pier at Mokpo.
6. Noted protest against the shock felt enroute from Busan to Samoa.

33.6. Desertion, birth

1. Found Make Kim, sailor, deserted from ship.
2. Just before ship’s leaving, wiper, Iham Park by name, deserted from the ship.
3. Sam Jo, oiler, went ashore and failed to return until ship sailed.
4. Sam Jo, sailor, escaped during his night watch.

ЗАНИЯТИЯ № 2. ТЕМА2. ТРЕБОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ СОЛАС 74 К ЗАПИСЯМ В СУДОВОМ ЖУРНАЛЕ

Цель занятия. Изучить требования международной конвенции СОЛАС 74 к записям в судовом журнале.

План проведения занятия

1. Общие положения.
2. Еженедельные проверки.
3. Ежемесячные проверки.
4. Ежеквартальные проверки.
5. Полугодовые проверки.
6. Ежегодные проверки.
7. Дополнительные проверки.

Теоретические положения

1. Общие положения. В судовой журнал записываются факты проведения следующих проверок, учений и инструктажей:

1) учение по борьбе с пожаром — ежемесячно. Запись в судовом журнале в течение 24 часов после выхода судна из порта с анализом замечаний. Правила конвенции СОЛАС 74/78: 18.3.1, 18.3.10, 18.4.5;

2) учение по оставлению судна:

- сбор по тревоге;
- инструктаж по оставлению судна;
- приспускание не менее одной шлюпки;
- проверка работы двигателя, одежды и индивидуальных спасательных средств (ежемесячно и в течение 24 часов при смене экипажа на ¼);
- приспускание каждой шлюпки не реже 1 раза в месяц.

Запись в судовой журнал в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.3.1, 18.3.4, 18.3.5, 18.4.5;

3) спуск шлюпок на воду и маневрирование на воде. Каждая шлюпка не реже 1-го раза в месяц, причем, учение должно быть реально приближенное к аварийной обстановке. Запись в судовой журнал в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.3.6, 18.3.7, 18.4.5;

4) спуск дежурных шлюпок на воду и маневрирование на воде — не реже 1 раза в месяц. Запись в судовом журнале — «учение «Че-



ловек за бортом»» в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.3.7, 18.4.5;

5) обучение по использованию спасательных средств и их снабжения не позднее 2-х недель после прибытия новых членов экипажа. Запись в судовом журнале в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.4.1, 18.4.5;

6) инструктаж по использованию судовых спасательных средств каждого члена экипажа в течение 2-х месяцев в соответствии с «Руководством по оставлению судна». Запись в судовом журнале в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.4.2, 18.4.5;

7) проверка аварийного освещения для сбора экипажа и оставления судна — ежемесячно, практически при проведении учений с записью в формуляр. Запись в судовом журнале в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 18.3.10;

8) проверка рабочего состояния и готовности всех спасательных средств к срочному использованию — перед выходом из порта с записью в формуляр. Запись в судовом журнале в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 19.2;

9) испытания и проверки всех коллективных спасательных средств, спусковых устройств, работу двигателей на ПХ и ЗХ — еженедельно. Запись в судовом журнале в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 19.6, 19.6.1, 19.6.2, 19.6.3;

10) испытание аварийной (авральной) сигнализации: судовой свисток, сирена, электрозвонки — еженедельно. Запись в судовом журнале в соответствии с Правил конвенции СОЛАС 74/78 19.50;

11) проверка комплектности и технического состояния спасательных средств, включая снабжения шлюпок — ежемесячно с записью в судовой журнал и формуляр в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78 19.7, 52.1 (согласно «Руководства по техобслуживанию спасательных средства»);

12) обслуживание лопарей спусковых устройств спасательных средств + переворачивание лопарей и замена лопарей — через 30 месяцев и каждые 5 лет по мере износа с записью в формуляр в соответствии с Правил конвенции СОЛАС 74/78 19.4;

13) обслуживание ПСН, гидростатов и надувных жилетов на береговых станциях технического обслуживания ежегодно с записью в формуляр в соответствии с Правилами конвенции СОЛАС 74/78: 19.8.1, 19.9. Администрация может продлить срок обслуживания до 17 месяцев.

14) согласно главы V «Безопасность мореплавания» конвенции СОЛАС 74/78:

4. Dressed ship in full in honour (celebration) of independence Day.
5. Dressed ship for constitution Day.
6. Dressed her with masthead flags for constitution Day.
7. Mustered all hands on deck and celebrated New Year's Day.
8. Being New Year's Day, celebration ceremony was held.
9. Mustered all hands on the poop deck in black uniform and honoured New Year's Day.
10. Opened to the public, kept no work aboard.
11. Flags at half mast in mourning for the death of the President.
12. Hoisted flags at half mast in condolence of the President's death.
13. Kept no work on board owing to the Neptune's revel.
14. Hands enjoyed holiday for passing the line.
15. All hands enjoyed Meridian Day.

33.2. Disease and death

Found the disease of Mr. A ...

Died of ...

Buried at sea, committed the body to the deep (to commit — предавать чему-либо).

1. Found the disease or steward, Banny Kim, typhus and isolated the patient into ship's hospital.
2. Hakado Byen, sailor, had appendicitis.
3. Altered course to 160 and proceeded to m Manila, for purpose of sending the above patient to shore hospital.
4. Mr. Chadol Bae, fireman, died of heart failure.
5. Stopped engine and buried the corpse at sea in Lat 29°31'N Long 37°21'E. Blowing a long blast meanwhile.
6. Hoisted flag at half mast in mourning for his death.
7. Coroner boarded and examined the body.

33.3. Rounds of inspection

1. Commander's inspection (was) held.
2. Captain inspected all over the ship.
3. Chief Officer inspected stores and found OK.
4. Found a stowaway (in rice store) and reported this to head office by radio.
5. Found a stowaway in boatswain's store and chief officer examined him.
6. Search for stowaways and contraband goods carried out by Chief Officer and nothing found.
7. Rounds made all well.



7. The derrick guy parting under undue strain owing to the mishandling of winchman, the derrick boom at # 3 hatch port side swung to starboard and came in violent contact with mast and was snapped off.

8. During loading operation, one case of cotton goods slipped over board out of sling through the carelessness of stevedores. Picked it up at once but sent it back ashore owing to wet damage by sea water.

9. Mike Rhee, sailor, his left leg being fractured at # 3 lower hold, was sent ashore at once.

10. Sailor, Mike Rhee, accidentally fell into # 4 lower hold from tweendeck, while engaged in opening hatch cover.

11. A labourer engaged in discharging cargo at # 1 hatch, wounded with hand hook, our sailor, Mike Rhee, who was on duty as winchman.

12. While taking in longer lines, Mike Rhee, sailor, got his fore finger cut off, being caught in line hauler.

13. While setting net, Hakdo Byeon, apprentice officer, got his leg tripped up by net and was thrown overboard.

28.7. Rescue of life

1. Received the radio distress signal from ship in Lat 29°31'N Long 37°21'E.

2. Observed a distress (signal by) rocket bearing < 130>, about 30' distant from us.

3. Altered her course to <325> and proceeded to the assistance of the said ship.

4. As another ship nearer to the distressed ship informed us that we had no need to come to her assistance, resumed our course.

5. Called all hands on deck to stand by life boat for lowering.

6. Approaching the said ship, commenced rescue work for the way crew.

7. Completed saving and carrying out all crew and important articles (matters) and resumed our voyage.

8. Observed a fisher-man swimming right ahead and calling for our help.

9. Succeeded in picking him up on deck safely with a life line and buoy.

10. Handed over the fisher-man to the water.

33. Generals

33.1. Holidays, etc

1. Being Sunday, no work today.

2. Being Sunday, kept holiday on board.

3. Being Saturday, kept half holiday today.

- испытание ручного управления рулем, переход с авторулевого на ручное управление рулем после продолжительного перехода и входом в опасные районы с записью в судовой журнал, согласно разделов конвенции 19c, 19d, 26;

- включение двух силовых агрегатов рулевого привода с одновременной их работой на ручном управлении в опасных районах. Запись в судовой журнал, согласно разделов конвенции 19-I, 25;

- проверка и испытание рулевого привода в румпельном отделении и на мостике в рулевой рубке за 12 часов до отхода судна из порта:

- главного и вспомогательного рулевого приводов;

- систем дистанционного управления;

- поста управления на мостике;

- аварийного питания;

- сличение показаний аксиометра с действительным положением руля;

- сигнализации о потере питания дистанционного управления;

- автоматических отключающих устройств и другой автоматизации;

- полная перекладка руля с необходимыми характеристиками по времени и углу;

- визуальный осмотр привода и его соединительных узлов;

- проверка средств связи на мостике и в румпельном отделении. Запись в судовом журнале в соответствии с конвенцией СОЛАС 74/78 требованиями разделов: 19-2a), 19-2d), 19-2f), 26-3.2, 19-2c), 26-3.1;

- учения по аварийному управлению рулем из румпельной — 1 раз в три месяца с записью в судовой журнал в соответствии с требованиями конвенции: 19.2d), 19.2f), 26-4;

15) Согласно требованиям конвенции главы II, часть А — Противопожарная защита:

- проверка работы системы обнаружения пожара с использованием горячего воздуха, дыма и других элементов, на которые должны реагировать автоматические извещатели — периодическая проверка согласно плану графика по обслуживанию. Запись в судовом журнале в соответствии с конвенцией СОЛАС 74/78 согласно разделов: гл. II-2, Пр. 13.1, 13;

16. Согласно гл. II, часть Д — электроустановки:

- проверка аварийной системы электропитания, включая проверку автоматических пусковых устройств (периодическая проверка



ка согласно план-графика по обслуживанию); с записью в судовой журнал — гл. II-1, Пр. 43.7;

Учет и контроль за выполнением требований ведет назначенный офицер командного состава (Safety officer). Ему необходимо производить записи о проверках в судовом вахтенном журнале, машинном журнале и в соответствующих формулярах.

Кроме этого, в судовой журнал, согласно требований МКУБ по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения, вносятся внутренние проверки судовых устройств силами экипажа в соответствии с судовым планом.

План определяет проверяемые объекты, оборудование, виды деятельности, перечень и порядок конкретных позиций для проверки, выводы и рекомендации в результате проверки.

Внутренние проверки выполняются ответственными офицерами палубной и машинной команды по заведованию с последующими записями в журналах судовом, машинном, радиожурнале, пожарно-контрольном формуляре и т.п.

Ответственным перед судовладельцем (оператором) судна за разработку и выполнение плана проведения внутренних проверок на судне является капитан, который информирует компании о результатах проверок.

Различают, согласно Плана проверок объектов и оборудования по безопасности, проверки: еженедельные (Н/В), ежемесячные (М/М), ежеквартальные (К/К), полугодовые (П / 1/2Y), годовые (Г/Y).

2. Еженедельные проверки

К ним относятся проверки следующего оборудования:

- 1) пожарных и аварийных постов (основных), состава аварийного имущества, дыхательных аппаратов, состояния масок, шлангов, ремней, сигнализации;
- 2) дополнительных пожарных постов (по описи);
- 3) пеногенераторов; запуск и работа в течение 30 сек. при закрытом клапане;
- 4) ящиков для пожарных упаковок — их комплектность на палубе, в помещениях и в МКО;
- 5) пожарных заслонок — проверка в работе;
- 6) аварийного дизель-генератора; запуск и работа в течение 10 мин., с имитацией обесточивания и запуска в автоматическом режиме;
- 7) шлюпбалок и лебедок спасательных шлюпок с приспускиванием шлюпок до палубы, смазкой шлюпбалок;

28.5. Damage by rough weather

Cargo tumbledown — развалившийся, полуразрушенный.

Cargo slackened — ослаблен.

1. Shipped heavy seas over port quarter, which caused damages of smashing ## 1 and 3 life boats.

2. Heavy gale and tremendous sea. Ship labouring and tossing heavily and shipping dangerous seas on fore and aft decks. It caused damage of carrying away vegetable box on poop deck, smashing sky-light glass and tearing away ventilator on fore-castle deck.

3. Ship toiling and straining violently in tumbling sea. Tremendous seas rushed in a roar on deck and crushed winch on #3 hatch port side

4. Five drums on deck at #5 hatch starboard side became slack by tremendous seas. A/Co to <130> for securing them and put engine revolution up to 100.

5. Some damages to the stowed cargo might be expected on account of violent straining of ship and continuous flooding of decks during storm.

6. Commenced applying preventers to lashing of deck cargo.

7. Worked for preventing fishing gears from being washed away.

28.6. Accident in working

Carelessly — небрежно, беспечно.

Through carelessness of ...

1. While discharging cargo from #2 hatch, one of cargo hook caught on wooden hand rail, breaking the same about 3 feet.

2. Part of wooden hand rail (material teak, length about 11' 6), and its stanchion abreast of # 3 hatch starboard side, were broken through the fault of the stevedore's hand during loading operation.

3. While discharging cargo from # 3 hatch, on cowl head ventilator was damaged to such an extent that it became completely useless, by a swing blow of one sling of slab tins.

4. While coming alongside of our ship, the stevedore's launch "Hong-ho" knocked heavily our accommodation ladder, causing a big crack to the main piece.

5. While hands taking off hatch cover at # 1 hatch, one of shifting beams dropped into lower hold and dented tank top plate about 3 inches square by ½ inch deep, penetrating bottom board.

6. While hands were getting cargo gear ready for loading at # 4 hatch, a topping lift wire was carelessly let go, with the result that part derrick boom fell down on deck and was broken in two.



4. Completed work to clear the foul from the mooring rope.
5. Had a diver remove the fouled rope and examine the propeller.
6. He reported that propeller had sustained no damage.
7. The propeller got fouled with the chain of the mooring buoy.

28.4. Fire

Fire was put out, fire was ought under control.

Fire threatens to spread.

Fire spending itself.

1. Fire broke out in #5 hold.
2. Stationed all hands for fire fighting.
3. The origin of the fire located at starboard side of after part in #5 hold.
4. Immediately commenced pouring water.
5. Started fire-extinguishing apparatus and fought the fire.
6. The fire extinguished. The fire put out.
7. The cause of the fire and the extent of damage are still unknown.
8. Discovered smoke coming out of #3 hold.
9. Located the seat of the fire at port side fore part of #3 tween-deck, by feeling the heat of deck plating at the part.
10. Started sending steam and sea water into the space.
11. Flooded the said hold with water.
12. Opened the hatch to extinguish the fire by pouring of water.
13. Some bales of hemp stowed in tweendeck starboard side of the hold caught fire.
14. Nearly all hemp bales in tweendeck might be damaged by pouring sea water.
15. Hull structure seemed to sustain very little damage.
16. Found fire in #5 hold by the alarm of fire detector.
17. Made one of sailors with air line mask and life line enter into the hold to find out the origin of the fire, but could not find it because of volumes of smoke.
18. All ventilators and all kinds of opening installed at #5 hold, closed and covered.
19. Reported the fire to the port authority without loss of time and requested their prompt cooperation in the fire-fighting. At the same time sounded 5 prolonged blasts of fire warning repeatedly.
20. Fire brigade came to ship and joined with our fire-fighting operation.
21. Fire-boat came alongside and hosed water.
22. Dismissed station for fighting fire except night watchman.

2. Предлагает заинтересованным правительствам учитывать настоящее Руководство при осуществлении правила V/28 Конвенции СОЛАС.

3. Просит Комитет по безопасности на море держать Руководство в поле зрения и при необходимости вносить в него поправки.

Приложение. Руководство по регистрации событий, относящихся к судовождению

Правило V/28 Конвенции СОЛАС 1974 года, с поправками, требует, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение, для безопасности мореплавания, которая должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

Целью настоящей резолюции является обеспечить руководящие указания по регистрации таких событий.

2. Регистрация информации, относящейся к судовождению

В дополнение к национальным требованиям рекомендуется, чтобы в регистрируемую информацию, помимо прочего, включались в зависимости от случая, нижеследующие события и вопросы.

2.1 **До начала рейса.** Должны быть подтверждены и подробно зарегистрированы все сведения, относящиеся к общему состоянию судна, такие как: укомплектование экипажем и снабжением, груз на борту, осадка, результаты проверок остойчивости (напряжений) в корпусе, если они проводились, проверки органов управления, рулевого устройства, навигационного оборудования и средств связи.

2.2 **В течение рейса.** Должны быть подробно зарегистрированы сведения, относящиеся к рейсу, такие как курсы, по которым судно следует и пройденное расстояние, место судно, которое определялось, метеорологические условия и состояние моря, изменения к плану рейса, подробные сведения о приеме (высадке) лоцманов и входе в районы, охватываемые системами управления движением судов (СУДС) и системами судовых сообщений, а также выполнении требований этих систем.

2.3 **При особых событиях.** Должны быть зарегистрированы сведения об особых важных событиях, такие как смерть и телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, неисправная работа судового оборудования и средств навигационной обстановки, потенциально опасные ситуации, чрезвычайные происшествия и полученные сообщения о бедствии.



3. Ежемесячные проверки

К данным проверкам относятся:

- пожарные и аварийные основные посты. Проверка по описи состояния аварийного имущества, дыхательных аппаратов, пожарного снаряжения: теплоотражательного костюма, резиновых сапог, резиновых печаток, каски, предохранительного пояса, троса сигнального, топора пожарного и взрывобезопасного фонаря;
- дополнительные пожарные посты. Испытание состояния пожарного оборудования, пожарных рукавов, стволов, комплектности и перекантовка рукавов;
- газоанализаторы. Проверка в работе согласно инструкции;
- взрывобезопасные фонари. Испытание в работе, подзарядка батарей и наличие их на основном посту (два) и на дополнительном (один);
- страховые пояса. Проверка состояния пояса, карабина и проводника;
- пенный монитор. Смазка и проворачивание вращающихся частей монитора, секующих клапанов, испытание и устранение утечки;
- секущие пожарные и пенные клапана. Проверка всех секущих клапанов в работе;
- огнетушители. Наружный осмотр, Испытание поворота плунжера, выпускных отверстий. Для порошковых огнетушителей необходимо переворачивание и встряхивание;
- пожарные заслонки. Испытание в работе, смазка подвижных частей, проверка соответствия маркировки положениям заслонок;
- система водяной защиты (для газозовозов и химовозов). Испытание в работе, расхаживание и смазка клапанов;
- вытяжная вентиляция камбуза. Проверка сетки вытяжной вентиляции и путей скопления жира;
- огни спасательных шлюпок. Испытание в работе и устранение недостатков;
- спасательные жилеты. Проверка снабжения по описи;
- спасательные шлюпки. Испытание на плаву;
- светодымящиеся буйки к спасательным кругам. Проверка по наружному осмотру и сроку годности;
- переносные шлюпочные радиостанции. Проверка комплектности снабжения по описи;
- тренировка по приведению в действие и использования ПСН, правила посадки в него;

22. Received 20 row locks and 10 oars for life boat.
23. Dock hands boarded and commenced work as follows:...
24. Dock hands stopped work and left ship.
25. Dock hands worked as follows:
 - a) cleaning ship's bottom, scraping and chipping rusty parts thoroughly;
 - b) cleaning limbers and applying wash—cement after cleaning;
 - c) ranging out cables on the dock floor for inspection.
26. Dock hands employed in running repair as per docking indent.

28. Accidents

28.1. Accidents with anchor and chain cable

1. Starboard cable parted at 4th shackle.
2. Let go port anchor immediately and veered cable to 4 shackles.
3. Lowered boat and searched the lost cable by dragging boat anchor.
4. Stopped (Gave up) searching for the lost cable.
5. Found and picked up the above cable.
6. While paying out port cable, the joining shackle of the 1st length of chain cable parted.
7. Cast anchor buoy to indicate the spot of the lost anchor and chain.
8. Found that the starboard anchor was fouled with something in the water and we could not weigh it.
9. Hove up anchor and found the anchor bent at its fluke.

28.2. Accidents about steering gear

1. Steering engine went wrong, stopped engine and repaired it.
2. Steering engine recovered and put engine full ahead.
3. Electric steering gear being disabled, changed to hand gear.
4. Steering restored to former state.
5. On account of sudden trouble with steering engine, ran against a fishing boat.
6. Found trouble in steering engine.
7. Found something wrong in steering engine.
8. Stopped engine to repair steering engine.
9. Stopped engine for repairing steering engine.

28.3. Accidents about screw propeller

1. The mooring rope fouled the propeller.
2. Anchored temporarily on account of the accident to the propeller.
3. A diver came on board and commenced to clear the foul.



9. Cleared dock gate.
10. Took other tug "D-ho" on bow and proceeded to her berth.
11. Gays were cast off and she was towed to her berth under the charge of the dock master.
12. Moored her to A buoy being towed by the tug boat.
13. Let go tugs and dock master left her.

27.3. Docking operations

1. Scrubbed and scraped her bottom.
2. Chipped rusty, parts of water line.
3. Applied sand blasting to the fore part of her bottom platings.
4. Caulked leaky seams and revets on her shell.
5. Renewed 680 defective rivets on her outside shell.
6. Heated 2 dents on outside plate B—16 and made them fair
7. Renewed leaky rivets and the liner plates on her shell platings at fore peak starboard side.
8. Drilled 20 test holes on her bottom and welded them up after survey.
9. Renewed 6 sheets of zinc plate on her stern frame and rudder.
10. All officers inspected ship's bottom and found OK.
11. Inspected ship's hull, bottom and propeller and found following damages to propeller blades:
 - "B" — 40mm scratched — процарапано;
 - "C" — 50mm cracked — треснуто;
 - "D" — 20mm bent — поведено.
12. Noted protest against the damages found to propeller blades before Chief of Busan Maritime Authority.
13. Screwed of bottom plugs of all double bottom tanks except fuel oil tank.
14. Took off bottom plugs of F.P.T., A.P.T. and ## 1, 2 and 3 B.Ts.
15. Plugged bottom of all tanks, applying thick cement under second officer's care.
16. A.B. surveyor, Mr.J.Kennedy boarded and inspected rudder, anchor cable and found them in good condition.
17. K.R. surveyor, Mr. Kim came on board, inspected ship's bottom and found outside plating dented and propeller blade bent.
18. Inspected equipment of life boats and found them in good condition
19. Overhauled boat davit's and greased and replaced in good order
20. Repaired boat chocks of #1 Life Boat and renewed slip hooks of gripes.
21. Changed CO₂ gas cylinders of inflatable life raft.

- огнестойкие и огнезадерживающие двери, отверстия и конструкции. Испытание в действии устройств закрытия и их приводов;
- системы сигнализации обнаружения и извещения о пожаре. Проверка в работе несколько извещателей различных типов с автоматическим переключением с одного источника питания на другой;
- системы контроля газовой среды в грузовых трюмах, танках, помещениях. Испытание в действии газовых детекторов и анализаторов; автоматического переключения источников питания и состояния трубопроводов (очистка, продувка сжатым воздухом);
- спринклерная система. Проверка состояния магистрали, головок; контрольно-сигнального устройства; контрольно-сигнальных приборов; наличие пломб на задвижках; действия контрольно-сигнальных клапанов, устройств для поддержания давления и контроля уровня воды в пневмогидравлической цистерне; автоматического включения насосов и компрессоров, переключение источников питания;
- системы водораспыления, водяных завес, орошения и затопления. Испытание состояния трубопроводов, оросителей, арматуры, контрольно-измерительных приборов, исправности приводов дистанционного управления;
- паровое пожаротушение. Проверка состояния трубопроводов, изоляции, контрольно-измерительных приборов, арматуры, пробный пуск;
- система искрогашения. Испытание состояния и действия перед каждой погрузкой опасных грузов;
- сварочное оборудование. Проверка состояния помещения для проведения сварочных работ и всего сварочного оборудования;
- переговорные устройства. Испытание рабочего состояния
- дистанционные приводы быстрозапорных клапанов на топливных и масляных цистернах. Проверка в работе;
- проведение пожарно-технических занятий с экипажем;
- учебная общесудовая тревога по борьбе с пожаром на грузовых судах;
- учебная шлюпочная тревога. Вызов экипажа и пассажиров к местам сбора по сигналу. Ознакомление с порядком оставления судна, подготовка спасательных средств к спуску. Проверка комплектности и состояния шлюпочного снабжения, спасательных жилетов. Спуск и проверка работы двигателей шлюпок;
- учебная общесудовая тревога «Человек за бортом» и ее разбор.



4. Ежеквартальные проверки

Факт проведения следующих ежеквартальных проверок заносится в судовой журнал:

1) испытание изолирующих дыхательных аппаратов на сжатом воздухе; замена воздуха;

2) проверка пожарных рукавов, стволов: визуальный осмотр в МКО и помещениях с испытанием их технического состояния и всех соединений;

3) испытание пожарных рожков — проверка в работе всех гидрантов, легкость их открытия, отсутствие протечек;

4) ревизия системы пенного пожаротушения: проверка состояния трубопроводов, емкостей для хранения пенообразователей, пеногенераторов, стволов, контрольно-измерительных приборов (КИП), систем пуска, количества пенообразователя;

5) испытание системы химического объемного пожаротушения на основе хладонов — проверка состояния трубопроводов, сопел, очистка, продувка сжатым воздухом, КИП, систем пуска, оповещения, предупреждения о пуске, определение количества огнетушащего состава;

6) проверка системы СО₂ низкого давления — определение количества углекислого газа;

7) испытание аварийной сигнализации: проверка в работе всех видов сигнализации;

8) испытание противопожарных и водонепроницаемых дверей — проверка в действии с дистанционного и местного поста управления;

9) испытание аварийное освещение: проверка всех видов освещения, включая места посадок в спасательные шлюпки;

10) тестирование система обнаружения пожара (пожароизвещателей) — проверка срабатывания сигнализации пожароизвещателей по инструкции;

11) проверка пламягасителей в воздушных трубопроводах вентиляции: ревизия состояния сеток Деви;

12) испытание легководолазных костюмов — проверка рабочего состояния;

13) проверка спасательных шлюпок: спуск на воду, отход от борта, маневрирование, смазка всех движущихся частей шлюпбалок, лопарей и шлюпталей; ревизия трапов и лееров и работоспособности шлюпочных радиостанций. Замена питьевой воды;

14) испытание спасательных жилетов — проверка рабочего состояния, одевание;

27. Matters about docking

27.1. Docking

1. Dock Master, Mr. Z, and his men (hands) boarded.

2. Stationed for entering dry dock.

3. Took tug “A-ho” on bow and “B-ho” on port quarter.

4. Cast off lines and proceeded to Hamil Dock in charge of dock master under tow of above tugs.

5. Approaching dock entrance, sent bow lines to shore, let go tugs.

6. Arrived at dock entrance and started to haul her into dock, cast off tugs.

7. Passed dock gate.

8. Ship got her position in #1 Dry Dock with draft: 5,10m fore, 5,60m aft, 5,35m midship with no list.

9. Closed dock gate.

10. Diver was sent down to ensure that the grooves in the sill of the dock were clear and the caisson was replaced.

11. The docking-bobs were rigged and set up and her position was made accurately adjusted.

12. Made fast in Z dock.

13. Started pumping out dock water.

14. Ship took (got) keel blocks.

15. Started shoring up. Commenced to shore up.

16. Dock floor dried up.

17. Finished shoring. Dock hands commenced washing and cleaning her water line and bottom.

18. Ship took the keel blocks and side shores were adjusted.

19. Full length of the keel was sewed up, pumping was stopped and the breast shores finally adjusted and set up.

20. Pumped out the dock die and erected the bilge and bottom shores required.

27.2. Undocking

1. Started to flood deck.

2. Opened the dock sluices and started flooding dock.

3. Ship floated, ship got afloat.

4. Lifted off the keel blocks upright with drafts: 7,60m fore, 8,90m aft.

5. Dock master Mr. H. and dock sailors boarded.

6. Opened dock gate.

7. Tug “C-ho” made fast aft. Took the tug “C-ho” on her aft.

8. Let go shorelines and commenced undocking. Commenced to haul her out.



6. Hoisted (Field) mail flag.
7. Lowered (Let down) mail flag.

25. Personal affairs, etc

1. Sailor, Guildong Hong joined ship today.
2. Sailor, Guildong Hong disembarked on sick leave.
3. Two sailors left ship on paid leave.
4. E.Kim, chief officer, joined ship in place of T.Park, ex-chief officer.
5. Ex-second officer, S.Kong relieved by W.Kim, new second officer.
6. Newly appointed third officer, Tom Cat, took charge.
7. Apprentice officer, Mr. Dipon, promoted to acting third officer.
8. Quartermaster, L., was granted holidays with pay and disembarked at BUSAN.
9. Five passengers disembarked at BUSAN.
10. Two passengers from San Francisco left ship and three passengers for Hong Kong took ship.
11. Discharged sailor, Bill Park, being arrested by water police on the suspicion of smuggling.
12. Drunken sailor, K., came to blow with fireman, H., and injured him. Sent them police station ashore and discharged.
13. Shore leave: granted crew duty off.
14. Shore party rejoined ship.

26. Fumigation

1. Finished preparation for fumigation. All crew except watch keepers left her.
2. Fumigation officer boarded and inspected her.
3. Started fumigation of all parts of ship with hydro-dynamic acid gas.
4. Completed fumigation and opened all openings. Fumigation officer left her.
5. Opened and ventilated all hatches and quarters.
6. Cleaned and disinfected crew's quarters and their baggages and beddings.
7. Fumigated all cargo holds in accordance with quarantine officer's instruction.
8. Sent crew to lazaret on shore for disinfection by harbour rule.
9. Disinsected crew and steerage quarters.
10. Crew returned ship.

15) испытание лоцманских штормтрапов: проверка полного соответствия требованиям конвенции СОЛАС-74;

16) ревизия защитной одежды — проверить и привести в порядок;

17) испытание аварийной остановки вентиляционных заслонок дымовой трубы: проверка дистанционного управления остановкой вентиляции и закрытия заслонок дымовой трубы;

18) проведение учений по переходу на аварийное управление рулем из румпельного отделения, включая проверку связи с мостиком и использования резервных источников энергоснабжения и курсоуказателей.

5. Полугодовые проверки

К ним относятся проверки следующего оборудования:

- изолирующих дыхательных аппаратов на сжатом воздухе: полная проверка аппарата и редуктора, замена клапана выдоха на маске;
- системы водяного пожаротушения — проверка состояния магистрали и арматуры; гидравлические испытания пожарных рукавов и стволов на давление 6 атм., расположенных на открытых палубах; определение производительности и напора основных и аварийных пожарных насосов; проверка дистанционного пуска, переключения источников энергии, техническое обслуживание дизельприводных аварийных пожарных насосов;
- пенообразователя — проверка качества в химлаборатории;
- стационарных воздушно-пенных огнетушителей — проверка наличия заряда;
- пожарного снаряжения: диэлектрические испытания резиновых печаток;
- навигационных огней, знаков и звуковых сигналов: осмотр, проверка состояния, окраска, если не обходимо; проверка наличия запасных ламп к огням;
- всех закрытий, пробок — проверка всех закрытий и пробок. Нанесение маркировки и нумерации согласно плана;
- аварийного управления рулем: проверка аварийного рулевого устройства в работе и освещения компасов;
- пожарных кошм — проверка на отсутствие пятен жира, масел краски. Переукладка и очистка ярлыка. Проверка крепления;
- системы СЖБ — проверка электрической цепи питания;
- ящиков с песком: проверка наличия песка, совков, смазка петель, покраска и маркировка;



- ПСН — проверка крепления линия к судну; состояния и пломбировки контейнера; маркировки надписей: название судна, порта приписки, даты последней переукладки, серийного номера плота;

- спасательных шлюпок: корпуса; лопаря; гаков; шлюпочных трапов; имущества спасательных шлюпок; моторов; пищевого рациона; состояния и исправности шлюпок и всего оборудования; маркировки; разобщающего устройства в действии; снабжения; воды; провизии; упаковки и срока действия; двигателя в работе;

- спасательные кругов — проверка: наличия, размещения, окраски маркировки, состояния линия и сроков действия светобуйков;

- пиротехники (на мостике и в спасательных шлюпках) — проверка состояния, сроков годности: линеметательного аппарата (4 ракеты, 4 линия), ракет сигналов бедствия (12 парашютных ракет), шлюпочной пиротехники (4 парашютные ракеты, 6 фальшфейеров, 2 дымовых сигнала);

- стационарной системы CO₂ — проверка баллонов, их состояния и крепления, трубопроводов и линий запуска в МКО;

- лоцманского подъемника — испытание под нагрузкой 150 кг.

6. Ежегодные проверки

Факт проведения следующих ежегодных проверок заносится в судовый журнал:

1) спасательных плотов — полная проверка ПСН и гидростатов на береговой станции;

2) пожарных рукавов и стволов — гидравлические испытания рукавов и стволов, расположенных в надстройке и МКО на давление не менее 6 атм;

3) техническое обслуживание (ТО) огнестойких и огнезадерживающих конструкций и устройств для закрытия отверстий в них, приводов этих устройств, анализ качества легкоплавких материалов (выполняется компетентной организацией);

4) ТО систем сигнализации обнаружения и извещения о пожаре;

5) Техническое обслуживание газоанализаторов в системах контроля газовой среды в трюмах, танках, судовых помещениях.

6) системы углекислотного тушения высокого давления — определение количества огнетушащего состава (взвешиванием, либо с помощью радиоизотопных приборов);

7) системы объемного тушения на основе хладогентов — проверка на утечку;

22. Anchor watch

1. Set officer's anchor watch.
2. Kept anchor watch strictly against heavy seas and all well.
3. Especially attended to anchor bearings and regulation lights.
4. Placed engine at short notice, preparing for dragging anchor.
5. Put engine slow speed ahead, lest anchor should come home.
6. Used engine variously as dragging anchor was possible.
7. Veered out port cable to 7 shackles.
8. Let go starboard anchor to check swing and set out 1 shackle of chain cable.

23. Supply

FPT – fore peak tank.

APT – after peak tank.

FWT – fresh water tank.

FOT – fuel oil tank.

BFWT – boiler feed water tank.

Fill up tank with fresh water.

1. Took in fuel oil in #1 FOT.
2. Commenced fueling in #2 FOT.
3. Finished fueling (Finished supply of fuel oil), received 60 tons of diesel oil.
4. Started bunkering of bunker.
5. Finished bunkering and secured coaling port.
6. Loaded 90 tons of bunker coal.
7. Took 20 tons of fresh water in FPT.
8. Supplied (Replenished) with fresh water, 30 tons in APT and 50 tons in #2 FWT.
9. Filled up deep tank with sea water for ballast.
10. Filled up #3 ballast tank with fresh water for feed boiler water.
11. Shipped ship's stores.
12. Received provisions notices (food stuff).

24. Mails

Ship (take in) mail.

Drop (deliver, land) mail.

1. Received 135 bags of mail for Europe.
2. Shipped 70 bags of mail for various ports.
3. Handed over 60 bags of mail matter to post office.
4. Delivered 60 bags of mail to post office.
5. Landed 50 bags of mail for the port.



20.2. Stop and Resume Cargo work

1. Stopped cargo work for the day.
2. Stopped loading cargo owing to heavy rain.
3. Lighters being unable to get alongside on account of high seas, stopped cargo work.
4. Stopped discharging cargo owing to winch trouble.
5. Stopped unloading for lack of barges.
6. Worked at cargo loading on and off owing to passing shower.
7. Resumed cargo work at #4 Hatch.
8. Stopped cargo work for meal.
9. Stopped cargo work and closed hatch covers owing to passing squall.
10. Set up hatch tents on all hatches and waited rain clear up.

20.3. Tally and Survey.

1. Kept officer's tally for the goods to be stowed in silk room.
2. Ship officers kept double tally with tallymen.
3. Received 50 cases of valuable goods and stowed in silk room with special care.
4. Marine surveyor, Mr. Brown, boarded and inspected stowage of cotton.
5. Lloyd's Surveyor, Captain Arnold, inspected ## 1,2,3,4 and 5 Hatches and found them in good condition.
6. Shipped special cargoes into the locker, kept officers tally for them.
7. In the presence of officer, loaded mail bags into mail room, locked after surveyors inspection.
8. Employed eight tallymen and kept double tally at each hatch.
9. ## 2 and 3 port side cargo oil tanks passed by Surveyor as clear and ready for loading coconut oil.

21. Preparation for rough weather

1. Weather became threatening. Called all hands on deck and prepared for rough weather.
2. Fresh breeze sprung up. Called all hands on deck to cover up hatches and ventilators and battened down hatch.
3. All hands on deck and secured the movables on decks.
4. Raised accommodation ladder and then swung in life boat to secure them.
5. Doubled up fore and aft lines.
6. Took preventer hawser.

8) газозлектросварочного оборудования — проверка и продление акта на право эксплуатации помещения для газозлектросварочных работ;

9) изолирующих дыхательных аппаратов на сжатом воздухе — проверка №3: частичная разборка редуктора, запорного вентиля, легочного автомата, чистка, регулировка, дезинфекция (выполняется с компетентной организацией);

10) снаряжения пожарного — испытание статической загрузки 359 кг. в течение 5 минут спасательного пояса, троса, карабина;

11) переносных и стационарных химических пенных огнетушителей — перезарядка; гидравлические испытания переносных пенных огнетушителей (типа ОКП 10);

12) переносных воздушнопенных огнетушителей — перезарядка;

13) переносных и передвижных углекислотные огнетушителей — проверка соответствия веса заряда (потеря веса не более 0,1 кг.);

14) переносных и стационарных порошковых огнетушителей — проверка качества порошка (просеять, пересыпать; влажность не более 5 %);

15) стационарных воздушнопенных огнетушителей — перезарядка и гидравлическое испытание резервуаров, проверка КИП-ов, редуктора, предохранительного клапана;

16) системы пенного пожаротушения — техническое обслуживание № 2: проверка действия стационарных пеногенераторов высократной пены, замеры длины струи, объема, давления перед пеногенератором, ТО дозатора и смесителя;

17) пропитки тканей огнезащитным составом;

18) газоанализаторов — проверка работы.

7. Дополнительные проверки

К ним относятся проверки следующего оборудования:

- 1 раз в 30 месяцев спасательных шлюпок — переброска концов лопарей шлюпталей;

- 1 раз в 2 года стационарных огнетушителей химической пены (типа АПХ-1200), проверка состояния корпуса, арматуры, гидравлическое их испытание;

- 1 раз в три года стационарных воздушно-пенных огнетушителей (типа СО-500) — гидравлические испытания рукавов и воздушных трубопроводов и снаряжение пожарного-дизэлектрические испытания сапог (бот) пожарного;



- 1 раз в 4 года спутниковых аварийных радиобуев — проверка в лаборатории; системы порошкового, спринклерного пожаротушения, а также системы объемного тушения составом БФ-2 — внутреннее освидетельствование, гидравлические испытания баллонов, резервуаров, трубопроводов, арматуры.

- 1 раз в 5 лет углекислотных воздушно-пенных, порошковых огнетушителей — гидравлические испытания корпусов;

- 1 раз в 8 лет системы углекислотного пожаротушения и тушения хладами (114В2 и 13В1) — внутреннее освидетельствование гидравлические испытания баллонов, резервуаров, трубопроводов, арматуры.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте, факты проведения каких проверок, учений и инструктажей записываются в судовой журнал?

2. Объясните, какие еженедельные проверки записываются в судовой журнал?

3. Охарактеризуйте, какие ежемесячные проверки записываются в судовой журнал?

4. Объясните, какие ежеквартальные проверки записываются в судовой журнал?

5. Охарактеризуйте, какие полугодовые проверки записываются в судовой журнал?

6. Объясните, какие ежегодные проверки записываются в судовой журнал?

7. Охарактеризуйте, какие дополнительные проверки записываются в судовой журнал?

5. Carpenter battening hatches down and repairing main rail on poop deck.

6. Carpenter faired bent rail stanchions in place and repaired flag poles.

7. Carpenter employed in repairing side sparings #3 Hold.

8. Carpenter repairing and renewing hatch boards.

9. Carpenter found #3 ballast tank unusual and reported at once to Officer in duty.

10. Carpenter inspected bilge ways and tank top of forepeak.

11. Carpenter found leakage through crack of scupper pipe in #2 tweendeck.

12. Carpenter reported to Chief Officer that smell of fire was coming up from ventilator of reserve bunker.

13. Carpenter supervised dock hands (carpenters and caulkers') work.

14. Carpenter refitted (or replaced, renewed) broken skylight glass in Engine Room.

15. Renewed the hinged door of lazaretto.

16. Carpenter employed cleaning and clearing the soil pipe in officer's WC.

17. Carpenter caulked and pitched poop deck and replaced some decayed dowels by new ones.

20. Cargo work

20.1. Start and Knock off cargo work

1. Laborers boarded and commenced loading cargo at all hatches.

2. Continued cargo work through the night.

3. Finished discharging cargo from #1 and 2 hatches.

4. All completed (finished) cargo work for the port.

5. Shifted cargo from #1 Hatch to #3 Hatch.

6. Trimmed at #2 Hatch.

7. Stevedores left her.

8. Completed all cargo work and closed all hatches.

9. Finished loading cargo at #3 Hold and all cargo work aboard.

10. Lowered all derricks booms and battened all hatches down.

11. Finished cargo work, unrigged cargo work on after end.

12. Completed discharging cargo and started loading at all hatches.

13. Commenced discharging cotton at all hatches, keeping down — below men in each hold, taking precaution against fire especially.



tance of two sailors.

5. Quartermasters fitting relieving tackle.
6. Fitting cargo batten in #1 Hold.
7. Setting up rigging ratlines of foremast.
8. Eased pipe at #2 Hold.
9. Engaged in pointing the rope's ends.

17. Preparation for Cargo work

1. All derricks in place and ready to discharge cargo.
2. Hoisted up all cargo derricks for cargo work.
3. Rigged and got up derricks.
4. Sent down derricks an unriggered.
5. Battened down hatches and lashed gears around decks.
6. Lashing all deck cargo and movables on decks.
7. Covered up and lashed dangerous cargo on fore deck.
8. Set up hatch tents o all hatches.
9. Lifted all derricks booms up in preparation for loading cargo.
10. Crew rigged heavy derrick and opened hatch covers.

18. Quartermaster's duty

Quartermaster – старший рулевой.

1. Anchor watch was kept by quartermaster.
2. Kept double anchor watch by quartermaster and sailor.
3. Quartermaster kept watch strictly.
4. Quartermaster kept gangway watch.
5. Quartermaster employed in various jobs.
6. Regulation lights kept burning brightly. Round made, all's well.
7. Quartermaster cut off two links from starboard steering chain and one link from port in order to make them short.
8. Quartermaster overhauling patent log and repairing flags.
9. Quartermaster employed in cleaning sounding machine and oiling sounding wire.
10. Quartermaster polished brass works on bridge.
11. Quartermaster employed in filling up liquid and pushing pump of telemotor for one hour under second officer's care.

19. Carpentry

1. Carpenter made gratings for bunker hatch.
2. Carpenter caulked bridge deck.
3. Carpenter employed in caulking boat deck.
4. Carpenter caulking poop and forecastle decks.

ЗАНЯТИЕ №3.

ТЕМА 3. ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ СУДОВОГО ЖУРНАЛА НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

Цель занятия. Изучить правила ведения судового журнала на русском языке.

План проведения занятия

1. Общие положения.
2. Формы записей в судовом журнале.
3. Обязательные записи.
4. Регистрация выполнения международных требований.

Теоретические положения

1. Общие положения

1.1. Судовой журнал является основным официальным судовым документом, в котором отражается непрерывная жизнь судна.

1.2. Судовой журнал ведется на каждом судне предприятий и организаций Минморфлота СССР с момента подъема Государственного флага СССР в течение всего периода, пока сохраняется право плаванья под ним.

1.3. Все листы в судовом журнале прошнуровываются и скрепляются подписью и печатью капитана морского торгового порта Союза ССР, а в исключительном случае — консула СССР. На последней странице в специальном штампе, нанесенном типографским способом, записывается номер журнала по реестру порта, число пронумерованных и прошнурованных листов, название порта.

1.4. Номер судового журнала присваивается при его регистрации в реестре судовых журналов на судне по порядку, начиная с первого. Этот номер записывается на обложке и титульном листе журнала.

1.5. Судовой журнал ведется вахтенным помощником капитана. Вахтенный помощник капитана, написавший текст, имеет право изменять и дополнять его, а капитан — только дополнять. Текст, подлежащий изменению, зачеркивается тонкой чертой, чтобы его можно было прочесть, и заключается в скобки. Если ошибка замечена во время записи, правильный текст пишется сразу же после скобки. В остальных случаях — за скобкой или в случае пропуска — за словом, после которого нужно добавить текст, ставится цифровой знак сноски со сквозной нумерацией для каждой страницы. Исправление или дополнение текста записывается непосредственно за последней имеющейся в жур-



нале записью, предваряется цифровым знаком сноски и скрепляется подписью лица, внесшего исправление или дополнение по форме:

"записано ошибочно", если зачеркнутый текст не нужно заменять другим;

"читать:" и далее верный текст;

"дополнение:" и далее верный текст.

Если исправления или дополнения относятся к предшествующим страницам, то после номера сноски указывается номер страницы, например: 3/с. 15.

Исправлять текст иным способом, чем указано выше, запрещается.

1.6. Объем записей навигационного характера определяется капитаном с учетом того, чтобы вместе с прокладкой на карте и информацией технических средств регистрации можно было восстановить плавание судна. При этом прокладка на карте сохраняется до повторного использования карты, а ленты самописцев — курсограмма, реверсограмма, эхограмма, телетайпограмма и др. — сохраняются на судне в течение двух лет.

1.7. Судовой журнал заполняется в процессе вахты в момент совершения события или после него.

1.8. При подходе к узкости, порту, полосе тумана и т.д. не следует регистрировать выполнение стандартных мероприятий. Можно ограничиться фразой: "Судно подготовлено к плаванию в узкости (портовых водах, условиях ограниченной видимости)".

1.9. Вахтенный помощник капитана скрепляет свои записи подписью с указанием должности, используя следующие сокращения: старший помощник капитана — СПКМ; второй (третий, четвертый) помощник капитана — 2 ПКМ (3 ПКМ, 4 ПКМ).

1.10. Капитан контролирует записи в судовом журнале и удостоверяет их подписью в конце каждой страницы.

1.11. Записи в судовом журнале делают пастой или чернилами.

1.12. Если характер записи не требует заполнения граф 2...4, текст записи начинают с графы 2 сразу после времени. Если одной строки для события оказалось недостаточно, запись можно продолжать в следующей строке, начиная с графы 2.

Графа 1 предназначена только для записи времени. Записи каждых суток начинаются с новой страницы. Не заполненные в течение завершившихся суток строки прочеркиваются знаком "Z".

1.13. Заполненные судовые журналы хранятся на судне два года, после чего сдаются в архив пароходства, либо судоходной компании,

9. Hands varnished skylights, cabin doors and hand rails.
10. Cementing inside of #1 Ballast tank and forepeak tank.
11. Tar—cemented on #1 Ballast tank top.
12. Stopped painting owing to passing shower.
13. Scraped splashed paint on deck.

14. Cleaning

Square up — приводить в порядок.

1. Hands (employed in) cleaning crew's quarter.
2. Soaped down bridge front.
3. Cleaning up boat and gears.
4. Wiping paint work on poop deck.
5. Scoured bright work in saloon entrance.
6. Cleaning all stores belonging to the deck department.
7. Cleaned cargo hold after discharging coal, using saw dust.
8. Cleaned under bridge, using acetic acid to remove the smell of salted hides.
9. Hands cleaning up limbers in ## 1,2 and 3 Cargo Holds.
10. Polished brass work on bridge.
11. Soda washing bright work of chart room and soap washing officer's quarter.
12. Removed paint splashes on hatch.

15. Repairing

1. Repaired signal flag.
2. Caulking bridge deck.
3. Overhauling sounding machine and greasing sounding wire.
4. Straightening stanchions and repairing variously.
5. Faired bent rail stanchions in place.
6. Renewed port main rail on poop deck.
7. Partly renewing bottom ceiling in #2 Hold.
8. Refitted broken port glass in wireless room.
9. Hands employed in oiling all fair-leaders on board.
10. Engaged in overhauling and oiling all cargo gears.
11. Employed repairing boat covers.

16. Making and fitting

1. Hands employed in making fenders for life boats.
2. Make #2 Hatch tarpaulins.
3. Fitted up hawse plugs and vegetable locker.
4. Carpenter fitted molding underneath upper bridge with assis-



11. Sailors work

1. Hands turned to washed deck down as usual.
2. Hands turned out to watch decks down.
3. Hands employed in washing fore and aft decks.
4. Crew washed ships outside.
5. Hands turned to broomed decks down.
6. Hands holystoned decks.
7. Hands varnishing hand rails.
8. Hands employed in chipping fore deck.
9. Hands chipping foredeck.
10. Turned to work scrubbing weather deck.
11. Resumed work engaged in the same work as forenoon.
12. Crew engaged in general cleaning.
13. Hands stopped work.
14. Hands resumed work.
15. Hands knocked off.
16. Hands knocked off for the day.

12. Chipping and Scraping

1. Hands chipped foredeck
2. Hands, employed in chipping and scaling.
3. Deck hands employed in scaling in #1 Hold.
4. Crew chipping and scraping rusty parts of funnel, ventilators and engine room casing.
5. Engaged in chipping and scaling the top plates of #1 Ballast tank with pneumatic tools.
6. Engaging in chipping rusty parts on mast table.
7. Employed in chipping all over the weather decks with scaling machine.
8. Hands employed chipping the top plates of #3 Oil tank after ensuring gas free.

13. Painting, Varnishing, Tarring and Cementing

1. Hands employed in painting masts and derricks.
2. Painting hatch coamings and touching up ships outside.
3. Painted bridge front bulkhead after soaping.
4. Started first coating of #1 Composition.
5. Finished second coating of #2 Composition.
6. Hands blacking down riggings stays of the fore mast.
7. Crew tarred on bunker deck.
8. Quartermasters employed in varnishing wheel-house.

либо оператору судна, который непосредственно эксплуатирует это судно от имени судовладельца.

1.14. Настоящие Правила ведения судового журнала не ограничивают в правах капитана и вахтенных помощников капитана вносить в судовую журнал любые записи, касающиеся повседневной жизни судна, которые, по их мнению, могут иметь значение для защиты интересов судна, судовладельца и груза.

Любые записи или требования о совершении таковых в судовом журнале со стороны иных лиц исключаются.

2. Формы записей в судовом журнале

Правила данного раздела регламентируют форму, а не обязательность записей.

2.1. Время события — Т (графа 1) — записывается четырехзначным числом с разрядностью 1 мин. Часы отделяются от минуты точкой, например: 05.37.

2.2. Курс по гирокомпасу — ГKK (графа 2) — записывается курс по гирокомпасу, заданный рулевому (выставленный на авторулевом) с заданной точностью, например: 257,5 или 74.

2.2.1. Если курсограф не работает, регистрируются все курсы, не зафиксированные на карте.

2.3. Курс по магнитному компасу — КК (графа 3) — записывается курс по главному магнитному компасу с разрядностью 1 град.

2.4. Местоположение судна (графа 4) — записываются координаты: географические счислимые — ϕ , λ или обсервованные — ϕ_i , λ_i с карты, автосчислителя координат или иного датчика с разрядностью датчика, например: 47 град. 12,86мин. N; гиперболические (стадиметрические) — л.п. 1, л.п. 2 и л.п. 3 (радионавигационные параметры), например: F — 03,87 или Z — 46,38 или BD — 920,02; полярные — пеленг П и дистанция — D и др.

2.4.1. Координаты места судна определяются и записываются во всех случаях, когда, по мнению капитана или вахтенного помощника, это необходимо.

В графе 5 записываются необходимые пояснения — названия ориентиров при визуальных и радиолокационных определениях с указанием номера измерения, названия датчика, с которого сняты координаты.

Например, если место судна определено по визуальным пеленгам маяков Столб и Островной 37,4 град. и 122,2 град. и радиолокационной дистанции до маяка Островной 6,7 мили, в графе 4 записывается: 37,4град.|122,2град.|6,7 мин.; в графе 5 записывается:



1) М Столб, 2 — 3) М Островной.

2.5. Невязка счисления — С или вектор сноса записываются при необходимости в графе 5.

2.6. Пройденное расстояние (таблица 6) записывается в милях: в графе "фактически" пройденное по карте — S_k ; в графе "по лагу" — лаговое S_l , т.е. разность отсчетов лага — РОЛ, исправленная поправкой лага — дельта Л, %. Суммарные данные — "За сутки" и "В рейсе" — фактически пройденное судном расстояние можно записывать по данным автосчислителя координат или приемоиндикатора СНС (РНС).

2.7. Гидрометеорологические данные (графы 7...12) — записываются результаты наблюдений за погодой в установленные сроки.

2.7.1. Направление и скорость ветра (графа 7) — записываются истинное направление ветра (в градусах с разрядностью 10 град.) и его скорость в м/с, например: — 330 — 11. Если дрейф, принимаемый к счислению, обусловлен иным ветром, чем записано в графе 7, или изменение ветра в течение вахты повлекло изменение в работе судна, направление и скорость такого ветра записываются в графе 5.

2.7.2. Состояние поверхности моря (графа 8) — записываются направление волнения (с разрядностью 10 град.) и состояние поверхности моря в баллах, например: 310 — 3. На реке и в портовых водах записывается соответственно "порт", "река". Если на поверхности воды есть лед, то записываются признак "Л" и сплоченность льда в баллах, например: Л — 7.

2.7.3. Состояние погоды, видимость (графа 9) — записываются состояние погоды условным обозначением (Я — ясно; П — пасмурно; Дм — дымка; Д — дождь; Т — туман; С — снег; Г — гроза; Мг — мгла; Гр — град) и дальность видимости в милях, например: П — 8.

2.7.4. Атмосферное давление (графа 10) — записывается в миллиметрах (без приведения к уровню моря).

2.7.5. Температура воздуха (графа 11), температура воды (графа 12) — записываются с разрядностью до 1 град.

2.8. Вахта (таблица 13) — записываются фамилии вахтенных матросов каждой вахты. При необходимости в графе 5 записываются фамилии членов экипажа, вызванных для усиления вахты.

2.9. В графе 5 по указанию капитана или усмотрению вахтенного помощника выполняются записи условий и обстоятельств работы судна, дополняющие табулированные данные:

2.9.1. Скорость судна V_s — записывается скорость судна, принятая для счисления пути при отсутствии лага. Запись выполняется с разрядностью 0,1 уз., например: $V_s = 14,4$.

10.16. Radar, loran and direction finder

1. Caught DOKDO by radar on $<60^\circ>$, 20' off.
2. Sighted other ship on Radar scope on $<235^\circ>$, distance 30'.
3. Fixed her position by Loran.
4. Got ship's position by Loran and observation.
5. Observed X Radio beacon on $<320^\circ>$ by Radio direction finder.
6. Proceeded to the ship in distress, using radio direction finder.
7. Got her position on Latitude $20^\circ 10' N$ Longitude $65^\circ 35' E$ by Loran.

ran.

8. Got her position on Latitude $20^\circ 10' N$ Longitude $65^\circ 35' E$ and took departure from there.

9. Turned her round to obtain deviation by bearing of a distant object.

10. Deviation of the compass was found to be $2^\circ E$ on ship's head SW by the amplitude azimuth of the sun.

10.17. Lookout

Aloft — наверху, на марсе.

Bright (good) lookout.

1. Kept lookoutman on forecandle
2. Set lookout man on crow's nest for floating mine
3. Kept a sharp lookout aloft (on forecandle)
4. Good lookout kept unlighted fishing boats
5. Ship running under half speed and a sharp lookout kept for fishing boats
6. Sent lookout man to crows nest
7. Kept a bright lookout for fishing boats unlighted
8. Set sharp lookout on forecandle through the night from 1700 to 0600

9. Called back the lookoutman

10. Kept officers night watch for deserter

10.18. Deviation of course

1. Altered the port of calling and propelled for HONGKONG by Head Office's order.

2. Mr. A., sailor, suffered from acute appendicitis seriously, dropped in the nearest port, SINGAPORE, to send him to the hospital.

3. Altered her course and proceeded for the rescue of the wrecked ship, answering the distress signals from her.

4. Altered course to North, receiving a warning of nuclear testing to be held at Christmas Island.



10.14. Stations and drills

1. Practised boat and fire drills.
2. Practised man overboard drill.
3. Stationed all hands for all boats.
4. Lowered all boats.
5. Hoisted in all boats.
6. Sailor, Rhee Doryeong, fell overboard.
7. Lowered #2 life boat and rescued him under care of 2nd officer.
8. Fire broke out and stationed all hands for fire fighting.
9. Tested watertight doors and found them all satisfactory.
10. Tested sluice doors and other emergency gears and found them in good condition.
11. Crew mustered and instructed wearing lifejackets.
12. Practised collision station drill and fitted collision mat.
13. Practised fire station drill and inspected the fire-fighting appliances.
14. Dismissed the boat station and finished the drill.
15. Abandon ship drill, inspected and checked boat's equipment, including engine, all life-saving appliances, launching system for boats and rafts. All found in good order.
16. Fire drill. Training in fire fighting. Inspected and checked all fire equipment, tested fire alarm system, main and emergency fire pump. All found in good order.
17. Abandon ship drill. Lifeboats were lowered (or swung out only) with crew aboard and maneuvered. Inspected and checked...
18. Emergency steering drill. Carried out operation of the main steering gear from within the steering gear compartment. Tested communication systems. All found in good order.

10.15. Sight, and observation of weather and sea condition

1. Fixed ship's position (20°10'N, 65°35'E) by observation.
2. Took observations of the sun and obtained her noon position on 20°10'N, 65°35'E.
3. Got her position 20°10'N, 65°35'E by star sight.
4. Sampled water at the depth of 100 meters.
5. Let go (Hoisted up, Picked up) plankton net.
6. Drifted larva net.
7. Picked up bathythermograph (B.T.).
8. Got depth and temperature of water by BT.
9. Set (Picked up) G.E.K.

2.9.2. Режим хода (или частота вращения винта, или заданная нагрузка, или разворот лопастей) — записывается в случае необходимости.

2.9.3. Элементы течения (сноса) — записываются направление Кт (град.) и скорость — V_t (уз.) течения, например: Кт = 312 град.; V_t = 1,7.

2.9.4. Включение (выключение) отдельных технических средств навигации, регистрирующих устройств, автовводов курса, скорости, сноса.

2.9.5. Угол постоянного крена судна в градусах (с точностью до 1 град.) с указанием борта накренения (Пр — на правый; Л — на левый борт) записывается при его возникновении. Перед входом в район малых глубин записываются крен судна и расчетная осадка носом и кормой.

2.9.6. Переход с карты на карту — записываются фраза "на карту" и номер новой карты.

2.9.7. Определение поправок технических средств навигации и маневренных элементов — записываются с указанием способа определения и основных результатов.

2.9.8. Грузовые операции: записываются готовность трюмов и грузовых устройств судна; начало и окончание грузовых операций; перерывы в работе с указанием причин; какими силами и средствами и куда выгружаются или куда принимаются грузы; сведения о погруженных или выгруженных грузах; окончание и способы крепления и сепарации грузов; перетяжки; случаи несогласия с действиями стивидоров и агентов по отношению к судну и грузу с указанием причин; меры, принятые для защиты интересов судна и судовладельца; случаи повреждения судна и груза.

3. Обязательные записи

3.1. Наконец вахты на ходу — записываются данные в графы 1...5; 7...12 и таблицы 6 и 13.

3.2. На конец вахты у причала — записываются положение и состояние судна; осадка носом и кормой; выполняемые грузовые операции; готовность СЭУ; плавсредства у борта; количество погруженного (выгруженного) груза. Если за время вахты изменений не произошло, записывается осадка и фраза: "Стоим в прежнем положении".

3.3. В заголовке страницы указывается: на начало суток число, месяц и год; район плавания, откуда и куда следует судно (названия пунктов) и номер рейса. На стоянке — название порта или рейда. Ука-



зывается расхождение между судовым и гринвичским временем, например:

$$T_c = T_{гр} + 3 \text{ ч.}$$

3.4. При переводе часов в графе 1 записывается дробью старое / новое время.

3.5. Плавание с лоцманом — записываются прибытие (убытие) лоцмана, его фамилия и инициалы.

3.6. Проводка с помощью буксиров — записываются прибытие (отход) буксиров, их названия, схема буксировки.

3.7. Постановка судна на якорь — записываются причина постановки, какой якорь отдан, сколько вытравлено якорь-цепи, измеренная глубина моря, готовность СЭУ.

3.8. Постановка к причалу — записываются название или номер причала, борт швартовки, какие, сколько, как и куда заведены швартовы, отданы ли якоря, осадка судна носом и кормой.

3.9. Плавание в зоне действия системы УДС — записываются получение разрешения на вход в зону, вид обслуживания, его начало и конец.

3.10. Плавание в штормовых условиях — записываются угол крена и период качки, действия по обеспечению сохранности груза, заливание палубы и удары волн, если они имели место.

3.11. Рождение или смерть на судне, несчастный случай на борту, неоказание помощи людям, терпящим бедствие вне судна, — записываются в случае рождения — фамилия, имя и отчество матери, пол ребенка; в случае смерти — фамилия, имя и отчество умершего, причина смерти, когда и кому передано тело умершего или координаты места, где это тело предано морю, факт передачи завешания начальнику советского порта, а в иностранном порту — консулу СССР; несчастный случай на борту, неоказание помощи — подробно излагаются причины и обстоятельства случая.

3.12. Удостоверение завешаний — записываются фамилия, имя и отчество завещателя, дата составления завешания.

3.13. Подготовка судна к выходу в рейс — записываются: число членов экипажа и пассажиров; запасы топлива и воды; осадка; количество и род груза; готовность рулевого устройства (требование СОЛАС-74/83), общая готовность к выходу в рейс.

3.14. Передача командования судном — записывается факт передачи и вступления в командование. Запись скрепляется подписями сдающего и принимающего капитанов.

3. Overtook m/s “Seoul-ho” bound for LOS ANGELES and communicated with her.

4. Overtook m/s “Pohang-ho” on port side.

5. A steamer passed on port side 3 miles off.

6. Sighted a steamer heading northwards on SSE.

7. Met with a man-of-war, passing westwards on starboard side 10 miles away.

8. Sighted a number of trawlers on westward.

9. Passed a fishing boat on the same way, on port side distance 10 miles.

10. Passed British warship bound opposite way on starboard side and greeted with salutatory signal.

10.13. Signals and communications

By radio, by wireless, on the air.

Send a message by radio, send wireless.

Receive message.

Keep within wireless touch.

Signal of distress, emergency signal.

1. Signaled for pilot.

2. Made signal for pilot.

3. Morsed to call pilot.

4. P'd L. signal station, signaling ship's name and nationality by Morse code.

5. Signaled ship's name and destination to Y. signal station.

6. Received signals from Z. signal station and answered.

7. Met with s/s “Suwan-ho” and exchanged signals.

8. Signaled with her “Bon Voyage”.

9. Greeted with salutatory signal.

10. Received SOS by radio.

11. Met with the “Chungmu” and communicated with her.

12. Five masted schooner “Sirisan-ho” displayed signals as follows:...

13. Made out signal of YEONDAO, bearing North, 3 miles off and transmitted her passing.

14. Overtaken by m/v “Daegu-ho”, bounding for MANILA and signaled about the currents encountered and repeated signals.

15. Received the message from head office to after her port of destination to BOMBAY.

16. Received the instruction by radio from NEW YORK Branch to discharge PANAMA cargo at HAVANA.



1. Put clocks ahead 10m for SAT in long. 120°10'E
2. Advanced clocks 12m for SMT at noon.
3. Put clocks aback 20m for standard time at HONGKONG (Long. 120°00'E).
4. Retarded all ship's clocks 26m for SAT at noon in long 90°00'E.
5. Advanced clocks by 40 minutes to KST (Korean Standard Time).
6. Advanced clocks by an hour to Mid-European Time (ST in France).
7. Put clocks ahead an hour and a half for Daylight Saving Time of Pacific Standard Time in USA.
8. Retarded Ship's clocks by 1^h to Zone Time (ZT) in Long. 150°00'W.

9. Took a sight to verify the rate of chronometer.

10.10. Passing equator and date line

Passed (p'd) ..., crossed ...

Date line, meridian of 180°.

Equator, the Line.

Meridian day, Neptune's revel.

Repeated the date.

Skipped the date.

1. Crossed the meridian of 180°(180° meridian) in Lat. 40°10'N from East to West.
 2. P'd the date line in Lat. 5°30'S from West to East.
 3. Date of March 10th repeated.
 4. Date of July 21st skipped.
 5. Skipped Friday, August 21st from our calendar.
 6. Counted Wednesday Dec. 22nd again.
 7. March 23rd was repeated, as she passed the Date Line on previous day.
 8. All hands enjoyed Meridian day.
 9. Being Meridian day, no work today.
 10. No ship's work done owing to Neptune's revel.
 11. Kept no work on board owing to Neptune's revel.
- #### 10.12 Passing vessels
1. Met with s/s "Korea-ho" bound homeward and exchanged signals.
 2. Met with sister ship "Busan-ho" bound outward and exchanged "good voyage" (or "Bon Voyage").

4. Регистрация выполнения международных требований

4.1. Регистрация выполнения требований СОЛАС-74/83 и Протокола-78 производится в табл. 14. Необходимые дополнения к подробности записываются в графе 5.

4.2. В строках 1 и 2 таблицы фиксируется факт закрытия и открытия водонепроницаемых дверей в водонепроницаемых переборках.

4.3. В строке 3 производится запись о проведенных еженедельных тренировках по управлению и проверкам водонепроницаемых закрытий. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, первая полная тренировка производится перед выходом из порта.

4.4. В строке 4 фиксируется закрытие перед выходом судна из порта всех отверстий наружного корпуса, которые в рейсе должны быть закрыты. Здесь же фиксируются проверки приводов, систем и устройств, которые проводятся в пределах 12 ч до отхода судна в рейс.

4.5. В строке 5 делается запись о проведении ежемесячных учений по борьбе с пожаром.

4.6. В строке 6 делается запись о проведении ежемесячных учений по оставлению судна. Эти учения проводятся в течение суток после выхода судна из порта, если в предыдущих учениях по борьбе с пожаром и по оставлению судна принимало участие менее 25% членов экипажа. На пассажирском судне, совершающем международный рейс, при обновлении более 20% пассажиров учебный сбор пассажиров проводится в течение суток после их посадки.

4.7. Каждое учение по борьбе с пожаром и по оставлению судна должно быть подробно описано. Учение по оставлению судна включает при спускание хотя бы одной из шлюпок с записью ее номера.

4.8. В строке 7 делается запись о проведении тренировок со спасательными плотами. Эти тренировки проводятся один раз в 2 месяца вовремя занятий по изучению спасательного оборудования и спасательных средств судна.

4.9. В строке 8 делается запись о спуске на воду и маневрировании на воде дежурных шлюпок с расписанной на них командой (тревога "Человек за бортом"), которые должны проводиться ежемесячно или во всяком случае не реже одного раза в 3 месяца.

4.10. В строке 9 фиксируются учения по переходу на аварийное управление рулем, которые, если это возможно, проводятся не реже одного раза в 3 месяца.

4.11. Переворачивание (замена коренного конца ходовым) лопарей спусковых устройств спасательных средств проводится не реже



одного раза в 30 месяцев, а замена лопарей на новые — один раз в 5 лет. Запись об этом делается в графе 5.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте общие требования по ведению судового журнала?
2. Объясните, какую форму имеют записи в судовом журнале?
3. Охарактеризуйте, какие обязательные записи должны выполняться в судовом журнале?
4. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при плавании с лоцманом?
5. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при проводке с помощью буксиров?
6. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при постановке судна на якорь?
7. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при постановке судна к причалу?
8. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при плавании в зоне действия системы УДС?
9. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при плавании в штормовых условиях?
10. Объясните, как осуществляется в судовом журнале регистрация выполнения международных требований?

5. Strong breeze and overcast, accompanying heavy rain at times and lightening throughout.
6. Sea rough w/SE'y heavy swell.
7. Rough sea and SE'y heavy swell.
8. Heavy rain squall passed accompanied by thunder and lightning.
9. Slight following wind and overcast cloudy weather w/misty horizon.
10. Light air and fine, bright moon light night.

10.8. Shipping and flooding

On decks, on fore and aft.

All over.

On aft deck.

Occasionally, at times.

Frequently, several times.

All the time, at all times.

Constantly, continuously.

Shipping (taking) spray.

Shipping big seas, shipping heavy water.

Some of water.

Much water, large quantity of water.

Heavy seas, big water.

1. Ship rolling heavily on heavy swell.
2. Ship rolling heavily on high beam swell.
3. Ship rolling easily on W'y (westerly) swell.
4. Ship pitching heavily on S'y long swell.
5. Ship laboring, straining heavily and shipping large quantity of water on decks all the times.
6. Ship working violently and ship swung under seaworthiness.
7. Ship laboring roughly and shipping much seas on fore and aft decks.
8. Shipping heavy seas and flooding fore and aft well decks all the times.
9. Taking large quantity of water over the bow.
10. Strong breeze and heavy rain, high westerly sea, ship laboring heavily and ship swung underwater. Tanks and bilges carefully attended.

10.9. Ship's clock

Put (Set, Corrected, Adjusted) clock ahead ... minutes (hour).

Advanced (Forwarded) clock.

Put (Set, Corrected, Adjusted) clock back.

Retarded (Backed, Returned, Reduced) clock.



Echo sounding.

Bottom's quality, nature of bottom.

1. Sounding carefully attended to.
2. Sounded sea bottom and got 50 meters, log 120'.
3. Sounded bottom and got 25 meters with mud.
4. Took sounding, no bottom.
5. Took a cast of lead, no bottom.
6. Sounded by echo sounder and got 50 meters.
7. Found bottom's quality sand by echo.
8. Took sounding, no bottom 50 meters.
9. Took a cast of patent lead, 60 meters.
10. Got bottom, 20 fms with fine sand.

10.6. Wind, weather and sea condition

Occasional squall.

Continuous snow squall.

Sky cleared, weather cleared up.

It began to rain.

Rain ceased – дождь прекратился.

Thunder storm.

Torrent of rain.

1. Strong gale abated.
2. It became threatening.
3. Barometer falling.
4. Barometer rising.
5. Barometer fell to 900 mb suddenly.
6. Strong wind began to blow suddenly.
7. Moderate gale sprung up.
8. Moderate breeze sprung up from northward with rain and rapidly increased to gale.

9. Heavy squalls with hail.
10. Heavy rain and vivid lightening.
11. Frequent light squalls.
12. Thunder storm with vivid lightening.
13. Weather getting worse.
14. Weather getting better.
15. Weather became very thick with snow.

- 10.7. Relieve duty
1. Light breeze and fine weather with smooth sea.
2. Strong breeze with (W/) rather heavy rain and sea moderate.
3. Moderate breeze w/rather heavy rain and sea moderate.
4. Light air and fine weather (wr) w/hazy horizon.

ЗАНЯТИЕ №4. ТЕМА 4. СОДЕРЖАНИЕ СУДОВОГО ЖУРНАЛА НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

Цель занятия. Изучить содержание судового журнала на русском языке.

План проведения занятия

1. Общие положения.
2. Порядок ведения журнала.
3. Контроль за правильностью ведения судового журнала.

Теоретические положения

Форма судового журнала — Ш-5, в нем 93 листа.

1-й лист содержит: полное название судна; название организации и судовладельца, кому принадлежит судно; фамилия, имя, отчество капитана судна; когда начат журнал — число, месяц, год; окончен — число, месяц, год.

2-й лист содержит таблицу соответствия скорости хода оборотам движителей (гребных винтов) и поправок лагов. В таблицу заносятся следующие данные: даты определения, полного, среднего и малого хода — узлы, обороты винта, поправка лага в %, место определения, метеобстановка, также, осадка носом и кормой.

Таблица циркуляции судна: дата определения, элементы циркуляции при развороте на 180 град. для ППХ, ПСХ, ПМХ и положения руля п/на борт, л/на борт с данными о времени и диаметре циркуляции.

Таблица инерции. В данную таблицу в виде дроби вносится время погашения инерции и расстояние, пройденное судном по инерции (в длинах судна или метрах): дата определения, режим работы машины до перемены хода — передний ход — ПХ, СХ, МХ, СМХ, измененный режим работы машины на СТОП, ПЗХ; на задний ход — для ПХ, СХ, МХ, С МХ — СТОП с изменением режима работы машины на полный ППХ.

Таблица девиации имеет сетку через 15 градусов с включенным размагничивающим устройством, если оно есть, и без него, с показаниями главного компаса и путевого и датой определения с расчетом на полгода.

Таблица радиодевиации имеет сетку через каждые 10 градусов по радио-курсовому углу, с датой определения с расчетом на полгода.

3-й лист — правила ведения судового журнала на 6-ти страницах, в которых изложено по разделам:



- I — общие положения;
 II — порядок ведения журнала;
 III — контроль за правильностью ведения судового журнала.

1. Общие положения

1.1. Судовой журнал ведется на всех судах транспортного флота России и является официальным документом, отражающим деятельность судна, а также объективные условия и обстоятельства, сопровождающие эту деятельность.

1.2. Судовой журнал ведется непрерывно до исключения судна из списка флота.

Первого января каждого года запись начинается в новом журнале. При переходе в новый журнал первой записью делается последняя запись обеих страниц старого журнала.

1.3. Журнал ведется непрерывно в хронологической последовательности, на ходу вахтенным помощником капитана. При сдаче вахты лицо ведущее журнал, ставит свою подпись с указанием должности.

1.4. Записи в журнале производятся ручкой синего или черного цвета (другие цвета недопустимы), четко и аккуратно, содержание их должно быть кратким, но исчерпывающим ясным и не допускающим сомнений или ошибочных толкований.

1.5. Записи моментов на правой и левой страницах журнала построчно не согласовываются. По заполнению одной из них запись продолжается на следующих страницах. Незаконченная часть страницы прочеркивается знаком Z. Запись каждого наблюдения или случая начинается с новой строки.

1.6. Время считается с 0 до 24 часов. Моменты времени записываются в журнал с точностью до 1 мин. На правой странице под чертой пишут день недели, число и месяц новых суток.

1.7. Подскабливать, стирать, изменять написанное, вписывать между строк и вне их и оставлять в журнале пустые места для последующих записей запрещается. Порядок исправлений следующий: ошибочная запись перечеркивается тонкой чертой и заключается в скобки; у конечной скобки ставится сносочный знак (*). Внизу страницы за тем же сносочным знаком пишется верный текст или делается указание «Записано ошибочно» и ставится подпись ведущего журнал.

Если на одной странице производится несколько исправлений, то записи об этом помещаются в порядке сночных знаков снизу вверх. Текст основных записей отделяется от текста сносок горизонтальной чертой.

3. Sighted BIYANGDAO on <130>, 20' off.
4. DITTO L't bore <180>, dist. 15' and A/CO to <355>.
5. MARADO L't abeam East, 1' off.
6. CHEONJANGSAN (275 m) sighted on port bow.
7. Got a glimpse of GADEOKDO L.H. ahead.
8. Got a glimpse of land on the star'd bow.
9. P'd (Passed) ULGI L.H. on <340>, 2' off.
10. P'd #2 Harbor Entrance Buoy on starboard side 1' off.

10.4. Fog and lookout

Weather became thick.

Fog signal attended to.

Fog signal kept going, kept fog signal going.

At regulation intervals.

1. Fog set in and fog signals attended to.
2. Fog and heavy rain. Blew steam siren as required by Rule of the

Road at Sea.

3. International fog regulation strictly complied with.
4. Kept regulation fog signal going.
5. Dense fog set in with muzzling.
6. Fog patches at times.
7. Patches of fog at times.
8. Dense fog. S/B engine.
9. Run into fog bank, put engine stopped and whistle kept going

on.

10. Thick foggy weather and put engine slow.
11. Anchored in thick fog by sight of fairway buoy.
12. Thick fog, whistle going and eased engine down.
13. Snowing throughout the watch.
14. Weather very thick with snow.
15. Heavy squalls with hail.
16. Heavy hail — squalls.
17. Fog cleared away and full speed ahead.
18. Fog cleared off, weighed anchor and proceeded to underway.
19. International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972.
20. Rule 19 "Conduct of Vessels in Restricted Visibility".
21. Entered fog area, visibility of 0.5' miles.

10.5. Soundings

Sounded, took sounding.

Sounding attended (taken).

No bottom.

Got ... meters.



10. Matters on voyage

10.1. Setting course

Alter course (A/CO) to ...

Set course (S/CO) to ...

Shape course for ...

A/CO var'ly, steer var'ly.

Steer by ...'s order, steer under ...'s orders (direction).

1. Steered var'ly under captain's direction.
2. Course var'ly as per captain's order.
3. Steering by pilot's orders.
4. Passed clear passage and steered by captain's order.
5. Passed UDO L.H. on WSW, 1' off, S/CO to SE. Streamed and

set P.log.

6. PALMIDO Light abeam SE, 1' off, A/CO to SE. P.log 10'.
7. HAJODO L.H. bore <008>, 5' off, A/CO var'ly and took in

P.log showing 130'.

10.2. Log

Stream P. Log.

Operate bottom log.

Set log.

Take (haul) in log.

Patent log, P.log.

Bottom log, B.log.

1. SEONMIDO L.H. abeam S/E, 1' off, P.log 50' and reset it.
2. A/CO to East when P.log showed 65'.
3. Found something wrong on the log and hauled it in.
4. Streamed set P.log again after examination.
5. SORIDO L.H. abeam <015>, 2' off, A/CO to <093>. P.log

143'.

10.3. Passing and making out object

Made out ... on NW.

Sighted (observed) ... on NW.

Sighted ... L't on East 20' off.

Observed ... L't on East, distant 20 miles.

... bearing 10°, dist. 2 miles.

... bore 10°, 2' off.

Abeam 90°, 5' off.

Passed ... on 270°.

1. SHIHADO L.H. (was) seen, bearing N20°W, distant 5'.
2. Sighted (Observed, Made out) CHUKSAN L.H. on NW, 10'

off.

Подобным образом оформляются дополнения к ранее сделанным записям. При этом сносочный знак ставится после слова, за которым следует дополнение. Если записи необходимо дополнить сведениями, соответствующими определенному моменту времени (пример, если случайно была пропущена запись эпизода), сносочный знак ставится в левой части графы «Время» ниже строки, после которой необходимо поместить пропущенный текст.

Дополнения или исправления вносятся в журнал только лицом, записавшим основной текст.

1.8. Помещенные в журнале бланки таблиц (листы 2, 3) должны быть заполнены результатам последних определений.

1.9. Если записи, производимые в течение суток, продолжаются на нескольких страницах, то таблица гидрометеорологических данных, а также данные о крене, дифференте и замерах льда заполняются на первой странице данных суток; таблицы на других страницах прочеркиваются.

1.10. При переходе из одного часового пояса в другой и в других случаях, когда производится изменение показаний часов, показания их записываются на обеих страницах журнала дробью: в числителе — прежнее показания часов, а в знаменателе — новое. Дальнейшие записи ведутся по новым показаниям часов. На правой странице фиксируется факт перестановки часов и записывается номер нового часового пояса.

1.11. Запись географических названий мест, пунктов и объектов производится в соответствии с принятой на картах транскрипцией.

1.12. В случае навигационной аварии журнал и карта, на которой велась прокладка, немедленно передаются капитану судна. Капитан обязан опечатать их и сохранить для предъявления комиссии по разбору аварии. Все дальнейшие записи ведутся в новом судовом журнале.

1.13. Судовые журналы являются документами строгой отчетности. Вновь заводимый судовый журнал должен быть пронумерован и скреплен судовой сургучной печатью (печать службы капитана порта при регистрации журнала в судовом реестре судна разрешается). Заполненный журнал просматривается капитаном судна ежедневно и скрепляется его подписью. Заполненные судовые журналы хранятся на судне в течение года, после чего сдаются в архив. Во время войны заполненные журналы сдаются при первой возможности.



2. Порядок ведения журнала

1.14. В судовой журнал записываются все события судовой жизни и внешней обстановки, имеющие для судна значение и особенности плавания: данные навигационной прокладки, результаты расчетов и все наблюдения, характеризующие точность и безопасность плавания. Записи должны быть полными для восстановления по ним всей прокладки и обстоятельств плавания судна.

1.15. На левой странице журнала производятся записи, необходимые для счисления, а также записи, характеризующие гидрометеорологическую обстановку. Здесь же приводятся сведения об экипаже, судовых запасах и состоянии судна. Записи производятся в следующем порядке.

Графы 1 и 2. Время по судовым часам с точностью до 1 мин.

Графа 3. В заголовке графы дробью записывается сокращенное название компасов (числитель — название компаса, по которому ведется прокладка, знаменатель — название путевого компаса). Графа заполняется в соответствии с заголовком. Показания компасов записываются обязательно в момент начала движения на данном курсе. Если затруднительно фиксировать каждое изменение курса, а для обеспечения безопасности плавания этого не требуется, допускается курс обозначать словом «пер» (переменный). В данном случае на правой странице журнала отмечается, почему курс считается переменным, и подробно записываются все обстоятельства плавания переменными курсами.

Графа 4. Поправки компасов со своими знаками E(+), W(-) записываются при каждой записи курсов и при перемене поправок. При определении поправки компаса способ определения и результаты наблюдений записываются на правой странице журнала.

Графа 5. Поправки за дрейф или течение записываются со своим знаком в следующих случаях:

- 1) в момент начала ее учета;
- 2) при изменении курса;
- 3) при изменении скорости хода;
- 4) при перемене элементов ветра и течения.

При совместном учете дрейфа и течения указывается их суммарная поправка. Начало (прекращение) учета влияния дрейфа, течения, суммарного сноса отмечается на правой странице журнала.

Графа 6. Записывается направление фактического перемещения судна относительно дна (истинный курс, направление поправки за дрейф и течение). При отсутствии поправок за дрейф и течение пишется истинный курс.

2. Quarantine officers came on board and inspected passengers and crew.
3. Passed quarantine inspection and got pratique.
4. Finished quarantine and three cholera patients (were) found and isolated on board.
5. Four trachoma passengers (were) refused to land.
6. Quarantine officers left ship.
7. Customs officer and immigration officer came on board and inspected respectively.
8. Finished above inspection and each officer left ship.
9. Searching all over the ship and found none.
10. Pratique granted. Weighed anchor and proceeded to her berth.

8. Assignment of berth, shifting anchorage

Assignment — назначение задание.

Shifting, shift.

Shifting anchorage.

1. Harbor officer boarded and granted berth order.
2. Got the assignment to go alongside Central pier.
3. Hove up anchor and commenced shifting her closer to shore.
4. Let go shore line and commenced shifting.
5. Made her fast to #2 Pier on her star'd side and finished shifting.
6. Hove up anchor and proceeded a little to southward.
7. Anchored again in 15 meters of water with 2 shackles of cable.
8. Being towed by tug "Sinju-ho", proceeded to appointed anchorage.
9. Shifted her further up wharf, warping mooring rope.

9. Passing navigational aids, b.w., etc

1. Cleared out #1 Fairway Entrance.
2. Cleared passage.
3. Cleared breakwater end.
4. Passed clear of B.W. end.
5. Passed harbor entrance buoy.
6. Passed #1 Entrance Buoy on her port side.
7. Passed light vessel on her starboard side 2 cables off.



10. Let go tug. Cast off tug.

6. Pilot

Engage pilot.

Drop pilot, discharge pilot.

Pilot comes on board, pilot arrives on board.

Pilot leaves ship.

Make a signal for a pilot.

Wait for a pilot.

1. Stopped eng. and wait for pilot.

2. Stopped her off SODO for pilot.

3. ORYUKDO L't Ho bore north 1' off. Mr. Kim, Pilot, boarded.

4. Mr. Rhee, Pilot, came on board, F/H and proceeded into port.

5. WOLMIDP L.H. ab'm star'd side 2 off. Mr. Yang, Pilot, arrived on board.

6. Picked up pilot and set full.

7. Embarked Mr. Hong, Pilot and proceeded at full speed ahead under his charge.

8. Let go lines and proceeded to sea under pilot's order.

9. Pilot left her off TAEJONGDAE L.H.

10. Discharge pilot and proceeded to sea.

11. Pilot, Mr. Kim came on board and took charge.

12. Pilot, Capt. Kim boarded and took charge.

13. Pilot, Capt. Kim embarked and took charge.

14. Stopped her and waited for the pilot off SOKCHO L.H.

15. Hove up anchor and proceeded down the river under pilot's order.

16. Passed BUSAN #1 Entrance Buoy on her port side and discharged the pilot then proceeded to sea.

7. Customs, quarantine and immigration inspections

Quarantine station (ground).

Quarantine officer.

Pratique.

Bill of health, b.h.

Pass the inspection.

Get b.h., be granted b.h.

Customs inspection.

Customs officer.

Immigration inspector.

1. Anchored a quarantine station (ground).

Графа 7. Показания лага записываются:

— при включении и выключении;

— при перемене курса;

— при изменении скорости хода (в момент дачи хода);

— при плавании по счислению (каждый час);

— при перестановке показаний часов по другому часовому поясу;

— в начале и в конце учета поправок за дрейф и течение;

— в 0, 4, 8, 12, 16 и 20 часов.

Графа 8. Расстояние с карты, пройденное по данному пути, записывается в строке, соответствующей началу следования по данному пути. В конце записей каждой страницы (или в конце заполненной страницы) подводится нарастающим итогом общее число миль пройденного расстояния с момента съемки судна с якоря (бочки, швартовов). В конце перехода пишется пройденное расстояние с указанием ходовых часов.

Графа 9. Число оборотов гребного винта (винтов) в минуту записывается:

1) при изменении хода;

2) в 0, 4, 8, 12, 16 и 20 часов;

3) ежечасно при плавании по счислению.

Если на судне два винта и вращаются с разной скоростью, то в графе запись производится дробью; в числителе — левый, в знаменателе — правый винт. В случае, когда частое изменение скорости не фиксируется, в графе проставляется «пер» (переменный). Разворот машинами вправо и влево обозначаются буквами П, Л.

Графа 10. В графу «примечания» вносятся данные, не вошедшие в графы 1...9 и имеющие значение для счисления.

Строка 11. Сведения на 8 часов данного числа об экипаже судна проставляются дробью: в числителе — количество командного состава, в знаменателе — рядового; дробью число командировочных и пассажиров.

Строка 12. Сведения на 8 часов данного числа о наличии на судне топлива, масла, воды и продовольствия.

Графы 14-15. Направление ветра в градусах; сила ветра в баллах определяется по шкале Бофорта:

- 0 — штиль;
- 1 — тихий ветер;
- 2 — легкий ветер;
- 3 — слабый ветер;
- 4 — умеренный ветер;



- 5 — свежий ветер;
- 6 — сильный ветер;
- 7 — крепкий ветер;
- 8 — очень крепкий ветер;
- 9 — шторм;
- 10 — сильный шторм;
- 11 — жестокий шторм;
- 12 — ураган (ветер более 33 м/сек. и более).

Графа 16. Состояние поверхности моря в баллах определяется по шкале:

- 1) 0 — зеркально-гладкая поверхность;
- 2) 1 — рябь — появляются небольшие гребни волн;
- 3) 2 — гребни небольших волн начинаются опрокидываться, образовавшаяся пена не белая, а стекловидная;
- 4) 3 — хорошо заметные небольшие волны-гребни некоторых из них опрокидываются, образуя местами белую клубящую пену — «барашки»;
- 5) 4 — волны принимают хорошо выраженную форму, повсюду образуются «барашки»;
- 6) 5 — появляются волны большой высоты, их пенящие гребни занимают большие площади;
- 7) 6 — ветер начинает вытягиваться полосами по склонам волн;
- 8) 7 — длинные полосы пены, срываемые ветром с гребней волн, покрывают склоны волн и местами, сливаясь, достигают их подошв;
- 9) 8 — пена широкими плотными сливающимися полосами покрывает склоны волн, отчего поверхность моря становится белой, только местами у подошв волн, видны свободные от пены участки;
- 10) 9 — вся поверхность моря покрыта плотным слоем пены, воздух наполнен видимыми частицами воды, видимость значительно уменьшена.

Графа 17. Состояние неба и атмосферные явления записываются следующими условными обозначениями:

- Я — ясно (облачность не более 5 баллов);
- П — пасмурно (облачность от 5 до 10 баллов);
- М — меняющаяся облачность (от 0 до 10 баллов);
- Т — туман (мгла);
- Дм — дымка;
- Д — дождь,

Engine recovers.

Engine works ahead/astern.

1. Left BOMBAY for CAPETOMN. Slow ahead and various engine (var.eng.).
2. Slow astern and (then) used eng. var'ly.
3. Half speed ahead and then used eng. ahead var'ly.
4. Cleared B/W (breakwater) and L't Ho (Lighthouse), Full ahead.
5. Rung up engine.
6. Stopped engine. Slow then half ah'd.
7. Full ah'd eng. R/up eng., and dismissed the station.
8. Cleared out #1 Fairway Entrance/ F/H.
9. S/B eng. Slow down.
10. Slow down eng. And then used eng. ah'd var'ly.
11. Slow down eng. And then used eng. var'ly as required.
12. Stop eng. Arrived at MASAN and F/W eng.
13. Slowed (Eased) down eng. for engineer's purpose.
14. Stopped eng. for engineer's purpose.
15. Stopped eng. for engineer's request.
16. Stopped eng. for engineer's sake.
17. Stopped eng. for (the purpose of) repairing steering gear.
18. Stopped eng. to repair steering eng.
19. Stopped eng. owing to confused traffic.
20. F/W eng. and dismissed the station.

5. Use of tug boat

(Being) assisted by tug, with tug.

Assistance.

Let go tow (tug), cast off tow (tug).

Give her push.

Come alongside.

Attend her.

1. Took tug "Sangmi-ho" bow and "Nari-ho" on aft.
2. Took tug "Galmaegi-ho" on port quarter.
3. Tug "Galmaegi-ho" made her fast on our port quarter.
4. Tug "Mugungwha-ho" came alongside and made fast on port-side midship.
5. Another tug "Jebi-ho" made fast on portside.
6. Two tugs "Nabi-ho" and "Samjari-ho" attended her.
7. Tug "Bidlgi-ho" gave her push on star'd bow.
8. Proceeded to her berth under tow.
9. Proceeded to her berth, #3 Buoy, assisted by tug.



3. Use of mooring lines

Send out mooring rope to ...

Make her fast to ...

Place (moor, put) alongside ...

Shackle to buoy.

Dragging round.

Swinging round.

Shackle on ...

1. Singled up shore lines and prepared for sea.
2. Let go shore line, left MASAN for HONGKONG.
3. Cast off wharfs and left SEJU for TOKYO.
4. Cast off lines, slow ahead engine. Proceed to sea under pilot's order, using engine var'ly (variously) as required.
5. Cast off lines and got clear of wharf, assisted by tug boat on star'd quarter.
6. Unshackled the cable from the buoy and slip rope.
7. Cast off (let go) buoy rope and half astern engine and proceeded to sea, manoeuvring engine and helm var'ly.
8. Let go #1 buoy rope and left ULSAN for LOS ANGELES.
9. Shackled #2 Buoy.
10. Sent out mooring rope to the pier.
11. Came along #1 Buoy and sent buoy rope to it.
12. Sent bow and stern lines ashore and commenced hauling her alongside pier.
13. Made her fast port side to #1 pier.
14. Made her fast fore and aft to the quay. Arrived at BUSAN and finished with engine.
15. Got her alongside star'd side to mothership, Korea-ho.
16. Made her fast to #1 Buoy with port cable.
17. Shackled to #3 Buoy, arrived at MCHEON.

4. Engine motion

S/B engine (eng.).

Slow, Half, Full (speed) ahead.

Slow, Half, Full (speed) astern.

Starboard eng. Slow ah'd.

Both engines half astern.

Ring (Rung) up engine.

Ring (Rung) off engine.

Finish (Finished) with engine.

Goes wrong.

- С — снег;
- Гз — гроза;
- З — заряды.

Графа 18. Видимость в милях определяется по наблюдениям за дальностью видимости предметов или огней. Резкие изменения видимости отмечаются на правой странице журнала.

Графа 19. Записываются исправленные всеми поправками показания барометра в миллиметрах.

Глава 20. Температура наружного воздуха в тени записывается в градусах Цельсия.

Графа 21. Температура верхнего слоя забортной воды записывается в градусах Цельсия.

Графа 22. Крен записывается в градусах по кренометру с указанием борта:

- П — правый;
- Л — левый борт.

Графа 23. Дифферент указывается в градусах с указанием:

- Н — на нос;
- К — на корму.

Графы 24...29 — в заголовке каждой графы проставляется название (номер) трюма (танка).

В графы записываются результаты замера в сантиметрах с добавлением букв:

- П — пресная вода;
- С — соленая вода;
- Т — топливо.

В случае недостатка граф для записи замеров или при необходимости более частного фиксирования замеров используются графы этой же таблицы на последующих страницах данных суток.

1.16. На правой странице журнала записываются в произвольной форме все основные события, касающиеся деятельности и плавания судна. Ниже даются некоторые правила и перечисляются события, которые обязательно должны фиксироваться в судовом журнале.

Заголовок. Если судно стоит на якоре (швартовах), то в верхней строке заголовка записывается название места стоянки (бухта, гавань, порт). При съемке с якоря (швартовов) в этой строке указывается название пункта, из которого судно выходит, а при дальнейшем плавании — название района плавания. В нижней строке заголовка записывается день недели, число и месяц.



Съемка с якоря. При съемке с якоря (швартовов) записываются:

- 1) цель рейса;
- 2) осадки носом и кормой;
- 3) направление и сила ветра;
- 4) состояние поверхности моря;
- 5) видимость;
- 6) номер и год издания карты, по которой ведется прокладка;
- 7) по какому компасу правит рулевой;
- 8) другие сведения, необходимые для безопасности плавания.

Постановка на якорь. При постановке на якорь записываются: название рейда (бухты, гавани), где судно стало на якорь (ошвартовалось);

- глубина;
- грунт;
- какой отдан якорь;
- количество вытравленной якорь-цепи;
- данные определения места отдачи якоря;
- осадки носом и кормой;
- направление и сила ветра;
- состояние поверхности моря;
- видимость.

При постановке на швартовы записываются:

- 1) способ, которым ошвартовано судно;
- 2) количество заведенных швартовов;
- 3) название судов, стоящих у борта судна.

Определение места судна. Записываются все определения места судна; если какое-либо определение не принято для счисления, то указываются причины этого. Указываются также:

— при определении по пеленгам, углам или расстояниям, полученным любыми техническими средствами, — время, отсчет лага, название ориентиров, компасные пеленги, углы или расстояния с их поправками и невязка;

— при определении астрономическим способом — судовое время, отсчет лага, названия наблюдаемых светил, моменты по часам и их поправки, средние отсчеты по секстану и его поправки. После вычислений записываются время, отсчет лага, соответствующие произведенным наблюдениям, обсервованные координаты и невязка;

— при определении по радионавигационным средствам — время, отсчет лага, названия радионавигационных средств, отсчеты по судовым приемо-измерительным устройствам и поправки к результа-

24. Within 12 hours before arrival (strictly for US ports).

“All communication system, alarms, main and emergency steering gear, rudder indicator, engine telegraph, main propulsion machinery ahead and astern, whistles, navigation lights, radars, VHF, emergency batteries, compasses and other navigation equipment tested and checked.” (“...as per US CFR 33 par. 164,25” — if US port of call. CFR – code of federal regulations USA)

2. Use of anchor

Let go anchor, drop anchor, cast anchor.

Brought up with ... shackles of cable.

In ... meters of water.

Pay (veer) out chain cable moor.

1. Cleared hawse and have in port anchor.
2. Hove in starboard cables to 3 shackles.
3. Hove short port cable to two shackles and cleared hawse.
4. Picked up port anchor and hove in starboard cables to 45 fathoms.
5. Hove up star'd anchor and hung on ship's rope.
6. Started (commenced) unmooring.
7. Started (commenced) to heave up anchor.
8. Weighed anchor (anchor up), slow ahead and various engine, left MOKPO to GUNSAN.
9. Picked up anchor and proceed down the river under pilot's direction.
10. Let go anchor at quarantine station.
11. Cast port anchor and brought up with three shackles of cable.
12. Let go star'd anchor in 15 meters of water off INCHEON and brought up with 4 shackles of cable.
13. Anchored ay MUKHO outer Harbour with 3 shackles of chain in 20 meters of water
14. Arrived of anchorage and anchored with port anchor and 45 fms (fathoms) of cable.
15. Dropped anchor and paid (veered) out port chain to 3 shackles.
16. Brought up with 4 shackles of port cable and 5 shackles of star'd cable.
17. Moored with 2 shackles of cable on each anchor.
18. Moored in 25 meters of water with 3 shackles of cable on both sides (both anchors).
19. Pilot, Captain Kim boarded and took his charge.
20. Hove up anchor and left BUSAN for Manila in charge of pilot.



**ПРИЛОЖЕНИЕ Б.
ОСНОВНЫЕ ЗАПИСИ В СУДОВОМ ЖУРНАЛЕ
НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ**

1. Preparation for leaving and entering

All crew.

Hands.

All hands.

Lash, tie, bind, and buckle.

Secure, batten, make sure.

1. S/B (stand by) for leaving port.

2. Hands employed preparing ship for sea.

3. Hands preparing ship for sea.

4. Hands employed in preparation for sea.

5. Getting all ready for sea.

6. Getting ship ready for sea.

7. Preparing ship for sea.

8. Stationed all hands for leaving port.

9. Dismissed station for leaving.

10. S/B entering port.

11. Stationed all hands for entering port.

12. Lashed up everything movable in holds and decks.

13. Secured all hatches and battened them down.

14. Secured all outside openings and prepared for sea.

15. Secured all derrick booms and other fittings, then battened all hatches down.

16. Secured watertight doors and lashed up lifeboats for heavy weather.

17. Weather becoming threatening, postponed sailing.

18. As weather becoming threatening, postponed sailing.

19. Tested steering gear, telegraph and whistle, checked gyrocompass and ship's clocks and all was in good condition.

20. Leaving draft (Sailing draft, Draft on departure) F: 3"20,

A: 6"10

21. Arrival draft F: 3"75, A: 6"12.

22. All crew returned aboard all shore people left her.

23. Not more than 1 hour before getting underway:

Same as on arrival and:

"All hatches covers, sidescuttles, watertight doors shut, security of vessel inspected. Draft, cargo on board, Fuel oil, Diesel oil, Lubrication oil, water, ballast, stability and crew."

там измерений, ортодромические и другие поправки, обсервованные координаты и невязка.

Невязка. Направление и величина невязки в милях записывается сокращенно, например: C=236 — 0,4 мили. Направление невязки считается от счислимого места к обсервованному. При отсутствии невязки делается запись: C=0.

Координаты судна, соответствующие данному моменту, записываются:

- 1) в 0, 4, 8, 12, 16 и 20 час. (на ходу судна);
- 2) при резком расхождении фактической глубины с глубиной, указанной на карте;
- 3) при обнаружении неизвестных опасностей;
- 4) при обнаружении плавающих мин;
- 5) при обнаружении знаков плавучего ограждения, находящихся не на своих штатных местах;
- 6) при постановке на якорь по счислению;
- 7) при навигационных определениях, принятых за исходные для счисления;
- 8) при ухудшении видимости или при отрыве от берега;
- 9) в конце плавания по счислению с указанием невязки;
- 10) при опознании места по глубинам, если оно принято для счисления;
- 11) при поворотах на новый курс вне видимости берега;
- 12) при определениях места астрономическим способом и по радиотехническим средствам;
- 13) при авариях.

Лаг. В судовой журнал заносится следующая информация:

- сведения о включении и выключении лага;
- его показания при определении места судна;
- показания при определении поправок лага и скорости хода на мерной линии (в моменты прохождения секущих створов);
- при прохождении траверза важных навигационных ориентиров (указывается и поправка лага).

Глубина моря (в метрах), измеренная эхолотом (лотом), с указанием поправки эхолота (лота) записывается в следующих случаях, а именно:

- 1) при опознании места;
- 2) при постановке на якорь (бочку, швартовы);
- 3) при определении скорости хода на мерной линии.
- 4) при проведении грузовых работ — ежедневно;



5) на начало и конец работ записывается запас чистой воды под килем с учетом колебания уровня моря.

Расстояние до ориентира, снятое с карты, записывается:

- при повороте на пеленге;
- при проходе траверзов важных ориентиров;
- на втором пеленге крюйс-пеленга;
- при переходе на другую карту по пеленгу и расстоянию.

Аварии, происшествия и несчастные случаи, происшедшие на судне, аварии судовых плавсредств (независимо от места аварии), несчастные случаи, происшествия, которые случились в видимости судна, заносятся в журнал с описанием всех обстоятельств, которые были замечены с судна. При этом отмечается, когда, кем была оказана помощь. Во всех этих случаях записи должны быть сделаны особенно подробно.

Повреждения в корпусе судна и машинах записываются с указанием их причин и мер, принятых для устранения этих повреждений. Подача заявления о морском протесте записывается с указанием его краткого содержания, времени и места подачи.

Для сохранности груза на стоянке и ходу судна записываются все принимаемые для этого меры: включение, выключение вентиляции, пуск, остановка трюмных насосов для откачки льял трюмов, подкрепление груза, проверка его состояния, замер температур и CO₂ в трюмах при необходимости и т.п.

Лоцманская проводка. Записывается время и способ вызова лоцмана, его фамилия, имя, отчество, название лоцманской компании, времени его фактического прибытия на судно и время, место его схода с борта судна, время начала и окончания лоцманской проводки.

Грузовые операции, бункеровки, прием снабжения, продуктов. В журнал записываются по факту, времени начала и окончания работ, куда, какое количество и какого груза принято или выгружено.

Снятие осадок. Ежедневно записываются на начало, во время и после окончания грузовых работ.

Передача командования судном одним капитаном другому записывается с указанием причин передачи, места, времени и обстоятельств, сопровождающих передачу, краткой характеристикой состояния и положения судна. Запись заканчивается словами «Судно сдал» и «Судно принял» с подписью сдающего и принимающего капитанов.

Повседневная жизнь на судне. В журнал заносятся все события судовой жизни как установленные, так и не установленные распорядком дня (учения, работы, занятия и т.п., с указанием начала и конца).

ПРИЛОЖЕНИЕ А. РОЛЬ КАПИТАНА В КОНТРОЛЕ ЗА ПРАВИЛЬНЫМ, СВОЕВРЕМЕННЫМ ВЕДЕНИЕМ СУДОВОГО ЖУРНАЛА И ОТРАЖЕНИИ ОБЪЕКТИВНЫХ СОБЫТИЙ НА СУДНЕ СОГЛАСНО ТРЕБОВАНИЙ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

В соответствии с главой 2 Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМУ), на капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, предотвращения загрязнения окружающей среды, поддержание порядка на судне, предотвращение причинения любого ущерба судну, грузу и находящимся на судне людям.

Капитан судна по своему служебному положению признается представителем судовладельца, грузовладельца в отношении действий, вызванных нуждами судна, груза или плавания, а также исков по вверенному ему имуществу, если на месте нет других представителей судовладельца или грузовладельца.

Капитан судна обязан принять все необходимые меры для документального оформления всех случаев на судне связанных с авариями, морскими происшествиями, повреждении или утрате груза, багажа, почты, травмах с людьми и в других случаях, если есть или могут возникнуть претензии к судовладельцу.

В обязанности капитана кроме всего вышеперечисленного входит следующее:

- 1) оказание помощи людям, терпящим бедствие;
- 2) грамотные действия в случае военной опасности, пиратских действий, при опасности захвата судна;
- 3) оказание помощи после столкновения судов;
- 4) оказание неотложной медицинской помощи;
- 5) в случае гибели судна капитан заблаговременно принимает все меры для спасения всех судовых документов, карт рейса, ценностей, спасения людей и, куда бы не был доставлен спасенный экипаж, он сохраняет свои права и исполняет обязанности в отношении экипажа.

Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий должны беспрекословно выполняться всеми находящимися на судне лицами.



БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ). Перевод (Процедуры контроля), ИМО. — Лондон, 2005. — 27 с.
2. Наставление по предупреждению загрязнения с судов. РД 31.04.23-94. — СПб.: АОЗТ ЦНИИМФ, 2004. — 109 с.
3. Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL-73/78). Перевод, ИМО. — Лондон, 2004. — 458 с.
4. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS-74/95). Перевод, ИМО. — СПб.: ЦНИИМФ, 2005. — 420 с.
5. Кодекс торгового мореплавания Украины. — Одесса: Феникс, 2002. — 124 с.
6. Рекомендации по организации штурманской службы на морских судах Украины (РШСУ-98). — Одесса: ЮжНИИМФ, 1998. — 111 с.
7. Виноцкий А.Г. Рекомендации вахтенному помощнику капитана / А.Г. Виноцкий, Л.А. Козырь. — М.: Транспорт, 1991. — 48 с.
8. Юдович А.Б. Предотвращение навигационных аварий морских судов / А.Б.Юдович. — М.: Транспорт, 1988. — 224 с.
9. Международные конвенции ИМО в вопросах и ответах на английском языке. ОГМА. — Одесса: Латстар, 2000. — 104 с.
10. Юдович А.Б. Оформление морских происшествий / А.Б. Юдович. — М.: Транспорт, 1981. — 231 с.

На 00 ч. каждого суток выполняются следующие записи:

- 1) место (координаты) судна;
- 2) условия швартовки (якорной стоянки), количество и расположение швартовов, отданных якорей), количество якорь-цепи на клюзе, глубина и тип грунта;
- 3) суда, стоящие у борта;
- 4) готовность к выходу из порта;
- 5) основные работающие механизмы;
- 6) обеспечение судна с берега водой, электроэнергией, паром и телефонной связью;
- 7) количество уволенных членов экипажа на берег;
- 8) присутствие на судне капитана и его помощников.

3. Контроль за правильностью ведения судового журнала

Капитан обязан ежедневно проверять записи в судовом журнале и подтверждать эти записи своей подписью.

Записи в судовой журнал могут производить также прямые и непосредственные начальники капитана судна и лица, назначенные для проверки и инспектирования судна.

Должностные лица, находящиеся на судне и ответственные в какой-либо мере за безопасность плавания судна, обязаны в случае несогласия с действиями капитана судна записать в свои решения, наблюдения или предложения по обеспечению безопасности плавания в судовой журнал. Лица, указанные в двух первых пунктах делают пометки и записи чернилами, скрепляя свою запись подписью с указанием должности.

7-я страница и все с левой стороны и последующие имеют следующие графы:

- время — час, мин.;
- компасные курсы;
- поправки компасов;
- поправка на дрейф или течение, суммарный снос;
- путь, ОЛ, расстояние с карты, пройденное по данному пути;

- число оборотов гребных винтов (двигателей);
- примечание.

Ниже на 0800 указывается:

- 1) топливо (т);
- 2) масло (кг);
- 3) вода (т);
- 4) продовольствие на сколько суток.



Ниже таблица со следующими графами:

- а) время в ч. на 0, 4, 8, 12, 16, 20;
- б) истинный ветер — направление и сила в баллах;
- в) состояние моря в баллах;
- г) видимость в милях;
- д) атмосферное давление;
- е) температура воздуха, воды в град. С;
- ж) крен;
- з) дифферент;
- и) замеры льял (танков);

На правой странице журнала и всех последующих правых страниц указываются время/часы/минуты плюс вахтенные записи.

На последней слева странице делается следующая надпись:

«Всего в настоящем журнале пронумеровано ___ листов.

Капитан судна _____, дата.

Правильность записей и подписи лиц, ведущих журнал, свидетельствую.

Капитан судна _____, дата, подпись.»

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при съемке судна с якоря?
2. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при постановке судна на якорь?
3. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при определении места судна?
4. Объясните, как заносится в журнал невязка в определении местоположения судна?
5. Охарактеризуйте, как записываются в вахтенный журнал координаты судна?
6. Объясните, в каких случаях в журнал заносятся показания лага?
7. Охарактеризуйте, в каких случаях в судовой журнал записывается глубина моря?

8. Объясните, в каких случаях в журнал заносится расстояние до ориентира?

9. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при аварии, происшествии и несчастном случае?

10. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при получении повреждения в корпусе?

11. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал для обеспечения сохранности груза?

12. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при выполнении лоцманской проводки?

13. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при выполнении грузовых операций, бункеровки, прием снабжения или продуктов?

14. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал при снятии осадок?

15. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале при передаче командования судном?

16. Охарактеризуйте, какие записи заносятся в вахтенный журнал для повседневной жизни на судне?

17. Объясните, какие записи должны быть сделаны в журнале на 00 ч. каждого суток?

18. Охарактеризуйте, как на судне осуществляется контроль за правильностью ведения судового журнала?

