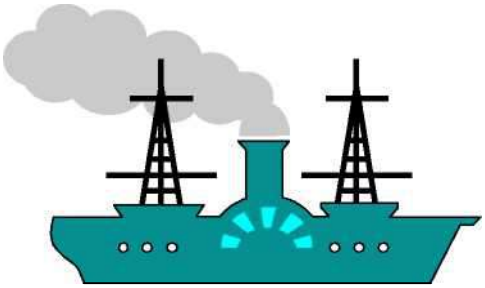
Министерство транспорта России
Дальневосточная государственная морская академия
имени адмирала Г.И. Невельского



# ПРАВИЛА

# ВЕДЕНИЯ

# СУДОВОГО ЖУРНАЛА

| Время собы-тия | Курс по гиро-компасу | Курс по магнит-ному ком-пасу | Местоположение судна | | | Тс = Тгр _____ ч. _____ г. Район _____ из _____ | Рейс № _____ в _____ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | φ/л.п. - 1 | λ/ л.п. - 2 | л.п. - 3 | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | | 5 | |

## 1. Записи в различных условиях плавания

### 1.1. Подготовка к выходув море

10.20 Проверены телеграф, тифон, рулевое устройство, закрытие кпинкетных дверей, работа главного двигателя; сличены часы.

**Произведен осмотр судна, посторонних лиц и предметов не обнаружено. На отходе: экипаж** - 50 человек, курсантов - 80 человек, генеральный груз 2000 т, топлива 300 т, воды 400 т; осадка $T_н$ = 5,3 м, $T_к$ = 6,0 м. Судно подготовлено к выходу в рейс.

**10.50** На борт прибыла комиссия КПП и таможни.

**12.00** Комиссия КПП и таможни закончила работу и сошла на причал. Стоим в ожидании лоцмана и буксиров.

### 1.2. Выход из порта

12.30 На борт прибыл лоцман Степанов В.И.; подошли буксиры «Силач» и «Мощный». На буксир «Силач» подан (стальной, капроновый) трос через носовой клюз правого борта. На буксир «Мощный» подан (стальной, капроновый) трос через кормовой центральный клюз.

**12.45** Отданы все швартовы, с помощью буксиров отходим от причала и разворачиваемся на выход из бухты Золотой Рог для следования в п.Пусан.

**13.30** Отдали буксиры на корме и баке.

**13.32** Пер. | Пер. ]Следуем переменными ходами и курсами по указаниям капитана под проводкой лоцмана на выход из порта. Карта №68006.

**14.05** Лоцман сошел на лоцманский катер «Pilot». Якоря закреплены по походному. Дали ПСХ 9 уз.

### 1.3. Постановка на якорь

**10.30** 345° | 21° | 94° | 1) М-к Попова, 2) м. Рослый, 3) г.Острая. $ф_O$ = 42°56,6'N ; $X_o$ = 131 °35,0' E. Застопорили машины. Стали на правый якорь в заливе Владимир; 2 смычки на клюзе; глубина под килем Нэ = 16 м, АНэ = +0,5 м, грунт - песок, ракушка; машина в 30-минутной готовности.

### 1.4. Приход в порт, постановка к причалу

**11.15** Ошвартовались правым бортом к причалу № 2 порта Владивосток. Отдан левый якорь. На клюзе одна смычка. На причал с бака и кормы заведены по два продольных и по одному шпрингу. Осадка: Тн = 5,3 м, Тк = 6,0 м.

1.5. Вход в туман

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 08.10 | 34° | 38° | 40°15'N | 132°14,1' E | ОЛ = 34,8. | Впереди по курсу туман. Начали подавать туманные сигналы. Перешли на ручное управление |
| | рулем. На баке проинструктированный впередсмотрящий матрос Иванов С.Т. Включили РЛС, начали вести радиолокационное наблюдение | | | | | |
| | попеременно на шкалах 2, 4 и 16 миль. Уменьшили ход до 8 уз. Предупредили вахтенного механика о возможных реверсах. Включили | | | | | |
| | навигационные огни, УКВ радиостанцию на канале 16. | | | | | |
| 08.15 | 34° | 38° | 40° 15,4' N | 132°14,3 'E | ОЛ = 36,0. | Вошли в туман. Видимость 1 миля. |

1.6. Выход из тумана

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 09.05 | 34° | 38° | 40°20,8' N | 132°22,1' E | ОЛ = 44,2. | Видимость увеличилась до 4 миль. Прекратили подачу туманных сигналов. Увеличили |
| | ход до ППХ 16 уз; $\Delta Л = -1,5\%$. | | | | | |

1.7. Плавание в узкости, в ограниченную видимость

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 18.20 | 31° | 35° | 80° | 9,7' | ОЛ = 34,4 | 1–2) м. Ближний с = 185° – 0,8'. На карту № 65004. Включен эхолот, $Н_Э$ = 24 м, $\Delta Н_Э$ = +1 м; крен |
| | Л–1°; $Т_Н$ = 7,1 м, $Т_К$ = 7,6 м. Судно подготовлено к плаванию в узкости (портовых водах, ограниченную видимость). | | | | | |

1.8. Запись на конец вахты у причала, если не произошло изменений

| | |
|---|---|
| 12.00 | $Т_Н$ = 5,6 м; $Т_К$ = 5,9 м. Стоим в прежнем положении. 3 ПКМ Степанов А.К. |

1.9. Запись на конец вахты у причала

| | |
|---|---|
| 16.00 | Стоим правым бортом у причала № 5 порта Владивосток. $Т_Н$ = 6,1 м, $Т_К$ = 6,3 м. Идет погрузка леса в трюм № 2; готовность СЭУ 1 час. |
| | Погружено 1200 тонн леса. |

1.10 заполнение граф 6 – 13

| 6. Пройденное расстояние | | | Время | Направление и скорость ветра | Состояние поверхности моря | Состояние погоды, видимость | Атмосферное давление | Температура воздуха | Температура воды |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Время | Фактически | По лагу | | | | | | | |
| | | | | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 00–04 | 48,0 | 49,5 | 04 | 330 – 7 | 180 – 3 | П – 8 | 758 | 21° | 17° |
| 04–08 | 49,0 | 50,3 | 08 | 350 – 7 | 190 – 3 | Т – 4 | 757 | 23° | 18° |
| 08–12 | 49,0 | 50,5 | 12 | 0 – 8 | 190 – 3 | П – 7 | 756 | 28° | 20° |
| 12–16 | 50,0 | 51,6 | 16 | 10 – 8 | 200 – 3 | Я – 10 | 756 | 32° | 24° |
| 16–20 | 49,0 | 50,7 | 20 | 20 – 7 | 200 – 2 | Я – 10 | 757 | 30° | 24° |
| 20–24 | 48,0 | 49,8 | 24 | 10 – 6 | 210 – 2 | П – 8 | 758 | 24° | 22° |
| За сутки | 293,0 | | | | | | | | |
| За рейс | 1452,0 | | | | | | | | |

| Время | Вахта | |
|---|---|---|
| 00–04 | Беляев В.И., | Иванов М.С., |
| 04–08 | Листьев С.А., | Столбов Л.А., |
| 08–12 | Петров А.И., | Степанов Н.И., |
| 12–16 | Николаев А.Т., | Чернов И.П., |
| 16–20 | Рогов В.Н., | Сергеев И.Н. |
| 20–24 | Никифоров Т.И., | Панов Н.П. |

13

*Капитан:* (подпись) Марков В.М.

## 2. Записи при ведении счисления

2.1. Изменение курса

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 00.45 | 217° | 215° | 39°04,4' N | 131°28,3' E | ОЛ = 68,6; | ΔМК = +2'. |

2.2. Изменение скорости

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 00.50 | 14° | 16° | 39°04,8' N | 131°29,1' E | ОЛ = 75,3; | V = 15 уз; ΔЛ =+2 %. |

2.3. Начало учета дрейфа

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 03.00 | 23° | 24° | ОЛ = 45,3. | Начали учитывать дрейф α = +3° от ветра 310° – 12 м/с. |

2.4. Прекращение учета дрейфа

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 05.40 | 23° | 24° | ОЛ = 70,2. . | Ветер стих. Прекратили учитывать дрейф |

2.5. Учет постоянного течения

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 09.40 | 190° | 193° | ОЛ = 77,8. | Начали учитывать постоянное течение $К_Т$ = 240°, $V_Т$ = 1,5 уз. по данным карты (по анализу невязок, | | |
| | по таблице течений). β = +3°. | | | | | |
| 11.50 | 190° | 193° | ОЛ = 93,7. . | Вышли из зоны действия течения. Прекратили учитывать постоянное течение | | |

2.6. Учет суммарного сноса

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12.05 | 33° | 31° | ОЛ = 14,5. | По анализу обсерваций на 09.30, 10.40 и 11.50 приняли к учету суммарный снос с = −2°. | | |

2.7. Начало суток

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 00.00 | 295° | 293° | 39°18,7' N | 131°35,2' E | ОЛ = 54,9; | ΔГК = +1°; ΔМК = +3°; V = 12 уз; ΔЛ = +2%. Карта № 62071. На АПСТБ выставлены |
| | координаты судна. | | | | | |

2.8. Сдача вахты

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12.00 | 15° | 14° | 41°16,0' N | 132°11,3' E | ОЛ = 34,7; | карта 61002. 3 ПКМ Степанов А.К. |

2.9. Перевод судовых часов

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19.00<br>20.00 | 23° | 25° | 37°33,4' N. | 129°14,5' E | ОЛ = 94,3 | Судовые часы переведены на 1 час вперед по 11E поясу. |

2.10. Включение (выключение) лага

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17.10 | 119,5° | 118° | Прошли ⊥ м. Назимова. Включили (выключили) лаг. ОЛ = 1234,8. | | | |

2.11. Переход на другую карту вблизи берега

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 18.20 | 94° | 92° | 12° | 17,2' | ОЛ = 41,2. | 1-2) м. Крутой. На карту № 62874. |

2.12. Переход на другую карту в открытом море

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17.45 | 124° | 123° | 39°42,3' N. | 136°15,0' E | ОЛ = 54,3 | На карту № 62875 |

2.13. Переход на карту-сетку

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15.35 | 204° | 207° | 37°14,1' N | 150°10,0' E | ОЛ = 45,2. | На карту-сетку № … с оцифровкой по долготе 150° – 156° E. |

2.14. Определение ΔГК по створу

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 14.30 | 120° | 122° | ОЛ = 18,9. | Определили ΔГК = –0,5° по Шкотовскому створу. ИП = 299,5°; ГКП = 300°. |

2.15. Определение ΔГК по азимуту захода Солнца

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 20.48 | 170° | 173° | ОЛ = 28,8. | Определили ΔГК = +1° по азимуту захода Солнца. А = 268,9°; ГКП = 2,68°. Приняли к учету. |

## 3. Записи при определении места судна

3.1. По двум визуальным пеленгам

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19.27 | 181° | 184° | 344° | 284° | ОЛ = 56,2. | 1) о. Карамзина; 2) о. Стенина; с = 59° – 1,5'. |

3.2. По трем визуальным пеленгам

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19.27 | 181° | 184° | 344° | 284° | 263° | ОЛ = 56,2. 1) о. Карамзина; 2) о. Стенина; 3) о. Бол.Пелис; с = 59° – 1,5'. |

3.3. По пеленгу и вертикальному углу

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 09.10 | 270° | 268° | 324°. | 14,7' | ОЛ = 76,9 | 1–2) М-к Поворотный, i + s = –2,3'; Н = 87 м; $Д_у$ = 9,8' ; с = 220° – 1,3'. |
| 12.30 | 270° | 268° | 56° | 1°12,0' | ОЛ = 64,3. | 1–2) о. Рисири, i + s = –2,3'; Н = 1719 м, d = –7,6', $Д_у$ = 36,5'; с = 218° – 1,5'. |

3.4. По пеленгу и горизонтальному углу

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10.14 | 280° | 281° | 35° | 62°14' | ОЛ = 15,7; | 1) М-к Поворотный; 2) М-к Поворотный – м. Сысоева; i + s = –1' ; с = 83° – 1,2'. |

Незаполненные в течение завершившихся суток строки прочеркиваются знаком «Z» (зет).

3.5. По крюйс-пеленгу

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21.12 | 184° | 182° | 115° | ОЛ = 5,8; | 1) М–к Сысоева; | |
| 21.41 | 184° | 182° | —— | 61° | ОЛ = 11,9 | 2) М–к Сысоева; с = 20° – 0,6'. |

3.6. По двум горизонтальным углам

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13.46 | 84° | 80° | 46°27' | 38°19' | ОЛ = 63,8 | 1) М–к Стенина – зн. Белый; 2) зн. Белый – зн. Верхний; i + s = +1,5' ; с = 345° – 0,7' . |

3.7. По двум радиолокационным расстояниям

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.15 | 24° | 26° | 7,8' | 8,6' | ОЛ = 13,9 | 1) м. Крутой, 2) о. Круглый; $\Delta Д_Р$ = +0,3' ; с = 243° – 1,0' . |

3.8. По трем радиолокационным расстояниям

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.15 | 24° | 26° | 7,8° | 8,6' | 9,7' | ОЛ = 13,9; 1) м. Крутой, 2) о. Круглый, 3) ск. Опасность; $\Delta Д_Р$ = +0,3' ; с = 243° – 1,0'. |

3.9. По пеленгу и расстоянию, измеренным РЛС

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11.43 | 115° | 118° | 58,5° | 7,3' | ОЛ = 69,0; | 1–2) м. Елагина; $\Delta Д_Р$ = +0,3' ; С = 34° – 0,4'. |

3.10. По крюйс-расстоянию, измеренному РЛС

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15.30 | 123° | 125° | 8,9' | ОЛ = 34,1; | 1) ск. Опасность; $\Delta Д_Р$ = +0,3' ; | |
| 16.10 | 123° | 125° | —— | 7,2' | ОЛ = 42,2; | 2) ск. Опасность; |

3.11. По радио пеленгам

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11.42 | 135° | 138° | 318° | ОЛ = 4,2; | 1) РМк Назаровский; f = –1,2°; $\Psi$ = +0,7°; | |
| 11.45 | 135° | 138° | —— | 354° | ОЛ = 4,7; | 2) РМк Маячный; f = –0,8°, $\Psi$ = +0,2°; |
| 11.48 | 135° | 138° | —— | —— | 37° | ОЛ=5,2; 3) РМк Владимирский; f = +0,5°; $\Psi$ = –0,3°; $\Delta$ГК = +2°; $\varphi_О$ = 44°15,0' N ; |
| | $\lambda$ = 138°10,0' E; с = 195° – 1,4'. | | | | | |

3.12. По спутниковым РНС

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21.40 | 171° | 174° | 32°12,4' N | 130°11,3'E | ОЛ = 69,6. | СРНС “НАВСТАР”; С = 20° – 0,4'. |

3.13. По высотам небесных светил

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19.34 | 16° | 19° | 31°38,2'N | 125°01,3' E | ОЛ = 64,6. | Определение места судна по высотам звезд (планет, Солнца, Луны) αЛебедя, αВолопаса; |
| | с = 34° – 0,6'. | | | | | |

3.14. По РНС «Лоран–С»

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21.20 | 238° | 235° | 32075 | 59777 | 16937 | ОЛ = 83,5; РНС «Лоран–С» 1) 8930–X; 2) 8930–У; 3) 8930–W; $\varphi_o$ = 32°54,5' N ; |
| | $\lambda_o$ = 124°19,7' E; с = 148° – 2,0'. | | | | | |

3.15. По РНС «Декка»

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22.45 | 316° | 314° | A.41,64 | H.78,08 | ОЛ = 91,3; | РНС «Декка», $\varphi_o$ = 40°43,5' N ; $\lambda_o$ = 128°54,2' E; с = 195° – 2,6'. |

## 4. Исправление текста

4.1. Если ошибка замечена во время записи

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19.34 | 15° | 12° | 58° | 7,3' | ~~(ОЛ = 84,6)~~ | ОЛ = 64,6; 1–2) М–к Елагина; С = 34° – 0,4'. |

4.2. Если зачеркнутый текст не нужно заменять другим

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 02.34 | 15° | 12° | 58° | 7,3' | ОЛ = 64,6; | 1–2) М–к Елагина; ~~(М-к Лихачева)~~[1] с = 34' – 0,4'. 1) «записано ошибочно». |
| | 3 ПКМ Степанов А.К. | | | | | |

4.3. Если зачеркнутый текст нужно заменить другим

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.15 | 24° | 26° | 7,8' | ~~( 8,6' )~~[2] | ОЛ = 13,9; | 1) м. Крутой, 2) о. Круглый; $\Delta Д_Р$ = +0,3'; с = 243° – 0,9'. 2) «читать» 9,6' СПКМ Корнев С.В. |

4.4. Если нужно дополнить текст

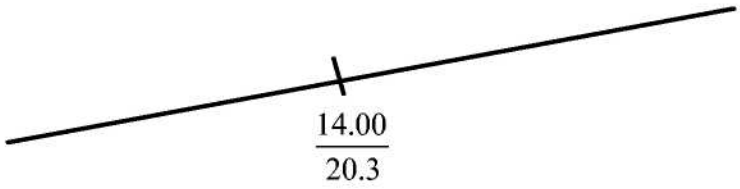
| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21.40 | 171° | 174° | 32°12,4' N | 130°11,3' E | ОЛ = 69,6; | [3] С = 20° - 0,4' «дополнение» СРНС «НАВСТАР» 3ПКМ Петров Л.К. |

## Приложение 1

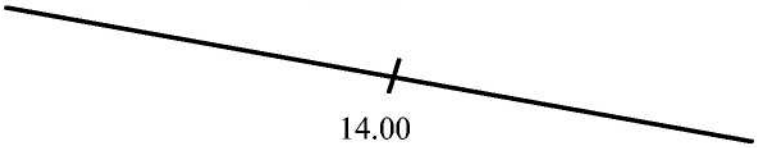
**РШС-89**

### Основные условные обозначения и сокращения, применяемые в судовождении

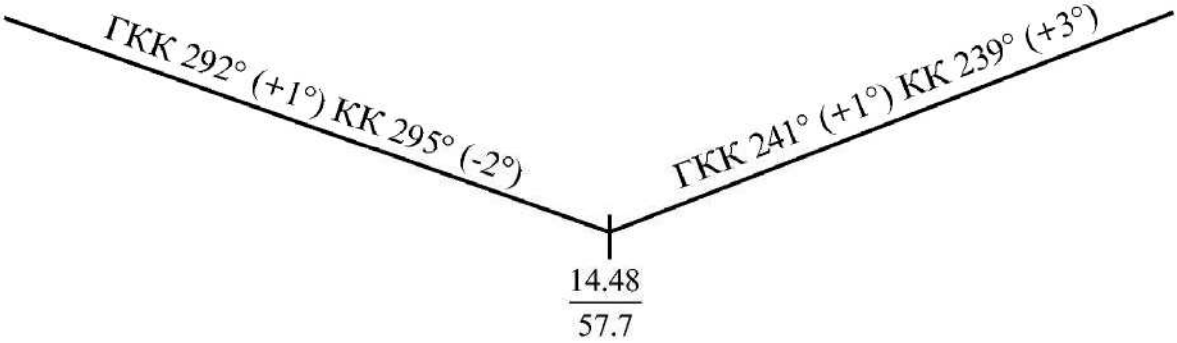
1. Оформление счислимой точки при работающем лаге:




2. Оформление счислимой точки при неработающем лаге:

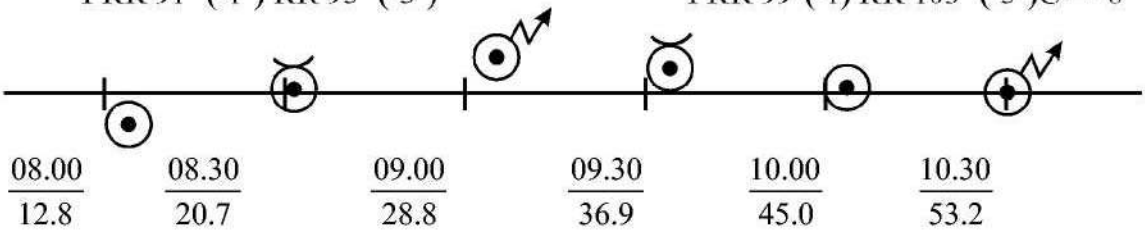



3. Оформление линии курсов при исполнительной прокладке:

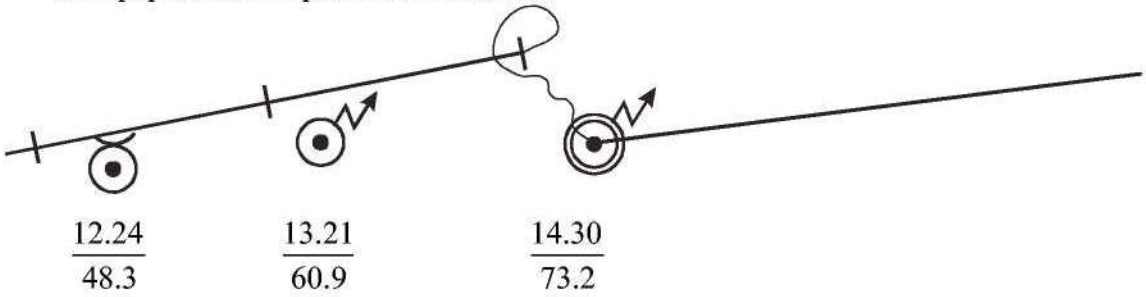



4. Оформление начала учета сноса:

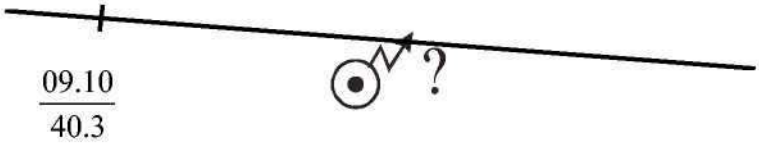
ГКК 91° (-1°) КК 95° (-5°) ГКК 99°(-1) КК 103° (-5°)С = -8°



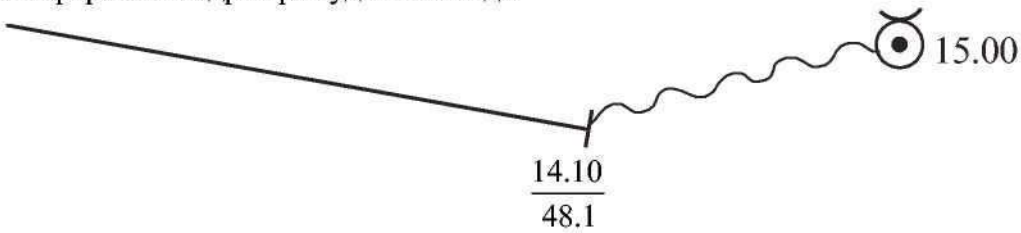

5. Оформление переноса счисления:



6. Оформление обсерваций, взятых под сомнение:




7. Оформление дрейфа судна без хода:




8. Оформление места якорной стоянки:

 – счислимое место якорной стоянки;

 – обсервованное место якорной стоянки.

9. Оформление определений места судна:

 – визуальные способы;

 – с помощью РЛС;

 – с помощью РНС;

 – с помощью РМк;

 – с помощью СНС;

 – по небесным светилам;

 – комбинированное;

 – счислимо-обсервованное (крюйс-способы);

 – место, нанесенное по координатам с автосчислителя.

# Приложение 2 **Выписка из правил ведения судового журнала**

## 1. Общие положения

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

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 журнале 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 перед ними 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)».

1.11. 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 не достаточно, запись можно продолжать в следующей строке, начиная с графы 2.

Графа 1 предназначена только для записи времени.

Записи каждых суток начинаются с новой страницы. Незаполненные в течение завершившихся суток строки прочеркиваются знаком «Z».

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

1.14. Настоящие Правила ведения судового журнала не ограничивают в правах капитана и вахтенных помощников капитана вносить в судовой 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. Порядок заполнения судового журнала

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*** - **ГКК** (графа 2) - записывается курс по гирокомпасу, заданный рулевому (выставленный на авторулевом) с заданной точностью, напри мер: 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°.**

2.4. ***Местоположение судна*** (графа 4) - записываются координаты: географические счислимые - $ф_с$, $X_c$ или обсервованные - $ф_0$, $X_o$ с карты, автосчислителя ко ординат или иного датчика с разрядностью датчика, например: 47°12,86'N; гиперболические (стадиметрические) - л. п. - 1, л. п. - 2 и л.п. - 3 (радионавигационные па раметры), например: F - 03,87 или Z - 46238 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° и 122,2° и радиолокационной дистанции до маяка Островной 6,7 мили, в графе 4 записывается: 37,4°| 122,2° |6,7'; в графе 5 записывается: 1) $М^к$ Столб, 2-3) $М^к$ Островной.

2.5. ***Невязка счисления*** - С или вектор сноса - записываются при необходимо сти в графе 5.

2.6. ***Пройденное расстояние*** (табл. 6) - записывается в милях: в графе «фактически» - пройденное по карте - Sк; в графе по «лагу» - лаговое 8л, т.е. разность отсчетов лага - РОЛ, исправленная поправкой лага - АЛ, %. 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 7-12) - записываются истинное направление ветра (в градусах с разрядностью 10°) 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°) 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 по годы 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, на пример: **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°.**

2.8. ***Вахта*** (табл. 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 - Vc - записывается скорость судна, принятая для счисления пути при отсутствии лага. Запись выполняется с разрядностью 0,1 уз, например: $V_c = 14{,}4$.

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 направления - Кт (град) и скорость - Vт (уз) течения, например: $К_т = 312°$; $V_т = 1{,}7$.

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°) 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, перерывов 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.** ***На конец вахты на ходу*** - записываются данные в графы 1-5; 7-12 и табл. 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 и 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*** - указываются 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.

Указывается расхождение между судовым и гринвичским временем, например: $T_c = T_Гр+3ч$.

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

3.5. ***Плавание с лоцманом*** - записывается 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.

3.13. ***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.