

ный знак, устанавливаемый в центре ограждаемой акватории; в противном случае знаки выставляются по границам. На нашей карте такими знаками обставлен район свалки грунта. Места свалки грунта обозначаются для грунтоотвозных шаланд, а на мелководье опасны отличием глубин от указанных на картах.

Знаками специального назначения являются светящиеся и не светящиеся буи и вехи. Окраска знака желтая. Знаки специального назначения нумеруют или обозначают буквами в соответствии с целью их постановки.

Для ограждения мест выставленных рыболовных снастей, как исключение, могут быть применены дополнительные специальные знаки. Форма и окраска дополнительных специальных знаков должна быть отличительной от принятых для обычных знаков системы МАМС.

Описывая системы ограждения опасностей, сложившиеся на морях и реках, приходится часто употреблять слово «обычно». Это заставляет предполагать наличия исключений. Но действующие в данном районе правила, равно как и исключения из них, всегда обоснованы и заранее доводятся до всеобщего сведения. А благодаря ответственности, часто самоотверженной, работе гидрографов и «путейцев» судоводители могут полностью довериться средствам навигационного оборудования (СНО). Даже в наше, отягченное кризисами, перестройками и техническими революциями время.

К слову, в соответствии с действующим законодательством судоводители маломерных судов несут ответственность за повреждение навигационных знаков. Запрещается подходить и швартоваться к знакам плавучего ограждения. Почтительное отношение к знакам СНО предполагает не только морская культура, но и культура вообще. Молодой или не очень орангутанг, резвящийся на буге, выглядит так же странно, как выглядел бы он, висая на светофоре на городском перекрестке. Стоит также опасаться возможных последствий столкновения при ограниченной видимости с внезапно возникшим перед вашей лодкой знаком. Вес среднего по размерам речного буя — несколько сот килограммов, а большого морского — более 5 т.

Судовой журнал на маломерном судне: не обязательно, но полезно

Евгений Курганов



Если набрать в поисковой строке браузера словосочетание «судовой журнал», интернет охотно предложит среди всего прочего десятки вариантов бородатого анекдота про капитана, зафиксировавшего в журнале нетрезвость помощника, и ответный ход помощника, отметившего удивительную трезвость капитана в этот день. А что же и с какой целью на самом деле пишется в судовом журнале и нужен ли он в век электроники на судне, особенно маломерном?

Обратимся к истории. Все технические и технологические решения, применяющиеся на морских и речных судах, появились как ответы на возникающие задачи. Века совершенствования этих решений сделали их оптимальными — будь то обводы корпуса судна или форма записи в журнале. Вероятно, необходимость документировать предпринимаемые действия и обстоятельства плаваний возникла, когда эти плавания превратились из авантюры в отрасль хозяйства, а конструкции судов и управление ими потребовали профессиональных навыков. Во всяком случае, во времена Великих географических открытий практика ведения вахтенных журналов была уже широко распространена.

Известно, что Колумб, вернувшись из экспедиции в Новый Свет, преподнес испанской королеве объемистый судовой журнал, который он вел во время плавания. В наши дни исследователи изменения магнитного поля Земли пользуются данными о направлении магнитного поля, определенном с помощью судового компаса, из судовых журналов 1590–1840 гг. И даже лихие капитаны пиратских брига, озабоченные взятием на абордаж

очередного «купца» и отрывом от преследующих их кораблей королевского флота, вели судовые журналы, отражая в них судовую жизнь к радости современного читателя.

По-английски судовой журнал именуется Logbook или Ship's log — т.е. журнал, в который заносятся показания лага (по-английски log). Периодически замеряя скорость судна, можно, зная курс и пройденное время, определить его местоположение, для чего прежде всего и велись первоначально судовые журналы. Кстати, вошедшее в русский язык слово «лог» означает автоматически формирующийся набор записей о различных событиях в компьютерной системе, организованный в хронологическом порядке. Ближайшим его аналогом является слово «протокол», что косвенно иллюстрирует главную функцию судового журнала — протоколирование событий.

Принято считать, что в русском флоте вахтенные журналы были введены в 1720 г. Морским уставом Петра I. Обязанность по заполнению журнала возлагалась на штурмана и контролировалась командиром корабля. Мор-

ской устав предписывал «держать верным журнал, записывать расстояние плаванное, дрейф корабля, разные случаи, прибавление и убавление парусов, склонение компаса, течения моря и грунты, ...смотреть в журналах за офицерами и прочими в искусстве их должности». Вахтенные журналы велись в специальных книгах, выдаваемых на корабли Адмиралтейств-коллегией — пронумерованных, прошнурованных и скрепленных печатью.

Судовые журналы за большую историю своего существования назывались по-разному: «все-дневные записки», «журнал», «бомбардирский журнал», «вахтенный журнал» и т. п. В XIX в. этот документ стали именовать «шканечный (шханечный) журнал», а с 1869 г. — «вахтенный журнал», как он и называется в наше время. В историко-географической литературе вахтенные журналы за прошлые века обычно называют «шканечными». На купеческих кораблях закон предписывал шкиперу или штурману вести «журнал, или ежедневную запись всем происшествиями на корабле, как в гавани, так и на воде». По прибытии российского судна в заграничный порт местный консул имел право требовать от шкипера предоставления этого журнала (Торговый устав 1887 г.).

«Установленной формы шнуровая книга, в которую вносятся все относящиеся до данного корабля обстоятельства его плавания или пребывания на якоре» ведется на кораблях военноморского флота, транспортных и промысловых судах. На транспортных судах она называется судовым журналом, а на промысловых, как и на кораблях ВМФ — вахтенным. В дальнейшем в тексте вместо терминов «вахтенный журнал», «единый вахтенный журнал», «бортовой журнал», «ходовой журнал» будем использовать термин «судовой журнал» (СЖ).

В наши дни обязательное наличие СЖ как основного официального документа на судах, плавающих под государственным флагом Российской Федерации, предусмотрено Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. (ст. 25) с указанием, что правила его ведения устанавливаются Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (Министерством транспорта РФ) и

Федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства (Госкомрыболовства России). СЖ является одним из документов, который суда должны иметь для подтверждения права плавания под флагом государства и основным официальным документом, в котором отражается повседневная жизнь судна.

Но далее, в ст. 25 п. 2 и ст. 27 КТМ РФ, говорится, что судно, осуществляющее прибрежное плавание (а это подавляющая часть судов, подведомственных ГИМС) может не иметь судового, машинного и санитарного журналов, если иное не установлено органами, осуществляющими технический надзор за такими судами. Также не обязателен СЖ для спортивных, прогулочных и иных самоходных судов с главными двигателями мощностью менее 55 кВт и несамоходных судов вместимостью менее 80 т. Право плавания под Государственным флагом РФ, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту и вместимость судна удостоверяет в таких случаях судовой билет.

В Правилах плавания по внутренним водным путям СЖ упоминается в качестве обязательного для судов, подведомственных Речному Регистру.

Не требуют ведения СЖ и местные правила плавания (МПП). Однако есть ситуации, когда СЖ может быть необходим и на маломерном судне. Перечислим для примера некоторые из них.

Для выхода в пограничную зону или за пределы территориальных вод капитан маломерного судна перед выходом в море должен прибыть на пункт проведения пограничного и таможенного досмотра, где обязан предъявить для проверки, среди прочих документов, СЖ. Не факт, что его от вас потребуют, но правила обязывают его иметь.

Наличия подробного СЖ могут требовать и положения по проведению спортивных соревнований, например, парусно-крейсерских гонок.

При оформлении аренды яхты чартерная компания предупредит вас, что страховая компания может отказать в выплате, если на яхте не будет вестись СЖ. Вообще, как требуют Правила страхования маломерных судов, владелец обязан по требованию страховщика предъявить поврежденное

застрахованное судно для осмотра, а также СЖ (если таковой ведется) и прочие судовые документы для проверки. То есть журнал вы вправе не вести, но это может вылиться в финансовые потери.

Записи в СЖ являются, наряду с судовой ролью, документами, подтверждающими участие в плаваниях, что может потребоваться для получения спортивного разряда или судоводительского удостоверения более высокой квалификации.

Кроме того, и это самое главное, СЖ имеет важное юридическое значение в качестве одного из основных письменных доказательств при расследовании происшествий с судном, случившихся в плавании или на стоянке. И, несмотря на то, что на маломерных судах, поднадзорных ГИМС, обязательное ведение СЖ не предусмотрено, наличие надлежащим образом оформленного СЖ даст возможность восстановить все обстоятельства плавания, а в судебных органах он признается единственным официальным документом, на записях которого основывается заключение о деятельности отдельных должностных лиц и судна в целом. Записи в СЖ должны свидетельствовать о подготовленности судна к плаванию, о том, какие меры принимались капитаном и командой для предотвращения происшествия, для спасения людей. Поэтому в журнале в сжатой, но ясной форме должны фиксироваться события внутренней жизни и внешние обстоятельства, которые могут иметь значение для эксплуатации судна. В случае аварии эти записи, сделанные надлежащим образом и соответствующие действительным фактам, помогут доказать, что действия капитана и экипажа были своевременными, разумными и целесообразными. Все, что записано в СЖ в соответствии с правилами его ведения, с давних пор рассматривается судом наравне со свидетельскими показаниями. С помощью СЖ «шкипер может доказать свое рвание, равно как неизбежность случая, освобождающую его от ответственности или оправдывающую его действия» (Торговый устав 1887 г.).

Что же превращает обычную обычную тетрадь в судовой журнал, т.е. юридический документ? Прежде всего страницы этой тетради должны быть

пронумерованы, прошнурованы и скреплены печатью, а заполняться она должна на основе предписанных международных и национальных правил, требований и исторически сложившихся обычаев. Первейшим из них является требование о ведении записей в строго хронологической последовательности с указанием моментов времени с определенной точностью. Эти записи должны быть тщательно обдуманы, чтобы они содержали в себе все существенно необходимое и чтобы в них не было ничего лишнего, никаких противоречий или разногласий. Обнаружение недостоверных записей в СЖ подрывает доверие к нему и ведет к увеличению степени ответственности судоводителя за последствия происшествия. В некоторых странах неправильное ведение СЖ наказывается в уголовном порядке.

Суммируя вышесказанное, мы приходим к отрадному выводу: принимать решение о необходимости ведения СЖ на маломерном судне следует, руководствуясь исключительно здравым смыслом, исходя из задач, которые ставятся перед судном и его экипажем. Можно обходиться без журнала на катере с мощным двигателем, если ваши плавания — это выходы на рыбалку в ограниченной акватории, но в дальнем плавании, тем более с пересечением государственных границ, журнал будет необходим, даже если ваше судно — гребная лодка. Решение о ведении журнала принимают в первую очередь судовладелец, а также капитан.

Приобрести отпечатанный в типографии чистый СЖ можно в магазинах «Транспортная книга», в портовых отделах картографии, в интернет-магазинах. Журналы могут различаться форматом — А4 или А5. Второй в половину меньше стандартного листа и на небольшом судне хранить его проще. Кроме того, журналы такого формата обычно предназначены для судов небольшого тоннажа и по форме ведения могут быть удобнее на маломерном судне. Наиболее распространены СЖ, напечатанные Министерством транспорта РФ и Госкомрыболовства России, но существуют также журналы Министерства РФ по чрезвычайным ситуациям и СЖ, отпечатанные по заказам других организаций, например, Федерации парусного спорта или яхт-

клубов. Форма каждого журнала приспособлена для ведения на судне соответствующего ведомства. Журнал для промыслового судна может содержать графу, регистрирующую использование орудий лова, а журнал яхт-клуба — отдельную графу, где отмечают постановку парусов, но принципиальных различий во всех этих журналах нет и любой из них годится для ведения в качестве СЖ вашего судна.

Отметим, что еще петровский Устав требовал ведения на корабле целого ряда книг и журналов, учитывающих получение припасов, выдачу жалования и т.д., и для их ведения даже вводилась должность судового секретаря. На современном «коммерческом» судне, согласно КТМ РФ, кроме судового журнала, который заполняется судоводителями, должно вестись еще несколько журналов: машинный, санитарный, операций со сточными водами, журнал нефтяных операций, радиожурнал и еще целый ряд документов. Очевидно, что ведение такого количества журналов на небольшой яхте или катере и невозможно, и никому не нужно. Регистрируемые в них сведения на небольшом судне вполне можно уместить в один СЖ, хотя для некоторых маломерных судов может быть оправдано ведение еще и машинного журнала. На судах, на которых установлены мощные основные двигатели, один или несколько дизель-генераторов, компрессор, кран-балки и т.д., машинный журнал позволяет учитывать моторесурс, фиксировать и планировать ремонтные и регламентные работы, расход и наличие ГСМ и запчастей.

При отсутствии типографского СЖ на маломерном судне в качестве журнала можно использовать любую амбарную книгу или общую тетрадь, расчертив ее на графы и пронумеровав страницы. Впрочем, при современном развитии печатного дела не очень сложно самому на компьютере создать макет, а затем распечатать на принтере оптимальный для вас вариант, внося только нужные графы. В этом случае можно получить журнал, наиболее подходящий именно для вашего судна.

Журнал следует прошнуровать и опечатать. Заверить журнал можно печатью ГИМС, яхт-клуба, стоянки,

на которой стоит ваше судно, печатью местной администрации. Рядом с печатями, на последней странице, должны быть указаны количество прошитых и пронумерованных страниц, дата, а также должность, фамилия лица, скрепившего журнал, и его подпись. Прошивка и опечатывание должны исключить замену или удаление листов журнала.

Ведется СЖ капитаном судна или лицом, его заменяющим. Капитан вправе возложить обязанность ведения СЖ на вахтенного помощника, если таковой предусмотрен штатным расписанием. После записи в СЖ помощник ставит свою подпись. Капитан обязан ежедневно проверять СЖ и удостоверять его содержание своей подписью в конце каждого листа; здесь же капитан записывает свои замечания; он же несет ответственность за своевременное и исчерпывающее заполнение всех граф журнала. Никто, кроме вышеупомянутых лиц, будь то член экипажа или представитель контролирующих органов, не должен делать в СЖ никаких записей.

Существуют противоположные мнения о том, карандашом или чернилами следует писать в СЖ. Карандаш считается более водостойким и потому более подходящим для небольших судов, однако допускаю, что сегодня существуют чернила или шариковые ручки, не уступающие ему в стойкости.

Подчистки, подтирки, применение закрашивающих средств в вахтенных журналах не допускаются. При необходимости внесения исправлений ошибочная запись должна быть зачеркнута тонкой линией так, чтобы ее можно было прочитать, заключена в скобки и дополнена сноской «зачеркнуто», а затем при необходимости вводится новый текст. Исправления должны быть заверены подписью лица, их сделавшего. Не следует допускать в журнале каких-либо изменений или дополнений к тем записям, которые сделаны ранее, так как такого рода изменения или дополнения возбуждают недоверие к правдивости всех записей в целом.

Подробнее о том, какие графы должны быть на страницах СЖ и как их заполнять, поговорим в следующем номере.