

**Кемелердiң авариялық жағдайларын тергеу ережесiн бекiту туралы**

***Күшін жойған***

Көлік және коммуникациялар министрінің 2003 жылғы 18 шілдедегі N 228-І бұйрығы. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігі 2003 жылғы 26 тамызда тіркелді. Тіркеу N 2459. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 6 тамыздағы № 496 бұйрығымен

      Күші жойылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011.08.06 № 496 (қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

      "Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңын iске асыру мақсатында БҰЙЫРАМЫН:  
      1. Қоса берiлiп отырған Кемелердiң авариялық жағдайларын тергеу ережесi бекiтiлсiн.  
      2. Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнің Көлiктiк бақылау комитетi (Қ.С.Мұстафин) осы бұйрықты белгiленген тәртiппен Қазақстан Республикасының Ұлттық қауiпсiздiк комитетiмен және Бас прокуратурасымен келiссiн және мемлекеттiк тiркеу үшiн Қазақстан Республикасының Әдiлет министрлiгiне ұсынсын.  
      3. Осы бұйрықтың орындалуы Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар вице-Министрi Е.Ж.Қошановқа жүктелсiн.  
      4. Осы бұйрық Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелген күнінен бастап күшіне енеді.

*Министр*

Келісілген            
Қазақстан Республикасы     
Ұлттық қауіпсіздік       
комитетінің төрағасы      
2003 жыл 29 шілде        
   
Келісілген           
Қазақстан Республикасының   
Бас прокуроры         
2003 жыл 23 шілде

Қазақстан Республикасы      
Көлік және коммуникациялар    
министрінің           
2003 жылғы 18 шілдедегі     
N 228-І бұйрығымен       
бекітілген

**Кемелердiң авариялық жағдайларын тергеу ережесi 1. Жалпы ережелер**

      1. Осы Кемелердiң авариялық жағдайларын тергеу ережесi (бұдан әрi - Ереже) "Caудa мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңына және Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 1999 жылғы 8 қыркүйектегi N 1334 "Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi Көлiктiк бақылау комитетiнің мәселелерi" қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi Көлiктiк бақылау комитетiнiң ережесiне сәйкес әзiрленген.

      2. Осы Ереже кемелермен жүзу кезiнде немесе тұрақтағы авариялық жағдайларды тергеу тәртiбiн белгiлейдi.  
      Авариялық жағдайды тергеудiң мақсаты оны жіктеу, жағдайларын, себептерiн, зардаптарын, шығындарын анықтау, қатысты тұлғалардың әрекетiн бағалау, сол сияқты апатты жағдайлардың алдын алу бойынша сақтық шараларын әзiрлеу болып табылады.

      3. Осы Ережеде мынадай негiзгi ұғымдар қолданылады:  
      авариялық жағдай - кеменi апатқа әкелген және теңiзде жүзу сапасын жоғалтуға апарған, оның басқа кемемен зақымдануы, навигациялық жабдықтарды, жағалау құрылғылары, су асты кабельдерi, су асты құбыр өткiзгiштерi, кеменiң сүйрететiн объектiсiн жоғалтуы сияқты кемемен болған оқиға;  
      теңiзде жүзу сапасы - кеменiң берiктiгiн, орнықтылығын, жүзгiштiк және батпайтын талаптарын реттейтiн жиынтық;  
      сюрвейер - кемелер мен жүктердi зерттеумен айналысатын және авариялық жағдайда олардың жай-күйi, зақымдану мөлшерi туралы, кеменiң теңiзде жүзушілігi туралы қорытынды беретiн сарапшы;  
      навигациялық қауiпсiздiк - навигациялық картаның және жүзуге арналған оқу құралының жеткіліктiгi мен дәлдiк дәрежесi, навигациялық құрал-жабдықтардың штаттық орнының ауысуы туралы навигациялық ақпараттың шапшаң, өз уақытында жеткiзiлуi және олардың сипаттамаларының өзгеруi, жүзу ауданын гидрографиялық қамтамасыз етудiң толықтығы мен сенiмдегi, радионавигациялық құралдар сипаттамасының тұрақтылығы, ауа-райы жағдайын болжау сапасы және теңiзде жүзу қауiпсiздiгін қамтамасыз ететiн жүзудiң қауiпсiз жолдары және басқа факторлары туралы ұсынымдар;  
      аумақтық уәкiлеттi орган - Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi Көлiктiк бақылау комитетiнiң аумақтық Көліктік бақылау басқармасы;  
      сауда мақсатында теңiзде жүзу саласында мемлекеттiк бақылауды және қадағалауды өз құзыретi шегiнде жүзеге асыратын уәкiлеттi орган (бұдан әрi - уәкiлеттi орган) - Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлiгінің Көлiктiк бақылау комитетi;  
      пайдаланымдық шектеулер - авариялық жағдайдың нәтижесiнде пайда болған техникалық жай-күйi деңгейiнің төмендеуiн және/немесе теңiзде жүзу сапасының нашарлауын, жабдықтарда кемшіліктердiң пайда болуын, жабдықтаудың толық болмауын ескере отырып, кеменi пайдалану кезеңiнде уәкiлеттi орган белгiлеген талаптарды белгілі бiр қолданудан шығару.

**2. Авариялық жағдайды тергеу органдары**

      4. Авариялық жағдайды тергейтiн орган теңiз портының капитаны басқаратын Теңiз портының әкiмшiлiгi (бұдан әрi - ТПӘ) болып табылады.

      5. Әр түрлi иелiктегi кемелердiң соқтығысумен байланысты апатты оқиғаларды, сол сияқты Қазақстан Республикасы теңiз портының акваториясында болған апатты оқиғаларды ТПӘ апатқа ұшыраған кеме иесi өкiлдерінің қатысуымен тергейдi.

      6. Навигациялық-гидрографиялық қамтамасыз ету жеткіліксiздiгiнен болған апатты оқиғаны ТПӘ шекара қызметiнiң теңiз бөлімдерінің тиiстi қызметi өкiлдерiнiң қатысуы арқылы тергеу жүргізедi.

      7. Кеменiң зақымдануы мұзды жерлерде жүзу кезiнде, апаттық-құтқарушылық жұмыстарды жүргiзу барысында, навигациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз етпейтiн аудандарда не жағдайларда жүзу кезiнде болған, шетел мемлекеттерiнің мүддесiн қозғайтын авариялық жағдайларына ТПӘ тергеу жүргiзедi.

      8. Қазақстан Республикасының туы астында жүзетiн кемемен шетелдің аумақтық және iшкi су жолдарында болған авариялық жағдайды, егер халықаралық шарттарда өзгеше көзделмесе, ТПӘ тергейді.

**3. Авариялық жағдай туралы хабарлаудың тәртiбi**

      9. Кеме капитаны болған апатты оқиға туралы кеме иесiне хабарлауы тиiс. Егер апатты оқиға Қазақстан Республикасының аумақтық суларында немесе қазақстандық порт акваториясында болса, хабарлама ТПӘ-не де жiберiледi, ол болған авариялық жағдай туралы уәкiлеттi органға және аумақтық уәкiлеттi органға кiдiрместен хабарлайды.

      10. Шетелдің аумақтық суларында орын алған авариялық жағдай туралы кеме капитаны кеме иесіне, уәкiлеттi органға, дипломатиялық өкiлдікке немесе консулдық мекемеге хабарлап, жәрдемдесуін әрi көмек беруiн сұрайды.  
      Болған оқиға туралы кеме сақтандырылған сақтандыру компаниясының өкiлiне де хабарланады.

      11. Кеме иесi навигациялық құрал-жабдық заттарының барлық зақымдану жағдайлары туралы шекара қызметiнiң теңіз бөлiмдерiнiң тиiстi қызметіне, су жолдарының мемлекеттiк кәсiпорнына немесе бұзылған құрал-жабдықтың кiмнiң иелiгiне жататынына қарамастан ТПӘ-не хабарлайды.

      12. Барлық авариялық жағдайлар туралы ТПӘ-не, аумақтық уәкілеттік органға және көлік прокуратурасына хабарлайды.  
      Аумақтық уәкiлеттiк орган авариялық жағдай туралы уәкiлеттiк органға тез арада хабарлайды.

      13. Авариялық жағдайлар туралы хабарлама Ереженiң 1 және 2-қосымшаларында көрсетілген мәліметтерді қамтуы тиiс. Қажет болса уәкілеттi орган қосымша мәлімет көлемiн және оларды беру тәртібін белгілейдi.

**4. Авариялық жағдайларды тергеу тәртiбi**

      14. Авариялық жағдайға ұшыраған кеменің капитаны авариялық жағдайды тіркеу үшін кеме немесе оның экипажы бiрiншi қазақстандық портқа келгеннен кейiн 24 сағаттың iшiнде ТПӘ-не теңіз порты капитанының атына авариялық жағдай туралы жазбаша өтiнiш береді немесе жiбередi (4-қосымша) және авариялық жағдайды тiркеу үшiн техникалық акт жасайды (3-қосымша).

      15. Авариялық жағдай туралы өтiнiштi және техникалық актi алғанда ТПӘ-ң лауазымды тұлғасы Авариялық жағдайларды тiркеу журналына (11-қосымша) тiркеудi жүргiзедi.  
      ТПӘ Авариялық жағдайларды тіркеу журналына Ережеге 10-қосымшада көрсетiлген авариялық жағдайларды жiктеу жөнiндегi мәлiметтердi енгiзедi.  
      ТПӘ кеме капитаны берген құжаттарды қарағаннан кейiн авариялық жағдайды жiктейдi.

      16. ТПӘ кеме капитанынан тергеу үшiн қажеттi құжаттарды өз уақытында беруiн талап етеді.

      17. Кеме капитаны авариялық жағдай жөнiндегi құжаттарды тергеу органдарына бередi және Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес теңiздiк наразылықты ресiмдейдi.

      18. Кеме капитаны кеме немесе оның экипажы бiрiнші қазақстандық портқа келгеннен соң үш тәулiк ішiнде ТПӘ-не мынадай құжаттарды көрсетедi:  
      1) авариялық жағдай туралы толық хабарлама, ол еркiн түрдегі нысанда құралады, авариялық оқиғаның жай-күйi, себептері, салдары оған қатысты тұлғалар, сондай-ақ Авариялық жағдайды тергеу туралы актіде (5-қосымша) қаралған мәлiметтер көрсетiледi;  
      2) кеме құжаттарынан көшiрме;  
      3) апатты оқиғаға қатысы бар тұлғалар мен куәгерлердiң түсiнiктемелерi;  
      4) қажет болған кезде өзi жазатын ленталар, олардың мағынасын ашу, төсеммен жол картасын;  
      5) маневрлеу сызбасын, радиолакациялық планшеттерді;  
      6) зақымданудың сызбалары мен схемалары;  
      7) өзге де құжаттар.

      19. Тергеу процесiнде кеме капитаны теңiз порты капитанының талап етуiмен апатты оқиға нәтижесінде болған кеменiң зақымдануын бағалауға қажеттi мынадай қосымша құжаттарды бередi:  
      1) сүңгуiрдi байқау актi немесе догiн байқау немесе сюрвейерлiк байқау;  
      2) уәкілеттi орган қызметкерлерiнiң техникалық тексеру актi;  
      3) зақымданудың фотосуреттерi;  
      4) алдын ала жөндеу калькуляциясы;  
      5) апаттық зақымдарды жоюды жүргiзетiн арнаулы ұйымдардың есебі;  
      6) басқа да құжаттар.  
      Авариялық жағдайды тергеушi ТПӘ қосымша құжаттар тiзiмiн белгілейдi, бұған кеме иеленушi қол қоятын авариялық жағдайдың шығын мөлшерi туралы анықтама кiредi (6-қосымша).  
      ТПӘ объективтi себептермен көрсеткен құжатты беру мүмкiн болмаған жағдайда кеме капитаны өз бетiнше немесе тәуелсiз сюрвейер көмегiмен авариялық жағдай бойынша шамамен алынған шығын есебiн жасайды және көрсетедi.

      20. Авариялық жағдай туралы дәлелдердi iздеу қажет болғанда авариялық жағдайға тартылған кемелер келіп тоқтаған теңiз порттарының капитандары қажеттi ақпаратты жинауға атсалысады.

      21. Авариялық жағдайды тергеу мерзiмi оның тiркелген сәтiнен бастап саналады, бұл жөнiнде уәкiлеттi органға хабарланады.  
      Авариялық жағдайды тергеудi оның тiркелген күнiнен бастап отыз күн ішінде ТПӘ жүргiзедi.  
      Тергеу нәтижелерi бойынша ТПӘ қорытынды жасайды және материалдардың көшiрмелерiн уәкiлеттi органға, кеме иесiне және көлiк прокуратурасына жiбередi. Құқық бұзушылықтар табылған жағдайда көрсетiлген материалдардың көшiрмелерi құқық қорғау органдарына жiберiледi.

      22. ТПӘ-ң әрбiр негiздеген мәлiметiне уәкiлеттi орган тергеу мерзiмiн он тәулiкке соза алады.

      23. Авариялық жағдайды тергеу нәтижесiнде ТПӘ мынадай жағдайларды белгiлеуi тиiс:  
      1) белгiленген талаптарға кеменiң, экипаждың, жабдықтың, құрал-жабдықтың сәйкес келуi;  
      2) жүзудің навигациялық фактологиялық талдауы;  
      3) авариялық жағдайға әкелген жағдайлар мен мән-жайлар;  
      4) авариялық жағдайға әкелген себептер, оның салдары мен жiктелуi;  
      5) авариялық жағдайға қатысты тұлғалардың әрекет бағасы, оларға сыртқы факторлардың әсерiн есепке алып, олардың психологиялық жай-күйi, шаршау деңгейi;  
      6) апатты оқиғаға әкелген немесе болуына септiгiн тигiзген лауазымдық тұлғалар тiзiмi, кiмнің нұсқауымен және қандай нормативті талаптар бұзылған, орындалмаған, сақталмаған;  
      7) ақталған қауiптi есепке алып, теңiзде жүзу қауіпсiздiгi бойынша белгiленген талаптарға жасалған әрекеттердiң сәйкес келуi.  
      Тәуекел бiр уақытта мынадай жағдайларда ақталған болып танылады:  
      1) тәуекел қабылданған мақсатқа сай болуы тиiс;  
      2) мақсат қарапайым, тәуекелмен байланысты емес әрекеттермен жетуi мүмкiн емес;  
      3) тәуекел келтiретiн залал шамадан аспауы керек;  
      4) тәуекел құралы материалдық объектiлер болып табылады.

      24. ТПӘ-ң лауазымды тұлғасы авариялық жағдай бойынша тергеу жүргiзгенде авариялық жағдайға қатысы бар тұлғаларға cұpaу жүргiзілуі мүмкiн.  
      Авариялық жағдайға қатысы бар тұлғалар мен куәгерлерге сұрау жүргiзгенде сұрау хаттамасы жүргiзiледi, мұның нысаны Ережеге 7-қосымшада бекiтілген. Егер сұрау Ереженiң 9 және 10 тармақтарында көрсетілген тұлғалардың және сараптаушылардың қатысуымен жүргiзiлсе, онда бұл хаттамада көрсетіледi.  
      Авариялық жағдайға қатысты тұлғалар мен куәгерлердi сұрау үшiн шақыру кеме иесiн немесе кеме капитанын ресми түрде ескерту жолымен жүргiзіледi. Егер сұралуға тиiстi тұлға тергеу органы орналасқан жерде болмаса, сұрау осы тұлғаның немесе куәгердiң тұрған жерiне сәйкес тергеу органында жүргiзiледi. Егер сұралатын адам сұрау жүргiзiлетiн тілдi бiлмесе, аудармашы шақырылады, оның қатысуы хаттамада көрсетiледi.

      25. ТПӘ жүргiзетiн тергеу процесiне аудармашылар, тиiстi мамандар тартылады, зертханалық және басқа талдамалар немесе сараптамалар жүргiзiледi.  
      Тергеуге аудармашылар, тиiстi мамандар тарту, зертханалық немесе өзге де талдауларды, сараптамалар мен тәжiрибелер жүргізу қажеттiлігін тергеу органының басшысы белгiлейдi.  
      Кеме иесi ТПӘ авариялық жағдайды тергеу жүргiзуде барлық көмектi көрсетедi.

      26. Кеме иесi ТПӘ-ң қорытындысымен келiспеген жағдайда тергеу материалдарын алғаннан кейiн он күннiң iшiнде өзiнің наразылығын уәкiлеттiк органға жiбере алады. Наразылық хаттың көшiрмесi сонымен қатар ТПӘ-не де жiберiледi.

      27. Уәкiлеттi орган ТПӘ-ң қорытындысы мен апатты оқиға бойынша материалды берiлген күнiнен бастап отыз жұмыс күн iшiнде қарайды, осыдан кейiн ол бойынша кеме иесiнің наразылығын және/немесе қосымша тергеудi есепке алып соңғы шешiм қабылдайды, егер мұндай жағдай орын алса.

      28. Кеме иесi қорытындыны алғаннан кейiн алдағы уақытта осындай жағдайлардың қайталануын болдырмау үшiн алдын алу шараларын жүргiзедi, сол сияқты әрекеттерi авариялық жағдайға әкелген және/немесе себепкер болған қызметкерлердi тәртiптiк және материалдық жауапкершiлiкке тартады, сондай-ақ кеменiң техникалық жай-күйiн, одан әрi пайдалану және/немесе жөндеу шарттарын анықтау мақсатында уәкiлеттiк органға куәландыруға жiбередi.  
      Егер авариялық жағдай кеменi уәкiлеттiк органға куәландыруға ұсынуға мүмкiндiк жоқ шетел портында немесе осындай бiрiншi портқа кiрген болса, онда кеме Қазақстан Республикасы таныған шетелдiк сыныптау қоғамына ұсынылады.

      29. Авариялық жағдайды тергеу нәтижелерi бойынша кеме иесiнiң жүргiзетiн iс-шараларын бақылауды аумақтық уәкiлеттiк орган жүзеге асырады.

      30. Авариялық жағдайды тергеу қорытындылары бойынша кеме иесi апаттық картаны толтырады (8-қосымша).

      31. Авариялық жағдайды тергеу аяқталғаннан кейiн тергеудiң барлық материалдары жеке папкаға тiгiнделедi, беттерi нөмiрленіп, құжаттар тiзiлiмi жасалады. Папка "Апаттық iс" (9-қосымша) деп аталады.

      32. Тергеушi орган уәкілеттiк органның тиiстi рұқсаты негiзiнде авариялық жағдайды тергеудi оның жартылай тоқтатылуы үшiн негiз болған жағдайлардың толық немесе жартылай жоққа шығарылғанына дейiн тоқтата тұрады. Жоққа шығарылғанда ол уәкiлеттi органның шешiмiмен қайта басталады.

**5. Апатты оқиғаларды жіктеу**

      33. Апатты оқиғалар:  
      1) кеменiң қирауы;  
      2) авария;  
      3) авариялық оқиға;  
      4) пайдаланымдық зақымдану болып жіктеледi.

      34. Кеме қирауына мынадай авариялық жағдайлар жатады:  
      1) кеменiң қирауы немесе оның толық конструктивтiк бұзылуы нәтижесiнде қалпына келтiру мүмкiн болмайтын;  
      2) кеме сүйретiп келе жатқан объектiнiң жоғалуы нәтижесiнде болған.

      35. Аварияға мынадай авариялық жағдайлар жатады:  
      1) адам өлiмiне әкелген. Оқиға егер адам өлiмi авариялық жағдай салдарынан болса авария болып жіктеледi.  
      Адам өлiмi және/немесе адамның (адамдардың) жарақат алуы, авариялық жағдайды тергеу жүргiзуге қарамастан Қазақстан Республикасының Заңдарына сәйкес жүргiзiледi;  
      2) жолаушылар кемесiнде авариялық жағдай, кеменің зақымдануы нәтижесiнде бояған кем дегенде теңiзде жүзудiң бiр сапасын жоғалтатын немесе белгiлі бiр пайдаланымдық шектеулердің пайда болуына байланысты өндiрiстік қызметте кедергiнiң пайда болуына әкелетiн.

      36. Авариялық оқиғаларға мынадай авариялық жағдайлар жатады:  
      1) нәтижесiнде кеменiң зақымдануына әкелген, теңiзде жүзудiң кем дегенде бiр сапасын немесе белгілі бiр пайдаланым шектеулерiнің пайда болуына байланысты өндiрiстiк қызметте кедергiнің пайда болуына әкелетiн;  
      2) нәтижесiнде кеменің су асты кабельдерiне, су асты құбыр өткiзгiштерiне, навигациялық жабдық-құралдарына, жағалау құрылыстарына зақым келiп, олардың пайдаланудан шығуына әкелген;  
      3) нәтижесiнде кеме өлшемдерi мен зақым сипатына қарамастан 24 сағаттан артық қайраңда тұрған;  
      4) нәтижесiнде кемедегi тасымалданатын жүк бiр жерден ауыстырылса немесе оның физикалық-химиялық қасиеттерi өзгерсе;  
      5) нәтижесiнде арқандардың немесе торлардың еспелi винттерге және/немесе рульге оралуы болады, кемеге басқа кеменiң зақым келтiруi, қандай да бiр пайдаланымдық шектеулерге байланысты кеменің (кемелердiң) өндiрiстiк қызметiне кедергi жасайтын жағдайлар.

      37. Пайдаланымдық зақымдануға мынадай авариялық жағдайлар жатады:  
      1) нәтижесiнде кеменің немесе басқа кеменiң зақымдануы немесе тасымалданатын жүктiң орындарының ауыстырылуы немесе оның физико-химиялық қасиетiнің өзгеруi, осы Ереженiң 40-тармағының 1), 4), 5) тармақшаларында көрсетілген белгiлерге келмейдi;  
      2) кеменің жүзу сапасын жоғалтуына қарамастан нәтижесiнде мұзды жерлермен жүзу кезiнде экипаждың дұрыс әрекеттерi кезiндегi зақымдар;  
      3) оның нәтижесiнде навигациялық қауiпсiздiк қамтамасыз етілмеген жағдайда, теңiзде жүзу сапасын жоғалтқанына қарамастан, аудандарда немесе жағдайларда жүзу кезiнде экипаждың дұрыс әрекетi кезiнде кеменің зақымдануы болған;  
      4) нәтижесiнде теңiзде жүзу сапасын жоғалтқанына қарамастан апаттық-құтқару операциясын жүргiзу кезiнде экипаждың дұрыс әрекетi кезiнде кеменің зақымдануы болған;  
      5) нәтижесiнде кеменi пайдаланудан шығаруға әкелмеген навигациялық жабдық құралдарына зақымын тигiзген;  
      6) нәтижесiнде экипаждың теңiзде арқанмен байлау немесе жүк арту немесе бункерлiк операцияларды дұрыс жасаған кезiнде кеменiң зақымдануы, осы Ереженiң 41-тармағының 1) тармақшасында көрсетiлген белгiлерге келмейдi;  
      7) авариялық жағдайдың нәтижесiнде кеме жиырма төрт сағаттан кем қайраңда тұрған болса, және бұл кезде теңiзде жүзу сапасының бiрiн де жоғалтуға әкелетiн және/немесе қандай да бiр пайдаланымдық зақымданулардың пайда болуына байланысты өндiрiстiк қызметiне кедергi келтiретiн зақымдану болмаса;  
      8) кеменiң су асты кабельдерiн, су асты құбыр өткiзгiштiктерiн, жағалау құрылыстарын оларды пайдаланудан шығаруға әкелмеген елеусiз зақымдаумен байланысты авариялық жағдай.

      38. Авариялық жағдайлар түрлерi, себептерi, салдары бойынша жiктеу таблицасына сәйкес жiктеледi (10-қосымша).

      39. Авариялық жағдай бойынша кеме иесi ұсынатын шығындарды ТПӘ-ң анықтауына және есепке алуға жатады:  
      1) кеме апат болған жағдайда - кеме күйреген айдың бiрiнші күнiне (тозуды есепке алмағанда) оның баланстық құны;  
      2) авариялық жағдай нәтижесiнде пайда болған бұзылуды жөндеудің құны:  
      кеменiң теңiзде жүзу сапасын қалпына келтiруге кеткен шығындар;  
      құтқару операцияларының немесе авариялық кеменi тiркеп сүйреудiң құны;  
      авариялық жағдай нәтижесiнде жүктiң зақымдануынан келген шығындар және/немесе шығындардың құны.  
      Авариялық жағдай нәтижесiнде болған зақымдануларды жоюдың құнын анықтау үшiн авариялық зақымдануларды жою жөнiндегi жұмыстарды орындауға арналған сметалық калькуляцияны пайдалану керек, бұл осы жұмыстарды орындаған (қазақстандық немесе шетелдiк) ұйымның есептерiне сәйкес жасалады. Сметалық калькуляцияға жұмыс күшiнің шығыны, пайдаланған материалдар, кеменi жөндеушi ұйымның үстеме шығындары мен доктаудың құны кiредi.  
      Егер авариялық жағдайлар бойынша шығындар еркiн айырбасталатын валютамен берiлсе, онда оның сомасы авариялық жағдай оқиға болған күнге Қазақстан Республикасының Ұлттық банкiнде белгіленген бағам бойынша теңгеге аударылады.

      40. Осы ереженiң күшi теңiз кемелерiне олардың Қазақстан Республикасының аумақтық және iшкi суларында жүзуi кезiнде қолданылады.

      41. Осы ереженiң күшi Қазақстан Республикасы Әскери-теңiз күштерiнiң және шекаралық қызметтiң теңiз бөлiмдерiнiң туы астында жүзетiн кемелерге қолданылмайды.

      42. Осы ереженiң сақталуын бақылауды және қадағалауды уәкiлеттi орган жүзеге асырады.

Кемелердiң авариялық     
жағдайларын тергеу      
ережесiне          
1-қосымша

**Кеме капитанының кеме иесiне авариялық жағдай жөнiндегi хабарламасындағы мәлiметтерi**

      1. Күнi, кемелiк уақыты.  
      2. Аудан (порт, айлақ, бұғаз, шығанақ, рейд, iшкi және аумақтық сулар, ашық теңiз, координаттары).  
      3. Кеменiң соңғы шыққан жерi және оның бағыты.  
      4. Жүкпен немесе балластпен, жүктің түрi (егер кеме затты құйып таситын болса, онда газдан тазарту, инерттi газдардың жүйесi туралы мәлiметтер).  
      5. Гидрометеорологиялық жағдай (желдің бағыты және күшi, толқындау, кiшкентай толқын, ағыс, көру мүмкіндiгi), ауа-райы болжамы.  
      6. Бортта лоцманның болуы, тiркеп сүйреудi пайдалану.  
      7. Кемелердің, объектiлер және құрылыстары зақымданған болса, болған жағдай туралы мәлiметтер.  
      8. Басқа кеменің атауы (қақтығысу немесе үйiлу кезiнде), ұлты, кеме тiркелген порт, бүлiнген айлақтың, объектiнің немесе құрылыстың атауы (нөмiрi).  
      9. Қоршаған ортаның бүлiнуi.  
      10. Кеменiң бас жағының немесе артқы жағының оқиғаға дейiн және кейiн шөгуi, қисаюы, бағыт, шөгудi жоғалту 1 см шөгетiн тоннаның саны, борттағы отынның, ауызсудың және балластың мөлшерi.  
      11. Тегiн, атын, әкесiнің атын және лауазымдарын көрсете отырып, зардап шеккен адамдардың саны.  
      12. Авариялық жағдайды бағалауға және апаттық кемеге көмек көрсету үшiн қажет құралдарды тартуға мүмкіндiк беретiн мәлiметтер.  
      13. Авариялық жағдайды және оның салдарын сипаттайтын қосымша мәлiметтер.

Кемелердiң авариялық     
жағдайларын тергеу      
ережесiне           
2-қосымша

**Кеме иесiнiң ТПӘ-не авариялық жағдай жөнiндегі хабарламасындағы мәлiметтер**

      1. Кеменiң атауы, шақыру белгiлерi, үлгiсi (сериясы), жасалған жылы және орны. Мұздан болған авариялық жағдай кезiнде корпустың мұзға қарсы күшейтiлуiнiң нақты санаты көрсетiлсiн.  
      2. Күнi, кемелiк уақыты.  
      3. Аудан (порт, айлақ, бұғаз, шығанақ, рейд, iшкi және аумақтық сулар, ашық теңiз), координаттар.  
      4. Кеменiң соңғы шыққан жерi және оның баратын бағыты.  
      5. Жүкпен немесе балластпен, жүктің түрi (eгep кеме сұйық жүк таситын болса, онда газдан тазарту, инерттi газдардың жүйесi туралы мәлiметтер).  
      6. Гидрометеорологиялық жағдайлар (желдің бағыты және күшi, теңiздiң толқындауы, кішкентай толқын, ағысы, көру мүмкiндiгi, мұз жамылғысының сипаты, ауа-райы болжамы).  
      7. Бортта лоцманның болуы, тiркеп сүйреудi пайдалану.  
      8. Авариялық жағдайдың мән-жайы:  
      1) соқтығысу кезiнде: бағыт, жылдамдық, вахтаның құрамы, кеменi кім басқарды, жағдай (басып озу, қарсы жүзу, қиылысатын бағытпен жүзу);  
      2) қайраңда тұрған кезде: топырақтың сипаттамасы, авариялық жағдайға дейiн және кейiн шөгуi (алдыңғы, артқы жағымен), шөгуді жоғалту, қисаю, бағыт, тасу мөлшерi, 1 см шөгуге келетiн тоннаның саны, трюмдар, танклар бойынша жүктердiң орналасуы, кеме бетiндегi жүк, тiркеме арқанның және брагаға арналған арқанның болуы және өлшемi.  
      9. Авариялық жағдайға тап болған кемелердің атауы, олардың туы, тiркелген порты, иелерi туралы мәлiметтер.  
      10. Кемелердің теңiзде жүзу қабiлеттерiн жоғалтуы, айлақтың (объектiнің) пайдаланудан шығуы.  
      11. Зардап шеккен адамдардың тегі, аты, әкесінің аты, лауазымы көрсетiлген саны.  
      12. Су ортасын ластау, кемеден тасталған мұнай өнiмдерiнің және басқа зиянды заттардың көлемi, орны, болжамды себебi, түрi және мөлшерi.  
      13. Адамдарға көмек көрсету және құтқару зақымдануларды және теңiздi ластаудың салдарларын жою жөнiнде қабылданатынан iс-шаралар. Суға түсiрiлген құтқару құралдарының саны және үлгiсi.  
      14. Өмiршеңдiк үшiн күрес жөнiндегi iс-қимылдарды үйлестiру, кемелермен және жағалаулық станциялармен байланыс.  
      15. Капитан тегi, аты, әкесiнің аты, туған жылы, білімі, капитан лауазымындағы жұмыс өтілі, осы кемедегi жұмыс уақыты.  
      16. Авариялық жағдайдың мән-жайын және оның зардаптарын сипаттайтын қосымша мәлiметтер.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
3-қосымша

Бекітемін              
Кеме капитаны           
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                          (өз қолы)      (Т.А.Ә.а.)    
200\_\_\_\_ ж. "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Техникалық акт**

Күні \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Орны             
Кеменің борты

Осы акт\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
     (актіні жасаған тұлғалардың лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ нәтижесінде  
        (авариялық жағдайдың түрі, орны және күні)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
  (зақымданулардың толық сипаттамасы және залалды атап көрсету)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ залал келтірілгені туралы жасалды.  
Қосымша:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                 (зардап шеккен адамдардың тізімі,  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
               жоғалған және/немесе зақымдалған жүктің,  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                      мүліктің, керек-жарақтың,  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                     жабдықтардың, жабдықтаудың,  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      радиограммалар көшірмелерінің тізбесі және тағы басқа)  
Актіні жасаған тұлғалардың қолы:   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
4-қосымша

Теңіз портының капитанына \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ капитанынан  
   (кеменің атауы, кеменің иесі, капитанның Т.А.Ә.а.)

Күні \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Авариялық жағдай туралы өтініш**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ болған  
  (авариялық жағдай кіммен болды, күні, уақыты, болған жері)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                         (апат оқиғасының түрі)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ авариялық жағдайды тергеуді сұраймын.  
Қоса берілген құжаттардың, фотосуреттердің, айғақты дәлелдердің  
тізбесі және басқалар \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Кеме капитанының қолы  
              М.О.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
5-қосымша

Бекітемін             
Тергеу органының басшысы    
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
(өз қолы)      (Т.А.Ә.а.)    
200\_\_\_\_ ж. "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тергеу жүргізілген күні және орны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Тергеу органы  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Авариялық жағдайды тергеу туралы акт**

Кеменің рейсі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                           (қайдан және қайда)  
Кеме капитанының Т.А.Ә.а. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      1. Авариялық жағдайдың түрі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      2. Авариялық жағдайдың уақыты \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                                 (күні, айы, жылы, сағаты, минуты)  
      3. Авариялық жағдайдың болған жері\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      (порт, арна, бұғаз, шығанақ, теңіз, мұхит, координаттар)

      4. Кеме жөнінде қысқаша мәліметтер:  
1) түрі, атауы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2) тіркелу порты және тіркеу N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3) туы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
4) кеме иесі және оның почталық мекен-жайы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
5) жасалған жері және жылы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
6) кеменің ең үлкен өлшемдері \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
7) сыйымдылығы (брутто/нетто) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
8) кеменің энергетикалық қондырғыларының түрі және қуаты \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
9) еспелі бұрандалардың саны және құрылымы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
10) руль құрылымы, басқару пульті туралы мәліметтер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
11) толық жүрісінің жылдамдығы (маневрленген/теңіздік түйінмен) \_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
12) авариялық жағдай кезіндегі шөгу (алдыңғы, артқы, ортаңғы) \_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
13) жолаушылар саны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
14) жүктің саны және түрі, оның трюмдар бойынша орналасуы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
15) экипаждың саны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
16) құтқару құралдарының штаттық жиынтығы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
17) радиостанцияның қуаты және оның әсер ету радиусы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
18) электрлік радионавигациялық құралдар \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
19) су төгетін құралдардың саны мен қуаты \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
20) өртке қарсы сақтық құралдар \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
21) кеменің мұзға қарсы күшейтуінің санаты (Регистр біліктігі)\_\_\_\_\_\_

      5. Уәкілетті орган қызметкерлерінің кемені техникалық байқауы  
туралы қысқаша мәліметтері\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Конвенциялық құжаттардың қолданылу мерзімдері:  
Жүзуге жарамдылығы туралы куәлік \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Біліктілік куәлігі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      6. Авариялық жағдайдың қысқаша сипаттамасы\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      7. Ескерту:  
      Кемелік журналдардан үзінді, карталардың, жоспарлардың көшірмесі, маневр жасау, соқтығысу сызбалары, радиолокациялық планшет, радиолокациялық станциялардың көлеңкелік секторлары кестесінің көшірмелері, уәкілетті органның актілері, кемелік құжаттар, маневрлік элементтердің кестелері, апат жағдайының нобайлық сызбасы, сұраудың хаттамасы, экипаж мүшелерінің түсініктері, радиохаттар, телекстер, анықтамалар, кеме жөндеу мекемелерінің есептері, апаттылық жөндеулердің калькуляциясы, өздігінен жазатын аспаптардың таспалары, байқау актілері, зертханалық талдаулар, техникалық сараптамалар, фотосуреттер, сондай-ақ авариялық жағдай оқиғаларын растайтын басқа қажетті құжаттар.  
      8. Авариялық жағдайлардың зардаптары:  
1) опат (адамдардың, жүктің, кеменің және басқаның)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2) зақымданулар (корпустың, тетіктердің, жүйелердің, құрылғылардың, жабдықтардың, жүктің және басқа) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3) авариялық жөндеу жүргізуге байланысты кеменің тоқтап тұруы  
(сағат, тәулік) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      9. Авариялық жағдайға қатысы бар кемелік және жағалаулық құрамдардың лауазымды тұлғалары туралы қысқаша мәліметтер:  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
р/с|    |        |     |        |    Жұмыс өтілі    |Диплом, куәлік,  
N  |Т.А.|Лауазымы|Туған|Білімі  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_| қандай атаққа,  
   |Ә.а.|        | жылы|(қашан  | теңіз | осы |соңғы|N, кіммен  
   |    |        |     | және   | көлі. |кеме.|лауа.| және қашан  
   |    |        |     | нені   | гінде | де  |зымда|  берілген   
   |    |        |     |бітірді)|барлығы|     |     |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1   2      3      4      5        6       7     8         9  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      10. Авариялық жағдайға тергеу жүргізген органның қорытындысы:  
1) авариялық жағдайға болған кездегі жағдайлар мен мән-жайлар \_\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2) авариялық жағдайдың себептері \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3) авариялық жағдайға қатысы бар тұлғалар \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
4) авариялық жағдайды жіктеу \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Тергеу жүргізген лауазымды  
      тұлғалардың қолы (қолдары):

      Ескерту:  
      1. Авариялық жағдайдың түрін, себептерін және салдарын анықтау кезінде авариялық жағдайларды жіктеу кестесінде (10-қосымша) көрсетілген деректер қолданылуы тиіс.  
      2. Егер шығындар еркін айналыстағы валютамен көрсетілсе, онда оның сомасын авариялық жағдай болған күні Қазақстан Республикасының Ұлттық банкі белгілеген бағамы бойынша теңгеге ауыстыру қажет.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
6-қосымша

**Авариялық жағдай кезіндегі шығындардың**  
**мөлшері туралы анықтама**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_                             \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
(кеменің атауы)                                    (кеме иесі)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
             (авариялық жағдай болған күні және орны)  
Авариялық жағдай бойынша шығындардың жалпы сомасы: \_\_\_\_\_\_\_ теңге  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
         (мыңның оннан біріне дейінгі дәлдікпен, теңгемен)  
соның ішінде:  
      кеменің теңізде жүзу сапасын қалпына келтіру үшін авариялық  
зақымдануларды жоюдың құны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ теңге.  
      құтқару операцияларының және/немесе апаттық кемені тіркеп  
сүйреудің және/немесе онымен ілесіп жүрудің құны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ теңге.  
      жоғалған жүктің құны және/немесе авариялық жағдайдың  
нәтижесінде оның зақымдануынан, қайта қалаудан, артық тиеуден келген  
шығындар \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ теңге.

                                Кеме иесінің қолы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                                Күні \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту:  
      1. Егер шығындар еркін айналыстағы валютамен көрсетілсе, онда  
оның сомасы авариялық жағдай болған күні Қазақстан Республикасының  
Ұлттық банкі белгілеген бағамы бойынша теңгеге ауыстырылады.  
      2. Кеме апат болған жағдайда оның кеме апаты алдындағы айдың  
бірінші күніне белгіленген баланстық құны (тозуды алып тастағанда)  
көрсетіледі.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
7-қосымша

**Авариялық жағдайға қатысты тұлғаларды сұрау хаттамасы**

      1. Күні (күн, ай, жыл) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      2. Сұраудың орны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      3. Т.А.Ә.а. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      4. Туған жылы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      5. Атқарып отырған лауазымы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      6. Су жұмыс өтілі, көлігіндегі:  
1) барлығы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2) мамандығы бойынша \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3) соңғы лауазымында\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
4) осы кемеде \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      7. Арнайы білімі: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                         (қандай оқу орнын және қашан бітірді)  
      8. Теңіздік атағы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                     (дипломның нөмірі, қашан және кіммен берілді)

      9. Мекен-жайы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      10. Сұрау қайда жүргізілді \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      11. Сұрауды кім жүргізді \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      12. Сұралушы мыналарды көрсетті \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                                (түсініктері, сұрақтарға жауаптар)

      Ескерту:  
      1. Сұралушының және сұрау жүргізушінің қолдары әрбір парақтың  
соңында қойылады. Келесі парақтың басында "200\_\_ ж. "\_\_\_"\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
сұраудың жалғасы" деген сөздер жазылуы тиіс.  
      2. Сұраудың үзілуі және қайта жалғасуы сұралушының және сұрау  
жүргізушінің қолдарымен бекітіледі.  
      3. Сарапшылар қатысқан кезде хаттамаға олардың да қолдары  
қойылады.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
8-қосымша

**Авариялық карта**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
  |   Авариялық    |   | Апаттың    |   |   |  Апаттың        |  
  |   карта N      |   | жіктелуі   |   |   |  себептері      |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1  2-17, 78-124 тш  23  Кеме апаты    КА      Субъективті  
   толтырылсын      24  Авария        АВ  45  КҚСХЕ және        АС  
   18-77 тш         25  Авариялық             жергілікті жүзу  
   бойынша              оқиға         АО      ережелерін бұзу  
   ұстанымға назар  26  Пайдаланымдық     46  Кеме жүргізу  
   аударылсын           зақымданулар  ПЗ      ережелерін бұзу   БС  
   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      Авариялық         47  Кемені басқа.  
        Кеме            жағдайлардың          рудың жалпыға     ВС  
2  Атауы, үлгісі        навигациялық          бірдей қабыл.  
3  Капитан              түрлері               данған дағдылы  
4  Кеме иесі        27  Қайраңға              әдістері мен  
                        отыру                 тәсілдерін   
5  Қолданылуы       28  Соқтығысу     О       сақтамау  
   бойынша үлгісі   29  Құлау         С   48  Теңізде жүзу  
6  Жалпы сыйымды.   30  Орнықтылықты  Қ       қауіпсіздігі      ТС  
   лығы тіз.тонна       жоғалту       О       жөніндегі норма.  
7  Жасалған жылы    31  Дауылдан              тивтік құжат.  
8  Бас қозғалтқыш.      болған                тарды, жүктерді  
   тың қуаты кВт        зақымданулар  Д       тасымалдауды бұзу  
   Авариялық        32  Мұздан        М   49  Ақталмаған  
   жағдайдың            зақымданулар          тәуекел           РС  
   уақыты           33  Басқалар          50  Еңбек тәртібін    ТД  
9  Күні                 Авариялық     Х       бұзу:   
10 Кемелік уақыты       жағдайлардың          пайдалану қызметі ТДС  
   с. мин.              техникалық            бойынша техника.  
   Гидрометеороло       түрлері               лық пайдалану  
   гиялық жағдайлар 34  Бас қозғалт.          қызметі бойынша   ТДМ  
11 Жел м/с              қыштың зақым.     51  Техникалық        ЭК   
12 Толқындау бал.       данулары      Д       пайдалану ереже.  
13 Көру мүмкіндігі  35  Білікті-              лерін бұзу:       ЭКС  
   миль                 бұрандалы             пайдалану қызметі  
14 Мұз бал              кешеннің              бойынша техника.  
   Авариялық            зақымданулары В       калық пайдалану  
   жағдайдың орны   36  Қосалқы               қызметі бойынша   ЭКМ  
15 Жағрафиялық          тетіктерінің      52  Өрт жарылыс       ПВ  
   атауы                зақымданулары М       қауіпсіздігі  
16 Ендігі           37  Кеме корпусы.         ережелерін  бұзу  
17 Бойлығы              ның зақымда.          пайдалану қызметі  
   Акваторий үлгісі     нулары        К       бойынша техника.  ПВС  
18 Ашық теңіз,      38  Кеме құрыл.           лық пайдалану  
   шығанақ, көл,        ғыларының             қызметі бойынша   ПВМ  
   қозғалысты бөлу      зақымданулары У       Объективті  
   жүйесі, ұсыныл.  39  Басқалар          53  Навигациялық      ГО  
   ған жол,             Жарылыстар    Ф       гидрографиялық  
   фарватер             мен өрттер            қамтамасыз етудің  
19 Рейд, зәкірлік   40  Пайдалану             кемшіліктері  
   орын, лоцманды       қызметі           54  Сындарлы  
   қабылдау орны        бойынша               кемшіліктер       КН  
20 Бұғаз, өтетін        жарылыстар    ЗС  55  Жасырын ақаулар   ЖА  
   жол, өзен        41  Техникалық        56  Сапасыз жөндеу    СЖ  
21 Порт гавані          пайдалану         57  Тозу              Т  
22 Кеме жөндеу          қызметі           58  Болжауға келмей.  
   зауыты               бойынша               тін жағдайлар    БКЖ  
   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_        жарылыстар    ЗМ  59  Әдейі жасалған  
                    42  Пайдалану             әрекеттер        ӘЖӘ  
                        қызметі           60  Стихиялық  
                        бойынша               жағдайлар        СЖ  
                        өрттер        ЖС  61  Анықталған жоқ   АЖ  
                    43  Техникалық        62  Айқындау  
                        пайдалану     ЖМ      барысында        АБ  
                        қызметі  
                        бойынша  
                        өрттер  
                        Кемеге зақым  
                        келу  
                    44  Миналарды,    Р  
                        зымырандарды,  
                        зеңбіректерді  
                        және басқа  
                        қаруларды  
                        қолданудан  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                     Апаттық зардаптар  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
63 Адам өлімі ГЛА   64  Кеме апаты    ККА 65  Теңізде жүзу      ТЖА  
   апаты            67  Қайраңда болу         сапасынан айрылу  
66 Шығындар   МУАБ      48 сағаттан   НСМ 68  Зәкірлік құрыл.  
   1 млн.               артық 2-ден           ғының зақымдану.  
   теңге                бастап                лары, қозғалт.  
   және одан                         НСМИ     қыштарға оралу  
   артық                48 сағатқа   НСМП 71  Қоршаған ортаны   ҚОЛ  
   1 млн.     МУАМ      дейін                 ластау  
   теңгеден             2 сағаттан    СИГ  
   кем        МУЭ       кем  
69 Кемені           70  Тіркелімнің  
   пайдалану            ережелеріне  
   барысын.             сәйкес теңіз.  
   дағы                 де жүзу  
   зардаптар            сапасын  
72 Уақытты    НПС       жоғалтуға  
   жоғалту -            әкелген  
   кеменің              жүктің  
   авария               жылжуы,  
   оқиғасы              қасиеттері.  
   салдары.             нің өзгеруі  
   нан  
   (кеменің  
   зақымда.  
   нуысыз)  
   жүргізіл.  
   мей тоқтап  
   тұруы  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                    Тараптардың қатыстылығы  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
73 Кеме экипажы  
75 Басқа кеме                 74 Экипаждың қатысы жоқ  
77 Диспетчер және басқа да    76 Лоцман  
   жағалаулық қызметкерлер  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
                    Қатысы бар тұлғалар  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Деректер  
Т.А.Ә.а.                       78        88        99     110  
Туған жылы                     79        89        100    111  
Лауазымы                       80        90        101    112  
Өтілі:  
мамандығы бойынша              81        91        102    113  
соңғы қызметінде               82        92        103    114  
осы кемеде                     83        93        104    115  
Білімі:                                  94        105    116  
(училище, бітірген жылы)       84        95        106    117  
Күндізгі                       85        96        107    118  
Сырттай                        86        97        108    119  
Диплом                         87        98        109    120  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
121   Авариялық жағдайдың қысқаша сипаттамасы (рейс, апатқа дейін,  
      кеменің өміршеңдігі үшін күрес, құтқару, зардаптары)  
122   Қате іс-әрекеттер  
123   Жазалаулар  
124   Сақтандыру шаралары

      Қолы

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
9-қосымша

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
(авариялық жағдайды тергейтін органның атауы)

**N \_\_\_\_\_\_\_\_\_ апаттық іс**

1. Кеменің атауы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2. Кеме иесі, оның почталық деректемелері \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3. Авариялық жағдай болған күні \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4. Авариялық жағдайдың түрі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
5. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ басталды  
                        (күн, ай, жыл)  
6. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ аяқталды  
                      (күн, ай, жыл)  
7. Парақтардың, томдардың саны \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
10-қосымша

**АВАРИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЛАРДЫ ЖІКТЕУ КЕСТЕСІ**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Ұста.|        Авариялық жағдайлардың түрлері,           |Есепке алу  
ным |           себептері, зардаптары                  | индексі  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      АВАРИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЛАРДЫҢ ТҮРЛЕРІ  
      Апат оқиғасының түрін анықтаған кезде зардаптардың  
      сипатына және мөлшеріне қарамастан оның алғашқы  
      себебі негіз болып қабылданады.  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1.    Навигациялық авариялық жағдайлар  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    топыраққа отыру - кеменің қайраңға отыруы, топыраққа  
      және су асты кедергілеріне тап болу, жағаға шығу.        П  
2)    соқтығысу - қозғалу барысында кемелердің өзара  
      немесе олардың біреуінің түйісуі немесе қақтығысуы;  
      теңізде жүзіп жүрген кез-келген объектімен немесе  
      Кемелер соқтығысынан сақтандырудың халықаралық  
      ережелерінің (КССХЕ-72) контекстінде кеме болып  
      табылатын затпен түйісу; теңізде бөлек тұрған  
      құрылыммен түйісу (мұнай бұрғылау платформалары,  
      мұнаралар және басқалар).                                С  
3)    Бастырмалату - кемелердің тұрақтауы үшін жасалған  
      тұрақты немесе уақытша гидротехникалық құрылымдармен  
      (айлақтар, пирстар, доктар және т.б.) немесе порт  
      айдының қоршауымен кеменің түйісуі; арқандап байлау  
      операцияларын орындау барысында, сондай-ақ  
      ауа-райының қолайсыз гидрометеорологиялық  
      жағдайлары (кеменің қалқуы, шынжырлар мен арқандар.  
      дың үзілуі және басқа) нәтижесінде кеменің басқа  
      кемемен түйісуі; кеменің навигациялық жабдық  
      құралдарымен түйісуі.                                    Н  
4)    орнықтылықты, жүзгіштікті жоғалту - жеткіліксіз  
      орнықтылықтан, аударылудан, батудан пайда болған  
      кеменің авариялық қисаюы.                                О  
5)    Дауылдан болған зақымданулар - дауыл желдің және  
      толқындаудың нәтижесінде кеме корпусының,  
      тетіктерінің, жүйелерінің, құрылғыларының және басқа  
      элементтерінің зақымдануы.                               Ш  
6)    мұздан болған зақымданулар - мұзда жүзу кезінде кеме  
      корпусының, тетіктерінің, жүйелерінің, құрылғыларының  
      және басқа элементтерінің зақымдануы.                     Л  
7)    өзгелер - кеме жүргізушілердің жұмысына және сыртқы  
      жағдайлардың әсеріне байланысты барлық басқа  
      зақымданулар (еспелі бұрандаға және/немесе рульге  
      арқанның немесе аулардың оралып қалуы, су астындағы  
      кабельдің, құбырдың зақымдануы, батып кеткен затқа  
      соғуы және басқалар).                                    Х  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
2.    Техникалық авариялық жағдайлар  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    бас қозғалтқыштың зақымдануы - кеменің қозғалысын  
      қамтамасыз ететін тетіктердің зақымдануы (кемелік  
      энергетикалық қондырғының, оның құбырларының,  
      орталық басқару орындарының, электр жабдықтарының  
      және басқа).                                             Д  
2)    біліктік-бұрандалық кешеннің зақымдануы - білік  
      өткізгіштерінің, дейдвудтардың, еспелі бұрандалардың,  
      реттелетін қадам бұрандаларының және басқалардың  
      зақымдануы.                                              В  
3)    кеменің қалыпты пайдаланылуын қамтамасыз ететін  
      қосалқы тетіктердің (кемелік электр станцияларының  
      қозғалтқыштары, энергетикалық қондырғыларға қызмет  
      көрсетілетін тетіктердің, құрылғылардың, жүйелердің,  
      сондай-ақ олардың электр жабдықтарының) зақымдануы.      М  
4)    корпустың зақымдануы - кеме тұрқының және оның  
      элементтерінің тозу нәтижесінде ақауларының  пайда  
      болуы және басқа.                                        К  
5)    кеме құрылғыларының зақымдануы - зәкірлік, рульдік,  
      шағын қайықтық, жүктік және олардың электр  
      жабдықтарының өзге де кемелік құрылғыларының  
      зақымдануы.                                              У  
6)    өзгелер - кеме механиктерінің жұмысына байланысты  
      барлық басқа да техникалық зақымданулар.                 Ф  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
3.    Ұшқын пайда болған кезде жанғыш газдардың жарылуы,  
      бөлімшелері бар статикалық және атмосфералық электр  
      қуатының жиналуы.                                        З  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    пайдалану қызметі бойынша                                ЗС  
2)    техникалық пайдалану қызметі бойынша                     ЗМ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
4.    Ашық отпен, электр жылыту құралдарын ұқыпсыз  
      пайдаланудан, электр жабдықтарының, жарықтың  
      ақаулығының және техникалық пайдалану ережелерін  
      бұзу, кемелердің машина бөліміндегі ыстық беттерді  
      оларға майдың және отынның тиюінен қорғайтын,  
      сондай-ақ отынның тұтану көздеріне түсуін  
      болдырмайтын жоғары қысымды отын түтіктерін  
      қорғаудың қанағаттанарлықсыз жағдайынан; жүктердің  
      өздігінен тұтануынан және өздігінен жануынан;  
      бөлімшелермен өрт жұмыстарын жүргізу ережелерін  
      бұзудан болған өрттер.                                   Ж  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    пайдалану қызметі бойынша                                ЖС  
2)    техникалық пайдалану қызметі жөніндегі                   ЖМ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
5.    Кеменің зақымдануы - корпустың, тетіктердің,  
      жүйелердің, құрылғылардың және кеменің басқа  
      элементтерінің зақымдануы, снарядтарды, миналарды,  
      зымырандарды және басқа қаруларды пайдаланудан  
      кеме жайларының суға батуы.                              Р  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      КЕМЕ ЭКИПАЖЫНЫҢ КІНӘСІНЕН БОЛҒАН АВАРИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙДЫҢ  
      СЕБЕПТЕРІ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
6.    КҚСХЕ-72 және жүзудің жергілікті ережелерін бұзу -  
      жүзу ережелерін, кемелердің ажырауын және  
      кәсіпшіліктің жүргізілуін кесімдейтін ережелерді бұзу.   АС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
7.    Кеме жүргізу ережелерін бұзу - өтуді, алдын ала және  
      атқарушы төсеулерді дайындау, кеменің орнын анықтау,  
      навигацияның техникалық құралдарын пайдалану,  
      картографиялық және ауарайылық ақпараттарды пайдалану  
      туралы ережелерді бұзу; зәкірлік тұрақта тұрған  
      уақытта кеме жағдайын бақылаудың қанағаттанарлықсыз.  
      дығы, кеме жүргізу негіздерін елемеу.                    БС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
8.    Кемені басқарудың жалпы пайдаланымдағы дағдылы  
      әдістерін және тәсілдерін сақтамау - лоцманмен өзара  
      қарым-қатынастар туралы ережені бұзу, кеменің орын  
      ауыстыру элементтерінің есепке алынбауы немесе есепке  
      дұрыс алынбауы, зәкірлердің қолданылмауы, орын ауыстыру  
      кезінде жылдамдықтың дұрыс таңдалмауы, кемені басқару  
      кезіндегі қателіктер мен санау кезінде қателіктер  
      жіберу және басқалар.                                    ВС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
9.    Жүктерді теңізбен тасымалдау қауіпсіздігі жөніндегі  
      нормативтік құжаттарды бұзу - жүктерді тиеу,  
      орналастыру, бекіту, тасымалдау және түсіру  
      қауіпсіздігінің технологиялық тәртібін бұзу  
      және басқалар.                                           ТС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
10.   Ақталмаған тәуекел - онымен жүзу қаупі күтілген  
      әсерден асатын жолдың дұрыс таңдалмауы, жүзудің  
      күрделі жағдайларында вахтаны күшейтудің еленбеуі,  
      лоцмандық тіркеп сүйреу, мұз жару қамтамасыздығынан  
      негізсіз бас тарту,  мұзда жүзу дағдысын бұзу, толық  
      емес экипажбен  немесе жұмыс істемейтін техникалық  
      құралдармен теңізге орынсыз шығу және басқалар.          РС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
11.   Еңбек тәртібін бұзу - қызметтік міндеттерді өрескел  
      елемеушілік, вахта кезіндегі ұйқы, міндеттерді шала,  
      мас жағдайда орындау, бөлімшелердің бұйрықтар мен  
      өкімдерді елемеуі.                                       ТД  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    пайдалану қызметі бойынша                                ТДС  
2)    техникалық пайдалану қызметі бойынша                     ТДМ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
12.   Техникалық пайдалану ережелерін бұзу - бөлімшелері  
      бар кеменің: корпусын, жүйелерін және құрылғыларын,  
      кемелік энергетикалық қондырғыларын, қосалқы  
      тетіктерін, кемелік электр жабдықтарын және басқаларды  
      техникалық пайдалану туралы ережелерді бұзу.             ЭК  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1)    пайдалану қызметі бойынша                                ЭКС  
2)    техникалық пайдалану қызметі бойынша                     ЭКМ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
13.   Өрт қауіпсіздігі ережелерін бұзу - бар кемелердің  
      өрт қауіпсіздігін реттейтін тәртіпті бұзу.               ПВ  
1)    пайдалану қызметі бойынша                                ПВС  
2)    техникалық пайдалану қызметі бойынша                     ПВМ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      ЭКИПАЖДЫҢ КІНӘСІНСІЗ БОЛҒАН АВАРИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЛАРДЫҢ СЕБЕПТЕРІ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
14.   Навигациялық-гидрографикалық қамтамасыз етудің  
      кемшіліктері - сызбалар мен лоцийлардың дәлсіздігі,  
      жедел навигациялық ақпараттарды кідірту, навигациялық  
      жабдық құралдарының штаттық орындарынан жылжуы және  
      олардың мінездемелерінің хабарланбаған өзгерістері,  
      аудандардың гидрографиялық толық емес зерттеулері,  
      хабарланбаған үзілістер және радионавигациялық  
      құралдардың мінездемелерін өзгерту және басқалар.        ГО  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
15.   Сындарлы кемшіліктер - кеме құрылымдарының түйіндері  
      мен блоктарының, машиналарының, тетіктерінің және басқа  
      техникалық құралдардың беріктігі жөніндегі қате  
      есептеулер және сындарлы емес шешімдер; техникалық  
      құралдардың шиеленіскен тәртіптегі жұмысы.               КН  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
16.   Жасырын ақаулар - қорытылмаған металл алаңдарының  
      бар болуы, құйманың жасырын кемшіліктері, зауыттық  
      басқа сипаттағы ақаулар.                                 СД  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
17.   Сапасыз жөндеу - кемені жөндеу жұмыстарын  
      технологияны бұза және шегіне отырып орындау, тек  
      қана кеме жөндеу кәсіпорындарының кінәсінен  
      стандарттарды бұзу.                                      НР  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
18.   Тозушылық - сындарлы шикізаттардың жасына қарай,  
      жасырын тат басу көздері және басқалар.                  ИЗ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
19.   Болжауға келмейтін жағдайлар - апат оқиғасының  
      алдын алу жөнінде сәйкес сақтандыру іс-шараларын  
      қабылдау үшін күні бұрын болжау мүмкін емес жағдай.      НО  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
20.   Әдейі жасалған әрекеттер - одан да ауыр зардаптардан  
      құтылу үшін апат жағдайына әкелген, әдейі ұғынылған  
      шарасыз әрекеттер.                                       ПД  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
21.   Стихиялық жағдайлар - апат оқиғасына әкелген, қарсы  
      тұруға болмайтын жағдайлар (дауыл, цунами, жүзудің  
      күрделі мұзды жағдайлары және басқалар)                  СУ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
22.   Анықталған жоқ - тергеу апат оқиғасының себептерін  
      айқындамады.                                             НУ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      АНЫҚТАУ БАРЫСЫНДА.                                       ПЯ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      АВАРИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙДЫҢ ЗАРДАПТАРЫ.  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
23.   Адамдардың опат болуы - егер бұл апат оқиғасының  
      салдары болса.                                           ГЛА  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
24.   Кеменің қирауы - кеменің батуы және оны көтерудің  
      мүмкін еместігі немесе мақсатсыздығы; кемені қалпына  
      келтірудің мүмкіндігін немесе орындылығын болдырмайтын  
      қайраңға тұру, өрт, жарылыс салдарынан және басқадан  
      кеменің сындарлы толық қирауы.                           ККА  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
25.   Кеменің теңізде жүзу қабілетін жоғалтып зақымдануы -  
      су асты кабелінің, құбырдың, жағалаулық құрылымдардың  
      пайдаланудан шығуына апарған зақымданулар.               МУА  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
26.   Кемені пайдаланудағы зақымданулар.                       МУЭ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
27.   Кеменің Теңіз Регистрі ережелеріне сәйкес теңізде  
      жүзу сапасын жоғалтуға апарған жүктің жылжуы,  
      қасиеттерінің өзгеруі.                                   СНГ  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
28.   Қайраңға тұру нәтижесінде пайда болған зақымдануларға  
      қарамастан, кеменің қайраңға тұруы.                      НСМ  
1)    24 сағат және артық.                                     НСМБ  
2)    24 сағаттан кем.                                         НСМН  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
29.   Қоршаған ортаны ластау.                                  ЗОС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
30.   Уақытты жоғалту - авариялық жағдайдың салдарынан  
      кеменің өнімсіз тоқтап тұруы (кеменің немесе басқа  
      объектілердің, құрылыстардың зақымдануына тап  
      болмаған).                                               НПС  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту: Зардаптармен бірге шығындар көрсетіледі.

Кемелердің авариялық      
жағдайларын тергеу       
ережесіне            
11-қосымша

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      (порттың теңіз әкімшілігі, кеменің иесі)

**Авариялық жағдайларды тіркеу журналы**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ басталды  
          (күн, ай, жыл)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ аяқталды  
          (күн, ай, жыл)

**1-бөлім**  
**(порттың теңіз әкімшілігі және кеме иесі жүргізеді)**

                                           (таблицаның жалғасы бар)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Авария.|Авариялық |Кеме.|  Кеме   |Авариялық |Авариялық|Авариялық  
лық    | жағдайға | нің |(кемелер)|жағдайдың |жағдайдың|жағдайды  
істің  |тап болған|иесі | капита. |күні, айы,|  орны   | жіктеу  
  N    | кеменің  |     |  нының  |жылы және |         |  
       |(кемелер. |     |Т.А.Ә.а. | уақыты   |         |  
       |дің) үлгі.|     |         |          |         |  
       | сі және  |     |         |          |         |  
       | атауы.   |     |         |          |         |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
  1        2         3       4         5          6         7  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

таблицаның жалғасы  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Авариялық|Авариялық|Авариялық |Шығындар|Авариялық|Тергеу|Тергеудің  
жағдайдың|жағдайдың|жағдайдын |        |жағдайға |органы|басталуы  
  түрі   | себебі  |зардаптары|        | қатысты |      |  
         |         |          |        | тұлғалар|      |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
   8         9          10         11       12      13       14  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

таблицаның жалғасы  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Тергеудің| Тергеу   |Алдын алу|  Басқа  
аяқталуы |мерзімін  |шаралары |мәліметтер  
         | ұзарту   |         |  
         | туралы   |         |  
         |мәліметтер|         |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
    15       16         17         18  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту:  
      1. Тіркелуге барлық апат оқиғалары жатады. Авариялық жағдайға екі және одан да көп кемелер тап болған жағдайда кімнің кемесі көп кінәлі деп танылғанына қарамастан авария оқиғаларды тіркеу журналына оның барлық деректемелері енгізіледі. Авариялық жағдай кемелердің қайсысына жатқызылғаны көрсетіледі.  
      2. Апат оқиғасы туралы хабарлама алынғаннан кейін дереу алғашқы жазба жүргізіледі (1-6-бағандар). Кейінгі бағандарды толтыру тергеу аяқталғаннан кейін жүргізіледі.  
      3. 8-10 бағандар жіктеу кестесіне сәйкес толтырылады (10-қосымша).  
      4. 18-бағанда қабылданған ұйымдастырушылық техникалық шаралармен қатар, сондай-ақ кеме иесі бұйрығының нөмірі мен күніне негізделген тәртіптік сипаттағы шаралар да көрсетіледі.

**2-бөлім**  
**(кеме иесімен жүргізіледі)**

                                          (таблицаның жалғасы бар)  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
N |  Авариялық  |            Есепті жылдың айлары  
р/|жағдайлардың |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
с |   түрлері   |қаң.|ақ.|нау.|сәу.|ма.|мау.|шіл.|та.|қыр.|қа.|қар.  
  |             |тар |пан|рыз |ір  |мыр|сым |де  |мыз|күй.|зан|аша  
  |             |    |   |    |    |   |    |    |   |ек  |   |  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1       2          3   4   5    6    7   8    9   10   11  12  13  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1  Топыраққа  
   отыру

2  Соқтығысу

3  Құлау

4  Орнықтылықты,  
   жүзгіштікті  
   жоғалту

5  Дауылдан  
   зақымданулар

6  Мұздық зақым.  
   данулар

7  Өзгелер  
   (навигациялық)

8  Бас қозғалт.  
   қыштың  
   зақымдануы

9  Білікті-  
   бұрандалы  
   кешеннің  
   зақымдануы

10 Қосалқы  
   тетіктердің  
   зақымдануы

11 Тұрқының  
   зақымдануы

12 Кеме құрылғы.  
   ларының  
   зақымдануы

13 Өзгелер  
   (техникалық)

14 Жарылыс

15 Өрт

16 Барлығы  
   бір жылда:  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

таблицаның жалғасы  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
N | желтоқсан |Барлығы | Ескерту  
Р/c|  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1       14        15       16  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК