

Содержание

От автора	4	1.13	Электропитание для электронных универсальных приборов.....	33	
1 Дома: подготовка чартерного плавания	7	1.14	Питание на борту.....	34	
1.1	Общее представление о планировании чартера.....	8	1.15	Бортовая касса.....	39
1.2	Акватории и гавани.....	10	1.16	Туристическое планирование похода.....	41
1.3	Выбор чартерной компании и парусной яхты	11	1.17	Фотосъемка и чартерный журнал.....	41
1.3.2	Агентства по чартеру и чартерные компании с собственным флотом	11	1.18	Предварительная встреча.....	43
1.3.3	Выбор судна подходящего размера	12	1.19	Домашнее задание выполнено.....	48
1.3.4	Чартерный договор и его выполнение.....	14	2 На борту: приемка яхты, плавание, возвращение	51	
1.4	Страхование	14	2.1	Приемка	52
1.5	Список команды (судовая роль) и обязанности ее членов	17	2.2	Парусный поход. Страницы вахтенного журнала.....	71
1.6	Список необходимых вещей команды («упаковочный лист»)	18	2.3	Возвращение домой.....	80
1.7	Медицинская информация.....	18	3 Акватории и их особенности	85	
1.8	Морская болезнь	21	3.1	Южное Балтийское море и Эйссельмер.....	86
1.9	Соглашение с другими участниками чартера.....	23	3.2	Средиземноморье	90
1.10	«Вещмешок» капитана.....	24	3.3	Таиланд.....	97
1.11	Информация о погоде	30	3.4	Карибы.....	104
1.12	Телекоммуникации и Интернет на целевой акватории	31	3.5	Сейшелы	112

От автора

С той поры как я, будучи капитаном чартерной яхты, заполнял свой первый вахтенный журнал, я постоянно составлял и улучшал чек-листы, а также собирал различную полезную информацию. Делал я это в заботе о том, чтобы в дальнейшем мне было легче справляться с вопросами, связанными с чартерными походами. Оказалось, однако, что собранная мной информация востребована и другими яхтсменами, ведь организацию чартерных плаваний не изучают в рамках обучения на получение яхтенных прав.

Книга «Чартер для всех» адресована прежде всего тем яхтсменам, которые только начинают свою парусную «карьеру». Вместе с тем она будет полезна опытным капитанам, которым наверняка покажутся небезынтесными выводы, которые я сделал из своих ошибок, и примеры, как надо действовать в той или иной ситуации. Согласитесь, логично использовать опробованные на практике чек-листы вместе с разработанными специально для чартерных плаваний страницами вахтенных журналов. Это сэкономит время, ознакомит с чужим опытом, повысит безопасность плавания, в результате чего капитан, а с ним и вся его команда, получит больше удовольствия от отдыха под парусами.

В книге учитывается и тот факт, что капитан чартерной яхты, как правило, в каждом плавании вынужден знакомиться с новым для него типом яхты. Принято

обращать внимание и то, что команда редко когда состоит из опытных яхтсменов, чаще бывает ровно обратное – на борту одни новички.

В книге описываются три последовательные фазы организации и проведения чартерных походов:

- подготовка к плаванию, включая опробованное на практике распределение задач и ответственности между капитаном и командой;
- приемка яхты и инструктаж команды на борту с помощью подробных чек-листов;
- специально разработанные для чартерных походов страницы вахтенных журналов дают быстрый и удобный доступ к нужной информации.

В дополнительной главе рассказывается о чартере в акваториях, особенно любимых яхтсменами. Это Средиземное море, Карибы, южная часть Балтийского моря, Таиланд и Сейшелы. Тем самым при организации своего плавания капитан сможет учитывать особенности акватории.

Некоторые формы документов можно дополнительно загрузить с сайта www.charter-logbuch.de, и это является дополнительным предложением автора. При этом надо иметь в виду, что содержание сайта изменяется быстрее, чем содержание этой книги даже с учетом переизданий (для российских яхтсменов, владеющих немецким языком, эти

формуляры могут являться дополнительным источником полезной информации, но следует помнить, что любые иностранные документы, шаблоны договоров и соглашений могут входить в противоречие с действующим российским законодательством, в силу чего в случае возникновения каких-либо юридических коллизий будут признаваться российским судом ничтожными. – *Прим. ред.*)

Моя особая благодарность Аннике (Annika Dick) и Зёнке Тун (Sönke Thun) за подробный отзыв на написанную мной книгу.

Капитанам и командам я желаю прекрасных чартерных плаваний, семь футов под килем и буду рад отзывам на книгу!

Людвиг Бракман



В субботу пополудни на причале чартерной компании много работы и не меньше забот. Почему на этой яхте все не так, как на той, которую я брал в чартер до этого? Все ли оборудование на борту в рабочем состоянии? Когда же команда, отправленная за припасами, вернется из супермаркета? Готовы ли мы к отходу? (Пальма-де-Мальорка)

1 Дома: подготовка чартерного плавания

Поздравляем! Экипаж собран, и вы в восторге от возможности руководить этой командой и парусным походом в должности капитана. Хотя задача ответственная...

Поскольку хорошая подготовка, как известно, половина дела, с нее и начнем.

Предположим, акватория уже выбрана, маршрут намечен, но с подробностями команда еще незнакома, да и между собой члены команды знакомы едва-едва. Значит, необходимо организовать предварительную встречу, во время которой люди познакомятся друг с другом и с запланированным маршрутом. Кстати, для членов команды вы не только организатор, а значит, человек компетентный, ответственный за навигацию во время плавания, но и гарант их прекрасного отпуска. Поэтому будьте дальновидны: не только посвятите собравшихся в свои планы, но и предложите принять участие в проработке деталей. Тем самым вы избежите ненужных проблем, когда многое уже будет не изменить и не поправить. Облегчите задачу, подготовив альтернативные варианты, например, для отдельных переходов: «Вам длительные или короткие?» Спросите, есть ли спецпожелания, касающиеся береговой программы. Вполне вероятно, что такие пожелания есть, и не исключено, что они будут противоречить друг другу: кому-то интересен ночной клуб с танцами до утра, а кому-то – археологические раскопки. Примите это спокойно. В конце концов, многие люди

идут в поход под парусами не ради плавания как такового, а ради возможности увидеть что-то новое, и вас не поймут, если вы с утра до вечера будете накручивать морские мили, ни на что другое не отвлекаясь. Будьте стратегом, найдите такой вариант, который устроит всех. И вас в том числе. Вы капитан, и ваше удовольствие тоже дорогого стоит. И не отказывайтесь от помощи, которую готовы оказать вам члены команды, это будет свидетельством того, что вы человек не заносчивый, и укрепит доверие к вам как к капитану.

Итак, вот вам домашнее задание: разработать маршрут и подготовить встречу с экипажем. Пусть это станет официальным стартом вашего чартерного плавания.

■ Структура первой части

Каждое плавание начинается с вопроса «Куда мы хотим пойти?», после чего команда согласовывает дату похода. Иногда и то и другое зависит от доступности желаемого судна. Затем начинается навигационная и организационная подготовка чартера. Эти моменты описываются в первой части книги. Сначала речь в ней пойдет о вопросах, к которым в идеале вы должны быть готовы уже к моменту предварительной встречи:

- общее представление о планировании плавания, выбор места, маршрут;

- акватории и гавани;
- выбор парусной яхты и чартерной компании;
- страховка: страхование ответственности капитана, поручительское страхование, отказ от плавания;
- список команды и ее обязанности;
- необходимые вещи для членов команды;
- медицинская информация;
- профилактика морской болезни;
- соглашение с другими участниками чартера.

Это необходимая информация, и вся она должна быть в вашем распоряжении. Но не только она: «вещмешок» (список необходимых вещей и документов) капитана должен содержать еще много чего. Что именно – об этом мы поговорим в следующих разделах. Пока же остановимся на той дополнительной информации, которой вы можете поделиться с командой во время предварительной встречи:

- что возьмет с собой капитан;
- информация о погоде на акватории;
- телекоммуникации и Интернет на акватории;
- электричество на борту для приборов и гаджетов.

Потом определите зоны ответственности членов команды:

- питание на борту;
- бортовая касса;
- туристическое планирование и руководство экскурсиями;
- фотосъемка и судового журнал.

Понятно, что принятие решений по этим вопросам, скорее всего, станет итогом компромисса. Как бы то ни было, но по-

сле предварительной встречи должна быть полная ясность, кто за что отвечает. В принципе достигнутые соглашения можно оформить в письменном виде, но обычно капитану достаточно устных заверений, что всех все устраивает. Только теперь вы можете со спокойной душой подписывать договор с чартерной компанией.

Следующий ваш шаг – доукомплектовать капитанский «вещмешок» и подготовить первые страницы судового журнала с уже известной информацией о яхте, чартерной компании, акватории, ожидаемой погоде – и отпуск под парусами можно начинать!

1.1 Общее представление о планировании чартера

Вы примерно определились с продолжительностью плавания (скажем, неделя) и акваторией. Предположим, это Балтийское море или Мальорка. Также вы выбрали наиболее удобные порты отхода и возвращения. Теперь пора заняться собственно подготовкой плавания. А для этого нужно найти ответы на следующие вопросы, которые можно разделить на три части.

- 1) Какие парусные маршруты на данной акватории лучше всего подходят для чартерного плавания? Не забудьте о достопримечательностях на берегу!
- 2) С какими навигационными и погодными сложностями можно столкнуться на этой акватории?
- 3) Как лучше всего организовать приезд команды и ее питание?

В частности, следует остановиться на следующих пунктах.

- ✓ Сколько времени будет длиться плавание?
 - ✓ Планируется ли круиз вдоль побережья или в качестве альтернативы предлагается плавание до одного конкретного пункта?
 - ✓ В какой район акватории стоит (или возможно) направиться именно в это время года?
 - ✓ Какова возможная дальность вашего плавания – под парусами и под мотором? (Ориентировочное значение: дневной переход продолжительностью 7–8 часов под парусом – это около 40–50 морских миль.)
 - ✓ Какой порт выбран в качестве порта отхода и возвращения?
 - ✓ Какие там есть чартерные компании?
 - ✓ Как можно организовать обеспечение провизией?
 - ✓ Какие марины есть в регионе и какие услуги они предоставляют (выход на берег, душ, возможность пополнения запасов воды и провизии, безопасность во время шторма)?
 - ✓ Какие бухты подходят для того, чтобы встать на якорь (преимущественное направление ветра, характер грунта, подход к берегу)?
 - ✓ Следует ли учитывать приливы/отливы и течение?
 - ✓ Как команда может добраться до порта отхода и уехать из него?
 - ✓ Рекомендуются ли сделать особые прививки (запланировать соответствующее время)?
 - ✓ Сколько денег мы можем позволить себе потратить на поход?
- Получив ответы на эти вопросы, вы можете заняться поисками судна, а значит, и поисками чартерной компании. Где найти ответы на вопросы, описывается в следующем разделе.



Монастырь Amigos Etilianos расположен на собственном островке и соединен дамбой с греческим островом Сими. На южной стороне островка есть небольшой причал. Швартовка – классическая средиземноморская

1.2 Акватории и гавани

По известным во всем мире чартерным акваториям существуют путеводители с подробными сведениями о гаванях. Они подходят для подробного ознакомления с акваторией, а также дают рекомендации относительно марин, якорных стоянок, являются источниками полезной информации о погоде и в числе прочего содержат данные о радиоканалах связи или телефонных номерах начальников портов. Для некоторых морских регионов существуют интернет-порталы с соответствующей информацией. Крупные чартерные компании на своих сайтах предлагают обзор чартерных баз своего региона. В дополнение к навигационным путеводителям для некоторых регионов можно найти видеопутеводители на DVD-дисках.

Для экзотических акваторий спрашивайте соответствующую литературу и документы в чартерном агентстве. Сотрудники чартерных агентств часто являются страстными яхтсменами и прекрасно разбираются в местных акваториях. Они же расскажут вам о последних происшествиях, а также, например, о том, что поменялась расстановка навигационных знаков или что недавно затонувшее судно представляет собой путь и огражденное, но еще не нанесенное на карту опасное место.

В дополнение к путеводителям по акваториям и маршрутам можно приобрести морские или путевые карты. Вы можете на бумаге «пройти под парусом» из порта в порт, «осмотреть» возможные якорные стоянки и ознакомиться с особенностями акватории. В качестве альтернативы здесь следует назвать навигационное программное обеспечение для ноутбука или планшета, с помощью которого можно заранее разработать

маршрут плавания. Вместе с тем как хороший капитан вы всегда должны помнить: ветер, погода и команда никогда не позволят вам строго следовать заранее намеченному плану, поэтому предусмотрите запасные варианты и альтернативы.

Схожим путем надо идти и при планировании сухопутной части вашего путешествия. Возможно, один из членов команды согласится составить список достопримечательностей и возьмет на себя функции экскурсовода.

Полезным источником может служить также сайт Министерства иностранных дел с информацией о правилах (пограничных и таможенных) въезда в ту или иную страну, передвижении по ней и в ее водах, о требуемых прививках и т.п.



Так может начинаться очередное приключение под парусами: яркое солнце и несколько кучевых облаков после выхода из гавани Пальма-де-Мальорки

1.3 Выбор чартерной компании и парусной яхты

1.3.2 Агентства по чартеру и чартерные компании с собственным флотом

Если вы впервые берете парусную яхту в чартер, то сначала вы, вероятно, будете искать в Интернете агентства, занимающиеся чартером яхт, или чартерную компанию с собственным флотом. Альтернативой Интернету являются яхтенные бот-шоу, на которых можно получить подробные консультации на стендах различных чартерных компаний.

Вполне возможно также, что информации из Сети будет недостаточно. Не расстраивайтесь. Во-первых, вы можете обратиться в заинтересовавшую вас компанию лично по телефону, по электронной почте, и, заверяю вас, они сделают все, поделятся любой информацией, лишь бы вы стали их клиентом. Правда, бывает, что за такую персональную поддержку приходится заплатить, но никогда – слишком много. Во-вторых, вы всегда можете воспользоваться опытом яхтсменов, уже имевших дело с этой чартерной компанией и знакомых с данной акваторией. Их советы и рекомендации могут оказаться поистине бесценными.

Агентства по чартеру предлагают яхты разных компаний в регионах всего мира. Они помогут вам в выборе в самом широком диапазоне – от самых доступных до роскошных. При этом следует иметь в виду, что важен не только возраст судна, но и насколько оно ухожено. Можно выделить три вида чартерных флотов.

а) Очень крупные чартерные компании, работающие в международном масштабе и сотрудничающие с извест-



В разгар лета чартерные яхты южного Средиземноморья ожидают лучших времен. Лишь когда температура воздуха упадет ниже 40 °С, вновь появится масса клиентов

ными яхтостроителями (например, с Bavaria или Jeanneau), предлагающие яхты в версиях, наиболее отвечающих требованиям чартерного рынка. Такая специализация дает целый ряд преимуществ в техническом обслуживании судов, приобретении запасных частей, при обучении персонала, который обслуживает ваше судно в марине и подробно знакомит вас с ним как капитана. В таких компаниях вы гарантированно получите и яхту в отличном состоянии, и грамотные советы.

б) Чартерные компании, работающие преимущественно на региональном уровне, нередко тоже выбирают для своего флота яхты одного производителя. И получают те же преимущества.

в) Некрупные чартерные компании, также работающие, как правило, на региональном уровне, составляют свой флот из яхт постройки различных верфей, предлагая весьма

пестрый ассортимент парусных судов. Причем надо отметить, что порой такие флоты формируются и за счет частных владельцев яхт, предоставивших их для сдачи в чартер. К сожалению, тут немало «подводных камней»: степень оснащения таких лодок определяется владельцами, уровень обслуживания не всегда на высоте, бывают трудности с приобретением запасных частей. Ясно, что в желании добиться того же стандарта качества, что и у «чистопородных флотилий», компания должна нести большие расходы, но на деле так происходит далеко не всегда. Но есть и несомненный плюс таких «сборных» флотов: тот, кто не хочет снова идти на Jeanneau или Bavaria, может подобрать что-то оригинальное.

1.3.3 Выбор судна подходящего размера

Обычно чартерные яхты предлагаются для команд численностью от четырех до десяти человек. Безусловно, истинные профессионалы при хороших погодных условиях могут совершать на подобных судах и одиночные плавания. Однако эта книга призвана помочь в организации по возможности красивого и непринужденного отдыха под парусами, поэтому мы не будем фокусироваться на том, что возможно «в принципе». Исходя из своего опыта скажу, что команда из шести или восемь человек – это хороший выбор. Например, с шестью людьми на борту у вас при швартовке в боксе будут заняты позиции четырех швартовых (носовые по левому и правому борту, и кормовые по левому и правому борту), плюс рулевой, плюс капитан в качестве подменного с кранцем. Полный комплект! И напротив, если команда состоит только из капитана и трех начинаю-

щих яхтсменов, то с распределением сил возникнет проблема.

Чартерные яхты длиной около 50 футов обеспечивают места для десяти человек. Но на такой лодке можно идти и ввосемьмером. И это не всегда плохо: места под палубой больше, активная работа при швартовке и маневрах никому не позволит заскучать. С другой стороны, готова ли ваша команда к такой активности на борту? Или ей совсем не хочется напрягаться? Если это так, то постарайтесь доукомплектовать экипаж.

50 футов! «Размер имеет значение» – известная поговорка, и в данном случае она тоже применима. Такой лодкой впопругу хвастаться, и управление ею доставляет истинное удовольствие, но... лишь в том случае, если вы достаточно квалифицированы, чтобы справляться с ней. Если вы не слишком уверены в своих силах, то лучше подождать с походами на 50-футовых яхтах и набраться опыта на яхтах меньшей длины.

Мой совет. Для первого парусного похода в качестве капитана выбирайте яхту длиной до 40 футов. Для такой лодки проще найти подходящую стоянку на ночь, с нею легче управляться в море и при швартовке – особенно при швартовке в боксах. Оптимальная численность команды при этом – до шести человек.

Проверено: яхты (с пластиковым корпусом, не стальные) длиной менее 40 футов при маневрах в боксах обычно можно оттолкнуть или одержать силами одного-двух человек, тем самым не допустив повреждения собственного или соседнего судна. С лодками длиной более 40 футов такое не пройдет. Даже если на яхте имеется носовое подру-

ливающее устройство, и то получится вряд ли. При безветрии подруливающее устройство является полезным вспомогательным средством, но в этих условиях оно обычно и не требуется, а при сильном боковом ветре ему часто не хватает мощности. К тому же электрическое подруливающее устройство может непрерывно работать лишь около минуты, иначе сядут аккумуляторы, не исключен и перегрев проводов. Отсюда вывод: при выборе судна для чартерного плавания наличие или отсутствие носового подруливающего устройства решающего значения не имеет. А вот что действительно имеет значение, если вы отправляетесь в теплые края, так это наличие купальной платформы.

Еще раз повторю: для оценки качества чартерной яхты не так важен ее возраст, как расходы на ее содержание и техобслуживание. Но можно ли в этом вопросе целиком и полностью полагаться на информацию чартерной компании? Совершенно очевидно, что нет. Даже при великолепной репутации компании опасения остаются. Выходом из этого положения может послужить

отзыв опытного капитана (а еще лучше – капитанов), которому доводилось пользоваться яхтами этой компании.

Еще один существенный момент – распределение кают и коек. Найти планировку яхты на сайте чартерной компании обычно сложности не составляет. Уточните, сколько на яхте кают и какова длина коек (это на случай, если в вашей команде есть «крупногабаритные» люди). В корме, как правило, находятся две каюты с двухместными койками достаточной ширины и длины; в носу в зависимости от размера яхты могут находиться как две, так и одна двухместная каюта. На яхтах, рассчитанных на восемь членов команды, в центре яхты (в салоне, кают-компании) находится еще одно двуспальное место. Оно пригодится даже в том случае, если спальных мест в каютах хватает на всех, потому что проблему храпа еще никто не отменял, и «выселить» в кают-компанию храпуна – это обеспечить нормальный сон всех остальных. Между прочим, в теплых регионах многим яхтсменам вообще нравится спать в кокпите или на палубе.



Порой рулевые спрашивают себя: как же другим удается заводить яхту в бокс так, чтобы никому не помешать и ничего не повредить?

Ответ прост: тренировка и практика, практика, практика...

1.3.4 Чартерный договор и его выполнение

Наконец подходящая яхта найдена. Ваши дальнейшие действия...

Первый вариант. Вы подписываете чартерный договор и оплачиваете его в уверенности, что найдется достаточное количество людей, которые составят вам компанию в плавании, признав вас своим капитаном. Увы, опыт показывает, что случается так не всегда.

Второй вариант. Вы получаете предложение от чартерной компании – с подробным описанием яхты, расценками, датами и уведомлением, что у вас есть столько-то времени, чтобы ответить «да» или «нет». Затем вы проводите предварительную встречу с командой и делитесь с будущими «подчиненными» всей имеющейся у вас, как у капитана, информацией. И чем ее будет больше, тем лучше: в идеале вы должны суметь ответить на каждый из обращенных к

вам вопросов (см. также «Чек-лист по приемке яхты» и первую часть страниц вахтенного журнала). Предположим, все прошло гладко: ваша информированность произвела впечатление, все вопросы нашли ответы. Что ж, пришло время подписать так называемый договор с командой. Это формальность, но формальность полезная, поскольку вам предстоит получить от членов команды авансовый платеж в счет оплаты чартера, а все, что касается денег, лучше закреплять документально. Кстати, именно в этот момент, как правило, выясняется, кто действительно будет на борту, а кто просто считает это «классной идеей». Договор с командой должен предусматривать и возможность отказа от плавания. Это очень важно: если кто-то не сможет принять участие в походе в ближайшие выходные – полбеды, пережить можно, но если кто-то отказывается от перелета на Карибы и двухнедельного чартера – это совсем другое дело: финансовая нагрузка на других членов команды резко возрастет, и кому это понравится?



Лебедки и стаксель-шкоты: порой новичку за все плавание не удастся подружить их между собой. Но одно он должен усвоить накрепко: парусные перчатки обязательны и не надо совать пальцы куда не следует...

1.4 Страхование

В части парусного отдыха есть несколько различных вариантов страхования. Вот самые известные и наиболее часто используемые: страхование от отмены плавания, поручительское страхование и страхование ответственности капитана. Кроме того, предлагаются: страхование пассажиров яхты от несчастных случаев, страхование правовой защиты капитана, страхование от задержания судна, страхование от косвенного ущерба, страхование от отмены чартера. Получить исчерпывающую информацию о различных типах

страхования можно в соответствующих компаниях.

Страхование ответственности капитана

Правило таково: каждый человек отвечает за ущерб, который он причиняет (по своей вине), всем своим настоящим и будущим имуществом. Это правило распространяется и на вас – капитана; при этом следует различать вашу личную ответственность как гражданина и ответственность как капитана.

Капитанские риски, не включенные в стандартную чартерную страховку, покрывает такая страховка, как *Skippers Liability Insurance*. По ней страхуется ответственность капитана независимо от места плавания, конкретной яхты или состава команды. Эта страховка распространяется на официальные (судебные) иски, в возмещении которых отказано первичной страховой компанией (в том числе и по причинам «грубой неосторожности»). Она покрывает помимо возмещения ущерба, нанесенному судну, еще и ответственность перед третьими лицами, упущенную прибыль от потери следующего чартера, компенсацию убытков в связи с задержанием яхты в иностранном порту и имущественные иски членов команды или их родственников друг к другу.

Страхование ответственности капитана – это, наверное, наиболее часто заключаемый и обсуждаемый договор в кругу капитанов. Соберите информацию о том, какие предложения вам подходят больше всего. Обратите внимание на то, что они часто различаются по сроку действия, некоторые договоры включают в себя страхование отказа от чартера всей команды, включая перелет в соответствующий морской регион.



В Таиланде морская часть путешествия начинается тогда, когда вы видите искусно раскрашенный самолет местных авиалиний

Залог или поручительское страхование

В каждом плавании главной целью для капитана должно быть возвращение команды и яхты в гавань целыми и невредимыми. Но реальность такова, что применительно к яхте и ее оснащению так случается не всегда. Поэтому чартерные компании требуют залог (иначе – депозит, который вносится наличными или с помощью кредитной карты) в размере примерно одной-двух тысяч евро за неделю плавания.

Этот залог часто можно снизить до нескольких сотен евро, а в некоторых случаях даже свести к нулю, заключив договор о снижении залога или поручительском страховании. Такой договор стоит примерно 100–300 евро. Да, в случае благополучного завершения плавания эти деньги для вас будут пропавшими, зато в случае причинения ущерба яхте они окажутся удачным вложением!

В отношении выполнения поручительского страхования существуют различные модели: некоторые чартерные компании образуют из страховых поступлений внутренние фонды для компенсации ущерба, другие, предлагая поли-

сы страховых компаний, компенсируют ущерб из их «запасов».

Надо заметить, что, хотя залог вносит капитан, обычно сумма делится на всех участников плавания. Если плавание завершится без эксцессов, то залог (депозит) возвращается в полном объеме и каждый член команды получает обратно свою долю.

Страхование отказа от чартера

Страховые компании нередко предлагают страхование отказа от чартера как отдельную позицию. При этом обязательно указывается (мелким шрифтом), какие именно составляющие поездки при этом застрахованы: перелет, собственно чартер... А вот обеспечить команду «запасным» капитаном, если тот по той или иной причине не может поехать, страховые компании обычно не берутся. Есть специальные договоры страхования, которые предусматривают такую возможность, но в них лишь гарантируется команде возмещение всех ее расходов, в том числе в случае, если капитан на месте, но, например, по болезни не может выйти в море.

Страховой полис и страхование от неплатежеспособности

В сфере туристических услуг (с момента вступления в силу в 1990 году директивы ЕС по туристическим услугам) требуется так называемый страховой полис защиты от неплатежеспособности. Организатор плавания должен его иметь. И тут нужно иметь в виду, что чартерное агентство или компания, как правило, не являются организатором похода, они лишь сдают яхты в чартер или выступают в этом посредником. Организаторы путешествий, не занимающиеся коммерческой деятельностью (например, яхт-клубы), согласно директиве ЕС по

туристическим услугам, также освобождены от обязанности выдавать такой страховой полис.

Тем не менее в последние годы получили распространение различные договоры добровольного страхования, называемые в обиходе страховыми полисами. Страхование от неплатежеспособности – один из них. Данное понятие в сфере чартера яхт законодательно не определено, поэтому обозначение и вид услуг в разных компаниях отличаются. Основной же идеей страхования от неплатежеспособности является защита денег клиентов в случае неплатежеспособности чартерного агентства или компании. Это означает, что, если вы и ваша команда в начале отпуска прибываете на чартерную базу и она или агентство-посредник оказываются несостоятельными и не могут обеспечить вам предоставление заказанной яхты, то вы получаете свои деньги обратно.

Чтобы наглядно представлять себе стоимость страховых полисов, страховые компании регулярно и досконально проверяют участвующие в страховании чартерные агентства и чартерные ком-



Цветные кранцы соответствуют расцветке яхты: при такой любви к деталям можно считать, что мы имеем дело с хозяйской (а не чартерной) яхтой



Размер имеет значение: 49-футовик под полными парусами. Когда принимаешь солнечные ванны на носу яхты, то взгляд блуждает по генуе на фоне синего безоблачного неба

пании. Но не все. Проверить каждую чартерную базу – это нереально. К тому же далеко не каждая крупная компания, работающая по всему миру, или, напротив, маленькая чартерная компания, скажем, на одном из островов Греции позволит немецким (или любым другим) страховым компаниям заглянуть в свою бухгалтерию. Вот почему порой случается так, что чартерное агентство может предложить страховой полис на одну конкретную яхту, а на ее соседку в той же гавани – нет.

Результат: лишь некоторые компании предлагают яхтсменам подобный страховой полис как услугу, уже включенную в договор чартера. Если вы получите такой страховой полис – великолепно. При отсутствии страхования от неплатежеспособности как части договора можно сделать определенные выводы, хотя это далеко не всегда говорит о том, что предложение данной чартерной компании ненадлежащего качества.

1.5 Список команды (судовая роль) и обязанности ее членов

В судовой роли представлена информация обо всех членах команды. Такой список используется на разных этапах и в разных ситуациях:

- при знакомстве членов команды между собой;
- при планировании прибытия и при самом прибытии;
- как часть вахтенного журнала;
- при возможном контроле органами водной полиции;
- иногда могут понадобиться контактные данные родных и близких членов команды.

Список команды в зависимости от региона имеет разное количество составляющих:

- имена всех участников плавания;
- телефонные номера и адреса электронной почты членов команды, а также их родных и близких;
- номера факсов (они бывают необходимы для отправки документов участникам плавания);
- адреса членов команды (если они нужны для организации совместного проезда);
- паспортные данные (если они необходимы для контроля, проводимого береговой охраной);
- данные авиарейса (если они требуются для организации трансфера от аэропорта до чартерной базы) и информация о прилете;
- место и время встречи (групповой трансфер в аэропорт, совместный перелет, трансфер до чартерной базы);
- контактные данные чартерного агентства (адрес, телефон, мобильный телефон);
- контактные данные чартерной базы (адрес, телефон, мобильный телефон);
- необходимая информация на языке страны прибытия (например, для водителей такси).

Список команды может быть составлен до предварительной встречи, во время нее и после нее с последующей рассылкой членам команды (данные о рейсе добавляются позже). Случается, что посылается он и семьям членов экипажа. А еще – чартерной компании, хотя, как правило, вся перечисленная выше информация ей не требуется. Так, если она организует трансфер из аэропорта на чартерную базу, то ее интересуют только имена и данные рейса прибытия. И вообще, из соображений защиты личных данных мы рекомендуем переда-

вать кому бы то ни было только необходимую информацию.

Внесите данные списка команды в вахтенный журнал. А можно список просто вклеить.

1.6 Список необходимых вещей команды («упаковочный лист»)

Это перечень всего, что понадобится экипажу в плавании (для капитана и для помощника капитана в данном разделе приведен дополнительный список). Наряду с предметами личного обихода он включает в себя и предметы снаряжения.

Представленный список задуман как основа для различных видов походов под парусом: поход на выходных, одно- или двухнедельное плавание – будь то на прохладном севере или на теплом юге. Понятно, что не каждая позиция в нем подходит для конкретного парусного похода. Универсальный список должен просто помочь ничего не забыть.

Во время предварительной встречи капитан должен раздать копии списка всем членам команды и быть готовым к тому, чтобы объяснить важность любого включенного в него предмета (например, яхтенных перчаток или палубной обуви).

1.7 Медицинская информация

Тот или иной член команды может иметь особые предпочтения в еде. Подобные пожелания порой заходят еще дальше, например, у вегетарианцев или аллергиков. В случае с аллергией несоблюдение диеты может привести к неприятным и

Список вещей

Этот список поможет в комплектовании «вещевого мешка» предметами личного пользования, которые понадобятся на борту.

На палубе и в воде

- ✓ Солнечные очки на ремешке.
- ✓ Обычные очки (при необходимости), снабженные ремешком.
- ✓ Контактные линзы (дневные) и запасные линзы.
- ✓ Налобная повязка, бейсболка или кепи с ремешком для крепления за ворот куртки.
- ✓ Купальные принадлежности.
- ✓ Комплект для подводного плавания.
- ✓ Флисовый жилет, футболка с капюшоном, пуловер.
- ✓ Одежда для пребывания на берегу.
- ✓ Урашения: во время похода под парусами лучше уменьшить их количество, поскольку они могут упасть за борт, а кольца к тому же травмоопасны – можно зацепиться и повредить палец.

Одежда для пребывания на борту

- ✓ Непромокаемый костюм («дышащий»). При коротком походе на выходные или в теплых регионах может быть достаточно обычной ветровки и комплекта одежды на смену.
- ✓ Палубная обувь на светлой подошве, не скользящей по мокрым поверхностям. Если палуба сухая, то подойдут и кроссовки, если они не оставляют цветных росчерков на палубе!
- ✓ Яхтенные сапоги на светлой подошве, не скользящей по мокрым поверхностям. Садовые резиновые сапоги с обычным грубым рисунком протектора скользят, а значит, не подходят.

- ✓ Яхтенные перчатки. Заменой им могут быть велосипедные перчатки, правда, скорее всего, через неделю плавания они полностью износятся.

Косметические, гигиенические и лекарственные средства

- ✓ Средства защиты от солнца: на воде солнце даже в прохладных регионах так же активно, как на юге. Для многих это оказывается полной неожиданностью.
- ✓ Спрей для защиты от насекомых. Мой совет: на незнакомых акваториях обратите внимание на местные средства. Их действенность почти всегда выше.
- ✓ Гель для душа и шампунь (желательно подходящий для использования в соленой воде).
- ✓ Средства гигиены, носовые платки.
- ✓ Щетка, расческа, зубная щетка, зубная паста.
- ✓ Полотенца, купальное полотенце (обычно предоставляются чартерными компаниями, но многие яхтсмены предпочитают свои).
- ✓ Моющие средства для ручной стирки.
- ✓ Несколько прищепок.
- ✓ Бритва/электробритва/электробритва аккумуляторная и зарядка к ней (хотя считается, что борода моряку к лицу).
- ✓ Аптечка со средствами от морской болезни (подробно об этом в п. 1.8) и личными медикаментами: не забудьте о пластырях и средствах от головной боли!

Замечу, что как капитан вы не можете с юридической точки зрения отдать распоряжение, чтобы член команды принял тот или иной препарат, вы можете только предложить это. Член команды принимает решение самостоятельно. Но если плавание проходит в жарких регионах, вы обязаны настоять, чтобы в личных аптечках вашего экипажа были необходимые профилактические средства, например, от малярии. Не будут лишними в экзотических регионах и препараты для быстрого выздоровления при непереносимости продуктов питания или при сложностях с акклиматизацией.

Для сна

- ✓ На чартерных яхтах, как правило, все матрасы с защитными чехлами. Но так ли это, все же лучше выяснить заранее. Так же как наличие постельных принадлежностей. Если в «базовую» комплектацию они не входят, их надо заказать.
- ✓ В теплых регионах можно спать на палубе под звездным небом. В этом случае понадобится туристический коврик или надувной матрас и антимоскитная сетка.

Разное:

- фотоаппарат, карты памяти, зарядное устройство, адаптер на 12 В;
- видекамера, зарядное устройство, адаптер 12 В;
- сотовый телефон, зарядное устройство, адаптер 12 В;
- разветвитель-удлинитель;
- водонепроницаемая упаковка для документов и ценных предметов: небольшие контейнеры, водонепроницаемый мешок или сумка, пластиковые пакеты;
- CD-диски – на парусной яхте, как правило, есть обычная авто-

магнитола с встроенным проигрывателем;

- MP3-плеер;
- FM-трансмисмиттер для MP3-плеера;
- карманный нож (со штопором);
- зажигалка, спички;
- фонарик, запасные батарейки;
- камбузные полотенца;
- специальные камбузные принадлежности.

Камбуз на чартерной яхте обычно укомплектован на хорошем среднем уровне (см. также образец списка провизии), но именно что на среднем, так как ручного пресса для чеснока или большого ножа для жаркого может и не быть.

Документы:

- удостоверение личности, паспорт с визой, водительские права;
- права на управление яхтой, сертификат радиооператора;
- кредитная карта, наличные в евро и американских долларах, наличные в национальной валюте;
- проездные документы: билеты, подтверждение брони на гостиницу (если нужно), документы об аренде автомобиля;
- копии вышеперечисленных документов (это на всякий случай);
- копия списка команды с именами, номерами телефонов и адресами;
- прививочный сертификат (прививки следует делать заблаговременно);
- логбук (журнал регистрации пройденного расстояния в милях);
- бумага, письменные принадлежности.

Мой совет: для перевозки личных вещей не стоит брать чемодан, поскольку на яхте нет места для их хранения. Оптимальный вариант – мягкая или полужесткая складная дорожная или спортивная сумка.

даже опасным для жизни последствиям. Причем подобные проблемы могут быть сразу у нескольких членов команды.

В идеале каждый человек на борту должен знать о возможных проблемах со здоровьем у окружающих его людей. И это вовсе не бестактность, не вторжение в чужую личную жизнь. Если вы вовремя распознаете аллергическую реакцию или симптомы болезни, это может спасти вашему товарищу жизнь. Возможен и более «сдержанный» вариант: о проблемах со здоровьем любого из членов команды должен знать капитан, а также «избранные» члены экипажа – те, кого назовет заинтересованное лицо.

Если у кого-нибудь из команды есть заболевание, которое в экстренных случаях требует консультации лечащего врача, он должен передать капитану соответствующие контактные данные. Возможно, ему следует этим не ограничиться, а вручить капитану запечатанный конверт с информацией о своем заболевании для врача местной скорой помощи.

Если необходимо сделать прививки, то капитану следует загодя уведомить об этом команду.

1.8 Морская болезнь

Морская болезнь (кинетоз) – это следствие сбоя в работе вестибулярного аппарата: мозг получает такое количество противоречивой информации об окружающем мире, что не успевает ее обрабатывать. Находясь на палубе вы видите линию горизонта, которая является своеобразной «опорной точкой», а под палубой такой «опоры» у вас нет, как результат сенсорный конфликт. «Подстегивая» и желая «найти себя» в окружающей действительности, организм начинает усиленно вырабатывать свободный гистамин, который, в свою очередь, вызывает тошноту, слабость, головокружение...

Стесняться нечего: укачаться может каждый! Кстати, молодежь переносит качку хуже, чем люди старшего возраста, а женщины – хуже, чем мужчины.



*На остром курсе
яхта прорезает пару
гребней волн в летнем
Средиземноморье.
Надеемся, команда
не забыла перед отходом
закрывать все люки?*



Маяк Кап-Форментор на севере Мальорки указывает путь. Если при таком волнении долго находиться под палубой, то можно стать жертвой морской болезни

Даже опытные яхтсмены, в активе которых не одна тысяча миль, при определенных условиях могут почувствовать недомогание. Что уж говорить о новичках, которые впервые ступили на борт яхты или променяли спокойное прибрежное плавание на дальний переход. А если заштормило, то дело совсем плохо.

Впрочем, небольшое волнение не гарантирует вам безмятежной жизни. Бортовая, килевая, вертикальная качка с постоянной сменой силы и ритма может сильно озадачить ваш организм, и он отреагирует соответствующим образом. Если же приплюсовать к этому таких «провокаторов», как жара, духота и запах готовящейся пищи, то нет ничего удивительного, что вас может потянуть к борту.

Если вы знаете о вашей предрасположенности к морской болезни или уверены, что ее вам не избежать, ведь качивает же вас в машине и самолете, тогда:

- **за две недели до выхода** в море вычеркните из рациона кофе, спирт-

ные напитки и выпечку, в ней много дрожжей, а значит, и гистамина; не рекомендуются также из-за гистамина шпинат, помидоры, клубника, бананы, грецкие орехи, блюда из сои;

- **за неделю до выхода** в море выпивайте в день не менее двух литров жидкости – как правило, это плюс литр к обычной норме; начните принимать витамин С – один-два грамма в день; при возможности займитесь такими видами спорта, как волейбол, прыжки на батуте, плавание – так вы подготовите свой вестибулярный аппарат;
- **за сутки до старта** постарайтесь хорошо выспаться, так как сон способствует уменьшению количества гистамина в крови;
- **за час до выхода** в море примите средства от укачивания, так как действовать они начинают, как правило, через два часа после приема;
- **перед выходом** в море сделайте все, чтобы ваше пребывание в каюте было минимальным; старайтесь не думать о морской болезни – многие проблемы, связанные с чувством равновесия, пропорциональны вызываемой ими тревоге;
- **после выхода** в море пейте много воды, а еще лучше, если это будет чай с мятой; принимайте витамин С или смеси, содержащие витамин С, ешьте фрукты, особенно яблоки; хороши мелкое печенье и ментоловые леденцы; если надо подкрепиться более серьезно, то помните – пища должна быть легкой и горячей; не читайте – читающего быстрее укачает, так как он изолирует свои глаза от восприятия движения, что усиливает конфликт между зрительной информацией и сигналами вестибулярного аппарата.

Если все же вы не убереглись от морской болезни, то:

- при первых ее признаках закройте глаза, это избавит мозг от поступающих в него беспорядочных сигналов;
- встаньте к штурвалу – займитесь делом, это отвлекает;
- фокусируйте взгляд на горизонте или берегу;
- промассируйте запястье и ладони, некоторым помогает многократное нажатие ногтем на нижний край мочки уха;
- примите один грамм порошка из высушенного имбирного корня (эффективность имбирного корня превосходит все известные фармакологические препараты от укачивания);
- съешьте дольку лимона;
- иногда помогает обыкновенная жевательная резинка;
- если возникла необходимость спуститься в каюту, двигайтесь быстро, но плавно, без резких движений;
- попробуйте лечь в койку и постарайтесь заснуть – отключившийся от внешнего мира мозг не воспринимает движений;
- если вас все же укачало, не сдерживайте себя – как правило, после приступа тошноты становится легче;
- дышите правильно: палуба опускается – вдох, поднимается – выдох.

Что касается фармакологических препаратов, тут необходим индивидуальный подход: кому-то помогает один препарат, кому-то другой. Для профилактики морской болезни используют *Скополамин*, который выпускается в виде таблеток и пластырей. Таблетки следует принять за 3–4 часа до выхода в море, длительность их действия составляет 8–12 часов. Пластырь на-

кладывают на кожу, обычно за ухом, не позднее чем за 4 часа до выхода в море; продолжительность действия – трое суток. Однако из-за побочных эффектов *Скополамин* и его аналоги в настоящее время используются все реже. Куда большей популярностью пользуются препараты *Драмина*, *Сиель*, *Бонин*, *Компазин*, *Зофран*, *Бетацентрин*, *Вестибо*, *Бетасерк*, *Кинедрил*, *Белласпон*, *Беллатаминал*, *Алеверт*. Однако все они, вне зависимости от того, отпускаются они без рецепта или по рецептам врача, в большей или меньшей степени вызывают сонливость и вялость. Помните, прием любого препарата – это воздействие на мозг, так что если найдутся силы, лучше «пересильте» качку, привыкните к ней, а не «отключайте» голову таблетками.

И наконец, морская болезнь часто улетучивается в течение нескольких минут, как только под ногами появляется твердая поверхность.

1.9 Соглашение с другими участниками чартера

Соглашение с другими участниками чартера (договор с командой) регулирует общие юридические условия по парусному походу между всеми членами команды. Оно определяет обязательства всех участников чартера, фиксирует все расходы и их распределение. Кроме того, в случае ущерба оно регулирует требования по ответственности между членами команды и по отношению к капитану.

Грубая халатность может быть исключена только по договору об индивидуальном соглашении (в России это регулируется Гражданским кодексом, однако остаются вопросы относитель-

но того, насколько положения ГК будут применимы к ситуации, возникшей во время плавания за пределами территориальных вод РФ. – *Прим. ред.*). Данное соглашение с другими участниками чартера в среде юристов имеет характер общих условий заключения сделок (что противоречит индивидуальному соглашению), поэтому капитан должен проверить, может ли и в какой мере может защитить от грубой халатности обязательная ответственность капитана.

Капитан должен проследить за тем, чтобы соглашение с другими участниками чартера было подписано всеми участниками до того, как он подпишет договор чартера. Если, предположим, остается еще одно койко-место, то команда может в письменной форме принять решение, соразмерно ли поделить расходы, приходящиеся на это место, или вместе поискать другого члена похода. Вообще, в соглашении с другими участниками чартера должны быть ясно представлены все расходы (включая страхование и авансовый платеж в бортовую кассу). Капитан может быть освобожден от части взносов в бортовую кассу, поскольку он многое делает для команды и вообще у него совсем иной уровень ответственности. Однако если капитан вообще ничего не платит, то команда может расценить поход как «плавание с целью получения капитаном прибыли». Это может повлиять на страхование ответственности капитана и на его ответственность в случае возникновения ущерба.

Даже несмотря на хорошую подготовку, на море может произойти несчастный случай, и поэтому одной из важнейших задач капитана на чартерном судне является своевременное разъяснение рисков членам команды.

Какое соглашение действует, имеет ли место незначительная неосторожность или грубая халатность, в каждом отдельном случае решает суд. Как бы то ни было, но абсолютную защиту не обещает ни одно соглашение. К тому же по отношению к третьим лицам (например, страхованию члена команды на случай профессиональной нетрудоспособности) такое соглашение часто не действует. (Российские яхтсмены, управляющиеся в чартерное плавание, порой вообще не задумываются над этими вопросами. – *Прим. ред.*)

Если не происходит ничего необычного, то соглашение с другими участниками чартера может остаться в ящике стола, потому что вызванный халатными действиями имущественный ущерб и ущерб, причиненный сторонним людям, сегодня, как правило, покрывается обязательной ответственностью. Но ущерб, связанный с обязательной ответственностью членов команды между собой, обычно не застрахован. Конечно, больше всего рискует капитан, потому что он отвечает за все, что происходит на борту, и как возможное лицо, причинившее ущерб, отвечает всем своим имуществом. Ему же придется ответить, если что-то не то окажется со страхованием, например, если не были уплачены взносы и т.п.

1.10 «Вещмешок» капитана

Список вещей капитана и его помощника по сравнению с командой включает в себя дополнительные предметы оснащения и документы. Приведенный ниже список содержимого «вещмешка» капитана (помимо обычного походного набора яхтсмена) следует понимать лишь как возможный источник идей.

Соглашение с другими участниками чартера (вариант)

Данное соглашение заключается между участниками чартера, перечисленными в разделе «ФИО и подписи участников плавания», которые являются участниками парусного похода по акватории **Сейшельских островов** в период **2.2.–16.2.2015** на парусной яхте Bavaria 49, принадлежащей чартерной компании **Dream your Dreams Yachtcharter** с портом отхода **порт Виктория**.

■ Чартерный договор

Основой данного соглашения является чартерный договор, заключенный между **Иваном Ивановым** и **Dream your Dreams Yachtcharter** от **10.10.2014 г.** Каждый участник плавания получил (по электронной почте) копию этого чартерного договора и согласен с взятыми за основу положениями.

■ Стоимость похода

Участники плавания выплачивают всю стоимость похода совместно в равных долях. Общую стоимость составляют стоимость чартера и бортовая касса (к бортовой кассе относятся расходы на питание на борту, дизельное топливо, портовые сборы, другие сборы). Капитан по традиции не оплачивает расходы на питание во время похода. Портовые сборы в порту входа-выхода (т.е. в первый и последний день) уплачивать не надо. Предполагается, что портовые сборы будут составлять примерно 30 евро в сутки. Кроме того, сюда включены расходы, которые могут возникнуть в результате причинения ущерба, если в этом отношении нет страхования, и ущерб не был умышленно причинен кем-то из участников похода.

Складывается следующая стоимость похода, которую члены команды выплачивают в равных долях (на 8 участников):

	общая стоимость	на одного участника	
Чартер	3600,00 €	450,00 €	
Заключительная уборка	100,00 €	12,50 €	
Страхование ответственности капитана	80,00 €	10,00 €	
Отмена плавания	0,00 €		Не застраховано
Поручительское страхование	240,00 €	30,00 €	Оно снижает залог (депозит) с 3000 € до 300 €
Всего с участника		502,50 €	
Бортовая касса на одного участника		260,00 €	Задаток на питание, портовые сборы, топливо и прочее
Итоговая сумма на одного участника		762,50 €	Разница с фактически возникающими расходами рассчитывается и компенсируется по завершении плавания

Каждый участник похода обязуется перевести приходящуюся на него сумму в размере **762,50** евро до **11.11.2014 г.** судоводителю **Ивану Иванову**.

Владелец счета: **Иван Иванов**
БИК: **300 400 00**
Банк: **Название банка**
№ счета: **0987654321**

В случае отказа одного из участников чартера по какой бы то ни было причине от плавания он выплачивает свою долю стоимости чартера, если ее не покрывает страхование на случай отказа от поездки или если остальные участники чартера категорически отказываются от этого.

■ Судоводитель

Ответственный судоводитель (капитан) – **Иван Иванов**. Судоводитель заверяет, что он имеет необходимый опыт, знания и квалификацию для надежного управления яхтой под парусом и под мотором в данной акватории. Он проводит инструктаж участников чартера по обслуживанию яхты и тщательный инструктаж по технике безопасности.

■ Обязанности участников чартера

Каждый участник самостоятельно обеспечивает возможность въезда и выезда из страны пребывания к месту отдыха и обратно. Каждый участник чартера соблюдает инструкции судоводителя и информирует его или соответствующего вахтенного.

Каждый участник чартера самостоятельно соблюдает собственную безопасность и в случае необходимости, и в любом случае по указанию судоводителя использует спасательный жилет и страховочную обвязку.

■ Исключение ответственности

Каждый участник чартера принимает участие в поездке на свой риск и по любым правовым основаниям отказывается от требований по возмещению имущественного ущерба и ущерба, причиненного здоровью, к судоводителю, другим участникам чартера и владельцу, если он является участником чартера, если ущерб вызван неосторожным поведением. Исключение ответственности не действует, если ущерб был нанесен умышленно или его покрывает страхование обязательной ответственности.

■ Специальная оговорка

Если некоторые пункты этого соглашения или их части утратили или утрачивают свое действие, то остальные пункты сохраняют свою силу. То же самое действует в случае, если будет установлено, что соглашение содержит пропуски. Вместо части, утратившей свою силу, или для восполнения пропуска это соглашение должно быть составлено таким образом, чтобы оно по возможности максимально по смыслу соответствовало предполагаемой цели.

■ **Прочие положения**

Споры разрешаются в соответствии с российским (иным?) правом. Дополнительные устных договоренностей не предусмотрено. Изменения в данное соглашение и/или дополнения к нему должны осуществляются в письменной форме. Это, в частности, относится к отмене требования письменной формы.

Каждый участник подтверждает, что получил один экземпляр данного договора.

■ **Имена и подписи участников чартера**

Иван Иванов

1.
капитан

2.
[ФИО], помощник капитана

3.
[ФИО]

4.
[ФИО]

5.
[ФИО]

6.
[ФИО]

7.
[ФИО]

8.
[ФИО]

вернуть по адресу:

Ивану Иванову
факс: **040 12345678**

Он должен подвигнуть вас подумать об отдельных предметах снаряжения для соответствующего плавания. Ведь, в конце концов, капитан должен сам решить, какие вещи обеспечат ему большую безопасность или комфорт в походе. При этом следует, безусловно, в обязательном порядке взять с собой портативную УКВ-радиостанцию или мобильный преобразователь напряжения с 12 В на 230 В.

Мой совет: пройдите тренинг

Когда вы в последний раз выступали в роли капитана? Удастся ли вам ошвартоваться в боксе при боковом ветре силой 5 баллов? Швартовка по-прежнему остается самой непредсказуемой ситуацией в плаваниях под парусом – именно поэтому «цирк в марине» не такое уж редкое явление! Швартовка – это маневр, который невозможно идеально оттренировать. Это касается и маневра «человек за бортом». Как у вас обстоят дела с постановкой на якорь? А на два якоря? Вы хотите усовершенствоваться в этом? Многие яхтенные школы, яхт-клубы и чартерные компании предлагают курсы повышения квалификации для капитанов. По стоимости такой курс не выше стоимости одного места на борту, а кроме того – доставляет удовольствие. После него вы будете чувствовать себя увереннее, а ваша команда сможет оценить вашу уверенность во время похода. Вариант недельного тренинга для капитанов в формате «для бывалых моряков» предлагается в сложную погоду осенью на Северном или Балтийском море.

«Вещмешок» капитана

Документы и книги

- ✓ Права на управление яхтой в соответствующей акватории.
- ✓ Документы на право использования радиосвязи на яхте, сертификат радиооператора.
- ✓ Учебники по яхтингу.
- ✓ Лоция или иной навигационный путеводитель.
- ✓ Распечатка свежих сведений по акватории, найденных на проверенных интернет-ресурсах.
- ✓ Личные морские карты (на чартерных яхтах подразумевается наличие актуальных морских карт).
- ✓ Туристические путеводители.
- ✓ Вахтенный журнал.
- ✓ Бланки:
 - судовая роль;
 - контактные данные береговых служб и информация о яхте;
 - источники метеосводок;
 - чек-лист «Приемка яхты»;
 - чек-лист «Инструктаж по яхте»;
 - чек-лист «Инструктаж по технике безопасности»;
 - таблица «Бортовая касса»;
 - список провианта.
- ✓ Информационные таблицы:
 - таблица пересчета силы ветра;
 - волнение, видимость, символы погоды;
 - советы по настройке и рифлению парусов;
 - визуальные сигналы бедствия;

- форматы радиосигналов бедствия и навигационной безопасности;

Навигация и радиосвязь

- ✓ Навигационные угольники и измерительные циркули (нельзя брать с собой в ручную кладь), карандаши, точилка, стирательная резинка (обычно все это должно иметься на чартерной яхте).
- ✓ Калькулятор.
- ✓ Блокнот для записей.
- ✓ Ручной GPS-приемник.
- ✓ Мобильный телефон или ноутбук с навигационным ПО (включая актуальные карты, при этом надо принимать во внимание систему отсчета – WGS-84 или иную).
- ✓ Портативная УКВ-радиостанция.

Электропитание и музыка

- ✓ Отвертка-пробник на 230 В для проверки берегового напряжения.
- ✓ Тестер для измерения бортового напряжения 12 В.
- ✓ Удлинитель-разветвитель (230 В).
- ✓ Дорожный штекер-адаптер.
- ✓ Мобильный инвертор (с 12 В на 230 В).
- ✓ Портативный FM-транسمиттер для iPhone или MP3-плеера.

Безопасность и инструменты

- ✓ Нож моряка (местами с волнистой заточкой, конической открывалкой для мочек и свайкой).
- ✓ Водонепроницаемый мешок.
- ✓ Яхтенные перчатки.
- ✓ Два запасных конца по 2 м длиной (нужны всегда).

- ✓ Маска для подводного плавания, трубка и ласты.
- ✓ Собственный спасательный жилет с фонариком и свистком (в случае необходимости зарегистрировать в авиакомпании перед перелетом).
- ✓ Химический фонарик (дает холодный свет, не нуждается в питании).
- ✓ Аптечка (дополнительно к той, что входит в оснащение чартерных яхт).
- ✓ Прозрачная запираемая коробка для деталей, куда следует положить, например, следующие вещи:
 - саморезы (тонкие, длинные);
 - такелажные скобы и карабины различных размеров;
 - многофункциональные ножи или иной комбинированный инструмент;
 - тканевую клейкую ленту или скотч;
 - двухкомпонентный ремкомплект или велосипедный ремкомплект (для шлюпки);
 - адаптеры и хомуты для шлангов;
 - парусную нить, морские иглы, самоклеящуюся парусину, гардаман;
 - бельевую веревку и прищепки;
 - спички, зажигалку;
 - свечи или свечи-таблетки.
- ✓ Портмоне для бортовой кассы.
- ✓ Обычный карманный нож со штопором.

✓

✓



Подъем в беседке на верх мачты. Всегда найдется какая-нибудь техническая причина, если капитану захочется сфотографировать свою яхту сверху

1.11 Информация о погоде

Наибольшее влияние на парусный поход оказывают ветер и погода в целом. Чтобы во время плавания в вашем распоряжении быстро оказывалась нужная метеоинформация, можно вести поиск по нескольким альтернативным источникам. Чтобы источники метеорологической информации всегда были под рукой, их следует записывать на первых страницах вахтенного журнала для каждого плавания. Так, в случае необходимости и помощник капитана, и другие члены команды смогут быстро найти и воспользоваться ими (см. гл. 2 «Контактные данные и информация о судне»).

При подготовке парусного плавания в части погоды информацию об изменении общей метеорологической обстановки в течение года можно найти в навигационных путеводителях и лоциях. В них также можно найти адреса сайтов, УКВ-радиоканалы и соответствующее

время передачи метеорологических сводок.

Ваша чартерная компания является дополнительным ценным источником информации.

Поиск в Интернете сайтов местных метеорологических служб также может быть очень полезен.

Заранее найдите несколько альтернативных метеорологических служб и обеспечьте технический доступ к ним (УКВ-радио, мобильная связь, WLAN). Попробуйте зайти на сайты с мобильного устройства, которое вы будете использовать во время плавания (мобильный телефон, ноутбук). Если вы хотите использовать мобильную связь или WLAN, то убедитесь, что вы технически сможете использовать эти сети.

Возможности доступа к метеорологической информации

Для получения ежедневной метеосводки можно использовать следующие возможности доступа.

- ✓ В гавани: объявление или информация на вашей чартерной базе или у начальника порта.
- ✓ На экзотических акваториях при необходимости следует по телефону связаться с чартерной базой или начальником порта. (Насколько широк охват мобильной сетью акватории вашего плавания и есть ли в портах и на пляжах интернет-кафе, об этом надо заранее спросить на чартерной базе.)
- ✓ Предоставление метеосводок по SMS:
 - некоторые чартерные компании предлагают подобную услугу бесплатно на время вашего похода;
 - поищите других операторов для сравнения метеосводок;
 - поинтересуйтесь, каковы условия использования, есть ли выделенный короткий номер со специальным тарифом;
 - выясните, доступны ли короткие номера из-за границы, касается ли это и иностранных SIM-карт с предоплатой.
- ✓ Интернет (по мобильной связи или WLAN / Wi-Fi):
 - узнайте, как можно мобильно использовать Интернет на чартерной акватории;
 - найдите сайты метеослужб;
 - уточните, можно ли выходить на эти сайты с вашего мобильного телефона/ноутбука;
 - создайте закладки погодных сайтов в вашем мобильном телефоне/ноутбуке и запишите их в вахтенном журнале.
- ✓ УКВ-радиостанция: найти канал, время и язык метеопередачи, записать данные в вахтенный журнал.
- ✓ КВ-радиостанция (если есть на борту): найти канал, время и язык метеопередачи и внести в вахтенный журнал.

- ✓ Договоритесь со знакомым яхтсменом, который в случае необходимости проведет для вас поиск и экстренно проинформирует вас из дома.

1.12 Телекоммуникации и Интернет на целевой акватории

Наряду с УКВ-радиосвязью сегодня широко распространенным вариантом коммуникаций является использование мобильной связи на борту чартерных яхт.

Мобильная связь помимо прочего используется и для навигационных целей. Сюда относятся прием SMS с метеосводками, телефонная связь с начальниками портов и шлюзов или чартерными базами.

Мобильное использование Интернета для получения информации о погоде и маринах, как и отправка последних фото из отпуска, также пользуются большой популярностью.

Мобильные сети при хороших условиях могут охватывать расстояние до 10 или 15 морских миль от берега. На некоторых экзотических островных акваториях мобильная сеть работает даже лучше, чем стационарная сеть.

Обычно использование мобильного телефона во время парусного плавания сложности не составляет. Однако время от времени возможны небольшие проблемы с техникой, о решении которых будет сказано ниже.

Прежде всего, следует удостовериться, что мобильный телефон использует стандарт мобильной связи, действующий на данной акватории. На всех европейских акваториях, а также в Таиланде и Азии в целом – это европейский стандарт GSM, поддерживающий

технологии передачи данных EDGE, UMTS и LTE. (Так что яхтенным командам из России на этих акваториях беспокоиться не о чем. – Прим. ред.)

Мой совет: карта предоплаты для мобильного телефона

Чтобы стоимость Интернета за границей не вышла за рамки вашего бюджета на мобильную связь, можно купить карту предоплаты того или иного оператора, охватывающего нужную вам акваторию. При этом лучше сразу отправить по SMS на ваш мобильный телефон конфигурацию доступа в Интернет от данного оператора мобильной связи.

Отдельно следует сказать о Карибах. Потому что ситуация там... экзотическая. Здесь в разных странах разные стандарты, поэтому иногда на одном острове действует европейский стандарт, а на соседнем – американский стандарт мобильной связи CDMA. Иногда в одной стране параллельно существуют оба стандарта! Информацию об этом вы найдете в навигационном путеводителе.

Далее следует обеспечить электропитание мобильного телефона. Если парусная яхта каждые два дня швартуется в порту, то зарядка мобильного телефона на борту от стационарного источника тока или в ресторане не составит проблемы. Если рядом нет электросети, то поможет преобразователь напряжения 12 В–230 В или автомобильная зарядка (см. следующий раздел).

Если оператор мобильной связи на акватории не является партнером вашего домашнего оператора, то рекомендуется ознакомиться с тарифами в роуминге. Тарифы в роуминге – это

дополнительные сборы, которые вносятся в счет, когда мобильный телефон используется не в родной сети, а в сети иностранного оператора.

В случае возникновения вопросов по использованию мобильного телефона за границей оператор мобильной связи предоставит вам информацию о технике и тарифах. В пределах ЕС плата за роуминг теперь ограничена требованиями закона. В остальном зарубежье использование местных региональных операторов с предоплаченной связью является экономичной альтернативой роумингу. Как только вы включите свой мобильный телефон за границей, он автоматически регистрируется в самой мощной сети (такова заводская настройка). При этом за пределами Европы может оказаться так, что эта сеть поддерживает только телефонию и SMS, но не мобильный Интернет. Также нужно иметь в виду, что мобильный телефон, выбирая самую мощную сеть, не выбирает самого экономичного партнера по роумингу для вашего оператора мобильной связи.

При использовании карт предоплаты за границей необходимо заново сконфигурировать мобильный телефон для SMS, MMS и использования Интернета. Это проще всего сделать посредством SMS с данными конфигурации от регионального оператора, с которым вы можете связаться по «горячей линии». При этом будет преимуществом, если вы используете модель мобильного телефона, известную во всем мире, а не какую-то необычную модель.

Если вы хотите использовать Интернет с ноутбука, то имейте в виду, что в некоторых портах наряду с мобильными сетями связи также имеются точки доступа WLAN (или Wi-Fi). Точки доступа WLAN порой имеют радиус действия

почти 100 м. Несмотря на это, использование беспроводного доступа в сеть в портовом кафе обычно оказывается более успешным, нежели на ошвартованной в гавани парусной яхте. Преимуществом WLAN может быть большая полоса пропускания, которая в основном ограничена полосой пропускания интернет-кабеля. В зависимости от оператора точки доступа WLAN могут быть бесплатными или платными. В «платном» случае можно либо приобрести ваучеры в порту, либо оплатить доступ онлайн (например, по кредитной карте) на странице оператора.

1.13 Электропитание для электронных универсальных приборов

Если ваша яхта по вечерам подключается к стационарному (береговому) источнику питания, то задачу зарядки аккумуляторов различных электронных устройств можно считать решенной. Также поможет удлинитель-разветвитель, чтобы все члены-команды могли использовать это время для зарядки. В акваториях с сетями на 110 В чартерная компания проинформирует вас о возможных адаптерных штекерах и преобразователях напряжения на 230 В. Некоторые блоки питания для мобильных телефонов и камер работают с напряжениями от 110 до 240 В (см. заводскую табличку на устройствах), и в этом случае преобразователь напряжения не требуется.

Но что делать, если ваше плавание идет между островами и вдоль берегов, которые не имеют причальных боннов с источниками тока? Здесь помогут инверторы, которые преобразуют

бортовое напряжение 12 В в сетевое напряжение 230 В. Подобные устройства размером примерно с пивную банку обычно обеспечивают как минимум 100 Вт выходной мощности. Этого достаточно для одного ноутбука или для зарядки нескольких мобильных телефонов, аккумуляторов видеокамеры или электробритв. Но фен для волос, потребляющий 2000 Вт, от них работать не сможет.

Мой совет: экономия заряда мобильного телефона

Как известно, мобильные телефоны постоянно ищут поблизости самые мощные вышки мобильной связи, причем даже тогда, когда вы не звоните по телефону. Когда телефоны ищут вышки в течение нескольких часов на расстоянии десяти или более морских миль, это требует большого количества излучаемой мощности, а значит, и заряда. Если мобильный телефон не требуется вам в течение длительного времени, то можно сэкономить заряд, отключив устройство. В распространенных сегодня смартфонах отключения 3G/4G и перехода в режим GSM/EDGE будет достаточно, чтобы сэкономить энергию.

При выборе инвертора следует обратить внимание на приближение формы выходного напряжения к синусообразному сетевому напряжению (трапециевидная форма вместо прямоугольного сигнала). В этом случае современные зарядные устройства для мобильных телефонов, камер и ноутбуков работают в своих штатных режимах.

Не такая элегантная, но популярная альтернатива – приобретение автомо-

бильных зарядных устройств на 12 В для всех мобильных телефонов и камер. Хотя бы одно гнездо автомобильного сигаретного прикуривателя найдется практически на каждой чартерной яхте.

1.14 Питание на борту

Аромат свежего кофе и круассанов по утрам, как я могу судить по опыту, быстро поднимает с постели даже заядлых сонь. Для средиземноморского завтрака этого, вероятно, уже достаточно. Во время осеннего парусного плавания по Балтийскому морю, напротив, уместен английский завтрак с яичницей и беконом. Но будет ли вечером ресторан или предстоит пиршество из пяти блюд в пустынной бухте на якорной стоянке под звездным небом? Питание на борту может быть организовано самыми различными способами.

Общие условия на борту

Распорядок дня в плане питания на борту во время парусного плавания немного отличается от распорядка дня на суше. Как опытному яхтсмену и капитану, вам это известно. Для членов команды с небольшим опытом плавания под парусами или вообще без него важно понять две вещи: а) все участники плавания должны участвовать в составлении списка закупаемых продуктов питания и б) не всегда на столе могут найтись все любимые лакомства.

В части завтрака существенных различий нет. Здесь доступность ближайшей пекарни определяет, будут ли на столе свежие или подогретые в духовке булочки. Однако на экзотических акваториях ближайшая пекарня может находиться на расстоянии в несколько дней пути.



Даже если на камбузе мало места, на борту можно сотворить настоящие кулинарные сюрпризы. Само собой разумеется, что остальная команда помогает в готовке и затем моет посуду

Мой совет: поваренные книги для яхт

Идеи рецептов, сочетающихся с национальными блюдами в выбранном регионе, можно найти в Интернете. Кроме того, можно использовать обычные поваренные книги. Очень интересны специальные поваренные книги для яхтсменов, которые подробно разъясняют особенности приобретения региональных продуктов питания (включая ловлю рыбы). Также в них предлагаются варианты хранения и переработки продуктов на борту.