



# ТӨРИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН АЛБАН МЭДЭЭЛЭЛ

ТУСГАЙ ДУГААРЫН Х БОТЬ

Улаанбаатар хот

2016 оны 11 дүгээр сарын 11-ний өдөр

## ГАРЧИГ

122. Далайд гарцгүй улсын далбаагаа мандуулах эрхийг хүлээн зөвшөөрөх тухай тунхаглал ..... 2387
123. Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын конвенц, түүний хавсралт ..... 2387
124. Олон улсын далайн байгууллагын тухай конвенц ..... 2528
125. Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенц ..... 2543
126. Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенцийн протокол ..... 2641
127. Далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын журмын тухай конвенц ..... 2683
128. Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц ..... 2708
129. Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенцийн протокол ..... 2764
130. Хөлөг онгоцны багтаамжийн хэмжилтийн тухай олон улсын конвенц ..... 2788
131. Далайчныг сургах стандарт, гэрчилгээ олгох болон ээлжийн ажиллагааны тухай олон улсын конвенц ..... 2802
132. Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц ..... 2839
133. Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан протокол ..... 2908

## ӨМНӨТГӨЛ

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Аравдугаар зүйлийн 3-т “Монгол Улсын олон улсын гэрээ нь соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон тухай хууль хүчин төгөлдөр болмогц дотоодын хууль тогтоомжийн нэгэн адил үйлчилнэ”, Тавьдугаар зүйлийн 3-т “Улсын Дээд шүүх, бусад шүүх нь Үндсэн хуульд нийцээгүй, албан ёсоор нийтлэгдээгүй хуулийг хэрэглэх эрхгүй” гэж, Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 25 дугаар зүйлийн 25.1-т “Монгол Улсын Их Хурлаар соёрхон баталсан олон улсын гэрээг нийтлэхдээ Монгол Улсын хууль нийтлэх журам, олон улсын бусад гэрээг нийтлэхдээ Засгийн газрын тогтоол нийтлэх журмыг тус тус баримтална” хэмээн тус тус хуульд заасан. Иймд Монгол Улсын олон улсын олон талт гэрээг дотоодын хуулийн адил хэрэгжих боломжийг бүрдүүлэх үүднээс “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн тусгай дугаарт 2004 оноос хойш Монгол Улсын олон улсын гэрээг салбар тус бүрээр нийт 9 тусгай дугаар бүхий 121 гэрээг хэвлээд байна.

Монгол Улсын олон улсын олон талт гэрээний албан ёсны эхийг хэвлэн нийтлүүлэх нь тухайн гэрээний бодит хэрэглээг болон хэрэгжилтийг хангах гол хүчин зүйл болдог төдийгүй төрийн болон төрийн бус байгууллага, иргэдийн хувьд олон улсын гэрээгээр эрхээ эдэлж, үүргээ хүлээх боломжийг бүрдүүлж, шүүх, прокурор, өмгөөлөл зэрэг бүхий л шатны хууль хяналтын байгууллагын албан хаагчдын ажилд хувь нэмрээ оруулна.

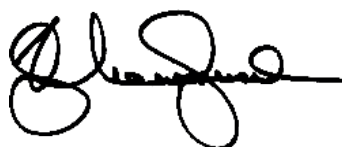
Энэхүү ажлыг үргэлжлүүлэх зорилгоор Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Монгол Улсын Далайн захиргаатай хамтарч далайн эрх зүйн салбарын олон улсын олон талт 22 гэрээг хоёр ботид хувааж та бүхэнд толилуулж байна.

Далайд гарцгүй манай улсын хувьд чухал салбар болох далайн эрх зүйн цөөнгүй тооны олон улсын гэрээнд Монгол Улс нэгдэн орж, энэхүү салбарын харилцаанд идэвхтэй оролцдог болно.

Орчин цагийн техник, технологийн дэвшилд нийцүүлж, олон нийтэд илүү хүртээмжтэй болгох зорилгоор “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн тусгай дугаар бүрийг эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн систем болох [www.legalinfo.mn](http://www.legalinfo.mn) сайтад бүрэн эхээр байршуулж байгаа.

Хүндэтгэсэн,

ГАДААД ХАРИЛЦААНЫ САЙД



Ц.МӨНХ-ОРГИЛ

## **122. ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ УЛСЫН ДАЛБААГАА МАНДУУЛАХ ЭРХИЙГ ХҮЛЭЭН ЗӨВШӨӨРӨХ ТУХАЙ ТУНХАГЛАЛ**

*1921 оны 4 дүгээр сарын 20-ны өдөр баталж,  
1921 оны 4 дүгээр сарын 20-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Зохих ёсоор эрх олгогдсон, дор дурдсан гарын үсэг зурсан этгээд нь тухайн улсын нутаг дэвсгэрт тухайн хөлөг онгоцны бүртгэлийн боомт болох тодорхой нэгэн газар бүртгэгдсэн далайд гарцгүй аливаа улсын хөлөг онгоцны далбааг өөрийн төлөөлж буй улс нь хүлээн зөвшөөрч байгааг тунхаглаж байна.

Барселона хотноо нэг мянга есөн зуун хорин нэгэн оны дөрөвдүгээр сарын хорины өдөр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд англи, франц хэлээрх бичвэр нь адил хүчинтэй байна.

## **123. ДАЛАЙН ЭРХ ЗҮЙН ТУХАЙ НЭГДСЭН ҮНДЭСТНИЙ БАЙГУУЛЛАГЫН КОНВЕНЦ, ТҮҮНИЙ ХАВСРАЛТ**

*1982 оны 12 дугаар сарын 10-ны өдөр баталж,  
1994 оны 11 дүгээр сарын 16-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*\**

Энэхүү конвенцийн Оролцогч болох улсууд нь,

далайн эрх зүйгээс үүдсэн бүх асуудлыг харилцан ойлгох, хамтран ажиллах үзэл санааны үндсэн дээр зохицуулах эрмэлзлэлийг удирдлага болгон дэлхийн бүх улс түмний энх тайван, шударга ёс, хөгжил дэвшлийг бэхжүүлэхэд чухал хувь нэмэр оруулах энэхүү конвенцийн түүхэн ач холбогдлыг ухамсарлаж,

Женев хотноо 1958, 1960 онд хуралдсан Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын бага хурлаас хойш болсон үйл явц нь бүх нийтээр хүлээн зөвшөөрөхүйц далайн эрх зүйн шинэ конвенц боловсруулах шаардлагатай болсныг тэмдэглэж,

далайн мандлын асуудал нь өөр хоорондоо харилцан уялдаа холбоотой байж тэдгээрийг бүхэлд нь цогц байдлаар авч үзэх шаардлагатайг ухамсарлаж,

энэхүү конвенцийн дагуу бүх улсын бүрэн эрхт байдлыг зохих ёсоор харгалзан олон улсын харилцаа холбоо, далай тэнгисийг энхийн зорилгоор ашиглахад тус дөхөм болох, баялгийг нь шударга, үр ашигтайгаар ашиглах, далайн байгаль орчныг судлах, хамгаалах, түүний амьд баялгийг нөөцлөн хадгалахад тус дөхөм болохуйц эрх зүйн дэглэмийг энэхүү конвенцоор далай тэнгист тогтоох шаардлагатай байгааг зөвшөөрч,

эдгээр зорилгод хүрэх нь нийт хүн төрөлхтний эрх ашиг, хэрэгцээ, ялангуяа эргийн улс болон далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын онцгой эрх ашиг, хэрэгцээг харгалзсан олон улсын эдийн засгийн шударга, тэгш дэг журам тогтооход хувь нэмэр болно гэдгийг анхаарч,

улсын газар зүйн байршлыг харгалзахгүйгээр нийт хүн төрөлхтний тусын тулд хайж, ашиглах дотоодын шүүхийн харьяаллаас гадна орших далай тэнгисийн ёроолын бүс, түүний хэвлий болон тэдгээрийн баялгийг хүн төрөлхтний нийтийн өв гэж Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас ёслол төгөлдөр тунхагласан 1970 оны 12 дугаар сарын 17-ны 2749 (XXV) тогтоолд заасан зарчмыг энэхүү конвенцоор бататгахыг эрмэлзэж,

Далайн эрх зүйг энэхүү конвенцоор төрөлжүүлэн хуульчилж, дэвшилттэй хөгжүүлэх нь шударга ёс, тэгш эрхийн зарчмын дагуу бүх улсын хооронд энх тайван, аюулгүй байдал, хамтын ажиллагаа болон найрсаг харилцааг бэхжүүлэх, түүнчлэн Нэгдсэн Үндэстний

\* Монгол Улс 1976.10.15-ны өдөр нэгдэн орсон.

\*\* Монгол Улс 1996.08.13-ны өдөр нэгдэн орсон.

Байгууллагын дүрэмд заасан зорилго зарчмын дагуу дэлхийн бүх улс түмний эдийн засаг, нийгмийн дэвшилд хувь нэмэр болно гэдэгт итгэж,

энэхүү конвенцоор зохицуулаагүй асуудлыг олон улсын нийтлэг эрх зүйн хэм хэмжээ, зарчмаар үргэлжлүүлэн зохицуулж байхыг нотлон, дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

## 1 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### УДИРТГАЛ

#### 1 дүгээр зүйл

#### Хэрэглэх нэр томъёо, түүний хүрээ

Энэхүү конвенцийн зорилгын үүднээс:

1. "бүс" гэж үндэсний эрх хэмжээний гадна орших далайн ёроол болон түүний хэвлийг;

2. "байгууллага" гэж далайн ёроолын асуудал эрхэлсэн олон улсын байгууллагыг;

3. "бүс дэх үйл ажиллагаа" гэж уг бүсийн баялгийг хайх, ашиглах зэрэг бүх хэлбэрийн үйл ажиллагааг;

4. "далайн байгаль орчныг бохирдуулах" гэж амьд баялаг, далайн амьдралыг хордуулах, хүний эрүүл мэндэд аюул учруулах, далай дахь үйл ажиллагаа, тухайлбал, загас агнуур зэрэг далайг хууль ёсны бусад хэлбэрээр ашиглахад саад тотгор болох, далай ашиглалтаас үүдсэн усны чанарыг муутгах, таатай нөхцөлийг бууруулах зэрэг хөнөөлтэй хор уршигт хүргэх буюу хүргэж болохуйц бодис, энергийг хүн шууд буюу шууд бусаар далайн байгаль орчин, түүний дотор татрал, түрлэгт оруулахыг;

5.

а) "хог хаях" гэж:

i) хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, хөвөгч тавцан, далайд босгосон бусад хиймэл байгууламжаас хаягдал, бусад материалыг санаатайгаар зайлуулахыг;

ii) хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, хөвөгч тавцан, далайд босгосон бусад хиймэл байгууламжийг санаатайгаар хянаж устгахыг;

б) "хог хаях"-д хамаарахгүй зүйлд:

i) хаягдал, бусад материалыг зайлуулахад ашиглаж байгаа хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, хөвөгч тавцан, далайд босгосон бусад хиймэл байгууламжаар тээвэрлэсэн буюу тээвэрлүүлэхээр явуулсан хаягдал, бусад материал, түүнчлэн эдгээр материалыг тэнд боловсруулснаас гарсан хаягдал, бусад материалыг оруулахгүйгээр хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, хөвөгч тавцан, далайд босгосон бусад хиймэл байгууламж, тэдгээрийн төхөөрөмжийн хэвийн ажиллагааны явцад гарах хаягдал, бусад материалыг зайлуулахыг;

ii) тухайн материалыг гагцхүү хаяж зайлуулахаас өөрөөр энэхүү конвенцийн зорилгод үл харшлах зориулалтаар байршуулах зэрэг тус тус орно;

6.

а) "оролцогч улс" гэж энэхүү конвенцийн заалтыг хүлээн зөвшөөрсөн бөгөөд энэхүү конвенц нь тухайн улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй улсыг;

б) энэхүү конвенцийн 305 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (b), (c), (d), (e) болон (f) дэд хэсэгт заасан этгээд нь түүний нөхцөл шаардлагын дагуу энэхүү конвенцийн оролцогч тал болж байвал эдгээр этгээдийг энэхүү конвенцийн "Оролцогч улс" гэж тухай бүр үзэж, энэхүү конвенцийг эдгээрийн хувьд *mutatis mutandis* хэрэглэнэ.

## **2 ДУГААР БҮЛЭГ. ХАРЬЯА ТЭНГИС, ЗАЛГАА БҮС**

### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

#### *2 дугаар зүйл*

#### **Харьяа тэнгис, түүний агаар мандал, ёроол болон хэвлийн эрх зүйн статус**

1. Эргийн улсын бүрэн эрхт байдал нь түүний хуурай газрын нутаг дэвсгэрээс гадна дотоодын усыг хамаарах бол олтриг улсын хувьд түүний олтригийн уснаас гадна харьяа тэнгис гэж нэрлэгдэх далайн залгаа бүсээр хязгаарлагдана.

2. Дээр дурдсан бүрэн эрхт байдал нь харьяа тэнгисийн агаар мандал, түүний ёроол, хэвлийг нэгэн адил хамаарна.

3. Харьяа тэнгисийн бүрэн эрхт байдлыг энэхүү конвенц болон олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээний дагуу хэрэгжүүлнэ.

### **II ХЭСЭГ. ХАРЬЯА ТЭНГИСИЙН ХЯЗГААР**

#### *3 дугаар зүйл*

#### **Харьяа тэнгисийн өргөний хэмжээ**

Улс бүр харьяа тэнгисийн өргөний хэмжээг энэхүү конвенцид тодорхойлсон эхлэх шугамаас хэмжиж далайн арван хоёр милийн дотор тогтоох эрхтэй.

#### *4 дүгээр зүйл*

#### **Харьяа тэнгисийн цаад хязгаар**

Харьяа тэнгисийн цаад хязгаар гэж эхлэх шугамын аль ойр цэгээс харьяа тэнгисийн өргөнтэй тэнцүү зайд орших цэг нэг бүрээс бүрдсэн шугам гэж ойлгоно.

#### *5 дугаар зүйл*

#### **Хэвийн эхлэх шугам**

Энэхүү конвенцид өөрөөр заагаагүй бол эргийн улс албан ёсоор хүлээн зөвшөөрсөн том масштаб бүхий газрын зурагт тэмдэглэсэн эргийн дагуух хамгийн их татралын шугамыг харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжих хэвийн эхлэх шугам гэнэ.

#### *6 дугаар зүйл*

#### **Усан доорх хад**

Эргийн улсын албан ёсоор хүлээн зөвшөөрсөн газрын зурагт зохих таних тэмдгээр тэмдэглэсэн далай руу харсан хадны хамгийн их татралын шугам нь шүрэн арал буюу эргэн тойрон хадаар хүрээлэгдсэн аралтай газар харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжих эхлэх шугам байна.

#### *7 дугаар зүйл*

#### **Эхлэх шулуун шугам**

1. Эргийн шугам нь их тохойрсон, муруй тахир болсон, эргийн дагуу буюу түүний ойролцоо олон арал үргэлжилсэн газар бол харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжихдээ зохих цэгүүдийг холбосон эхлэх шулуун шугамын аргыг ашиглана.

2. Ац адаг буюу байгалийн бусад нөхцөлөөс шалтгаалан эргийн шугам нь маш тогтворгүй газар бол хамгийн их татралын үед далай руу их хэмжээгээр түрж орсон шугамын дагуу зохих цэгүүдийг сонгон авч болох бөгөөд хамгийн их татрал буцахыг үл харгалзан эхлэх шулуун шугам нь эргийн улмаас энэхүү конвенцийн заалтын дагуу түүнийг өөрчлөх хүртэл хүчинтэй хэвээр байна.

3. Тийм эхлэх шулуун шугамыг тогтоохдоо эргийн ерөнхий чиглэлээс илэрхий гажиж болохгүй, энэ шугамын дотор талд орших далайн хэсэг дээр дотоод усны дэглэм тогтоож болохуйц байлгахын тулд эдгээр хэсэг нь эргийн эх газартай нягт холбоотой байх ёстой.

4. Далайн түвшнээс байнга дээш байх гэрэлт цамхаг буюу адил төрлийн байгууламж босгоогүй, эсхүл эхлэх шугамыг ийм газраар тогтоох нь олон улсад нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдөөгүй тохиолдолд эхлэх шулуун шугамыг далайн татралын үед ил гардаг газраар тогтоож болохгүй.

5. Энэ зүйлийн нэгд заасан эхлэх шулуун шугамын аргыг хэрэглэж эхлэх зарим тодорхой шугамыг тогтоохдоо бодит байдал, ач холбогдол нь удаан хугацааны туршид тодорхой гэдэг нь нотлогдсон тухайн бүсийн эдийн засгийн онцгой сонирхлыг харгалзан үзэж болно.

6. Их далай буюу эдийн засгийн онцгой бүсээс нөгөө улсын харьяа тэнгис таслагдсан байхаар эхлэх шулуун шугамын системийг хэрэглэж болохгүй.

### **8 дугаар зүйл Дотоодын ус**

1. 4 дүгээр бүлэгт зааснаас бусад тохиолдолд харьяа тэнгисийн эхлэх шугамаас газар тийш орших усыг тухайн улсын дотоодын усны бүрэлдэхүүн хэсэг гэж үзнэ.

2. Эхлэх шулуун шугамыг 7 дугаар зүйлд заасан аргаар тогтоосноор үүний өмнө дотоод усны бүрэлдэхүүнд орж байгаагүй бүсийн ус дотоодын усны бүрэлдэхүүнд багтвал ийм усны хувьд энэхүү конвенцид заасан гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрхийг хэрэгжүүлнэ.

### **9 дүгээр зүйл Голын цутгал**

Гол далайд шууд цутгаж байгаа бол уг цутгалын хамгийн их татралтын үеийн хоёр эргийг хөндлөн холбосон шулуун шугамыг эхлэх шугам гэнэ.

### **10 дугаар зүйл Булан**

1. Энэ зүйл нь зөвхөн нэг улсын эргээр хүрээлэгдсэн буланд хамаарна.

2. Энэхүү конвенцийн зорилгоор булан гэж эх газар руу үзэгдэхүйц цүлхийн орсон эргийн гүнзгий тохойролтыг хэлэх бөгөөд энэ тохойролт нь булангийн эх газраар хүрээлэгдсэн усны хүзүүвчийн өргөнтэй харьцуулахад эргийн ердийн тохойролтоос их байх ёстой. Тохойролтын талбай нь тохойролтын хүзүүвчийг дайруулан хөндлөн татсан шугам голч нь болсон хагас дугарагийн талбайтай тэнцүү буюу түүнээс бага байвал түүнийг булан гэж тооцохгүй.

3. Хэмжих зорилгод тохойролтын талбай гэж булангийн эрэг орчмын их татралын үеийн шугам, булангийн байгалийн хүзүүвчийн цэгийг холбосон шугам хоорондын талбайг хэлнэ. Буланд олон арал байгаагаас хэд хэдэн хүзүүвчтэй байвал уг булангийн усны хагас дугараг талбайн диаметр гэж тэдгээр хүзүүвчийг хөндлөн огтолсон шугамын нийлбэртэй тэнцэх урттай шугамыг хэлнэ. Тухайн буланд байгаа арлуудыг уг булангийн усан мандлын хэсэг гэж үзнэ.

4. Хамгийн их татралынхаа үед байгаа байгалийн хүзүүвчийн тэмдэг хоорондын зай далайн 24 милээс үл хэтэрвэл хамгийн их татралын үед байгаа тэмдэг хооронд уг буланг битүүлсэн шулуун шугамыг тогтооно. Ингэж хязгаарлагдсан усыг дотоодын ус гэнэ.

5. Хамгийн их татралын үед байгаа байгалийн хүзүүвчийн тэмдэг хоорондын зай далайн 24 милээс хэтэрвэл булангийн хэмжиж эхлэх 24 милийн шулуун шугамыг уг булангийн усан мандлыг аль болохоор нэмэгдүүлэхгүйгээр тогтоовол зохино.

6. Дээр дурдсан заалт нь “түүхэн” гэж нэрлэгддэг булан, 7 дугаар зүйлд заасан эхлэх шулуун шугамын системийг хэрэглэх тохиолдолд хамаарахгүй.

### **11 дүгээр зүйл** **Боомт**

Харьяа тэнгисийн хязгаарыг тодорхойлох зорилгоор далай дахь тухайн боомтын тогтолцооны бүрэлдэхүүн хэсэг болох нүдэнд тод үзэгдэх боомтын байнгын байгууламжийг эргийн нэг хэсэг гэж үзнэ. Эргээс зайдуу орших тоног төхөөрөмж, хиймэл арал нь боомтын байнгын байгууламжид орохгүй.

### **12 дугаар зүйл** **Түр зогсоол**

Ачих, буулгах, зогсох зориулалттай хөлөг онгоцны түр зогсоол нь бүхэлдээ буюу хагас нь харьяа тэнгисийн цаад хязгаараас гадна оршиж байсан ч харьяа тэнгист хамаарна.

### **13 дугаар зүйл** **Татралын өндөрлөг**

1. Татралын өндөрлөг гэж татралын үед усны түвшнээс дээш орших байгалаас үүсэн тогтсон усаар хүрээлэгдсэн хуурай газрын хэсгийг хэлэх бөгөөд түрлэгийн үед далд орно. Татралын өндөрлөг бүхэлдээ, эсхүл хагас нь эх газраас буюу арлаас харьяа тэнгисийн өргөнөөс хэтрэхгүй зайд оршиж байвал тийм өндөрлөгийн хамгийн их татралын үед байх шугамыг харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугам болгон ашиглаж болно.

2. Татралын өндөрлөг бүхэлдээ эх газраас, эсхүл арлаас харьяа тэнгисийн өргөнөөс хэрэх зайд оршиж байвал түүний хувьд харьяа тэнгис гэж байхгүй.

### **14 дүгээр зүйл** **Эхлэх шугамыг тогтоох аргыг хослуулах**

Эргийн улс эхлэх шугамыг тогтоохдоо төрөл бүрийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан өмнөх зүйлд заасан аргын алийг нь ч ээлж дараалан хэрэглэж болно.

### **15 дугаар зүйл** **Харалдаа буюу эрэг залгаа улсын харьяа тэнгисийг зааглах**

Хоёр улсын эрэг харалдаа буюу эрэг залгаа байгаа бөгөөд энэ асуудлаар тэд гэрээ байгуулаагүй бол энэ хоёр улс тус бүрийн харьяа тэнгисээ хэмжиж эхлэх шугамын цэгээс ижил зайд орших дундаж шугамаас өөрийн харьяа тэнгисийн өргөнийг энэ хоёр улсын аль нь ч хэтрүүлэх эрхгүй. Түүхэн тодорхой үед бүрэлдэн тогтсон эрх зүйн үндэслэл, эсхүл бусад онцгой нөхцөл байдлаас хоёр улсын харьяа тэнгисээ өөрөөр зааглана гэж тохиролцсон байвал түүнд дээрх заалт хамаарахгүй.

### **16 дугаар зүйл** **Газар зүйн солбилцлын зураг, жагсаалт**

1. Дээрх 7, 9 болон 10 дугаар зүйлд заасны дагуу тогтоосон харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугам буюу түүний үндсэн дээр тодорхойлсон хил, мөн 12, 15 дугаар зүйлийн дагуу тогтоосон зааглах шугамыг тэдгээрийн байрлалыг тогтооход зориулсан масштабтай газрын зураг дээр тэмдэглэнэ. Өөрөөр, тэдгээрийг газрын зураглал, газар зүйн солбилцлын цэг тэмдгээр орлуулж болно.

2. Эргийн улс тийм газрын зураг буюу газар зүйн солбилцлын жагсаалтыг зохих ёсоор нийтэлж тэдгээрийн хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.



### **III ХЭСЭГ. ХАРЬЯА ТЭНГИСЭЭР ГЭМГҮЙ НЭВТРЭН ӨНГӨРӨХ Дэд хэсэг А. Бүх хөлөг онгоцны хувьд баримтлах дүрэм**

#### *17 дугаар зүйл*

#### **Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрх**

Энэхүү конвенцийн нөхцөлийн дагуу эргийн, далайд гарцгүй эсэхээс үл хамааран бүх улсын хөлөг онгоц харьяа тэнгисээр гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрх эдэлнэ.

#### *18 дугаар зүйл*

#### **Нэвтрэн өнгөрөх гэдэг ойлголт**

1. Нэвтрэн өнгөрөх гэж харьяа тэнгисээр дараахь зорилгоор зорчихыг хэлнэ. Үүнд:
  - а) дотоод усанд нэвтрэхгүйгээр, дотоод усны цаана орших зогсоол боомтын байгууламж дээр зогсохгүйгээр харьяа тэнгисээр зорчин өнгөрөх;
  - б) дотоод усанд нэвтрэх, буцаж гарах, эсхүл тийм зогсоол, боомтын байгууламжид очих.
2. Нэвтрэн өнгөрөх нь зогсолтгүй бөгөөд хурдан байх ёстой. Нэвтрэн өнгөрөх гэдэгт зогсоол дээр зогсох, түр зогсолт мөн орох бөгөөд ийнхүү зогсох нь давагдашгүй хүчин зүйл, байгалийн гамшигт үзэгдлээс үүдсэн буюу аюулд учирсан хүмүүс, хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж зэрэгт тусламж үзүүлэх шаардлагаас үүдсэн ердийн зогсолттой холбоотой байна.

#### *19 дүгээр зүйл*

#### **Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх гэдэг ойлголт**

1. Эргийн улсын амгалан тайван, тогтсон хэв журам, аюулгүй байдлыг хөндөхгүйгээр нэвтрэн өнгөрөхийг гэмгүй гэж үзнэ. Ингэж нэвтрэн өнгөрөхдөө энэхүү конвенц болон олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээг баримтлана.
2. Гадаадын хөлөг онгоц харьяа тэнгист дараахь үйл ажиллагааны аль нэгийг үйлдвэл эргийн улсын амгалан тайван, тогтсон хэв журам, аюулгүй байдлыг зөрчсөн гэж үзнэ. Үүнд:
  - а) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрэмд тусгасан олон улсын эрх зүйн зарчмыг ямар нэг хэлбэрээр зөрчиж, эргийн улсын бүрэн эрхт байдал, нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдал, улс төрийн тусгаар тогтнолын эсрэг хүчээр сүрдүүлэх буюу хүч хэрэглэх;
  - б) зэвсгийн аливаа төрлийг хэрэглэж сургуулилт хийх;
  - с) эргийн улсын батлан хамгаалах хүч, аюулгүй байдлыг хөндөхүйц мэдээ сэлт цуглуулахад чиглэсэн аливаа үйлдэл;
  - д) эргийн улсын батлан хамгаалах хүч, аюулгүй байдлыг хохироох зорилготой сурталчилгааны аливаа үйлдэл;
  - е) аливаа нисдэг төхөөрөмж ашиглан агаарт хөөргөх, буулгах, хүлээн авах үйлдэл хийх;
  - ф) цэргийн зориулалтай аливаа төхөөрөмжийг ашиглан агаарт хөөргөх, буулгах, хүлээн авах үйлдэл хийх;
  - г) эргийн улсын гааль, татвар, цагаачлал, хорио цээрийн хууль тогтоомжид харш аливаа бараа, мөнгөн тэмдэгт ачих, буулгах, мөн хүн оруулах, гаргах;
  - h) энэхүү конвенцийг зөрчихүйцээр санаатай буюу ноцтой бохирдуулахаар үйлдсэн аливаа үйлдэл;
  - i) загас агнуурын аливаа үйл ажиллагаа;
  - j) шинжлэх ухааны судалгааны болон ус зүй судлалын үйл ажиллагаа;
  - к) эргийн улсын холбоо, бусад байгууламж, төхөөрөмжийн тогтолцооны ажиллагаанд саад учруулахад чиглэсэн аливаа үйлдэл;
  - l) нэвтрэн өнгөрөхтэй шууд холбоогүй бусад үйл ажиллагаа.



*20 дугаар зүйл*

**Шумбагч хөлөг онгоц буюу усан доогуур явдаг тээврийн бусад хэрэгсэл**

Шумбагч хөлөг онгоц буюу усан доогуур явдаг тээврийн бусад хэрэгсэл харьяа тэнгист зорчих үедээ усны гадарга дээгүүр далбаагаа мандуулна.

*21 дүгээр зүйл*

**Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхтэй холбогдсон эргийн улсын хууль тогтоомж**

1. Харьяа тэнгисийг гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхтэй холбогдсон хууль тогтоомжийг эргийн улс энэхүү конвенцийн заалт, олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээний дагуу дор дурдсан бүх асуудлаар, эсхүл тэдгээрийн заримаар нь баталж болно. Үүнд:

- a) хөлөг онгоц зорчих аюулгүй байдал, хөлөг онгоцны хөдөлгөөний зохицуулалт;
- b) далайн навигацийн хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж, мөн бусад байгууламжийг хамгаалах буюу суурьлуулах;
- c) кабель утас болон дамжуулагч хоолойг хамгаалах;
- d) далайн амьд баялгийг хадгалан хамгаалах;
- e) эргийн улсын загас агнуурын хууль тогтоомжийг зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэх;
- f) эргийн улсын хүрээлэн буй орчныг хамгаалах, түүнийг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих;
- g) далайн судалгаа шинжилгээний ажил явуулах, гидрографын зураг авах;
- h) эргийн улсын гааль, татвар, цагаачлал болон хорио цээрийн хууль тогтоомжийг зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэх.

2. Нийтээр хүлээн зөвшөөрөхүйц олон улсын хэм хэмжээ болох хүртэл эдгээр хууль тогтоомж нь гадаад улсын хөлөг онгоцны бүдүүвч зураг гаргах, барьж байгуулах, багийн бүрэлдэхүүний сонголт, тоног төхөөрөмжид хамаарахгүй.

3. Эргийн улс эдгээр хууль тогтоомжийг зохих ёсоор нийтэлнэ.

4. Гадаадын хөлөг онгоцууд харьяа тэнгисийг гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхдөө дурдсан бүх хууль тогтоомж, далайд онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх тухай нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын журмыг баримтална.

*22 дугаар зүйл*

**Далайн зам, харьяа тэнгис дэх хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвч**

1. Шаардлагатай үед хөлөг онгоц зорчих аюулгүй байдлыг харгалзсны үндсэн дээр хөлөг онгоц нэвтрэн өнгөрөх далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвч гаргаж түүгээр зорчихыг харьяа тэнгисээр гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрх бүхий гадаадын хөлөг онгоцоос шаардаж болно.

2. Ялангуяа танкер, цөмийн хөдөлгүүртэй, цөмийн болон аюултай, хортой бусад бодис, материал ачсан хөлөг онгоц нь тогтоосон замаар нэвтрэн өнгөрөх ёстой.

3. Энэ зүйлийн дагуу далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвчийг тогтоохдоо эргийн улс дараахь зүйлийг анхаарна. Үүнд:

- a) эрх бүхий олон улсын байгууллагын зөвлөмж;
- b) хөлөг онгоц зорчиход ашигладаг олон улсын аливаа зам;
- c) тусгай төрлийн хөлөг онгоц, замын онцлогийг тусгасан тодорхойлолт;
- d) хөлөг онгоцны хөдөлгөөний нягтаршил.

4. Эргийн улс далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвчийг далайн газрын зураг дээр тод тэмдэглэж, тэдгээрийг зохих ёсоор нийтлэнэ.

*23 дугаар зүйл*

**Цөмийн хөдөлгүүртэй гадаадын хөлөг онгоц, цөмийн болон шинж чанараараа аюултай, хортой бусад бодис ачсан хөлөг онгоц**

Цөмийн хөдөлгүүртэй гадаадын хөлөг онгоц, түүнчлэн цөмийн болон аюултай, хортой бусад бодис ачсан хөлөг онгоц харьяа тэнгисээр гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрхээ эдлэхдээ холбогдох баримт бичигтэй байхаас гадна ийм хөлөг онгоцны хувьд олон улсын гэрээгээр тогтоосон урьдчилан сэргийлсэн арга хэмжээг чандлан мөрдөнө.

**24 дүгээр зүйл**  
**Эргийн улсын үүрэг**

1. Энэхүү конвенцид зааснаас бусад тохиолдолд харьяа тэнгисээр гадаадын хөлөг онгоц гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхөд эргийн улс саад хийх ёсгүй. Тухайлбал, энэхүү конвенц, түүний дагуу баталсан бусад журмыг хэрэглэхдээ эргийн улс дор дурдсан зүйлийг хориглоно. Үүнд:

- а) гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрхийг илт хасах, эсхүл ийм эрхийг зөрчихөд хүргэх шаардлага тавих;
- б) аль ч улсын хөлөг онгоцыг, эсхүл аль ч улс руу буюу түүний өмнөөс ачаа тээвэрлэж яваа хөлөг онгоцыг ямар нэг хэлбэр, агуулгаар нь алагчилах.

2. Эргийн улс өөрийн харьяа тэнгист хөлөг онгоц зорчиход ямар нэг аюул учруулахуйц болсныг мэдвэл энэ тухай зохих ёсоор мэдэгдэнэ.

**25 дугаар зүйл**  
**Эргийн улсын хамгаалах эрх**

1. Эргийн улс харьяа тэнгистээ гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх шаардлагыг хангах арга хэмжээ авч болно.

2. Дотоод усанд орж, түүний цаадах боомтыг ашиглаж байгаа хөлөг онгоцны хувьд эргийн улс эдгээр онгоцыг ийнхүү зорчихыг хүлээн зөвшөөрсөн нөхцөлийг зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай арга хэмжээг авч байх эрхтэй.

3. Гадаадын хөлөг онгоцыг хэлбэр, мөн агуулгаар нь алагчилахгүйгээр, харьяа тэнгисээрээ гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхийг эргийн улс харьяа тэнгисийнхээ тодорхой зарим бүсэд түр зогсоож болно. Ингэж түр зогсоох нь зэвсэг хэрэглэн сургуулилт хийхийг оролцуулан эргийн улсын аюулгүй байдлыг хамгаалах зорилготой бөгөөд энэ тухай нийтэд зарлан мэдэгдсний дараа хүчин төгөлдөр болно.

**26 дугаар зүйл**  
**Гадаадын хөлөг онгоцноос авах хураамж**

1. Харьяа тэнгисээр зөвхөн нэвтрэн өнгөрсөн гэдгээр гадаадын хөлөг онгоцноос хураамж авч үл болно.

2. Харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрч байгаа гадаадын хөлөг онгоцонд үзүүлсэн тодорхой үйлчилгээнээс хураамж авч болно. Ийм хураамжийг алагчилахгүйгээр авна.

**Дэд хэсэг В. Худалдааны хөлөг онгоц, худалдааны  
зорилгод ашиглаж байгаа засгийн газрын мэдлийн хөлөг онгоцны  
хувьд баримтлах дүрэм**

**27 дугаар зүйл**  
**Гадаадын хөлөг онгоц дээрх эрүүгийн хэргийн харьяалал**

1. Харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрч яваа гадаадын хөлөг онгоцон дээр ямар нэгэн хүнийг баривчлах, хөлөг онгоц нэвтрэн өнгөрч байх үед түүн дээр гарсан гэмт хэргийг мөрдөн байцаахад эргийн улсын эрүүгийн хэргийн харьяаллыг дор дурдсанаас бусад тохиолдолд хэрэглэхгүй. Үүнд:

- а) гэмт хэргийн хор уршиг эргийн улсад нөлөөлөх;
- б) гэмт хэрэг нь шинж чанараараа тухайн орны амгалан тайван байдал, харьяа тэнгист тогтсон хэв журмыг зөрчих;
- с) хөлөг онгоцны дарга, далбааны эзэн улсын дипломат төлөөлөгч буюу консулын албан тушаалтан орон нутгийн захиргаанаас тусламж үзүүлэхийг хүсэх;
- д) хууль бусаар мансууруулах бодис сэтгэцэд нөлөөлөх бодис наймаалахыг таслан зогсоох зорилгоор шаардагдах арга хэмжээ авах.

2. Дотоод уснаас гарч харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрч яваа гадаадын хөлөг онгоцон дээр баривчлах, мөрдөн байцаах зорилгоор өөрийн хууль тогтоомжоор зөвшөөрсөн аливаа арга хэмжээ авах эргийн улсын эрхийг дээр дурдсан заалт үл хөндөнө.

3. Энэ зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсэгт заасан тохиолдолд хөлөг онгоцны ахмадын хүсэлтээр эргийн улс арга хэмжээ авахын өмнө далбааны эзэн улсын дипломат төлөөлөгч, консулын албан тушаалтанд мэдэгдэж дээр дурдсан төлөөлөгч, консулын албан тушаалтан болон хөлөг онгоцны багийнхны хооронд холбоо тогтооход туслалцаа үзүүлнэ. Цаг хугацаа давчидсан тохиолдолд дээр дурдсан арга хэмжээг авч байх үедээ ч тэр тухайгаа мэдэгдэж болно.

4. Баривчлах эсэх, хэрхэн баривчлах эсэх асуудлыг шийдэхдээ, орон нутгийн захиргаа далайд зорчих эрх ашгийг зүй ёсоор анхааран үзэх ёстой.

5. 12 дугаар бүлэгт зааснаас бусад тохиолдолд, эсхүл 5 дугаар бүлэгт заасны дагуу баталсан журмыг зөрчсөн тохиолдолд, хөлөг онгоц гадаадын боомтоос гарч дотоод усанд оролгүйгээр харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрөх бол тухайн хөлөг онгоцон дээр түүний харьяа тэнгист орохоос өмнө гарсан гэмт хэргийн улмаас баривчлах, мөрдөн байцаах ямар ч арга хэмжээг эргийн улс авч үл болно.

#### *28 дугаар зүйл*

### **Гадаадын хөлөг онгоцны талаарх иргэний хэргийн харьяалал**

1. Хөлөг онгоцонд яваа хүний хувьд иргэний хэргийн харьяаллыг хэрэгжүүлэх зорилгоор харьяа тэнгисээр нь нэвтрэн өнгөрч яваа гадаадын хөлөг онгоцыг зогсоох буюу түүний зорчих чигийг эргийн улс өөрчилж үл болно.

2. Эргийн улсын усаар нэвтрэн өнгөрөх үедээ хөлөг онгоцны хүлээсэн үүрэг, хариуцлагаас үүссэн иргэний хэргээр эргийн улс уг онгоцонд шийтгэлийн арга хэмжээ авах буюу түүнийг зогсоож болно.

3. Харьяа тэнгис дэх зогсоол дээр байгаа буюу дотоод усаар нь дамжин харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрч яваа гадаадын хөлөг онгоцны хувьд үүссэн иргэний эрхийн хууль тогтоомжийн дагуу авах шийтгэлийн арга хэмжээ буюу түүнийг баривчлан зогсоох эргийн улсын эрхийг энэ зүйлийн 2 дахь хэсэг үл хөндөнө.

### **Дэд хэсэг С. Худалдааны бус цэргийн болон бусад зориулалтаар ашиглаж буй Засгийн газрын мэдлийн бусад хөлөг онгоцны хувьд баримтлах дүрэм**

#### *29 дүгээр зүйл*

### **Цэргийн хөлөг онгоцыг тодорхойлох**

Энэхүү конвенцийн зорилгоор “Цэргийн хөлөг онгоц” гэж аль нэг улсын зэвсэгт хүчинд хамаарагдах, харьяалах улсыг нь заасан гадна талын таних тэмдэг бүхий, тухайн улсын Засгийн газрын албанд ажилладаг, овог нэр нь цэргийн албан хаагчдын нэрсийн жагсаалт буюу түүнтэй тэнцэх баримт бичигт бүртгэгдсэн офицер даргатай, байнгын цэргийн дэг журамд захирагдах багтай хөлөг онгоцыг хэлнэ.

#### *30 дугаар зүйл*

### **Цэргийн хөлөг онгоц эргийн улсын хууль тогтоомжийг биелүүлэхгүй байх**

Аливаа цэргийн хөлөг онгоц эргийн улсын харьяа тэнгисийг нэвтрэн өнгөрөх талаарх хууль тогтоомжийг биелүүлэхгүй, биелүүлэх тухай тавьсан шаардлагыг үл тоомсорловол тухайн эргийн улс уг цэргийн хөлөг онгоцыг өөрийн харьяа тэнгисээс даруй гарахыг шаардаж болно.

*31 дүгээр зүйл*

**Худалдааны бус цэргийн болон бусад зориулалтаар ашиглаж буй Засгийн газрын мэдлийн бусад хөлөг онгоцны учруулсан хохирлын талаар далбааны эзэн улсын хүлээх хариуцлага**

Харьяа тэнгисээр нэвтрэн өнгөрөхтэй холбогдсон эргийн улсын хууль тогтоомж, энэхүү конвенцийн заалт, мөн олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээг худалдааны бус цэргийн болон бусад зориулалтаар ашиглаж буй Засгийн газрын мэдлийн бусад хөлөг онгоц биелүүлээгүйгээс эргийн улсад учруулсан аливаа гарз, хохирлын олон улсын хариуцлагыг далбааны эзэн улс хүлээнэ.

*32 дугаар зүйл*

**Худалдааны бус цэргийн болон бусад зориулалтаар ашиглаж буй Засгийн газрын мэдлийн бусад хөлөг онгоцны дархан эрх**

Дэд хэсэг А болон 30, 31 дүгээр зүйлд зааснаас бусад тохиолдолд худалдааны бус цэргийн болон бусад зориулалтаар ашиглаж буй Засгийн газрын мэдлийн бусад хөлөг онгоцны дархан эрхийг энэхүү конвенцийн аль ч заалт хөндөхгүй.

**IV ХЭСЭГ. ЗАЛГАА БҮС**

*33 дугаар зүйл*

**Залгаа бүс**

1. Залгаа бүс гэж нэрлэгддэг харьяа тэнгистэй залгаа бүсэд эргийн улс шаардлагатай гэж үзсэн дор дурдсан хяналтыг тавьж болно. Үүнд:

- а) нутаг дэвсгэр, харьяа тэнгисийнхээ хүрээнд баримталдаг гааль, татвар, цагаачлал, хорио цээрийн хууль тогтоомжийг зөрчихөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор;
- б) нутаг дэвсгэр, харьяа тэнгистээ гарсан дээр дурдсан хууль тогтоомж зөрчигчдийг шийтгэх зорилгоор.

2. Харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 24 милээс залгаа бүс хэтэрч үл болно.

**3 ДУГААР БҮЛЭГ  
I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

*34 дүгээр зүйл*

**Олон улсын хөлөг онгоц зорчдог хоолойг бүрдүүлэгч усны эрх зүйн статус**

1. Энэ бүлэгт заасан олон улсын хөлөг онгоц зорчдог хоолойг нэвтрэн өнгөрөх дэглэм нь эдгээр хоолойг бүрдүүлэгч усны эрхийн статус, хоолойтой хиллэсэн улсаас тийм ус, түүний агаар мандал, ёроол болон хэвлийн талаар хэрэгжүүлэх бүрэн эрхт байдал, шүүхийн харьяаллыг хөндөхгүй.

2. Хоолойтой хиллэсэн улсын бүрэн эрхт байдал, шүүхийн харьяалал нь энэ бүлгийн заалт, олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээний дагуу хэрэгжинэ.

*35 дугаар зүйл*

**Энэ бүлгийн үйлчлэх хүрээ**

Энэ бүлгийн аль ч заалт дараахь зүйлийг хөндөхгүй:

- а) үүний өмнө дотоод ус гэж тооцогдож байгаагүй бөгөөд 7 дугаар зүйлд заасан аргаар эхлэх шулуун шугамыг тогтоосноор дотоод усанд багтах болсон бүсийг оруулахгүйгээр хоолойн хүрээнд орших дотоод усны аливаа бүс;

- b) хоолойтой хиллэсэн улсын харьяа тэнгисийн цаана орших эдийн засгийн онцгой бүс буюу их далай зэрэг усны эрхийн статус;
- c) тусгайлан байгуулагдаад удсан бөгөөд хүчин төгөлдөр олон улсын гэрээгээр нэвтрэн өнгөрөх асуудал нь бүхэлдээ буюу хэсэгчлэн зохицуулагдсан хоолойны эрх зүйн дэглэм.

*36 дугаар зүйл*

**Их далай, эдийн засгийн онцгой бүс болон олон улсын хөлөг онгоц зорчдог хоолойгоор дайрч өнгөрөх зам**

Далайгаар зорчих болон гидрографын үүднээс авч үзэхэд тохиромжтой бөгөөд их далай, эдийн засгийн онцгой бүсээр нэвтрэн өнгөрч байгаа замтай бол олон улсын хөлөг онгоц зорчиход ашиглаж байгаа ийм хоолойд энэ хэсгийн заалт хамаарахгүй.

**II ХЭСЭГ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ**

*37 дугаар зүйл*

**Энэ хэсгийн хэрэглэх хүрээ**

Их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нэг хэсгийг их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нөгөө хэсэгтэй холбож байгаа олон улсын хөлөг онгоц зорчдог хоолойнуудын хувьд энэ заалтыг хэрэглэнэ.

*38 дугаар зүйл*

**Дамжин өнгөрөх эрх**

1. Хоолойгоор хиллэсэн улсын арал, эх газрын хэсэг уг хоолойг үүсгэсэн байх, энэ арлын цаагуур их далай, эдийн засгийн онцгой бүсээр дайрсан зам нь далайгаар зорчих болон гидрографын үүднээс авч үзэхэд тохиромжтой байхаас бусад тохиолдолд бүх улсын хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж 37 дугаар зүйлд заасан хоолойгоор саадгүй дамжин өнгөрөх эрх эдэлнэ.

2. Дамжин өнгөрөх гэж их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нэг хэсгийг их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нөгөө хэсэгтэй холбож байгаа хоолойгоор зөвхөн зогсолтгүй, түргэн явж өнгөрөх зорилгоор энэ хэсгийн дагуу чөлөөтэй зорчих, нисэхийг хэлнэ. Гэвч зогсолтгүй түргэн явж өнгөрөх шаардлага хоолойтой хиллэсэн улсад орох, гарах, буцах зорилгоор уг хоолойгоор нэвтрэн өнгөрөхийг энэ улсад орох нөхцөлийг хангасан үед хориглохгүй.

3. Хоолойгоор дамжин өнгөрөх эрхийг хэрэгжүүлэхтэй холбоогүй аливаа үйл ажиллагаа энэхүү конвенцийн холбогдох заалтаар зохицуулагдана.

*39 дүгээр зүйл*

**Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж дамжин өнгөрөх үед хүлээх үүрэг**

1. Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж дамжин өнгөрөх эрхээ эдлэхдээ:

- a) хоолойгоор өнгөрөх буюу түүн дээгүүр нисч өнгөрөхдөө саадгүй явах;
- b) хоолойтой хиллэсэн улсын бүрэн эрхт байдал, нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдал, улс төрийн тусгаар тогтнолын эсрэг хүчээр сүрдүүлэх буюу хүч хэрэглэх, мөн ямар нэг хэлбэрээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрэмд тусгагдсан олон улсын эрх зүйн зарчмыг зөрчихөөс зайлсхийх;
- c) давагдашгүй хүчин зүйл, байгалийн гамшиг тохиолдоогүй бол зогсолтгүй түргэн явж өнгөрөх хэвийн журамд нийцсэнээс өөр аливаа үйл ажиллагаа явуулахгүй байх;
- d) энэ хэсгийн холбогдох бусад заалтыг даган мөрдөх.

2. Хөлөг онгоц дамжин өнгөрөхдөө:

- a) хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын дүрэм, далай дахь аюулгүй байдалтай холбоотой нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын журам, практикийг баримтлах;

б) хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах талаар гаргасан олон улсын нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн журам, практикийг дагаж мөрдөх.

3. Нисдэг төхөөрөмж дамжин нисч өнгөрөхдөө:

а) энэ нь иргэний агаарын тээвэртэй холбоотой учир Олон улсын иргэний агаарын тээврийн байгууллагаас гаргасан нислэгийн дүрмийг баримтлах. Улсын мэдлийн нисдэг төхөөрөмж аюулгүй байдлын ийм арга хэмжээг баримталж нислэгийн аюулгүй байдлыг зохих ёсоор ямагт харгалзах;

б) олон улсын эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон олон улсын хэмжээний агаарын нислэгийн радио үелзэлд хяналт тавих, мөн түгшүүрийн дохио дамжуулах зориулалттай олон улсын үелзэлд тогтмол хяналт тавих.

#### 40 дүгээр зүйл

### Шинжилгээ, гидрографын зураглал

Гадаад улсын хөлөг онгоц, түүнчлэн эрдэм шинжилгээ, гидрографын зураглал хийх зориулалт бүхий хөлөг онгоц хоолойгоор дамжин өнгөрөхдөө хоолойтой хиллэсэн улсаас урьдчилан зөвшөөрөл авалгүйгээр аливаа нэг шинжилгээний ажил, гидрографын зураглал хийж болохгүй.

#### 41 дүгээр зүйл

### Далайн зам болон хөлөг онгоц зорчих хоолойн олон улсын хөдөлгөөний хуваарийн бүдүүвч

1. Хоолойгоор хөлөг онгоц аюулгүй нэвтрэн өнгөрөхөд нь дэмжлэг үзүүлэх шаардлагатай гэж үзвэл, хоолойтой хиллэсэн улс хоолойгоор нэвтрэн өнгөрөх далайн зам тогтоож, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвчийг энэ бүлэгт заасны дагуу гаргаж болно.

2. Эдгээр улс түүнээс өмнө тогтоосон далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвчийг тухайн нөхцөл байдлын шаардлагаар энэ тухайгаа зохих ёсоор зарлан мэдэгдэх замаар далайн өөр зам, бүдүүвчээр сольж болно.

3. Далайн ийм зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвч нь нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын журамд нийцсэн байна.

4. Далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийг тогтоох буюу өөрчлөхөөс өмнө, хоолойтой хиллэсэн улс энэ тухай саналаа батлуулахаар олон улсын эрх бүхий байгууллагад тавьж байна. Энэ байгууллага нь хоолойтой хиллэсэн улстай тохиролцож болохуйц далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийг баталсны дараа эдгээр улс далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийг тогтоох буюу өөрчлөн сольж болно.

5. Хоолойтой хиллэсэн хоёр буюу хэд хэдэн улсын уснаас тогтсон хоолойны хувьд далайн зам тогтоож хөдөлгөөний хуваарь гаргах гэж байгаа бол сонирхогч улс нь олон улсын эрх бүхий байгууллагатай хэлэлцэж, өөрсдийн саналаа хамтран боловсруулж байна.

6. Хоолойтой хиллэсэн улс өөрсдийн тогтоосон далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийг зохих ёсоор нийтийн хүртээл болох далайн зураг дээр тодорхой тэмдэглэж байна.

7. Хоолойгоор дамжин өнгөрч байгаа хөлөг онгоц энэ зүйлийн дагуу тогтоосон далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийг баримтална.

#### 42 дугаар зүйл

### Хоолойтой хиллэсэн улсын дамжин өнгөрөхтэй холбогдсон хууль тогтоомж

1. Энэ бүлгийн заалтын дагуу хоолойтой хиллэсэн улс нь хоолойгоор дамжин өнгөрөхтэй холбогдсон хууль тогтоомжийг батлахдаа дор дурдсан асуудлыг бүхэлд нь буюу хэсэгчилсэн байдлаар тусгаж болно. Үүнд:

а) хөлөг онгоцны хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон 41 дүгээр зүйлд заасан далайд зорчих зохицуулалтын талаар;



- b) газрын тос болон газрын тос агуулсан хаягдал, хортой бусад бодисыг хоолойд хаяхтай холбогдсон олон улсын журмыг хэрэгжүүлэх замаар бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих талаар;
  - c) загас агнуурын хөлөг онгоцны хувьд, загас агнуур хийлгэхгүй байх, загас барих хэрэгслийг хураах талаар;
  - d) хоолойтой хиллэсэн улсын гааль, татвар, цагаачлал буюу хорио цээрийн хууль тогтоомжийг зөрчиж хөлөг онгоцондоо аливаа бараа, мөнгөн тэмдэгтийг ачих, буулгах, эсхүл хүн суулгах, буулгах.
2. Эдгээр хууль тогтоомж нь гадаад улсын хөлөг онгоцыг хэлбэр, мөн байгаа байдлаар хооронд нь алагчилахгүй буюу уг хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх шатанд энэ бүлэгт заасан дамжин өнгөрөх эрхийг хасах, зөрчих, хохироох ёсгүй.
3. Хоолойтой хиллэсэн улс нь эдгээр хууль тогтоомжийг зохих ёсоор хэвлэн нийтэлж байх ёстой.
4. Дамжин өнгөрөх эрхээ эдэлж байгаа гадаад улсын хөлөг онгоц нь эдгээр хууль тогтоомжийг дагаж мөрдөнө.
5. Халдашгүй дархан эрх бүхий хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн үйл ажиллагаа нь тухайн хууль тогтоомж буюу энэ бүлгийн бусад заалтыг зөрчсөн бол далбааны эзэн улс хоолойтой хиллэсэн улсад учруулсан хохирлын олон улсын хариуцлага хүлээнэ.

#### *43 дугаар зүйл*

### **Навигацын тоног төхөөрөмж, аюулгүйн хэрэгсэл, бусад боловсронгуй болгох зүйлс, бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, багасгах, түүнд тавих хяналт**

Хоолойг ашигладаг, түүнтэй хиллэсэн улс нь хэлэлцэн тохиролцох замаар дараахь салбарт хамтран ажиллана. Үүнд:

- 1. Навигацын тоног төхөөрөмж, аюулгүйн хэрэгслийг хоолойд байгуулах, тэдгээрийн хэвийн ажиллагааг хангах буюу олон улсын навигацид тус дөхөм үзүүлэх зорилгоор бусад хэрэгслийг боловсронгуй болгох;
- 2. Хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, уг бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих.

#### *44 дүгээр зүйл*

### **Хоолойтой хиллэсэн улсын үүрэг**

Хоолойтой хиллэсэн улс нь дамжин өнгөрөхөд саад хийх ёсгүй бөгөөд хоолойгоор зорчих, түүн дээгүүр нисч өнгөрөх үед аливаа аюулын шинж тэмдэг илэрвэл зохих ёсоор зарлан мэдээлж байх ёстой. Тэгэхдээ дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг зогсоож болохгүй.

## **III ХЭСЭГ. ГЭМГҮЙ НЭВТРЭН ӨНГӨРӨХ**

#### *45 дугаар зүйл*

### **Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх**

- 1. Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх дэглэмийг 2 дугаар бүлгийн III хэсгийн дагуу олон улсын хөлөг онгоц зорчдог дараахь хоолойны хувьд баримтална. Үүнд:
  - a) 38 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу дамжин өнгөрөх дэглэм баримтлах хүрээнд хамаарахгүй хоолой;
  - b) их далай, эдийн засгийн онцгой бүс, гадаад улсын харьяа тэнгисийн хооронд орших хоолой.
- 2. Ийм хоолойгоор гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх хөдөлгөөнийг зогсоож болохгүй

#### **4 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ ОЛТРИГ УЛС**

##### *46 дугаар зүйл* **Хэрэглэх нэр томьёо**

Энэхүү конвенцийн зорилгын үүднээс:

1. “олтриг улс” гэж нэг буюу хэд хэдэн олтригоос бүхэлдээ бүрэлдэн тогтсон, бусад арлыг бүхэлдээ багтаасан улсыг хэлнэ.
2. “олтриг улс” гэж түүхийн явцад газар зүй, эдийн засаг, улс төрийн салшгүй нэгэн цогц болсон бүлэг арал түүний дотор тэдгээрийн усыг холбосон арлын хэсэг, байгалийн тогтцыг хэлнэ.

##### *47 дугаар зүйл* **Олтригийн эхлэх шугам**

1. Олтриг улс хамгийн их алслагдсан арлын далай руу хамгийн их орсон цэгүүд болон олтригийн хуурай хэсэг болдог хадыг холбож олтригийн эхлэх шулуун шугамыг татаж болно. Ийм эхлэх шугамын хүрээнд гол арлаас гадна усны гадаргуугийн талбай, шүрэн хад орсон газрын хуурай талбайн хоорондын харьцаа нь 1:1-ээс 9:1 байх ёстой.
2. Эхлэх ийм шугамын урт нь далайн 100 милээс хэтрэхгүй байх ёстой бөгөөд тэгэхдээ эхлэх шугамын нийлбэрийн 3 % нь хүртэл аливаа олтригийг хаасан байвал эхлэх шугамын урт нь далайн 125 миль хүртэл байж болно.
3. Эхлэх ийм шугамыг татахдаа олтригийн ерөнхий хэлбэрээс илтээр хазайлгаж болохгүй.
4. Эхлэх ийм шугамыг татралын өндөрлөгийн хувьд зөвхөн дараахь тохиолдолд татаж болох бөгөөд үүнд, далайн түвшнээс дээш орших уг өндөрлөг дээр гэрэлт цамхаг буюу төхөөрөмжийг босгосон, ойролцоо арлаас татралын өндөрлөг нь бүхэлдээ буюу хагас нь харьяа тэнгисийнхээ өргөнөөс хэтрэхгүй байх зайд оршсон байна.
5. Олтриг улс ийм эхлэх шугамын системийг тогтоохдоо их далай, эдийн засгийн онцгой бүсээс нөгөө улсын харьяа тэнгисийг тасалж болохгүй.
6. Олтриг улсын усны хэсэг шууд залгаа хөрш улсын хоёр хэсгийн хооронд орвол энэ хоёр дахь улсын тухайн усны талаар уламжлан мөрдөж байсан хууль тогтоомж болон бусад хууль ёсны ашиг сонирхол, мөн эдгээр улсын хэлэлцэж тохирсон бүх эрхийг тэр хэвээр үлдээж хүндэтгэнэ.
7. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу ус, хуурай газрын талбайн харьцааг тодорхойлоход арал, шүрэн арлуудыг тойрсон хад хоорондын ус, цуварсан шохойн арал, хуурай болдог хадаар хүрээлэгдсэн буюу хагас хүрээлэгдсэн далайн мандлын хэсгийг хуурай газрын бүсэд оруулж болно.
8. Энэ зүйлийн дагуу тогтоосон эхлэх шугамыг тэдгээрийн байрлалыг тогтооход зориулсан масштабын газрын зураг дээр тэмдэглэх, эсхүл тэдгээрийг газрын зураглал, газар зүйн солбицлын цэг тэмдгээр сольж болно.
9. Олтриг улс тийм газрын зураг буюу газар зүйн солбицлын жагсаалт бүрийн хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

##### *48 дугаар зүйл* **Харьяа тэнгис, залгаа бүс, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойн өргөнийг хэмжих**

Харьяа тэнгис, залгаа бүс, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойн өргөнийг 47 дугаар зүйлд заасан олтригийн эхлэх шугамнаас эхлэн хэмжинэ.

*49 дүгээр зүйл*

**Олтригийн ус, түүний агаар мандал, ёроол, түүний хэвлийн эрх зүйн статус**

1. Дээрх 47 дугаар зүйлийн дагуу тогтоосон, олтригийн ус гэж нэрлэгдэх, олтригийн эхлэх шугамаар хязгаарлагдмал усны хувьд түүний гүн, холын зайг харгалзахгүйгээр олтригийн улсын бүрэн эрхт байдал хамаарна.

2. Уг бүрэн эрхт байдал нь олтригийн усны агаар мандал, ёроол, хэвлий болон түүний баялагт нэгэн адил хамаарна.

3. Уг бүрэн эрхт байдал нь энэ бүлгийн заалтыг баримталж байгаа үед хэрэгжинэ.

4. Энэ бүлэгт заасны дагуу тогтоож байгаа далайн зам, олтригийн замаар нэвтрэн өнгөрөх журам нь олтригийн усны статус, далайн зам, олтриг улсаас олтригийн ус, түүний мандал, ёроол, хэвлийн болон баялгийн талаарх бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхэд бусад талаар хөндөх ёсгүй.

*50 дугаар зүйл*

**Дотоодын усыг зааглах**

Олтриг улс олтригийн усныхаа хүрээнд дотоодын усыг зааглах шугамыг 9, 10, 11 дүгээр зүйлийн дагуу тогтоож болно.

*51 дүгээр зүйл*

**Мөрдөж байгаа хэлэлцээр, загас барих уламжлалт эрх, усан доорх кабель утас**

1. 49 дүгээр зүйлийн заалтыг хөндөхгүйгээр олтриг улс бусад улстай байгуулсан гэрээний үндсэн дээр олтригийн усны тодорхой бүсэд шууд залгаа оршдог улсын загас барих уламжлалт эрх, хууль ёсны бусад үйл ажиллагааг хүлээн зөвшөөрөх ёстой. Тийм эрх, үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх журам нөхцөл, тэдгээрийн шинж чанар, хэмжээний талаар бүсийн сонирхогч улсын аль нэгний хүсэлтээр хоёр талын хэлэлцээр байгуулж зохицуулна. Тийм эрхийг хөндлөнгийн улс, түүний иргэдэд шилжүүлэн тэдэнтэй хамтран хэрэгжүүлж болохгүй.

2. Олтриг улс түүний усанд бусад улсын тавьсан бөгөөд түүний эрэгт хүрээгүй кабель утсыг гэмтээж болохгүй. Олтриг улс кабель утас байгаа газрын тухай, мөн түүнийг засч сэлбэх, солих тухай зохих ёсоор мэдээлэл авсны дараа кабель утсыг ажиллагаанд оруулах, солихыг зөвшөөрнө.

*52 дугаар зүйл*

**Гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрх**

1. 53 дугаар зүйлд нийцэх болон 50 дугаар зүйлд үл харшилж байвал, 2 дугаар бүлгийн III хэсгийн дагуу бүх улсын хөлөг онгоц олтригийн усаар гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрхийг эдэлнэ.

2. Хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хамгаалахад нэн чухал гэж үзвэл, гадаадын хөлөг онгоцнуудын гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхийг хэлбэр, мөн агуулгаар нь алагчилахгүйгээр олтригийн усныхаа тодорхой бүсэд олтриг улс түр зогсоож болно. Ингэж зогсоох шийдвэр нь энэ тухай хэвлэн нийтэлсний дараа хүчин төгөлдөр байна.

*53 дугаар зүйл*

**Далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөх эрх**

1. Олтригийн ус, залгаа орших харьяа тэнгисээр зорчих гадаадын хөлөг онгоц зогсолтгүй, түргэн нэвтрэн өнгөрөхөд нь зориулж далайн зам, мөн түүний дээгүүр гадаадын нисдэг төхөөрөмжүүд нисч өнгөрөх агаарын замыг олтриг улс тогтоож болно.

2. Бүх хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж ийм далайн зам, олтриг зам, агаарын замаар нэвтрэн өнгөрөх эрх эдэлнэ.

3. Далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөх гэж их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нэг хэсгээс их далай, эдийн засгийн онцгой бүсийн нөгөө хэсэгт гагцхүү зогсолтгүй, түргэн, саадгүй дамжин өнгөрөх зорилгоор усан болоод агаарын замаар энэхүү конвенцийн дагуу хэвийн зорчихыг хэлнэ.

4. Ингэж тогтоосон далайн, агаарын зам нь олтригийн ус залгаа орших харьяа тэнгисийг дайран өнгөрөх бөгөөд олтригийн усаар зорчих, түүний дээгүүр нисэхэд гол зам болон ашиглагдаж байгаа ердийн бүх замыг хамруулна. Харин орох, гарах цэгийн хоорондын адил тохиромжтой замуудыг давтан заах шаардлагагүй гэж үзэх нөхцөлд хөлөг онгоц хамгийн гүн урсгалын ердийн усан замыг ашиглана.

5. Далайн болон агаарын ийм замуудыг нэвтрэн өнгөрөх замын эхээс адгийг нь хүртэл үргэлжлүүлэн татсан тэнхлэгийн шугамаар тодорхойлно. Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөхдөө ийм тэнхлэгийн шугамаас аль ч тал руу далайн 25 милиэс илүү хазайж болохгүй. Гэхдээ эдгээр хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж нь далайн замтай хиллэсэн арал дээр байгаа хамгийн ойр цэгийн хоорондын зайны 10 хувьтай тэнцэх зайд байгаа эрэгт ойртож болохгүй.

6. Энэ зүйлийн дагуу далайн замыг тогтоож байгаа олтриг улс тийм замын гүн урсгалын нарийссан замаар хөлөг онгоц аюулгүй нэвтрэн өнгөрөх хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвч гаргаж болно.

7. Шаардлагатай гэж үзсэн нөхцөлд, олтриг улс нь өмнө тогтоож гаргасан далайн зам, эсхүл хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарилалтыг зохих ёсоор зарлан мэдэгдсэний дараа далайн бусад зам, эсхүл бусад хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарилалтаар сольж болно.

8. Тэдгээр далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарь нь олон улсын нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн дүрэмд нийцэж байвал зохино.

9. Далайн зам тогтоох, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвч гаргах, солих саналаа олтриг улс олон улсын эрх бүхий байгууллагад батлуулахаар хүргүүлж байна. Тухайн олтриг улстай хэлэлцэн тохиролцож болохуйц далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарилалтын схемийг уг олон улсын байгууллага батлах бөгөөд ийнхүү баталсны дараа олтриг улс далайн өөр зам, хуваарилалтаар сольж болно.

10. Олтриг улс тогтоон гаргасан далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн тэнхлэгийн шугамуудыг нийтэд зориулан хэвлэгдэх далайн зураг дээр тодорхой тэмдэглэж байна.

11. Хөлөг онгоц далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөхдөө энэ зүйлийн дагуу тогтоосон далайн зам, хөдөлгөөн тусгаарлах хуваарийн бүдүүвчийг мөрдвөл зохино.

12. Олтриг улс далайн, агаарын зам тогтоогоогүй бол, далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөх эрхийг олон улсын хөлөг онгоц зорчдог замаар хэрэгжүүлж болно.

#### 54 дүгээр зүйл

**Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж нэвтрэн өнгөрөх, шинжилгээ, гидрографын судалгааны зураг авах үедээ хүлээх үүрэг, далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөхтэй холбогдсон олтриг улсын хууль тогтоомж**

Далайн олтриг замаар нэвтрэн өнгөрөх асуудлын хувьд 39, 40, 42, 44 дүгээр зүйлийг *mutatis mutandus* хэрэглэнэ.

### 5 ДУГААР БҮЛЭГ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ОНЦГОЙ БҮС

#### 55 дугаар зүйл

**Эдийн засгийн онцгой бүсийн эрхийн тусгай дэглэм**

Эдийн засгийн онцгой бүс гэж харьяа тэнгисийн цаана түүнтэй залгаа орших, эргийн улсын шүүхийн харьяалал болон бусад эрх, эрх чөлөөг нь энэхүү конвенцийн холбогдох заалтаар зохицуулах, энэ бүлэгт тодорхойлсон эрхийн тусгай дэглэмд захирагдах бүсийг хэлнэ.

*56 дугаар зүйл*

**Эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүс дэх эрх, эрх хэмжээ, үүрэг**

1. Эргийн улс нь эдийн засгийн онцгой бүсэд:

а) далайн ёроол, түүний хэвлий, далайн усны байгалийн амьд болон бусад баялгийг хайх, боловсруулах, хамгаалах, түүнчлэн эдгээр баялгийг ашиглах зорилгоор ус, салхины чигийг ашиглах замаар эрчим хүч гаргаж авах зэрэг уг бүсэд эдийн засгийн эрэл хайгуул, боловсруулалт хийхэд хамаарах бусад үйл ажиллагааны хувьд бүрэн эрхтэй байна;

б) энэхүү конвенцийн зохих заалтад тусгагдсан шүүхийн харьяаллыг дараахь тохиолдолд хэрэгжүүлнэ:

i) хиймэл арал, төхөөрөмж, барилга байгууламж барих;

ii) далайг шинжлэн судлах;

iii) далайн байгаль орчныг хадгалж хамгаалах.

с) энэхүү конвенцид тусгагдсан бусад эрхийг эдэлж, үүрэг хүлээлгэнэ.

2. Эргийн улс нь энэхүү конвенцийн дагуу эдийн засгийн онцгой бүсийн өөрийн эрхээ эдлэн, үүргээ хэрэгжүүлэхдээ бусад улсын эрх, үүргийг зохих ёсоор харгалзан үзэж энэхүү конвенцийн заасан журмын дагуу үйл ажиллагаа явуулна.

3. Далайн ёроол, түүний хэвлийн хамрагдах энэ зүйлд заасан эрхийг 6 дугаар бүлгийн дагуу хэрэгжүүлнэ.

*57 дугаар зүйл*

**Эдийн засгийн онцгой бүсийн өргөний хэмжээ**

Эдийн засгийн онцгой бүсийн өргөний хэмжээ нь харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамнаас тоолох далайн 200 милээс хэтрэхгүй байх ёстой.

*58 дугаар зүйл*

**Эдийн засгийн онцгой бүсэд эдлэх бусад улсын эрх үүрэг**

1. Эдийн засгийн онцгой бүсэд эргийн буюу далайд гарцгүй эсэхээс үл хамааран бүх улс энэхүү конвенцийн 87 дугаар зүйлд заасан далайгаар чөлөөтэй зорчих эрхийг энэхүү конвенцийн дагуу, түүнчлэн түүн дээгүүр чөлөөтэй нисэх, усан доогуур кабель утас, дамжуулах хоолой тавих эрх болон тэдгээрийн эрх чөлөө, хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, усан доорх кабель утас, дамжуулах хоолойг ашиглахтай холбогдсон энэхүү конвенцийн бусад заалттай нийцсэн олон улсын эрх зүйн бусад хууль ёсны эрх эдэлнэ.

2. Эдийн засгийн онцгой бүсийн хувьд 88-115 дугаар зүйл болон олон улсын эрх зүйн бусад холбогдох хэм хэмжээг энэ бүлэгтэй үл нийцсэн ч хэрэглэнэ.

3. Улс нь эдийн засгийн онцгой бүсэд энэхүү конвенцоор олгосон эрхээ эдэлж, хүлээсэн үүргээ хэрэгжүүлэхдээ эргийн улсын эрх, үүргийг зохих ёсоор харгалзах бөгөөд энэхүү конвенцийн заалттай холбоотой эргийн улсаас баталсан хууль тогтоомж болон олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээ нь энэ бүлгийн заалтуудтай нийцэхгүй байсан ч тэдгээрийг мөрдөнө.

*59 дүгээр зүйл*

**Эдийн засгийн онцгой бүс дэх шүүхийн харьяалал, эрхтэй холбогдсон маргааныг зохицуулах үндэс**

Эдийн засгийн онцгой бүсийн хүрээнд тогтоох шүүхийн харьяалал болон эрхийг эргийн буюу бусад улсад энэхүү конвенцоор олгоогүй, эргийн улс, өөр бусад улс буюу улсын эрх ашиг зөрчилдөж маргаан гарсан тохиолдолд уг маргааныг шударга зарчмын үндсэн дээр түүнд холбогдох нөхцөл байдал маргаанд оролцогч бүрийн, түүнчлэн олон улсын хамтын нийгэмлэгийн эрх ашгийн чухлыг харгалзан шийдвэрлэвэл зохино.



### 60 дугаар зүйл

#### **Хиймэл арал, эдийн засгийн онцгой бүс дэх төхөөрөмж, байгууламж**

1. Эдийн засгийн онцгой бүсэд эргийн улс дараахь зүйлийг барьж байгуулах, зөвшөөрөл олгох, барилга байгууламжийн талаар зохицуулалт хийх, эзэмших, ашиглах онцгой эрх эдэлнэ:

- а) хиймэл арал;
- б) 56 дугаар зүйлд заасан болон эдийн засгийн бусад зорилгоор барих төхөөрөмж болон байгууламж;
- с) тухайн бүсэд эргийн улсаас эрхээ эдлэхэд нь саад болохуйц төхөөрөмж, байгууламж барих.

2. Эргийн улс дээрх хиймэл арлын төхөөрөмж, байгууламжийн хувьд мөн гааль, татвар, хорио цээр, аюулгүй байдал, цагаачлалтай холбогдсон асуудлаар онцгой эрхтэй байна.

3. Хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж барих тухайгаа зохих ёсоор мэдэгдэж байх ёстой бөгөөд тэдгээрийн байгаа тухай урьдчилан мэдэгдэх байнгын хэрэгслүүд нь найдвартай ажиллагаатай байх ёстой. Үүнтэй холбогдуулан олон улсын эрх бүхий байгууллагын тогтоосон, бүх нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журмыг харгалзан усан замын аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор орхиод явсан, хэрэглэхээ больсон тоног төхөөрөмж, байгууламжийг зайлуулсан байх ёстой. Ийм тоног төхөөрөмж, байгууламжийг зайлуулахдаа загас агнуур, далайн байгаль орчныг хамгаалах эрх ашиг, бусад улсын эрх, үүргийг зохих ёсоор харгалзан үзнэ. Бүрэн зайлуулаагүй тоног төхөөрөмж, байгууламж аль хэр гүнд, хаана оршиж байгаа, тэдгээрийн хэмжээний талаар зохих ёсоор мэдэгдэж байна.

4. Эргийн улс шаардлагатай гэж үзвэл зөвхөн хөлөг онгоц зорчиход төдийгүй, хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн аюулгүй байдлыг хангахын тулд зохих арга хэмжээг авч болохоор тийм хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламжийг тойруулан аюулгүй байдлыг тохиромжтой бүсүүд тогтоож болно.

5. Эргийн улс аюулгүйн бүсийн өргөний хэмжээг олон улсын хэмжээнд хэрэглэдэг дүрэм журмыг харгалзан тодорхойлно. Эдгээр бүсийг нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журамд тохирсон, олон улсын эрх бүхий байгууллагын зөвлөлөөс бусад тохиолдолд хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн эргэн тойронд, тэдгээрийн хамгийн захын цэгээс хэмжиж 500 метрээс хэтрүүлэхгүйгээр тэдгээрийн шинж чанар, үйл ажиллагаатай нарийн зохицсон байхаар тогтоох хэрэгтэй. Аюулгүйн бүсийн хэмжээний тухай зохих ёсоор мэдээлж байна.

6. Бүх хөлөг онгоц аюулгүйн эдгээр бүсийг хүндэтгэж хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж, аюулгүйн бүсийн ойр орчимд хөлөг онгоц зорчих талаарх нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журмыг баримтлах ёстой.

7. Олон улсын хөлөг онгоц зорчиход чухал ач холбогдолтой, нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн далайн замыг ашиглахад саад учруулахуйц байвал, хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж барьж, тэдгээрийн эргэн тойронд аюулгүйн бүс тогтоож болохгүй.

8. Хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж нь арлын статус эдлэхгүй. Эдгээр нь өөрийн харьяа тэнгис гэж байхгүй, мөн харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойн хилийг тодорхойлоход нөлөөлөхгүй.

### 61 дүгээр зүйл

#### **Амьд баялгийг хамгаалах**

1. Эдийн засгийн онцгой бүсэд олборлох амьд баялгийн зөвшөөрөгдөх хэмжээг эргийн улс тогтооно.

2. Эргийн улс өөрт хуримтлуулсан шинжлэх ухааны нотолгоонд тулгуурлан хэт ашиглалтаас үүдэн тухайн баялгийг ашиглахад хохирол учруулахгүй байхад чиглэсэн амьд баялгийг хамгаалах, ашиглах талаар зохистой арга хэмжээ авна. Уг зорилгод хүрэхийн тулд эргийн улс нөхцөл байдалтай уялдуулан бүс нутаг, олон улсын эрх бүхий байгууллагатай хамтран ажиллана.



3. Эдгээр арга хэмжээ нь загасыг аль болох ихээр гэхдээ тогтвортой хэмжээгээр агнах нөхцөлийг хангах, загасны нөөц, төрлүүдийг хамгаалж, нөхөн сэргээж байхад чиглэнэ. Энэ хэмжээг тодорхойлохдоо экологийн болон эдийн засгийн хүчин зүйл, эргийн улсын загас агнуурын эрхлэгчдийн эдийн засгийн хэрэгцээ, хөгжиж байгаа улсын онцгой шаардлага, загас агнуурын ажлыг явуулах арга барил, нөөцийн харилцан шүтэлцээ, түүнчлэн бүс нутаг, дэд бүс нутаг, дэлхий нийтийн зөвлөмжийг аль болохоор харгалзана.

4. Эргийн улс дээрх арга хэмжээг авахдаа төрөл холилдсон буюу түүнтэй шүтэлцээтэй төрлийн нөхөн үйлдвэрлэлийг ноцтой аюулд учруулахаас дээш хэмжээгээр хадгалах, нөхөн сэргээх, зорилгоор төрөл холилдсон буюу түүнтэй шүтэлцээгүй бүхэнд хор учрах хор уршгийг харгалзана.

5. Загасны нөөцийг хамгаалахтай холбогдсон загас агнуур, тийм үйл ажиллагааны талаарх шинжлэх ухааны бусад мэдээлэл, тоо бүртгэлийн мэдээ, мэдээллийг дамжуулах, тэдгээрийг харилцан солилцох ажлыг нөхцөл байдалтай уялдуулан бүс нутаг, дэд бүс нутгийн, дэлхий нийтийн олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан, эдийн засгийн онцгой бүсэд ард иргэдэд нь загас агнуурын ажлыг явуулахыг зөвшөөрсөн улс мөн сонирхсон бүх улсын оролцоотойгоор тогтмол явуулна.

### **62 дугаар зүйл** **Амьд баялгийг ашиглах**

1. Эргийн улс 61 дүгээр зүйлийн заалтыг хөндөхгүйгээр эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийг аль болох үр өгөөжтэй ашиглах зорилгод тус дөхөм үзүүлнэ.

2. Эргийн улс эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялаг олборлох өөрийн боломжийг тодорхойлно. Хэрвээ эргийн улс зөвшөөрөх хэмжээний бүх баялгийг олборлох боломжтой бол тухайн улс гэрээ байгуулах болон бусад хэлбэрээр тохиролцох замаар энэ зүйлийн 4 дэх хэсэгт заасан нөхцөлд хууль тогтоомжийнхоо дагуу 69, 70 дугаар зүйлийн заалт нь хөгжиж байгаа улсын талаарх заалтыг зориуд харгалзан олборлоогүй үлдсэн хэсгийг бусад улсад олборлох боломж олгоно. Эргийн улс зөвшөөрсөн хэмжээний баялгаа бүрэн олборлож чадахгүй бол гэрээ болон бусад тохиролцоо, 4 дүгээр зүйлд дурдсан нөхцөл, хууль тогтоомж, зохицуулалтын дагуу бусад улсад олборлоогүй үлдсэн хэсгийг олборлох боломж олгоно. Ингэхдээ 69, 70 дугаар зүйлд дурдсан хөгжиж буй орны талаарх заалтыг тусгайн харгалзан үзнэ.

3. Эргийн улс энэ зүйлийн үндсэн дээр эдийн засгийн онцгой бүсийн олборлоогүй үлдсэн хэсгийг бусад улсад олборлуулахдаа түүнд хамаарах хүчин зүйл, тухайлбал, энэхүү эргийн сонирхсон улсын эдийн засагт тухайн бүсийн амьд баялгийн үзүүлэх ач холбогдол болон үндэсний бусад эрх ашиг, 69, 70 дугаар зүйлийн заалт, үлдэгдэл хэсгийг олборлох нь тухайн салбар бүс нутаг, дэд бүс нутгийн хөгжиж байгаа улсын шаардлага, тухайн бүсэд ард иргэдэд нь загас агнуурын ажлыг явуулах, шинжлэх ухааны судалгаа хийх, загас илрүүлэхийг зөвшөөрсөн улсын эдийн засагт учруулах хохирлыг хамгийн бага хэмжээтэй болгох шаардлага зэрэг болно.

4. Эдийн засгийн онцгой бүсэд загас агнуурын ажлыг эрхэлж байгаа бусад улсын иргэд тухайн эргийн улсын хууль тогтоомжоор тогтоосон заалт, нөхцөл болон нөөцийг хамгаалах арга хэмжээг баримтална. Эдгээр хууль тогтоомж нь энэхүү конвенцийн заалттай нийцэж байх ёстой. Тухайлбал:

а) загасчид, загас агнуурын хөлөг онгоц болон төхөөрөмжөөс хураамж авах, төлбөр төлөлтийн бусад хэлбэрт тусгай зөвшөөрөл олгох, эдгээр нь эргийн хөгжиж буй улсын хувьд төлбөр нь загасны аж үйлдвэрт холбогдох тоног төхөөрөмж, мөнгөн хэлбэрээр байж болно. Загасчид, загас агнуурын хөлөг онгоц болон төхөөрөмжөөс хураамж авах, төлбөр төлөлтийн бусад хэлбэрт тусгай зөвшөөрөл олгох; эргийн хөгжиж буй улсын тухайд санхүүгийн болон загасны аж үйлдвэрийн технологи, тоног төхөөрөмжийн нөхөн төлбөрийн зөвшөөрөл олгох асуудал мөн багтаж болно;

б) олборлож болох амьд баялгийн төрлийг тодорхойлох, тодорхой нөөц, бүлэг нөөцийн хувьд олборлох хэмжээг тогтоох, эсхүл тодорхой хугацаанд хөлөг онгоц бүрийн барьсан загасны хэмжээ, тодорхой хугацаанд аль нэг улсын иргэдээс барьсан загасны хэмжээг тогтоох;

- с) загас агнуурын улирал, бүс, загас барих хэрэгслийн төрөл, тоо хэмжээ мөн загас агнуурт ашиглах хөлөг онгоцны төрөл, хэмжээ, тоог зохицуулах;
- д) загас болон олборлож болох бусад төрлийн баялгийн нас, том, жижгийн хэмжээг тогтоох;
- е) олборлосон загас, загас агнуурын ажлын эрчим, тоо бүртгэлийн мэдээ сэлт, загас агнуурын хөлөг онгоцноос шаардах мэдээг тодорхойлох мөн хөлөг онгоцны байрлалын тухай мэдээ;
- ф) эргийн улсын зөвшөөрөлтэйгээр, түүний хяналтын дор загасны аж ахуйн судалгааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх, загас барих туршилт хийх тэдгээрийг ашиглах, шинжлэх ухааны ийм мэдээ, сэлтийг танилцуулах зэрэг шинжлэх ухааны судалгаа явуулах;
- г) тухайн хөлөг онгоцонд эргийн улсын ажиглагч буюу дадлага хийгчдийг байлгах;
- h) олборлосон баялгийг бүхэлд нь буюу түүний заримыг тухайн хөлөг онгоцоор зөөж эргийн улсын боомтод хүргэх;
- i) хамтарсан үйлдвэр болон хамтын арга хэмжээнд холбогдох заалт, нөхцөл;
- ж) ажиллагсдыг бэлтгэх, загас агнуурын ажлын технологи дамжуулах, мөн түүнд загасны аж ахуйн судалгаа явуулах эргийн улсын боломжийг өргөтгөх шаардлага, хэрэгцээ;
- к) биелэлтийг хангах журам.

5. Эргийн улс амьд баялгийг хамгаалах, тэдгээрийн ашиглалтыг удирдах талаар гарсан хууль тогтоомжийн тухай зохих ёсоор мэдээлнэ.

### 63 дугаар зүйл

#### **Эдийн засгийн онцгой нэг бүс, түүний цаана, эсхүл бүсэд орших хоёр буюу хэд хэдэн эргийн улсын түүнтэй залгаа эдийн засгийн онцгой бүсэд байгаа нөөц**

1. Эргийн хоёр буюу хэд хэдэн улсын эдийн засгийн онцгой бүсэд нэг төрлийн буюу төрөл холилдсон нөөц оршиж байвал, эдгээр улс энэ зүйлийн бусад заалтуудыг зөрчилгүйгээр өөр хоорондоо шууд буюу холбогдох бүс нутаг буюу салбар бүс нутгийн байгууллагаар дамжуулан уг нөөцийн хадгалалтыг хангах, түүнийг арвижуулах, зорилгод шаардлагатай арга хэмжээ авч, харилцан тохиролцож байхыг эрмэлзэнэ.

2. Нэг төрлийн буюу төрөл холилдсон нөөц эдийн засгийн онцгой бүс, түүний цаана, эсхүл түүнтэй залгаа бүс нутагт оршиж байгаа бол, эргийн улс, уг залгаа бүсэд дээр дурдсан нөөцийг олборлож байгаа улс тэр бүс дэх уг нөөцийг хадгалахад шаардлагатай арга хэмжээг хоорондоо шууд буюу өөрийн холбогдох бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн байгууллагаар дамжуулан харилцан тохиролцож байхыг эрмэлзэнэ.

### 64 дүгээр зүйл

#### **Алсад нүүдэллэдэг загас**

1. I Хавсралтад жагсаасан алсад нүүдэллэдэг загасыг ард иргэд нь агнадаг бүс дэх эргийн болон бусад улс уг бүсэд бүхэлд нь мөн эдийн засгийн онцгой бүс түүний цаана орших орчинд нь уг төрлийн загасыг хамгаалах, тэдгээрийг хамгийн зохистойгоор олборлох зорилгоор эдгээр улс өөр хоорондоо шууд, эсхүл зохих олон улсын байгууллагаар дамжуулан хамтран ажиллана. Өөрийн гэх олон улсын байгууллагагүй бүсэд ард иргэд нь дээр дурдсан загас агнадаг эргийн болон бусад улс тийм байгууллагыг байгуулах зорилгоор хамтран ажиллаж, уг байгууллагын үйл ажиллагаанд оролцож байна.

2. 1-д дурдсан заалтууд энэ хэсгийн бусад заалтад нэмэлт болон хэрэглэгдэнэ.

### 65 дугаар зүйл

#### **Далайн сүүн тэжээлтэн**

Далайн сүүн тэжээлтнийг агнах энэ хэсэгт зааснаас илүү чанд цаазлан хориглох, хязгаарлах буюу зохицуулж болох эргийн улсын эрх, шаардлагатай үед олон улсын байгууллагын эрх үүргийг энэ бүлгийн заалтууд үл хязгаарлана. Улс далайн сүүн

тэжээлтний нөөцийг хамгаалах зорилгоор хамтран ажиллах, халим дүрстний хувьд, тухайлбал, тэднийг хамгаалах, нөөцийг тогтоох, удирдах, судлах үйл ажиллагааг холбогдох олон улсын байгууллагаар дамжуулан явуулж байна.

### **66 дугаар зүйл** **Урсгал сөрдөг загас**

1. Урсгал сөрдөг загас бөөгнөрөн хуралддаг гол мөрөн бүхий улс эдгээрийн нөөцөд юуны өмнө санаа тавьж, тэдгээрийн хувьд хариуцлага хүлээнэ.

2. Усанд нь урсгал сөрдөг загасны нөөц бий болдог улс эдийн засгийнхаа онцгой бүсийн цаад хязгаараас эрэг хүртэлх, 3-ын “b” дэх хэсэгт заасан загас агнах бүх усанд загас агнуурыг зохицуулах холбогдох арга хэмжээ, нөөцийг хадгалан хамгаална. Сөрдөг загасны нөөц үүсч бий болдог улс мөн эдгээр нөөцийг олборлодог бусад улстай 3 болон 4 дэх хэсэгт заасны дагуу зөвлөлдөн, өөрийн усанд буй болсон нөөцийн хувьд агнаж олборлох ерөнхий хэмжээ тогтоож болно.

3.

а) ийм нөөц үүсч бий болдог улсаас бусад аливаа нэг улсын эдийн засагт хохирол учруулахаар байвал урсгал сөрдөг загасны нөөцийг олборлохыг зөвхөн эдийн засгийн онцгой бүсийн цаад хязгаараас эрэг хүртэлх усанд явуулж болох;

Эдийн засгийн онцгой бүсийн цаад хязгаараас цааших усанд тухайн загас агнуурын хувьд сонирхогч улс ийнхүү загас агнах журам, нөхцөлийн тухай харилцан тохиролцох зорилгоор уг нөөц үүсч бий болдог улсын зүгээс тэдгээрийг хамгаалах, ашиглах хэрэгцээ шаардлагыг харгалзан, харилцан зөвлөлдөж байна;

б) ийм нөөцийг олборлож байгаа бусад улсын эдийн засагт учрах хохирлыг аль болохоор багасгах талаар загас барих ердийн хэмжээ, аргыг анхааран тухайн нөөц үүсч бий болдог улс бүх бүсэд загас агнуур эрхэлж байгаа бусад улстай хамтран ажиллах;

с) урсгал сөрдөг загасны нөөцийг нөхөн сэргээх талаар авч байгаа арга хэмжээ хэрэгжүүлэх, ялангуяа эл зорилгоор гаргаж байгаа хөрөнгийг хуваалцахад нөөц үүсч бий болдог улстай харилцан тохиролцсоны үндсэн дээр оролцож байгаа “b” дэх хэсэгт дурдсан улс тухайн нөөц, гол мөрний нь усанд үүсч бий болдог улсын зүгээс онцгой анхаарах;

д) загасны нөөц үүсч бий болдог улс, сонирхогч бусад улсын хооронд харилцан тохиролцох үндсэн дээр эдийн засгийн онцгой бүсийн цаана орших усанд байгаа урсгал сөрдөг загасны нөөцөд хамаарах хууль журмын биелэлтийг хангаж байна.

4. Урсгал сөрдөг загас уг загас үүсч бий болдог улсаас өөр нэгэн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн цаад хязгаараас эргийн ус руу, эсхүл өөр усаар дамжин тэр усруу нүүдэллэн ордог байвал, тэрхүү улс уг нөөцийг хадгалан хамгаалах, мөн нөөцийн асуудлыг удирдах талаар уг нөөц үүсч бий болдог улстай хамтран ажиллаж байна.

5. Урсгал сөрдөг загасны нөөц үүсч бий болдог улс, уг нөөцийг олборлодог улс нь энэ зүйлийн заалтуудыг хэрэгжүүлж байх зорилгоор холбогдох бүс нутгийн байгууллагаар дамжуулан харилцан тохиролцож байна.

### **67 дугаар зүйл** **Урсгал урууддаг загас**

1. Амьдралынхаа мөчлөгийн ихэнх хэсгийг харьяалах усанд нь өнгөрөөдөг урсгал урууддаг загасны нөөц бүхий эргийн улс тухайн загасны нөөцийн асуудлыг зохицуулах хариуцлагыг хүлээх бөгөөд тухайн усанд нүүдлийн загас орох, гарах боломжийг хангана.

2. Урсгал урууддаг загас агнуурыг зөвхөн эдийн засгийн онцгой бүсийн цаад хязгаараас эрэг хүртэлх усанд эрхэлнэ. Эдийн засгийн онцгой бүсэд загас агнуур эрхэлбэл уг агнуурыг энэ зүйл болон энэхүү конвенцийн тухайн бүс дэх загас агнуурын талаарх бусад заалтаар зохицуулна.

3. Урсгал уруудагч загас нь өөрийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийг дайран нүүдэллэж байвал, тухайн загасны жараахай эсхүл, үржих насны загас гэдгийг үл

харгалзан ийм загасны нөөцийн асуудлын зохицуулалт, тэдгээрийн агнуурыг энэ зүйлийн 1-д заасан улс, сонирхогч нөгөө улсын хооронд байгуулсан хэлэлцээрээр зохицуулна. Ийм хэлэлцээр нь эдгээр нөөцийн асуудлыг зүй зохистойгоор зохицуулах, энэ зүйлийн 1-д дурдсан улсын нөөцийг хамгаалах талаар хүлээсэн үүргийг харгалзан үзэх ёстой.

#### **68 дугаар зүйл**

#### **Суурин загас**

Энэ бүлэг нь 77 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэгт тодорхойлсон “Суурин” загасны хувьд үл хамаарна.

#### **69 дүгээр зүйл**

#### **Далайд гарцгүй улсын эрх**

1. Далайд гарцгүй улс тухайн бүс нутаг буюу дэд бүс нутагт нь хамаардаг эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийн илүүдлээс зохих хэсгийг адил байх зарчмын үндсэн дээр ашиглах эрхтэй бөгөөд ийнхүү ашиглах явцдаа энэ зүйл болон 61 болон 62 дугаар зүйлийн дагуу сонирхогч бүх улсын эдийн засаг, газар зүйн нөхцөл байдлыг харгалзан үзвэл зохино.

2. Ийнхүү оролцох нөхцөл, журмын талаар сонирхогч улсын хооронд хоёр талын, бүс нутгийн болон дэд бүс нутгийн хүрээнд байгуулах хэлэлцээр нь дараахь шаардлага, журмыг харгалзаж үзнэ. Үүнд:

- a) эргийн улсын загас агнуур эрхэлдэг хүн ам буюу загасны аж үйлдвэрт гарз хохирол учруулахаас зайлсхийх;
- b) энэ зүйлийн дагуу хоёр талын, бүс нутгийн болон дэд бүс нутгийн хүрээнд байгуулах хэлэлцээрт эргийн буюу бусад улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг ашиглах далайд гарцгүй улсын оролцооны түвшин;
- c) эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг ашиглахад далайд гарцгүй буюу газар зүйн хувьд тааламжгүй бусад улсын оролцох түвшин, үүний улмаас эргийн аль нэг улс буюу түүний хэсэгт онцгой хүндрэл учруулахаас зайлсхийх;
- d) холбогдох улсын хүн амын хүнсний хэрэгцээ.

3. Хэрэв эргийн улсаас өөрийн эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийг тогтоосон хэмжээгээр нь бүрэн ашиглах түвшинд хүрсэн бол эргийн тухайн улс болон холбогдох улсын хооронд шударга тохиролцооны үндсэн дээр тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутаг дахь эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгаас ашиглах боломжийг тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутаг дахь далайд гарцгүй хөгжиж байгаа улсад олгох талаар хоёр талын болон тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутгийн хүрээнд бүх этгээдийн эрх ашгийг хангахуйцаар хамтран ажиллана. Энэ заалтыг хэрэгжүүлэхдээ 2 дахь хэсэгт дурдсан хүчин зүйлийг харгалзана.

4. Далайд гарцгүй хөгжингүй улс нь энэ зүйлийн заалтын дагуу өөрийн эдийн засгийн онцгой бүсийнхээ амьд баялгийг ашиглуулах боломж олгохдоо загас агнуур ихэвчлэн эрхэлдэг хүн ам, иргэд нь загас агнуурыг бусдад олгосноос үүдэн эдийн засагт нь хохирол учруулахгүй байх, гарах сөрөг үр дагаврыг аль болохоор багасгахын чухлыг харгалзан үздэг зөвхөн тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутаг дахь хөгжингүй улсын эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийн нөөцийг ашиглахад оролцох эрхтэй.

5. Дээр дурдсан заалтууд нь эргийн улсаас эдийн засгийн онцгой бүсэд нь амьд баялгийг ашиглах талаар тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутаг дахь далайд гарцгүй улсад ижил төрлийн эрх буюу хөнгөлөлт олгож болох талаар тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутгийн хүрээнд байгуулсан тохиролцоог хөндөхгүй.

#### **70 дугаар зүйл**

#### **Газар зүйн хувьд тааламжгүй улсын эрх**

1. Газар зүйн хувьд тааламжгүй улсын хувьд тухайн бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийн илүүдлээс зохих хэсгийг

шударга зарчмын үндсэн дээр сонирхогч бүх улсын эдийн засаг, газар зүйн байдлыг харгалзан ашиглах эрхтэй бөгөөд чингэхдээ энэ зүйл болон 61, 62 дугаар зүйлийг баримтална.

2. Энэхүү конвенцийн зорилгын үүднээс “газар зүйн хувьд тааламжгүй улс” гэж хаалттай буюу хагас хаалттай далайгаар хүрээлэгдсэн, хүн ам буюу түүний хэсгийг хүнс тэжээлээр хангахад зохистой хэмжээгээр шаардагдах загас нь тухайн бүс нутаг, дэд бүс нутаг дахь өөр улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийн ашиглалтаас хараат байдаг эргийн улс, түүнчлэн өөрийн эдийн засгийн онцгой бүсгүй хэмээн гомдол гаргах эрх бүхий эргийн улсыг хэлнэ.

3. Сонирхогч улс ийнхүү оролцох нөхцөл, журмыг дор дурдсаныг харгалзан хоёр талын, эсхүл бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн хэлэлцээрээр тогтооно:

- a) эргийн улсын загас агнуур эрхэлдэг хүн ам буюу загасны аж ахуйд сөрөг үр дагавар учруулахаас зайлсхийх;
- b) энэ зүйлийн дагуу хоёр талын, бүс нутаг, дэд бүс нутгийн хүрээнд байгуулсан хэлэлцээрийн үндсэн дээр эргийн бусад улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг ашиглахад газар зүйн хувьд тааламжгүй, далайд гарцгүй улсын оролцох буюу оролцох эрхийн хэмжээ;
- c) эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг ашиглахад газар зүйн хувьд тааламжгүй, далайд гарцгүй улсын оролцох хэмжээ, түүний улмаас эргийн аль нэг улс болон түүний хэсэгт онцгой хүндрэл учруулахаас зайлсхийх;
- d) холбогдох улсын хүн амын хүнсний хэрэгцээ.

4. Хэрэв эргийн улс эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийг зөвшөөрсөн хэмжээгээр бүрэн ашиглах боломжтой бол бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн хөгжиж буй газар зүйн онцгой байдалтай улсад мөн бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг ашиглах боломжийг олгоно. Тэгэхдээ тухайн нөхцөл байдалд бүх этгээдийн эрх ашгийг хангаж, шударгаар харилцан тохиролцох зорилгоор хоёр тал, бүс нутаг эсхүл дэд бүс нутгийн хүрээнд эргийн болон бусад сонирхогч улс хамтран ажиллана. Энэ заалтыг хэрэгжүүлэхдээ 3 дах хэсэгт дурдсан хүчин зүйлийг харгалзана.

5. Энэ зүйлийн дагуу газар зүйн хувьд тааламжгүй хөгжингүй улс нь мөн бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн зөвхөн хөгжингүй улсын эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийн нөөцийг ашиглахад оролцох эрхтэй. Тэгэхдээ эргийн улс нь бусад улсад өөрийн эдийн засгийн онцгой бүсийнхээ амьд баялгийг ашиглах боломж олгохдоо загас агнуур эрхэлдэг хүн ам, иргэд нь ихэвчлэн загас агнуурын ажил эрхэлдэг улсын эдийн засагт учрах сөрөг үр дагаврыг аль болохоор багасгахын чухлыг харгалзан үзвэл зохино.

6. Эргийн улсууд эдийн засгийн онцгой бүсийнхээ амьд баялгийг ашиглах адил тэгш буюу хөнгөлөлттэй эрхийг бүс нутаг буюу дэд бүс нутагт хамаарах газар зүйн хувьд тааламжгүй улсад олгож байгаа нь бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн хүрээнд байгуулсан гэрээг дээр дурдсан заалт нь хөндөхгүй.

#### *71 дүгээр зүйл*

### **69, 70 дугаар зүйлийг хэрэглэхгүй байх**

Эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийн ашиглалтаас эдийн засаг нь ихээхэн хамаардаг эргийн улсын хувьд 69, 70 дугаар зүйлийн заалтыг хэрэглэхгүй.

#### *72 дугаар зүйл*

### **Эрх шилжүүлэхийг хязгаарлах**

1. Сонирхогч улс өөрөөр тохиролцоогүй бол 69, 70 дугаар зүйлд заасан амьд баялгийг ашиглах эрхийг шууд бусаар гурав дахь улс, тэдгээрийн иргэдэд түрээслүүлэх, эрх олгох, хамтарсан үйлдвэрийн газар байгуулах буюу бусад хэлбэрээр эрх шилжихэд хүргэхгүй байвал зохино.



2. Дээрх заалт нь сонирхогч улсаас 69, 70 дугаар зүйлд заасан эрхээ эдлэх явдлыг хөнгөвчлөхийн тулд, хэрэв энэ нь 1-д зааснаар нөлөөлөхөд хүргэхгүй бол гурав дахь улс буюу олон улсын байгууллагаас техникийн буюу санхүүгийн тусламж авахад саад болохгүй.

### 73 дугаар зүйл

#### **Эргийн улсын хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах**

1. Эргийн улс нь эдийн засгийн онцгой бүсийн амьд баялгийг хайх, ашиглах, хамгаалах, эзэмших бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ энэхүү конвенцийн дагуу тогтоосон хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангахад шаардагдах үзлэг хийх, шалгах, баривчлах, мөрдөн байцаах зэрэг арга хэмжээ авч болно.

2. Баривчлагдсан хөлөг онгоц түүний багийн гишүүдийг зохих барьцаа буюу бусад баталгаа аваад нэн даруй чөлөөлөх ёстой.

3. Эдийн засгийн онцгой бүс дэх загас агнуурын хууль тогтоомжийг зөрчсөний улмаас ногдуулах шийтгэлийг эргийн улс тогтоохдоо сонирхогч улсын хооронд өөр заалт бүхий хэлэлцээрээр зохицуулаагүй бол шоронд хорих зэрэг биеэр эдлүүлэх бусад хэлбэрийн шийтгэлийн арга хэмжээ авч болохгүй.

4. Эргийн улс гадаад улсын хөлөг онгоцыг баривчилсан буюу саатуулсан бол авсан арга хэмжээ, цаашид ногдуулах шийтгэлийнхээ тухай далбааны эзэн улсад зохих шугамаар даруй мэдэгдэх ёстой.

### 74 дүгээр зүйл

#### **Харалдаа буюу эрэг залгаа улсын эдийн засгийн онцгой бүсийг зааглах**

1. Харалдаа буюу эрэг залгаа улсын эдийн засгийн онцгой бүсийг зааглахдаа Олон улсын шүүхийн дүрмийн 38 дугаар зүйлд заасан шударга шийдвэр гаргах зорилгоор олон улсын эрх зүйн үндсэн дээр хэлэлцээр байгуулах замаар гүйцэтгэнэ.

2. Боломжит хугацаанд хэлэлцэн тохиролцож чадахгүй бол сонирхогч улс 15 дугаар бүлэгт заасан журмыг баримтална.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан хэлэлцээр байгуулах хүртэл сонирхогч улс харилцан ойлгох, хамтран ажиллах үндсэн дээр практик шинж чанартай түр хэлэлцээр байгуулж, тэрхүү шилжилтийн хугацаанд эцсийн хэлэлцээр байгуулах буюу түүнийг хүчин төгөлдөр болгох талаар хүч чармайлт гаргана. Ийм тохиролцоо нь заагийг эцэслэн тогтооход нөлөөлөх ёсгүй.

4. Сонирхогч улсын хооронд байгуулсан хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болмогц эдийн засгийн онцгой бүсийг зааглахтай холбогдсон асуудлыг уг хэлэлцээрийн заалтын дагуу шийдвэрлэнэ.

### 75 дугаар зүйл

#### **Газар зүйн солбилцлын зураг, жагсаалт**

1. Энэ хэсгийн заалтыг баримталж байгаа нөхцөлд эдийн засгийн онцгой бүсийн цаад хязгаарын шугам, 74 дүгээр зүйлийн дагуу тогтоосон зааглах шугамыг эдгээрийн байрлалыг тогтооход зориулсан масштабтай зураг дээр тэмдэглэнэ. Цаад хязгаарын шугам, зааглах шугамыг геодезийн тоо баримт бүхий газар зүйн солбилцлын цэг тэмдгээр орлуулж болно.

2. Эргийн ийм зураг буюу газар зүйн солбилцлын жагсаалтыг зохих ёсоор нийтэлж тэдгээрийн хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.



## **6 ДУГААР БҮЛЭГ ЭХ ГАЗРЫН ХОРМОЙ**

### *76 дугаар зүйл*

#### **Эх газрын хормойн тодорхойлолт**

1. Эргийн улсын эх газрын хормойд харьяа тэнгисээс гадагш хуурай нутаг дэвсгэрийн байгалийн үргэлжлэлийн хэмжээгээр явж усан доогуур шургасан эх газрын захын цаад хязгаарт хүрсэн харьяа тэнгисийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 200 милийн зайд орших далайн ёроол, усан доорх бүсийн хэвлий багтана. Харин усан доогуур шургасан эх газрын захын цаад хязгаар ийм зайд орохгүй.

2. Эргийн улсын эх газрын хормой нь энэ зүйлийн 4, 6 дахь хэсэгт зааснаас цааш гарахгүй.

3. Усан доогуур шургасан эх газрын зах гэдэгт эргийн улсын усан доорх эх газрын хөвчийн үргэлжлэл багтах бөгөөд хормойн гадарга, хэвлий, ташуу, гүдгэрээс бүрдэнэ. Үүнд далайн гүний ёроол, түүний дотор тэнгисийн нуруу, түүний хэвлий орохгүй.

4.

а) усан доогуур шургасан эх газрын зах харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас цааш далайн 200 милээс хэтэрсэн тохиолдолд энэхүү конвенцийн зорилгын үүднээс эргийн улс энэ захын цаад хязгаарыг дор дурдсан шугамын тусламжтайгаар тогтоож байна. Үүнд:

i) 7-д заасны дагуу тухайн цэгийн тунамал чулуулгийн зузаан нь тухайн цэгийн богино зайнаас эх газрын налуугийн бэл хүртэл нэг хувь байх хамгийн хол тэмдэглэгдсэн цэгээс эхлэн тооцоолж татсан шугам;

ii) 7-д заасны дагуу эх газрын налуугийн бэлээс далайн 60 милээс холгүй орших тэмдэглэгдсэн цэгээс эхлэн татсан шугам;

б) хэрвээ өөрөөр авч үзэх шинж тэмдэг байхгүй бол эх газрын налуугийн бэлийг хэлбийлтийн улмаас хамгийн их өөрчлөгдсөн гэж тодорхойлно.

5. Энэ зүйлийн 4 дэх хэсгийн “а” “i)” болон “ii)”-т заасны дагуу татагдсан далайн ёроол дахь эх газрын хормойн цаад хязгаарын шугамыг бүрдүүлж байгаа тэмдэглэгдсэн цэгүүд нь харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 350 милээс хэтрэхгүй, эсхүл далайн гүнийн 2500 метр дэх шугамыг холбогч далайн гүнийн 2500 метр шугамаас 100 милээс хэтрэхгүй байх ёстой.

6. 5-д заасан хэдий ч усан доорх нурууны эх газрын хормойн цаад хязгаар харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 350 милээс хэтрэхгүй байна. Энэ заалт нь эх газрын захын бүрэлдэхүүнд ордог гадарга, өндөрлөг, гүвгэр, эрэглэсэн газар зэрэг усан доорх өндөрлөгт хамаарахгүй.

7. Эх газрын хормой нь харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 200 милиэс хэтэрсэн зайд байх тохиолдолд эргийн улс эх газрын хормойн цаад хязгаараа өргөрөг, уртрагийн солбицлын тусламжаар тодорхойлж тэмдэглэсэн цэгүүдийг холбосон, далайн 60 милээс хэтрэхгүй урт шулуун шугамаар тогтооно.

8. Харьяа тэнгисийг хэмжиж эхлэх шугамаас далайн 200 милээс хэтэрсэн эх газрын хормойн хязгаарын тухай мэдээллийг холбогдох эргийн улс газар зүйн шударга зарчмын үндсэн дээр төлөөлөх, II хавсралтын дагуу байгуулагдсан Эх газрын хормойн хязгаарын асуудал эрхэлсэн хороонд шилжүүлнэ. Уг хороо нь эх газрын хормойн цаад хязгаарыг тогтоохтой холбогдсон асуудлаар эргийн улсад зөвлөгөө өгнө. Өгсөн зөвлөгөөний үндсэн дээр эргийн улсын тогтоосон эх газрын хормойн хязгаарыг эцсийн бөгөөд хүчинтэй гэж үзнэ.

9. Эргийн улс газрын зураг, холбогдох мэдээ, өөрийн улсын эх газрын хормойд цаад хязгаарыг байнга тодорхойлсон геодезийн мэдээллийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга эдгээрийг зохих журмын дагуу нийтэлнэ.

10. Энэ зүйлийн харалдаа буюу эрэг залгаа улсын хоорондын эх газрын хормойг зааглах асуудлыг хөндөхгүй.

### 77 дугаар зүйл

#### **Эх газрын хормойн хувьд эдлэх эргийн улсын эрх**

1. Эргийн улс байгалийн баялгийг хайх, ашиглах зорилгоор эх газрын хормойд бүрэн эрхээ хэрэгжүүлнэ.

2. Хэрэв эргийн улс нь эх газрын хормойд хайгуул явуулаагүй, түүний байгалийн баялгийг боловсруулаагүй бол эргийн тухайн улсын тодорхой илэрхийлсэн зөвшөөрөлгүйгээр хэн ч ийм төрлийн үйл ажиллагааг явуулж болохгүй гэсэн утгаар энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан эрх нь онцгой эрхэд хамаарна.

3. Эх газрын хормойн хувьд хэрэгжүүлэх эргийн улсын эрх нь түүний зүгээс уг хормойг үр ашигтай буюу бэлгэдлийн хэлбэрээр ашиглах, эсхүл энэ тухай шууд мэдэгдэх эсэхээс үл хамаарна.

4. Энэ хэсэгт заасан байгалийн баялагт далайн ёроол, түүний хэвлийн эрдэс, болон бусад баялаг, түүнчлэн “суурин” загасны төрлийн амьд организм, тухайлбал, тэдгээрийг олборлох үед далайн ёроол, түүний хэвлийд хөдөлгөөнгүй эсхүл далайн ёроол, түүний хэвлийтэй биеэрээ холбоотой учир хөдөлж чаддаггүй организм багтана.

### 78 дугаар зүйл

#### **Хүрээлж байгаа ус, агаар мандлын эрх зүйн статус болон бусад улсын эрх, эрх чөлөө**

1. Эх газрын хормойн хувьд эдлэх эргийн улсын эрх нь хүрээлж байгаа ус, түүн дээрх агаар мандлын эрхийн статусыг хөндөхгүй.

2. Эргийн улс эх газрын хормойн хувьд хэрэгжүүлэх эрхээ эдлэхдээ энэхүү конвенцид заасан бусад улсын хөлөг онгоц зорчих, бусад эрх, эрх чөлөөг хохироох, тэдгээрийг хэрэгжүүлэхэд аливаа үндэслэлгүй саад тотгор учруулах ёсгүй.

### 79 дүгээр зүйл

#### **Эх газрын хормой дахь усан доорх кабель утас, дамжуулах хоолой**

1. Энэ зүйлийн заалтыг баримтлан бүх улс эх газрын хормойн усан доор кабель утас, дамжуулах хоолой тавих эрхтэй.

2. Эх газрын хормойд хайгуул хийх, түүний байгалийн баялгийг ашиглах, тавьсан дамжуулах хоолойноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналт тавих талаар боломжит арга хэмжээ авах талаарх эргийн улсын эрхийг хэрэгжүүлэх нөхцөлд, уг эргийн улс кабель утас, дамжуулах хоолой тавих, тэдгээрийг бүрэн ажиллагаатай байлгахад саад учруулж болохгүй.

3. Эх газрын хормойд тийм дамжуулах хоолой тавих шугамыг эргийн тухайн улсын зөвшөөрөлтэйгөөр тодорхойлон тогтоож байна.

4. Эргийн улсын өөрийн нутаг дэвсгэр, харьяа тэнгист кабель утас, дамжуулах хоолой тавих нөхцөлийг тодорхойлох эрх болон эх газрын хормойн баялгийг хайх, ашиглах мөн өөрийн мэдэлд байгаа хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж суурилуулах эргийн улсын шүүхийн харьяаллыг энэ бүлгийн аль ч заалт хөндөхгүй.

5. Усан доогуур кабель утас, дамжуулах хоолой тавихдаа улс урьд өмнө нь тавьсан кабель утас, дамжуулах хоолойг харгалзан үзнэ. Тухайлбал, урьд тавигдсан кабель утас, дамжуулах хоолойд засвар хийх боломжийг хаах ёсгүй.

### 80 дугаар зүйл

#### **Эх газрын хормой дахь хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж**

Эх газрын хормой дахь хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн хувьд 60 дугаар зүйлийг зохих өөрчлөлттэйгөөр хэрэглэнэ.

### 81 дүгээр зүйл

#### **Эх газрын хормой дахь өрөмдлөгийн ажил**

Эргийн улс нь өөрийн эх газрын хормойд аливаа зорилгоор явуулах өрөмдлөгийн ажлыг зөвшөөрөх, зохицуулах онцгой эрх эдэлнэ.

### 82 дугаар зүйл

#### **Далайн 200 милээс гадагш орших эх газрын хормойг ашиглахтай холбогдсон төлбөр, хандив**

1. Эргийн улс нь харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхлэх шугамаас тоолох далайн 200 милээс гадагш орших эх газрын хормойн амьгүй баялгийг ашиглахтай холбогдуулж төлбөр буюу хандиваа биет зүйлээр өгнө.

2. Төлбөр, хандивыг тухайн хэсгээс бүтээгдэхүүн олборлосон жилээс хойш 5 жилийн дараа тухайн хэсэгт олборлох бүх бүтээгдэхүүний хувьд жил бүр татна. 6 дахь жилийн төлбөр, хандивын хэмжээ нь тухайн хэсгээс олборлосон нийт бүтээгдэхүүний өртөг буюу хэмжээний 1 хувьтай тэнцүү байна. Энэ хэмжээ нь 12 дахь жил хүртэл жил бүр 1 хувиар нэмэгдэж байх бөгөөд түүний дараа тогтмол хувьтай байна. Үйлдвэрлэлийн зардалд олборлолттой холбогдсон зардал орохгүй.

3. Эх газрын хормойгоос олборлосон ашигт малтмалын хувьд түүнийг зөвхөн гадаадаас худалдан авдаг хөгжиж байгаа улс ийм төлбөр буюу хандив өгөхөөс чөлөөлөгдөнө.

4. Төлбөр буюу хандивын хэмжээг энэхүү конвенцид оролцогч улсын хооронд шударга зарчмыг баримтлан ногдуулах эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан тогтоох бөгөөд чингэхдээ хөгжиж байгаа улс, ялангуяа нэн буурай хөгжилтэй болон далайд гарцгүй хөгжиж буй улсын эрх ашиг, хэрэгцээг анхааран үзнэ.

### 83 дугаар зүйл

#### **Харалдаа буюу эрэг залгаа улсын эх газрын хормойг зааглах**

1. Харалдаа буюу эрэг залгаа, эргийн улсын эх газрын хормойг зааглахдаа Олон улсын шүүхийн дүрмийн 38 дугаар зүйлд заасны дагуу шударга шийдвэрт хүрэх зорилгоор олон улсын эрх зүйн үндсэн дээр хэлэлцээр байгуулах замаар гүйцэтгэнэ.

2. Боломжит хугацаанд хэлэлцэн тохирч чадахгүй бол сонирхогч улс 15 дугаар бүлэгт заасан журмыг баримтална.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан хэлэлцээр байгуулах хүртэл сонирхогч улс харилцан ойлгох, хамтран ажиллах үндсэн дээр практик шинж чанартай түр хэлэлцээр байгуулж, тэрхүү шилжилтийн хугацаанд эцсийн хэлэлцээр байгуулах буюу түүнийг хүчин төгөлдөр болгох талаар хүч чармайлт гаргана.

4. Сонирхогч улсын хооронд байгуулсан хүчин төгөлдөр хэлэлцээр байгаа бол эх газрын хормойг зааглахтай холбогдсон асуудлыг тэрхүү хэлэлцээрийн заалтын дагуу зохицуулна.

### 84 дүгээр зүйл

#### **Газар зүйн солбицлын зураг, жагсаалт**

1. Энэ бүлгийн заалтыг мөрдөх нөхцөлд 83 дугаар зүйлийн дагуу тодорхойлсон эх газрын хормойн цаад хязгаарын шугам, зааглах шугамыг тогтоохдоо тэдгээрийн байрлалыг нарийвчилсан масштабыг заах, эсхүл тийм масштаб бүхий газрын зураг дээр тэмдэглэнэ. Хэрэв шаардлагатай гэж үзвэл, цаад хязгаарын шугам буюу зааглах шугамыг геодезийн тоо баримтад үндэслэсэн газар зүйн солбицлын цэг тэмдэгээр орлуулж болно.

2. Эргийн улс тийм зураг, газар зүйн солбицлын жагсаалтыг зохих ёсоор нийтэлж тэдгээрийн хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна. Түүнчлэн эх газрын хормойн цаад хязгаарыг заасан далайн зураг, газар зүйн солбицлын жагсаалтыг далайн ёроолын асуудал эрхэлсэн байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

### 85 дугаар зүйл

#### **Хонгил барих**

Энэ бүлэг нь далайн усны гүнийг үл харгалзан хонгил барих замаар далайн хэвлийг ашиглах эргийн улсын эрхийг хөндөхгүй.

## **7 ДУГААР БҮЛЭГ ИХ ДАЛАЙ**

### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

#### *86 дугаар зүйл*

#### **Энэ бүлгийн заалтыг хэрэглэх**

Эдийн засгийн онцгой бүс, харьяа тэнгис, аливаа улсын дотоодын ус, олтриг улсын олтригийн усны алинд ч үл хамаарах далайн бүх хэсэгт энэ бүлгийн заалтыг хэрэглэнэ. Энэ зүйл нь бүх улсын эдийн засгийн онцгой бүсэд 58 дугаар зүйлийн дагуу эдэлж байгаа эрх чөлөөг хязгаарласан байдлаар хэрэглэгдэхгүй.

#### *87 дугаар зүйл*

#### **Их далайн чөлөөт байдал**

1. Их далай нь эргийн улс, далайд гарцгүй улсыг оролцуулан бүх улсад нээлттэй байна. Их далайд чөлөөтэй зорчих эрхийг энэхүү конвенц болон олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээгээр тодорхойлсон нөхцлийн дагуу хэрэгжүүлнэ. Үүнд эргийн болон далайд гарцгүй улсад адил хамаарах дор дурдсан зүйлүүд орно:

- a) хөлөг онгоцоор чөлөөтэй зорчих;
- b) нислэг чөлөөтэй үйлдэх;
- c) усан доогуур кабель утас, дамжуулах хоолойг 6 дугаар бүлгийн дагуу чөлөөтэй тавих;
- d) олон улсын эрх зүйгээр зөвшөөрөгдсөн хиймэл арал, бусад тоног төхөөрөмжийг 6 дугаар бүлгийн дагуу чөлөөтэй барьж байгуулах;
- e) 2 дугаар хэсэгт заасан нөхцөлийг баримтлан чөлөөтэй загас агнах;
- f) 6 болон 13 дугаар бүлгийн дагуу шинжилгээ, судалгаа чөлөөтэй хийх.

2. Их далайд чөлөөтэй зорчих эрхээ эдэлж байгаа бусад улсын эрх ашиг, түүнчлэн бүс дэх үйл ажиллагааны талаар энэхүү конвенцид заасан эрхийг зохих ёсоор харгалзан үзсэний үндсэн дээр бүх улс эдгээр эрх чөлөөг эдэлнэ.

#### *88 дугаар зүйл*

#### **Их далайг энх тайвны зорилгод нөөцлөх**

Их далайг энх тайвны зорилгод нөөцөлнө.

#### *89 дүгээр зүйл*

#### **Их далайд бүрэн эрхт байдлаа тогтоох хууль бус нэхэмжлэл**

Аль ч улс их далайн аль ч хэсгийг өөрийн бүрэн эрхэд хамааруулан захирах эрхгүй.

#### *90 дүгээр зүйл*

#### **Хөлөг онгоцоор зорчих эрх**

Эргийн буюу далайд гарцгүй эсэхийг үл харгалзан улс бүр өөрийн далбаатай хөлөг онгоцоор их далайд зорчих эрхтэй.

#### *91 дүгээр зүйл*

#### **Хөлөг онгоцны харьяалал**

1. Улс бүр өөрийн онгоцонд харьяалал тогтоох, нутаг дэвсгэр дээрээ хөлөг онгоцыг бүртгэх, хөлөг онгоцыг өөрийн далбаан дор зорчих нөхцөлийг тодорхойлно. Далбаан дор зорчих эрхтэй хөлөг онгоц нь уг далбааны эзэн улсад харьяалагдана. Далбааны эзэн улс хөлөг онгоцтой бодитоор холбоотой байх ёстой.

2. Улс бүр далбаан дороо зорчих эрх олгогдсон хөлөг онгоцонд энэ түүнийг нь нотолсон зохих баримт бичиг олгоно.

**92 дугаар зүйл**  
**Хөлөг онгоцны статус**

1. Хөлөг онгоц зөвхөн нэг улсын далбаан дор зорчих ёстой бөгөөд их далайгаар зорчих үедээ олон улсын гэрээ, эсхүл энэхүү конвенцид шууд заасан тохиолдлоос бусад нөхцөлд гагцхүү далбааны эзэн улсын хуульд захирагдана. Өмч жинхэнэ ёсоор шилжээгүй буюу бүртгэл өөрчлөгдөөгүй байхад зорчиж яваа буюу боомтод ирж зогсож байх үедээ хөлөг онгоц далбаагаа сольж болохгүй.

2. Өөрийн ашиг сонирхлын үүднээс 2 буюу хэд хэдэн улсын далбааг ашиглан зорчиж яваа хөлөг онгоцыг эдгээр улсын аль нэгэнд харьяалалгүй хөлөг онгоцонд тооцогдоно.

**93 дугаар зүйл**  
**Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллага болон Олон улсын атомын энергийн агентлагийн далбаан дор зорчиж байгаа хөлөг онгоц**

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллага болон Олон улсын атомын энергийн агентлагийн далбаа бүхий албан үүрэг гүйцэтгэж яваа хөлөг онгоцтой холбогдсон асуудалд өмнөх зүйлд хамаарахгүй.

**94 дүгээр зүйл**  
**Далбааны эзэн улсын үүрэг**

1. Улс бүр өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд хамаарах засаг захиргаа, техникийн болон нийгмийн асуудлаарх шүүхийн харьяалал, хяналтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлнэ.

2. Ялангуяа, улс бүр:

а) жижиг оврын улмаас нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журмаар үл зохицуулагдах хөлөг онгоцноос бусад өөрийн далбаан дор зорчиж байгаа хөлөг онгоцны нэр болон онцлогыг дурдсан бичиг баримтыг бүртгэх;

б) тухайн хөлөг онгоцонд хамаарах засаг захиргаа, техникийн болон нийгмийн холбогдолтой асуудлаар өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны хөлгийн дарга, офицер, багийнхны хувьд шүүх эрх мэдлээ тогтоож, дотоодын хууль тогтоомжийг хэрэглэх.

3. Улс бүр өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах үүднээс шаардлагатай бүхий л арга хэмжээг авна. Тухайлбал:

а) хөлөг онгоцны бүтэц, тоног төхөөрөмж, далайд явах хугацааны талаар;

б) баримталбал зохих олон улсын журмыг харгалзан хөлөг онгоцны багийн бүрдүүлэх, ажиллах нөхцөлийг хангах, багийг сургах;

с) дохио хэрэглэл, холбооны хэрэгслийн бүрэн бүтэн байдал, хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх.

4. Эдгээр арга хэмжээ нь дараахь зүйлийг заавал агуулсан байна. Үүнд:

а) бүртгүүлэхийн өмнө болон дараа тодорхой хугацааны давтамжтайгаар хөлөг онгоцны мэргэжлийн байцаагчаар шалгуулж байх, хөлөг онгоц аюулгүй зорчиход шаардагдах далайд замын зураг, далайн тээврийн журмын эмхтгэл, навигацийн тоног төхөөрөмж болон хэрэгсэл хөлөг онгоц бүрт байх;

б) хөлөг онгоц бүр нь хөлөг онгоц жолоодох, холбоо барих, далайн инженер-техникийн талаар зохих мэргэжил эзэмшсэн дарга, офицерын мэдэлд байх, багийн бүрэлдэхүүн нь мэргэжлийн болон тооны хувьд хөлгийг төрөл, хэмжээ, механизм, төхөөрөмжид тохирч байх;

с) далайд хүний амийг хамгаалах, хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх, далайн байгаль орчныг бохирдлоос хамгаалах, урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хянах болон радио холбооны хэвийн ажиллагааг хангахтай холбогдсон баримталбал зохих олон улсын дүрэм журамтай хөлгийн дарга, офицерууд нь зохих хэмжээнд, харин багийн бусад бүрэлдэхүүн бүрэн танилцсан байх, тэдгээрийг чанд сахиж мөрдөх.



5. Энэ зүйлийн 3 болон 4 дэх хэсэгт заасан арга хэмжээг хэрэгжүүлэхдээ улс бүр нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын хэм хэмжээ, журам, практикийг даган мөрдөж, тэдгээрийн биелэлтийг хангахад шаардагдах бүхий л арга хэмжээг авах үүрэгтэй.

6. Хөлөг онгоцны хувьд түүнийг харьяалах улсын шүүхийн харьяалал, хяналтын асуудал эргэлзээтэй гэдгийг тодорхой үндэслэлээр мэдсэн улс уг үндэслэлийн талаар далбааны эзэн улсаас тодруулах хүсэлт хүргүүлж болно. Тухайн хүсэлтийг хүлээн авсан далбааны эзэн улс уг үндэслэлийг шалгах, шаардлагатай тохиолдолд түүнийг залруулах аливаа арга хэмжээг авах үүрэгтэй.

7. Улс бүр их далайд зорчиж буй өөрийн далбаа бүхий хөлөг онгоцны оролцоотойгоор далайд гарсан осол, навигацаас үүдэлтэй зөрчлийн улмаас нөгөө улсын иргэний амь насыг хохироосон, хүнд бэртээсэн буюу хөлөг онгоцонд нь гэмтэл учирсан, эсхүл нөгөө улсын суурин төхөөрөмж буюу далайн хүрээлэн буй орчинд хохирол учирсан бол мэргэжлийн этгээд буюу этгээдийг оролцуулан мөрдөн шалгах ажлыг зохион байгуулна. Далайн тухайн осол болон навигацийн зөрчилтэй холбоотой нөгөө улсад хийж буй мөрдөн шалгах ажиллагаанд далбааны улс уг улстай хамтран ажиллана.

#### *95 дугаар зүйл*

### **Их далай дахь цэргийн хөлөг онгоцны дархан эрх**

Цэргийн хөлөг онгоц нь их далайд далбааг нь мандуулж буй улсаас өөр аль ч улсын шүүхийн харьяаллаас бүрэн ангид байх дархан эрхийг эдэлнэ.

#### *96 дугаар зүйл*

### **Арилжааны бус засгийн газрын үүрэг гүйцэтгэж буй хөлөг онгоцны дархан эрх**

Аль нэг улсын өмчлөлд байгаа бөгөөд арилжааны бус, Засгийн газрын зорилгоор ашиглаж байгаа хөлөг онгоц нь их далайд далбааны эзэн улсаас өөр бусад улсын шүүхийн харьяаллаас бүрэн ангид байх дархан эрх эдэлнэ.

#### *97 дугаар зүйл*

### **Хөлөг онгоц мөргөлдөх буюу навигацийн зэрэг бусад зөрчлөөс үүдсэн эрүүгийн хэргийн харьяалал**

1. Их далайд зорчих хөлөг онгоц мөргөлдөх буюу хөлөг онгоцны навигацийн зэрэг бусад зөрчлөөс үүдэн ямар нэгэн осол гарч, онгоцны ахмад, эсхүл хөлөг онгоцонд үүрэг гүйцэтгэх аливаа бусад этгээдэд эрүүгийн буюу захиргааны хариуцлага хүлээлгэхээр бол далбааны эзэн улс, эсхүл тухайн этгээдийг харьяалах улсын шүүх, засаг захиргаанаас мөрдөн байцаах шийдвэр гаргах хүртэл эрүүгийн, эсхүл захиргааны хэрэг үүсгэхгүй.

2. Сахилгын хариуцлагын хувьд гагцхүү хөлөг онгоцны ахмадын үнэмлэх буюу мэргэжлийн гэрчилгээ, эсхүл зөвшөөрөл олгосон улс, уг баримт бичгийн эзэн нь түүний харьяат биш байлаа ч гэсэн тэдгээр баримт бичгийг зохих журмын дагуу хүчингүй болгох эрхтэй.

3. Хөлөг онгоцыг далбааны эзэн улсаас өөр аль ч улсын эрх бүхий байгууллага мөрдөн байцаах зорилгоор баривчлах буюу саатуулж болохгүй.

#### *98 дугаар зүйл*

### **Тусламж үзүүлэх үүрэг**

1. Улс бүр хөлөг онгоц, түүний баг буюу зорчигчдыг ноцтой аюулд учруулахгүй байхаар дараахь үүрэг гүйцэтгэхийг өөрийн далбаан дор зорчиж яваа аль ч хөлөг онгоцны ахмадад даалгах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- а) далайд амь эрсдэх аюулд учирсан хүн дайралдвал түүнд туслалцаа үзүүлэх;
- б) лавтай тус хүргэх байх гэж бодож тусламж эрсэн хүмүүсээс мэдээ авмагц тэднийг аврахаар боломжит хамгийн хурднаар очих;
- с) хөлөг онгоц мөргөлдсөний дараа нөгөө хөлөг онгоц, түүний баг болон зорчигчдод туслалцаа үзүүлж, боломжтой бол өөрийн хөлөг онгоцны нэр, түүний бүртгэлтэй боомт, очих дөт боомтыг нөгөө хөлөг онгоцонд мэдэгдэх.



2. Эргийн улс бүр далайд болон далай дээгүүр аюулгүй байдлыг хангах үр ашигтай аврах алба байгуулж ажиллуулах, түүнчлэн шаардлагатай үед энэ зорилгоор хөрш улстай хамтран ажиллах тухай бүс нутгийн гэрээ байгуулахад тус дөхөм үзүүлнэ.

*99 дүгээр зүйл*

**Боол тээвэрлэхийг хориглох**

Улс бүр түүний далбаан дор зорчих эрхтэй хөлөг онгоцоор боол тээвэрлэхгүй байх талаар үр дүнтэй арга хэмжээ авах бөгөөд боол тээвэрлэсэн тохиолдолд ял шийтгэл ногдуулах, мөн эл зорилгоор түүний далбааг хууль бусаар ашиглахаас урьдчилан сэргийлэх үүрэгтэй. Аль улсын далбаатай байснаас үл хамааран аливаа хөлөг онгоцонд орогносон боол нь аяндаа эрх чөлөөтэй болно.

*100 дугаар зүйл*

**Далайн дээрмийг устгахад хамтран ажиллах үүрэг**

Улс бүр их далай болон аливаа улсын шүүхийн харьяаллаас гадна орших өөр ямар нэгэн газар гарсан далайн дээрмийг устгахад бүх талаар хамтран ажиллана.

*101 дүгээр зүйл*

**Далайн дээрмийн тодорхойлолт**

Дор дурдсан аливаа үйлдлийг далайн дээрэм гэж үзнэ:

а) аливаа хувийн хөлөг онгоц, хувийн нисдэг төхөөрөмж, түүний баг, зорчигчдоос хувийн зорилгоор үйлдсэн аливаа хүч хэрэглэсэн буюу саатуулсан, өмч хөрөнгийг устгах, дээрэмдэх үйл ажиллагаа болон дор дурдсан зүйлийн эсрэг чиглэсэн үйлдэл;

i) их далайд зорчиж яваа хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж эсхүл, эдгээр онгоцонд явсан зорчигчид, эд хөрөнгө;

ii) аливаа улсын шүүхийн харьяаллаас гадна орших хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, зорчигч, эд хөрөнгө;

б) ямар нэгэн хөлөг онгоц буюу нисдэг төхөөрөмжийг далайн дээрэм хийх гэж байгааг мэдсээр байж тэдгээр онгоцыг ийнхүү ашиглахад сайн дураараа оролцсон аливаа үйлдэл;

с) энэ зүйлийн а, б-д заасан үйлдлийг хийхэд турхирсан буюу зориуд дэмжлэг үзүүлсэн аливаа үйлдэл.

*102 дугаар зүйл*

**Бослого гаргасан цэргийн болон төрийн мэдлийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн явуулж байгаа дээрмийн үйл ажиллагаа**

Цэргийн хөлөг онгоц, төрийн мэдлийн хөлөг онгоц буюу нисдэг төхөөрөмжид бослого гаргаж, хөлөг онгоц буюу нисдэг төхөөрөмжийг эзэмшилдээ оруулсан багийн үйлдсэн 101 дүгээр зүйлд тодорхойлсон дээрмийн үйлдлийг хувийн мэдлийн хөлөг онгоцны үйлдэлтэй адилтгаж үзнэ.

*103 дугаар зүйл*

**Далайн дээрмийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн тодорхойлолт**

Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн хувьд 101 дүгээр зүйлд заасан үйлдлийн аль нэгийг гүйцэтгэх зорилгоор эзэмшлээ тогтоосон этгээдийн аливаа хөлөг онгоцыг далайн дээрмийн хөлөг онгоц гэж үзнэ. Энэ нь дээрх заалтад дурдсан үйлдлийг үйлдсэн гэм буруутай этгээдийн эзэмшилд байгаа бөгөөд мөн үйлдлийг үйлдэхэд ашигласан хөлөг онгоц буюу нисдэг төхөөрөмжийн хувьд нэгэн адил хамаарна.

*104 дүгээр зүйл*

**Далайн дээрмийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн харьяаллыг хадгалах, хүчингүй болгох**

Хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж нь дээрмийн хөлөг онгоц буюу дээрмийн нисдэг төхөөрөмж болсон хэдий ч харьяалалаа хадгалж болно. Харьяаллыг нь хадгалах, хүчингүй болгох асуудлыг харьяалах улсын хууль тогтоомжийн дагуу тодорхойлно.

*105 дугаар зүйл*

**Далайн дээрмийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийг саатуулах**

Улс бүр их далайд буюу аливаа улсын шүүхийн харьяаллын гадна орших өөр ямар нэгэн газар дээрмийн хөлөг онгоцыг мөн дээрмийн аргаар эзэмшилдээ оруулсан аливаа дээрэмчдийн хөлөг онгоц, эсхүл нисдэг төхөөрөмжийг саатуулан уг хөлөг онгоцонд явсан этгээдүүдийг баривчилж, тэнд байсан эд хөрөнгийг хурааж болно. Ийнхүү баривчилгаа хийсэн улсын шүүхийн байгууллагууд тэдэнд ногдуулах зохих ял шийтгэлийн талаар шийдвэр гаргаж, шударга ёсыг баримталсан хөндлөнгийн этгээдийн эрхийг хөндөхгүйгээр эдгээр хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, мөн эд хөрөнгийн талаар авах арга хэмжээг тогтоож болно.

*106 дугаар зүйл*

**Зохих үндэслэлгүйгээр хорьж саатуулсны хариуцлага**

Хэрэв хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийг зохих үндэслэлгүйгээр далайн дээрэмд сэрдэн хорьж саатуулсан бол чингэж саатуулсан улс хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийг харьяалах улсын өмнө учруулсан бүхий л хохирлын талаар хариуцлага хүлээнэ.

*107 дугаар зүйл*

**Далайн дээрэмчдийг баривчлах эрх бүхий хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж**

Зөвхөн цэргийн хөлөг онгоц, цэргийн нисдэг төхөөрөмж, эсхүл засгийн газрын нэрийн өмнөөс үүрэг гүйцэтгэж буй гэсэн гаднах таних тэмдэг бүхий, эсхүл эл зорилгоор томилогдсон бусад хөлөг онгоц буюу нисдэг төхөөрөмж нь далайн дээрэмчдийг баривчилж болно.

*108 дугаар зүйл*

**Мансууруулах болон сэтгэцэд нөлөөлөх бодисыг хууль бусаар худалдах**

1. Олон улсын гэрээ конвенцуудыг зөрчин мансууруулах болон сэтгэцэд нөлөөлөх бодисыг хууль бусаар худалдах зорилго бүхий их далайд зорчих хөлөг онгоцны үйлдлийг таслан зогсооход бүх улс хамтран ажиллана.

2. Өөрийн улсын далбаа бүхий хөлөг онгоц нь мансууруулах болон сэтгэцэд нөлөөлөх бодисыг худалдаалах гэж байгаа талаар үндэслэл бүхий мэдээлэл авсан аль ч улс ийм хууль бус худалдааг таслан зогсоох үүднээс хамтран ажиллах хүсэлтийг бусад улсад хүргүүлж болно.

*109 дүгээр зүйл*

**Их далайгаас хууль бус нэвтрүүлэг хийх**

1. Их далайгаас хууль бус нэвтрүүлэг хийлгэхгүй байх талаар бүх улс хамтран ажиллана.

2. Энэ конвенцийн зорилгын үүднээс “хууль бус нэвтрүүлэг” гэж аюулын дохионоос бусад хөлөг онгоцноос илгээж байгаа олон улсын дүрэм журамд харш радио долгион, зурагтын хөтөлбөр, мөн их далайд байрлуулсан нэвтрүүлэх төхөөрөмжийг хэлнэ.

3. Хууль бус нэвтрүүлэг явуулж байгаа аливаа этгээдийг дараахь улсын шүүх мөрдөн шалгана. Үүнд:

- а) хөлөг онгоцны далбааны эзэн улс;
- б) төхөөрөмжийг бүртгэсэн улс;
- в) тухайн этгээдийг харьяалах улс;
- г) нэвтрүүлгийг хүлээн авч болохуйц аливаа улс;
- д) албан ёсны радио холбоонд нь саад учраад байгаа улс.

4. Их далайд энэ зүйлийн 3-т заасны дагуу 110 дугаар зүйлийг баримтлан шүүхийн харьяалал тогтоосон улс хууль бус нэвтрүүлэг явуулж байгаа аливаа этгээд хөлөг онгоцыг баривчилж, дамжуулагч төхөөрөмжийг хурааж болно.

#### 110 дугаар зүйл Үзлэг хийх эрх

1. Олон улсын гэрээний үндсэн зарчмаар тогтоосон улсын дотоод хэрэгт үл оролцохоос бусад тохиолдолд цэргийн хөлөг онгоц нь 95, 96 дугаар зүйлд заасан дархан эрх бүхий гадаад улсын хөлөг онгоцтой тааралдсан бол дараахь үндэслэлээс бусад тохиолдолд уг хөлөг онгоцонд үзлэг хийх эрхгүй. Үүнд:

- а) тухайн хөлөг онгоц далайн дээрэм үйлдэж байгаа;
- б) тухайн хөлөг онгоц боолын худалдаа эрхэлж байгаа;
- в) тухайн хөлөг онгоц нь хууль бус нэвтрүүлэг явуулж байгаа бөгөөд цэргийн хөлөг онгоцыг харьяалах далбааны эзэн улс 109 дүгээр зүйлийн дагуу шүүхийн харьяалал бүхий;
- г) тухайн хөлөг онгоц харьяалалгүй;
- д) хэдийгээр өөр улсын далбаа мандуулж зорчсон буюу далбаа мандуулахаас татгалзсан ч гэсэн тухайн хөлөг онгоц үнэн хэрэг дээрээ цэргийн хөлөг онгоцтой ижил харьяалалтай гэж сэжиглэх хангалттай үндэслэлгүй бол.

2. Энэ зүйлийн 1-д заасан тохиолдолд цэргийн хөлөг онгоц нь түүний далбааг тухайн хөлөг онгоц мандуулах эрхтэй эсэхийг шалгаж болно. Энэ зорилгын үүднээс офицероор удирдуулсан завийг сэжиг төрүүлж буй хөлөг онгоц руу илгээж болно. Хэрэв баримт бичгийг шалгасны дараа сэжиг хэвээр үлдвэл байх боломжтой бүхий л хэлбэрээр тухайн хөлөг онгоцонд үзлэгийг үргэлжлүүлэн хийж болно.

3. Хэрэв сэжиг нь үндэслэлгүй байсан бөгөөд шалгагдсан хөлөг онгоцыг буруутгах ямарваа үйлдэл хийгээгүй гэдгийг тогтоосон бол ийнхүү саатуулснаас үүдсэн аливаа хор хохирлыг нөхөн төлнө.

4. Энэ заалтыг цэргийн нисэх онгоцны хувьд *mutatis mutandus* хэрэглэнэ.

5. Энэ заалтыг засгийн газрын нэрийн өмнөөс үүрэг гүйцэтгэж буй гэсэн таних тэмдэг бүхий бусад хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн хувьд мөн хэрэглэнэ.

#### 111 дүгээр зүйл Халуун мөрөөр нь мөрдөх эрх

1. Хэрэв эргийн улсын эрх бүхий байгуулла тус улсын хууль тогтоомжийг гадаадын хөлөг онгоц зөрчсөн гэж үзэх баттай үндэслэл байгаа бол тухайн хөлөг онгоцыг халуун мөрөөр нь мөрдөж болно. Мөрдөх үйл ажиллагаа нь гадаадын хөлөг онгоц буюу түүний аль нэг завь мөрдөж буй улсын дотоодын ус, олтригийн ус, харьяа тэнгис буюу залгаа бүсийн дотор байх үед эхлэх ёстой бөгөөд мөрдөлт тасалдаагүй бол түүнийг харьяа тэнгис, залгаа бүсээс цааш үргэлжлүүлж болно. Харьяа тэнгис буюу залгаа бүсэд зорчиж буй хөлөг онгоцыг зогсоох тухай тушаал өгөгч хөлөг онгоц нь уг тушаалыг өгөхийн тулд заавал харьяа тэнгис буюу залгаа бүсийн хил хязгаар дотор байх шаардлагагүй. Хэрвээ 33 дугаар зүйлд заасан залгаа бүсэд байгаа гадаадын хөлөг онгоцыг гагцхүү энэ бүсийг тогтоож хамгаалуулсан эрхийг л зөрчих үед мөрдөж болно.

2. Энэхүү конвенцийн заалтад нийцэж байгаа, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормой, тэнд байгаа байгууламжуудыг тойрсон аюулгүйн бүстэй холбогдох эргийн улсын хууль, дүрмийн эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормой, тэнд байгаа байгууламжуудыг тойрсон аюулгүйн бүсэд зорчих тохиолдолд халуун мөрөөр мөшгөн мөрдөх эрхийг зохих өөрчлөлттэйгөөр хэрэглэнэ.

3. Мөрдөгдөж буй хөлөг онгоц өөрийн улсын харьяа тэнгис буюу аливаа гурав дахь орны харьяа тэнгист нэвтрэн ормогц түүнийг халуун мөрөөр нь мөрдөх эрх дуусна.

4. Мөрдөж буй хөлөг онгоц нь өөртөө байгаа тоног төхөөрөмж, практик үйл ажиллагаанд хэрэглэдэг хэрэгслийн тусламжтайгаар мөрдөгдөж буй хөлөг онгоцыг үндсэн онгоц болгон ашиглаж байгаа бусад завийг харьяа тэнгис буюу залгаа бүсийн дотор байгааг тогтоосон үед халуун мөрөөр нь мөрдөх үйл ажиллагааг эхэлсэнд тооцно. Мөрдөх үйл ажиллагааг харах буюу сонсож чадахуйц зайнаас хөлөг онгоцноос үзэгдэхүйц буюу дуулдахуйц дохио өгсний дараа эхэлнэ.

5. Халуун мөрөөр нь мөрдөх эрхийг зөвхөн цэргийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж, эсхүл Засгийн газрын нэрийн өмнөөс үүрэг гүйцэтгэж буй гэсэн таних тэмдэг бүхий тусгайлан эрх олгогдсон хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж эдэлнэ.

6. Нисэх онгоцоор халуун мөрөөр нь мөрдөхдөө:

а) 1-ээс 4 дэх заалтыг *mutatis mutandus* хэрэглэнэ;

б) нисдэг төхөөрөмжөөс зогсох тушаал өгсөн боловч тухайн хөлөг онгоцыг зогсоож чадахгүй бол уг төхөөрөмжөөс өмнө гаргасан хүсэлтийн дагуу эргийн улсын хөлөг онгоц, эсхүл нисдэг төхөөрөмж мөрдөлтийг үргэлжлүүлэхээр хэргийн газарт очих хүртэл тухайн хөлөг онгоцыг идэвхтэй мөрдөх ёстой. Харьяа тэнгисийн гадна зорчих хөлөг онгоцонд зогсох тушаал өгөөгүй, мөн түүнийг нисдэг төхөөрөмж болон мөрдөлтийг үргэлжлүүлсэн хөлөг онгоцоор мөрдөөгүй бол гэмт хэрэг үйлдэж байхыг нь харсан гэдгээр буюу гэмт хэрэг үйлдсэн хэмээн сэжиглэснээр уг хөлөг онгоцыг баривчлах нь учир дутагдалтай болно.

7. Холбогдох эрх бүхий этгээдээс мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаа явуулах зорилгоор аливаа нэгэн улсын шүүхийн харьяалалд хамаарах нутаг дэвсгэр дээр баривчлагдаж, тухайн улсын далайн боомт руу хүргэгдэж яваа хөлөг онгоцыг тухайн нөхцөл байдлаас шалтгаалан хөлөг онгоц болон түүнийг хүргэж яваа хөлөг онгоц эдийн засгийн онцгой бүс буюу их далайг гарцаагүй хөндлөн огтолж гарах болсноос үүдэж түүнийг суллан тавихыг шаардаж болохгүй.

8. Мөрдөх эрхийг зөвтгөж болшгүй нөхцөлд эдэлж, харьяа тэнгисийн гадна зорчиж яваа хөлөг онгоцыг зогсоон баривчилсан бол түүнд учирсан хор хохирлыг төлүүлэх ёстой.

#### 112 дугаар зүйл

#### **Усан доогуур кабель утас, дамжуулах хоолой тавих эрх**

1. Улс бүр их далайн ёроолоор усан доогуур кабель утас, дамжуулах хоолой тавих эрхтэй.

2. 79 дүгээр зүйлийн 5 дахь хэсгийг ийм кабель утас, дамжуулах хоолойн хувьд хэрэглэнэ.

#### 113 дугаар зүйл

#### **Усан доорх кабель утас, дамжуулах хоолойг тасалж гэмтээх**

Улс бүр түүний далбаан дор зорчих хөлөг онгоц, түүний шүүхийн харьяалалд хамаарах аливаа этгээд их далайд усан доогуур тавьсан кабель утсыг санаатай буюу хайхрамжгүйгээс таслан гэмтээж, улмаар цахилгаан холбоо болон утасны холбоог таслах буюу саад учруулах, түүнчлэн усан доогуур тавьсан дамжуулах хоолой болон өндөр хүчдэлийн кабель утсыг дээрхтэй адил нөхцөл байдалд тасалж гэмтээх явдлыг гэмт хэрэг хэмээн үзэж хуулийн дагуу шаардлагатай арга хэмжээг авах үүрэгтэй. Энэ заалт урьдчилан тооцоолсон буюу тийм байдалд хүргэх гэмтээсэн буюу гэмтэл учруулсан үйл ажиллагаанд нэгэн адил хамаарна. Кабель утсыг тасалж гэмтээхгүй буюу урьдчилан сэргийлэхийн тулд бололцоотой бүх арга хэмжээ авсны дүнд өөрсдийн амь нас болон хөлөг онгоцоо аврах хууль ёсны зорилгоор кабель утсыг тасалж гэмтээхэд хүрсэн тохиолдолд энэ заалт хамаарахгүй.

*114 дүгээр зүйл*

**Усанд доорх кабель утас, дамжуулах хоолойгоор кабель утас,  
дамжуулах хоолой эзэмшигчээс тасалж гэмтээх**

Улс бүр түүний шүүхийн харьяалалд байгаа бөгөөд их далайн усан доогуур тавьсан кабель утас, дамжуулах хоолойг эзэмшигчид тэдгээрийг суурилуулах буюу засвар хийх явцад бусдын эзэмшлийн кабель утас, дамжуулах хоолойг тасалж гэмтээвэл тэдгээрийн засварын зардлыг гаргуулахад чиглэсэн хууль тогтоомжийг баталж хэрэгжүүлнэ.

*115 дугаар зүйл*

**Усан доорх кабель утас, дамжуулах хоолойг гэмтээснээс гарах  
хохирлыг нөхөн төлүүлэх**

Их далайн усан доогуур тавьсан кабель утас, дамжуулах хоолойг гэмтээхгүйн тулд хөлөг онгоцны эздээс зангуу, тор болон загас барих бусад хэрэгсэл зарцуулсан зэргээр урьдчилан сэргийлэх боломжит бүхий л алхам хийсэн гэдгээ нотолж чадах нөхцөлд кабель утас, дамжуулах хоолойн эзнээр гарсан хохирлыг нөхөн төлүүлэхэд чиглэсэн хууль тогтоомжийг улс бүр баталж хэрэгжүүлнэ.

**II ХЭСЭГ.**

**ИХ ДАЛАЙН АМЬД БАЯЛГИЙГ ХАМГААЛАХ, ТҮҮНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ**

*116 дугаар зүйл*

**Их далайд загас агнах эрх**

Дараахь нөхцөлийг мөрдсөн тохиолдолд их далайд иргэн нь загас агнах эрхээр бүх улс хангагдана. Үүнд:

- а) тэдний гэрээгээр хүлээсэн үүрэг;
- б) 63 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг болон 64-67 дугаар зүйлд заасан эргийн улсын эрх, үүрэг түүнчлэн эрх ашиг;
- с) энэ бүлгийн заалт.

*117 дугаар зүйл*

**Их далайн амьд баялгийг хамгаалах зорилгоор улсаас өөрийн  
иргэдийн хувьд арга хэмжээ авах үүрэг**

Их далайн амьд баялгийг хамгаалахад бүх улс өөрсдийн иргэний хувьд шаардлагатай бүхий л арга хэмжээг авах буюу бусад улстай хамтран тийм арга хэмжээг авна.

*118 дугаар зүйл*

**Амьд баялгийг хамгаалах, түүний ашиглалтыг  
зохицуулахад улс хамтран ажиллах**

Их далайн бүс дэх амьд баялгийг хамгаалах, түүний ашиглалтыг зохицуулахад улс хамтран ажиллана. Иргэд нь ижил төрлийн амьд баялаг, эсхүл тухайн бүсэд өөр төрлийн амьд баялаг олборлож байгаа бол түүнийг харьяалах улс холбогдох амьд баялгийг хамгаалах шаардлагатай арга хэмжээ авах зорилгоор хэлэлцээ эхлүүлнэ. Шаардлагатай тохиолдолд эл зорилгоор бүс нутаг буюу дэд бүс нутгийн загас агнуурын олон улсын байгууллага байгуулах талаар улс бүр хамтран ажиллана.

*119 дүгээр зүйл*

**Их далайн амьд нөөц баялгийг хамгаалах**

1. Олборлохыг зөвшөөрсөн баялгийн хэмжээг тодорхойлох, их далайн амьд баялгийг хамгаалахад чиглэсэн арга хэмжээг авахдаа улс:

- а) экологийн болон эдийн засгийн хүчин зүйл, ялангуяа хөгжиж байгаа орнуудын онцгой шаардлага, загас агнуурын ажлыг явуулах арга, нөөцийн харилцан

шүтэлцээ, түүнчлэн бүс нутгийн, дэд бүс нутгийн, дэлхий нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын наад захын стандартын түвшинг харгалзаж, өөрт байгаа шинжлэх ухааны баталгаат тооцооллыг үндэслэн загасыг хамгийн ихээр, тогтвортой хэмжээгээр агнахыг хангах түвшинд загасны нөөц, төрлүүдийг хамгаалж нөхөн сэргээх;

б) төрөл холилдсон буюу түүнтэй шүтэлцээтэй төрлийн амьд баялгийг хэт олборлолтын улмаас мөхөх ноцтой аюул учрахаас сэргийлэх зорилгоор тэрхүү төрөл холилдсон буюу түүнтэй шүтэлцээтэй төрлийн амьд баялгийг нөхөн сэргээх, тархцад нь дэмжлэг үзүүлэх талаар анхааралдаа авна.

2. Загасны нөөцийг хамгаалахтай холбоотойгоор загас агнуур, олборлолтын хүчин чадал зэрэг бусад зүйлийн талаарх өөрт байгаа шинжлэх ухааны мэдээлэл, статистикийн тоо баримтыг дамжуулах, тухайн нөхцөл байдлаас шалтгаалж бүс нутгийн, дэд бүс нутгийн, эсхүл дэлхий нийтийн эсэхээс үл хамаарч олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан тэдгээр мэдээллийг сонирхогч улсын оролцоотой тогтмол солилцоно.

3. Амьд баялгийг хамгаалах арга хэмжээ болон тэдгээрийн хэрэгжилт нь хэлбэрийн болон агуулгын хувьд аль ч улсын загасчдыг алагчилахгүй явдлыг сонирхогч улс хангана.

*120 дугаар зүйл*

### **Далайн сүүн тэжээлтэн**

65 дугаар зүйлийг их далайн сүүн тэжээлтнийг хамгаалах, тэдгээртэй холбогдсон асуудлыг зохицуулахад мөн хэрэглэнэ.

## **8 ДУГААР БҮЛЭГ АРЛУУДЫН ГОРИМ**

*121 дүгээр зүйл*

### **Арлын горим**

1. Түрлэгийн үе дэх усны түвшнээс дээш орших, усаар хүрээлэгдсэн, байгалиас үүсч тогтсон хэсэг хуурай газрыг арал гэнэ.

2. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд арлын харьяа тэнгис, залгаа бүс, эдийн засгийн онцгой бүс болон эх газрын хормой нь бусад хуурай нутаг дэвсгэрт хэрэглэх энэхүү конвенцийн заалтын дагуу тодорхойлогдоно.

3. Хүн амьдрах, аж ахуйн бие даасан аливаа үйл ажиллагаа явуулах боломжгүй хаданд эдийн засгийн онцгой бүс, залгаа бүс гэж байхгүй.

## **9 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ ХААЛТТАЙ БОЛОН ХАГАС ХААЛТТАЙ ДАЛАЙ**

*122 дугаар зүйл*

### **Тодорхойлолт**

Энэхүү конвенцийн заалтын зорилгод “хаалттай буюу хагас хаалттай далай” гэж хоёр буюу түүнээс дээш олон улсаар хүрээлэгдсэн, бусад далай тэнгистэй нарийн зөргөөр холбогдсон, гол төлөв эргийн хоёр буюу түүнээс дээш улсын харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсээс бүхэлдээ тогтсон булан, усны сан буюу далайг хэлнэ.

*123 дугаар зүйл*

### **Хаалттай буюу хагас хаалттай далайг хүрээлсэн улсын хамтын ажиллагаа**

Энэхүү конвенцийн дагуу эдлэх эрх, хүлээсэн үүргээ хэрэгжүүлэх үүднээс хаалттай буюу хагас хаалттай далайг хүрээлсэн улсууд өөр хоорондоо хамтран ажиллана. Эл зорилгоор шууд, эсхүл бүс нутгийн холбогдох байгууллагаар дамжуулан дор дурдсан зүйлийг хэрэгжүүлэхийг эрмэлзэнэ. Үүнд:



- а) далайн амьд баялгийг хамгаалах, хадгалах болон ашиглах асуудлыг зохицуулах;
- б) далайн байгаль орчныг хамгаалахтай холбогдсон эрх, үүргээ хэрэгжүүлэх асуудлыг зохицуулах;
- с) шинжлэх ухааны судалгаа явуулах бодлогыг зохицуулах, шаардлагатай гэж үзвэл шинжлэх ухааны судалгааны хамтын хөтөлбөрийг тухайн бүсэд хэрэгжүүлэх;
- д) энэ зүйлийн заалтыг хэрэгжүүлэх үүднээс хамтран ажиллахын тулд шаардлагатай гэж үзвэл сонирхсон бусад улс, олон улсын байгууллагыг урих.

## **10 ДУГААР БҮЛЭГ** **ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ УЛСЫН ДАЛАЙД НЭВТРЭХ, ТҮҮНЭЭС ГАРАХ,** **ЧӨЛӨӨТЭЙ ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ**

### *124 дүгээр зүйл* **Нэр томьёог хэрэглэх**

1. Энэхүү конвенцийн зорилгод:
- а) “далайд гарцгүй улс” гэж далайн эрэггүй улсыг;
  - б) “дамжин өнгөрүүлэх улс” гэж нутаг дэвсгэрээрээ дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг нэвтрүүлж байгаа бөгөөд далайд гарцгүй улс болон далайн хооронд байршилтай далайн эрэг бүхий буюу далайн эрэггүй улсыг;
  - с) “дамжин өнгөрөх хөдөлгөөн” гэж нэг буюу хэд хэдэн дамжин өнгөрүүлэх улсын нутаг дэвсгэрээр хүн, ачаа, бараа, тээврийн хэрэгсэл дамжин өнгөрөхийг Тухайн нутгаар ачааг буулгах, сэлгэн ачих, хадгалах, ачааг хэсэгчлэн хуваах, тээврийн хэрэгслийг солих, эсхүл эдгээргүйгээр далайд гарцгүй улсын нутаг дэвсгэрээс эхлэх буюу тэнд дуусах нь нэгэн бүтэн замын зөвхөн бүрэлдэхүүн хэсэг байх;
  - д) “тээврийн хэрэгсэл” гэж:
    - i) төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүн, далай, нуур, голын хөлөг онгоц, автомашины тээврийг;
    - ii) орон нутгийн нөхцөлд шаардлагатай зөөгч, ердийн хөсгийг тус тус хэлнэ.
2. Далайд гарцгүй улс, дамжин өнгөрүүлэгч улс өөр хоорондоо хэлэлцэн тохиролцсоноор тээврийн хэрэгсэлд дамжуулах хоолой, хий дамжуулах хоолой болон 1 дэх хэсэгт зааснаас бусад тээврийн хэрэгслийг хамааруулж болно.

### *125 дугаар зүйл* **Далайд нэвтрэх, түүнээс гарах болон чөлөөтэй** **дамжин өнгөрөх эрх**

1. Далайд гарцгүй улс энэхүү конвенцоор олгосон эрх, түүний дотор их далайд чөлөөтэй зорчих, хүн төрөлхтний нийтийн өвөөс хүртэх зорилгоор их далайд нэвтрэх, түүнээс гарах эрх эдэлнэ. Эл зорилгоор далайд гарцгүй улс дамжин өнгөрүүлэгч улсын нутаг дэвсгэрээр тээврийн бүх төрлийн хэрэгслээр чөлөөтэй дамжин өнгөрнө.
2. Чөлөөтэй дамжин өнгөрөх нөхцөл, журмыг далайд гарцгүй улс, дамжин өнгөрүүлэгч холбогдох улсын хооронд хоёр талт, бүс нутгийн буюу дэд бүс нутгийн гэрээ байгуулах замаар тохиролцоно.
3. Дамжин өнгөрүүлэгч улс нь нутаг дэвсгэрийнхээ бүрэн эрхт байдлыг хэрэгжүүлэхийн тулд энэ бүлэгт заасан эрх, хөнгөлөлтийг далайд гарцгүй улсад олгохдоо өөрийн хууль ёсны эрх ашгийн аливаа хэлбэрээр хохироохгүй байхад чиглэсэн шаардлагатай бүх арга хэмжээг авах эрхтэй.

### *126 дугаар зүйл* **Нэн тааламжтай дотоодын нөхцөлийг үл хэрэглэх**

Энэхүү конвенцийн холбогдох заалт, далайд гарцгүй улсын газар зүйн тааламжгүй байрлалтайн хувьд эдлэх эрх, хөнгөлөлтийг тогтоосон далайд нэвтрэх, түүнээс гарах

эрхийг хэрэгжүүлэх асуудлаар байгуулсан тусгай хэлэлцээрт нэн тааламжтай нөхцөлийг хэрэглэхгүй.

*127 дугаар зүйл*

**Гаалийн татвар, татвар болон бусад хураамж**

1. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбогдуулан тусгай үйлчилгээ үзүүлсний хураамж авахаас бусад тохиолдолд түүнээс ямар нэгэн гаалийн татвар, татвар бусад хураамж авахгүй.

2. Дамжин өнгөрч байгаа тээврийн хэрэгсэл, далайд гарцгүй улсад олгосон бусад хэрэгсэлд дамжин өнгөрүүлэгч улсын тээврийн хэрэгсэлд ногдуулдгаас илүү татвар буюу хураамж ногдуулж болохгүй.

*128 дугаар зүйл*

**Чөлөөт бүс, гаалийн бусад хөнгөлөлт**

Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх зорилгоор далайд гарцгүй улс, дамжин өнгөрүүлэгч улс хоорондоо хэлэлцэн тохиролцох замаар дамжин өнгөрүүлэгч улсад орох, гарах боомтод чөлөөт бүс тогтоох, гаалийн бусад хөнгөлөлт үзүүлж болно.

*129 дүгээр зүйл*

**Тээврийн хэрэгслийг зохион бүтээх, боловсронгуй болгох талаар хамтран ажиллах**

Дамжин өнгөрүүлэгч улс чөлөөтэй дамжин өнгөрөх зорилгыг хэрэгжүүлэх тээврийн хэрэгсэлгүй, эсхүл байгаа хэрэгсэл, түүний дотор боомтын барилга байгууламж, төхөөрөмж нь аль нэг талаар хангалтгүй бол холбогдох дамжин өнгөрүүлэгч улс, далайд гарцгүй улс тээврийн хэрэгслийг зохион бүтээх, боловсронгуй болгох талаар хамтран ажиллаж болно.

*130 дугаар зүйл*

**Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний үед техникийн чанартай саатал, бусад бэрхшээл гаргуулахгүй байх буюу тэдгээрийг арилгах арга хэмжээ**

1. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний үед техникийн саатал, бусад бэрхшээл гаргуулахгүй байх буюу тэдгээрийг арилгах бүхий л зохистой арга хэмжээг дамжин өнгөрүүлэгч улс авч байна.

2. Ийм саатал бэрхшээл тохиолдох үед түүнийг түргэн арилгах зорилгоор дамжин өнгөрүүлэгч улс, далайд гарцгүй холбогдох улсын эрх бүхий байгууллага хамтран ажиллана.

*131 дүгээр бүлэг*

**Далайн боомтын адил тэгш байх горим**

Далайд гарцгүй улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоц далайн боомтод гадаадын бусад хөлөг онгоц дагаж мөрддөг журмыг нэгэн адил дагаж мөрдөнө.

*132 дугаар бүлэг*

**Дамжин өнгөрөх илүү өргөн боломж олгох**

Энэхүү конвенцид заасан дамжин өнгөрөх боломжоос илүү өргөн хүрээний боломжийг энэхүү конвенцийн оролцогч улсын хооронд тохиролцсон, эсхүл оролцогч аль нэг улсаас олгосон бол тухайн боломжийг энэхүү конвенц ямар ч байдлаар хөндөхгүй. Энэхүү конвенц нь ийм илүү өргөн бололцоо ирээдүйд олгоход ч мөн саад болохгүй.

## **11 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ БҮС**

### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

#### *133 дугаар зүйл* **Нэр томьёог хэрэглэх**

Энэ бүлгийн зорилгод:

- а) “баялаг” гэж бүсийн далайн ёроол, түүний хэвлийн хатуу, шингэн буюу хийн төрлийн *in situ* эрдэс баялаг, түүний дотор холимог металлын тогтцыг;
- б) Бүсээс олборлосон баялгийг “ашигт малтмал” гэж үзнэ.

#### *134 дүгээр зүйл* **Энэ бүлгийн үйлчлэх хүрээ**

1. Энэ бүлгийн заалтыг бүсэд хэрэглэнэ.
2. Бүс дэх үйл ажиллагааг энэ бүлгийн заалтын дагуу зохицуулна.
3. 1 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хязгаарыг тэмдэглэсэн далайн зураг, газар зүйн солбицлын жагсаалтыг хадгалуулах, хэвлэхтэй холбогдсон шаардлагыг 6 дугаар бүлэгт дурдсанаар биелүүлнэ.
4. Энэ зүйлийн аль ч заалт 6 дугаар бүлгийн дагуу эх газрын хормойн цаад хилийг тогтоох, харалдаа буюу эрэг зэргэлдээ улсын хооронд түүнийг зааглах тухай хүчин төгөлдөр гэрээг хөндөхгүй.

#### *135 дугаар зүйл* **Хүрээлсэн ус, агаар мандлын эрхийн статус**

Энэ бүлэг, түүний дагуу хэрэгжиж буй буюу хэрэгжүүлж буй эрхийн аль нь ч бүсийг хүрээлсэн ус, түүний агаар мандлын эрхийн статусыг хөндөхгүй.

### **II ХЭСЭГ. БҮСИЙН ТАЛААР БАРИМТЛАХ ЗАРЧМУУД**

#### *136 дугаар зүйл* **Хүн төрөлхтний нийтийн өв**

Бүс, түүний баялаг нь хүн төрөлхтний нийтийн өв байна.

#### *137 дугаар зүйл* **Бүс, түүний баялгийн эрх зүйн статус**

1. Аль ч улс бүсийн аль нэгэн хэсэг буюу түүний баялгийн хувьд бүрэн эрхээ тогтоох буюу бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэхээр гомдол гаргах ёсгүй бөгөөд бүсийн аль нэг хэсэг, эсхүл түүний баялгийг аль ч улс, эсхүл хуулийн аль ч этгээд буюу хувь хүн түүнийг өөрийн эзэмшилд оруулж болохгүй. Ийнхүү бүрэн эрхээ тогтоох буюу бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэхээр гомдол гаргах, өөрийн эзэмшилд оруулах явдлыг хүлээн зөвшөөрөхгүй.

2. Бүсийн баялгийг ашиглах бүх эрхийг бүх хүн төрөлхтөн эдлэх бөгөөд түүний нэрийн өмнөөс Байгууллага ажиллана. Эдгээр баялгийг хэн нэгний өмчлөлд шилжүүлж болохгүй. Харин бүсээс олборлосон ашигт малтмалыг хэн нэгний өмчлөлд зөвхөн энэ бүлгийн буюу Байгууллагын дүрэм журмын дагуу шилжүүлж болно.

3. Аль ч улс, хувь хүн болон хуулийн этгээд бүсэд олборлосон ашигт малтмал эзэмших эрхийг энэ бүлэгт зааснаас бусдаар өөрийн болгох тухай гомдол гаргах эрхгүй. Эсрэгээр ийм төрлийн гомдол гаргах, ийм төрлийн эрх эдлэхийг, буюу хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрөхгүй.

*138 дугаар зүйл*

**Бүсийн хувьд улсаас хандах ерөнхий хандлага**

Бүсийн хувьд улсаас хандах ерөнхий хандлагыг энэ бүлгийн заалтын дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрэмд заасан зарчим болон энх тайван, аюулгүй байдлыг сахин хамгаалах, олон улсын хамтын ажиллагаа, харилцан бие биеэ ойлгоход чиглэсэн олон улсын бусад хэм хэмжээгээр тодорхойлно.

*139 дүгээр зүйл*

**Биелэлтийг хангах үүрэг, хохирлын хариуцлага**

1. Бүс дэх үйл ажиллагааг оролцогч улс, эсхүл оролцогч улсын төрийн өмчит аж ахуйн нэгж, оролцогч улсын харьяалалтай, эсхүл үр дүнтэй хяналт тогтоосон хуулийн этгээд буюу хувь этгээд хэрэгжүүлж байгаа бол эдгээр үйл ажиллагааг энэ бүлгийн дагуу явуулах нөхцөлийг оролцогч тухайн улс хангах үүрэгтэй. Ийм үүрэг бүсэд үйл ажиллагаа явуулж байгаа олон улсын байгууллагын хувьд мөн хамаарна.

2. Олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээ, III хавсралтын 22 дугаар зүйлийг хөндөхгүйгээр энэ бүлгээр хүлээсэн үүргээ оролцогч аливаа улс, эсхүл олон улсын байгууллага биелүүлээгүйн улмаас гарах хохирлоос үүдсэн зохих хариуцлагыг энэ бүлгийн дагуу оролцогч тухайн улс буюу олон улсын тухайн байгууллага дангаараа, эсхүл хамтын хариуцлага хүлээнэ. Хэрэв оролцогч улс 153 дугаар зүйлийн 2 дэд хэсгийн (b) заалтын дагуу зохих сануулга өгч, 153 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэг, III хавсралтын 4 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасныг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх зорилгоор шаардлагатай, зайлшгүй бүхий л арга хэмжээг авсан бол оролцогч тухайн улсын харьяалах этгээд энэ хэсгийн заалтыг биелүүлээгүйн улмаас үүдсэн хохирлыг оролцогч тухайн улс хүлээхгүй.

3. Олон улсын байгууллагын гишүүн оролцогч улс нь тухайн байгууллагатай холбогдсон энэ зүйлийн заалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор зохистой арга хэмжээг авна.

*140 дүгээр зүйл*

**Хүн төрөлхтний ашиг тус**

1. Энэ бүлэгт тодорхой заасан ёсоор бүс дэх үйл ажиллагааг газар зүйн байрлалаас шалтгаалахгүйгээр эргийн улс болон далайд гарцгүй улсын хувьд, түүнчлэн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 1514 (XV) тоот тогтоол, Ерөнхий Ассамблейн холбогдох бусад тогтоолын дагуу тусгаар тогтнол, өөртөө засан тогтнох эрхээ бүрэн олж аваагүй улс болон ард түмнийн онцгой шаардлагыг харгалзан үзсэний үндсэн дээр нийт хүн төрөлхтний ашиг тусын тулд хэрэгжүүлнэ.

2. Бүс дэх үйл ажиллагаанаас олох санхүүгийн болон эдийн засгийн бусад үр ашгийг Байгууллага нь 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн (f) дэд хэсгийн (i)-д заасны дагуу алагчилахгүй байх үндсэн дээр холбогдох аливаа арга замаар шударга хуваарилах нөхцөлөөр хангана.

*141 дүгээр зүйл*

**Бүсийг зөвхөн энх тайвны зорилгод ашиглах**

Энэ хэсгийн заалтыг зөрчихгүйгээр, алагчилахгүй байх үндсэн дээр эргийн болон далайд гарцгүй бүх улс бүсийг зөвхөн энх тайвны зорилгод ашиглахад нээлттэй байна.

*142 дугаар зүйл*

**Эргийн улсын эрх, хууль ёсны эрх ашиг**

1. Дотоодын шүүхийн харьяалалд хамаарах бүс дэх баялгийн орд газрыг ашиглахтай холбоотой үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхдээ дотоодын шүүхийн харьяалал нь мөн тухайн баялгийн орд газрыг хамаарах эргийн аль ч улсын эрх буюу хууль ёсны эрх ашгийг харгалзан үзнэ.

2. Ийм эрх, хууль ёсны эрх ашгийг хохироохгүйн тулд холбогдох улс урьдчилан мэдэгдсэний үндсэн дээр өөр хоорондоо зөвлөлдөнө. Хэрэв дотоодын шүүхийн

харьяалалд хамаарах бүс дэх үйл ажиллагаа нь түүн дээрх баялгийг ашиглахад чигэлбэл эргийн сонирхогч улсын зөвшөөрлийг урьдчилан авсан байх шаардлагатай.

3. Энэ бүлэг, түүний дагуу олгогдон хэрэгжиж байгаа эрхийн аль нь ч эрэг орчим ноцтой болон айсуу аюул занал учрах, түүнчлэн бүсэд хэрэгжүүлэх бусад үйл ажиллагаанаас үүдэх бохирдол, бохирдуулахаар сүрдүүлэх буюу аюултай бусад үзэгдлээс 12 дугаар бүлгийн холбогдох заалтын дагуу урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, зайлуулах талаар эргийн улсаас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээг хөндөхгүй.

#### 143 дугаар зүйл

### Далайн шинжлэх ухааны судалгаа

1. Бүс дэх далайн шинжлэх ухааны судалгааг 13 дугаар бүлгийн заалтын дагуу бүх хүн төрөлхтний ашиг тусыг тулд зөвхөн энх тайвны зорилгоор явуулна.

2. Бүс, түүний баялгийн хувьд Байгууллага нь далайн шинжлэх ухааны судалгаа явуулж болох бөгөөд уг зорилгоор гэрээ байгуулж болно. Байгууллага нь бүсэд шинжлэх ухааны судалгаа явуулахад тус дөхөм үзүүлэх, түүнийг дэмжих, түүнчлэн шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнг нийтийн хүртээл болгох, зохицуулах ажлыг гүйцэтгэнэ.

3. Оролцогч улс бүсэд далайн шинжлэх ухааны судалгаа явуулж болно. Бүсэд шинжлэх ухааны судалгаа явуулах олон улсын хамтын ажиллагаанд дараахь хэлбэрээр тус дөхөм үзүүлнэ. Үүнд:

а) олон улсын хөтөлбөрт оролцох, далайн шинжлэх ухааны судалгаа явуулахад улсын мэргэжилтэн буюу Байгууллагын төлөөллийг оролцуулах, хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх;

б) хөгжиж байгаа улс, техникийн хувьд өндөр хөгжилтэй улсын ашиг тусын тулд нөхцөл байдлыг харгалзан Байгууллага болон олон улсын бусад байгууллагаар дамжуулан дор дурдсан асуудлаар хөтөлбөр боловсруулах;

i) судалгааны чадавхийг бэхжүүлэх;

ii) судалгааны аргачлал, судалгааны дүнг хэрэглэх зэрэг асуудлаар мэргэжилтэн буюу Байгууллагын боловсон хүчнийг бэлтгэх;

iii) бүс дэх судалгааны ажилд тэдгээрийн мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэх;

с) тухайн нөхцөл байдлаас шалтгаалан Байгууллагын буюу олон улсын бусад шугамаар дамжуулан шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнг үр өгөөжтэйгөөр нийтийн хүртээл болгох.

#### 144 дүгээр зүйл

### Технологи шилжүүлэх

1. Энэхүү конвенцийн дагуу Байгууллага нь дараахь арга хэмжээ авна. Үүнд:

а) бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон технологи, шинжлэх ухааны мэдлэгийг хүлээн авах;

б) тухайн технологи, шинжлэх ухааны мэдлэгийг оролцогч бүх улсад үр ашигтай байлгахуйцаар хөгжиж байгаа улсад дамжуулахад тус дөхөм үзүүлэх.

2. Уг зорилгоор Байгууллага болон оролцогч улс нь бүс дэх үйл ажиллагаатай холбоотой технологи, шинжлэх ухааны мэдлэгийг үйлдвэрлэл эрхлэгч болон оролцогч бүх улсад ашигтай байлгахуйцаар дамжуулахад тус дөхөм үзүүлнэ. Ялангуяа Байгууллага болон оролцогч улс дараахь үйл ажиллагааг эхэлж хэрэгжүүлэхийг хөхиүлэн дэмжинэ. Үүнд:

а) бүс дэх үйл ажиллагаатай холбоотой технологийг үйлдвэрлэл эрхлэгч болон хөгжиж байгаа улсад шилжүүлэх, түүний дотор үйлдвэрлэл эрхлэгч болон хөгжиж байгаа улс нь холбогдох технологийг шударга зохистой нөхцөлийн үндсэн дээр олж авахад тус дөхөм үзүүлэх;

б) үйлдвэрлэл эрхлэгчийн технологи болон хөгжиж буй улсын өөрийнх нь технологийг боловсронгуй болгох, ялангуяа үйлдвэрийн ажилтан, хөгжиж байгаа улсын мэргэжилтэн нарыг далайн шинжлэн судлах салбарт бэлтгэх, тэднийг бүсийн үйл ажиллагаанд бүрэн дүүрэн оролцуулах боломж олгох замаар үйлдвэрийн

технологи, хөгжиж байгаа улсын өөрийнх нь технологийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн арга хэмжээ авах.

*145 дугаар зүйл*

**Далайн байгаль орчныг хамгаалах**

Бүс дэх үйл ажиллагааны үр дүнд үүсч болох хортой уршгаас далайн байгаль орчныг үр дүнтэй хамгаалах зорилгоор энэхүү конвенцийн заалтын дагуу шаардлагатай арга хэмжээг авна. Уг зорилгоор Байгууллага нь зохих хэм хэмжээ, дүрмийг дор дурдсаны дагуу гаргана. Үүнд:

- а) өрөмдөх, ухах, хөрс ухах, хаягдал зайлуулах, ийм төрлийн үйл ажиллагаатай холбоотой төхөөрөмж, дамжуулах хоолой, бусад байгууламж барих, ашиглах буюу суурилсан төхөөрөмжид засвар үйлчилгээ хийх зэрэг хортой үйл ажиллагаанаас далайн байгаль орчныг хамгаалахад онцгой анхаарал тавин далайн байгаль орчныг бохирдуулах, бусад аюулд хүргэх, түүний дотор эргийг бохирдуулах, далайн байгаль орчны экологийн тэнцвэрийг алдагдуулахгүй байхад хяналт тавьж, урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах;
- б) бүсийн байгалийн баялгийг хадгалан хамгаалах, далай байгаль орчны амьтны болон ургамлын аймагт хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх.

*146 дугаар зүйл*

**Хүний амь насыг хамгаалах**

Бүс дэх үйл ажиллагааны үед хүний амь насыг үр дүнтэй сахин хамгаалах арга хэмжээ авна. Эл зорилгоор Байгууллага нь холбогдох гэрээнд тусгалаа олсон олон улсын эрх зүйн өнөөгийн хэм хэмжээнд нэмэлт болгон зохих хэм хэмжээ, дүрмийг батална.

*147 дугаар зүйл*

**Бүс болон далайн байгаль орчин дахь үйл ажиллагааг зөвшөөрөх**

1. Бүс дэх үйл ажиллагаа нь далайн байгаль орчинд хэрэгжүүлж буй өөр үйл ажиллагаатай боломжийн хэрээр зохицуулагдсан байх ёстой.

2. Бүс дэх үйл ажиллагааг явуулахад ашиглагдаж байгаа суурин төхөөрөмж нь дараахь шаардлагыг хангаж байх ёстой. Үүнд:

- а) тухайн төхөөрөмжийг зөвхөн энэ бүлгийн заалт, Байгууллагаас гаргасан хэм хэмжээ, дүрмийн дагуу угсарч байршуулах буюу зайлуулна. Тухайн төхөөрөмжийг угсрах, байршуулах, зайлуулахдаа зохих ёсоор урьдчилан мэдэгдэх бөгөөд эдгээр төхөөрөмжийг байршуулсан тухай тогтмол мэдэгдэх үүрэгтэй төхөөрөмжийн байнгын ажиллагааг хангах;
- б) олон улсын далайн навигацид чухал ач холбогдол бүхий далайн замаар өнгөрөхөд тулгарах саад болох газар, эсхүл загас агнуурын эрчимтэй үйл ажиллагаа явуулж байгаа газарт тийм төхөөрөмжийг байрлуулахгүй;
- в) тийм төхөөрөмжийг тойруулан зохих тэмдэг бүхий аюулгүйн бүсийг уг төхөөрөмж болон далайд зорчих аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор байгуулах. Ийм бүсийн ерөнхий хэлбэр, байрлал нь далайн тодорхой бүсэд нэвтрэх хөлөг онгоцны хууль ёсны эрх, эсхүл олон улсын далайн навигацийн дагуу зорчиход саад болох бүсийг үүсгэсэн байж болохгүй;
- г) тийм төхөөрөмжийг зөвхөн энх тайвны зорилгод ашиглана;
- д) тийм төхөөрөмж нь арлын статус эдлэхгүй. Эдгээр төхөөрөмж нь өөрийн харьяа тэнгисгүй байх бөгөөд харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойг зааглахад нөлөөлөхгүй.

3. Далайн байгаль орчинд бусад үйл ажиллагаа явуулахдаа бүс дэх үйл ажиллагааг зохих ёсоор харгалзана.



*148 дугаар зүйл*

**Бүс дэх үйл ажиллагаанд хөгжиж байгаа улсын оролцоо**

Хөгжиж байгаа улсын онцгой эрх ашиг, хэрэгцээ, тэдгээрийн дотроос, ялангуяа далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй улсын онцгой хэрэгцээг зохих ёсоор харгалзан, бүсээс алслагдсан байдал, бүсэд нэвтрэх, гарахад учрах бэрхшээлийг оролцуулан газар зүйн тааламжгүй байрлалаас гарч болох саад тотгорыг гэтлэхийн тулд энэ бүлэгт тодорхой заасанчлан хөгжиж байгаа улсад бүс дэх үйл ажиллагаанд үр дүнтэй оролцоход дэмжлэг үзүүлнэ.

*149 дүгээр зүйл*

**Археологийн болон түүхийн объект**

Бүсээс олдсон археологийн болон түүхийн холбогдолтой бүх объектыг нийт хүн төрөлхтний ашиг тусын тулд хадгалж ашиглах бөгөөд чингэхдээ тэдгээрийн гарлын улс, тухайн соёлын гарал үүслийн улс, эсхүл тэдгээрийн түүх, археологийн гарлын улсын давуу эрхийг онцгойлон анхаарна.

**III ХЭСЭГ. БҮСИЙН БАЯЛГИЙГ ОЛБОРЛОХ**

*150 дугаар зүйл*

**Бүс дэх үйл ажиллагааны талаар явуулах бодлого**

Дэлхийн эдийн засгийн эрүүл хөгжил, дэлхийн худалдааны тэнцвэртэй өсөлтийг хангах, бүх улс ялангуяа хөгжиж буй улсыг бүхий л талаар хөгжүүлэхийн төлөөх олон улсын хамтын ажиллагаанд тус дөхөм үзүүлэх талаар энэ бүлэгт тодорхой заасны дагуу бүс дэх үйл ажиллагааг дараахь зорилгоор явуулна:

- а) бүсийн баялгийг олборлох;
- б) бүсийн баялгийг журмын дагуу, аюулгүй, зүй зохистой ашиглах, тухайлбал, баялгийг хадгалж хамгаалах холбогдох зарчмын дагуу бүс дэх үйл ажиллагааг үр ашигтай хэрэгжүүлэх, илүү хаягдал гаргахгүй байх;
- в) уг үйл ажиллагаанд тухайлан 144, 148 дугаар зүйлийн дагуу оролцох боломжийг өргөтгөх;
- г) энэхүү конвенцид заасны дагуу үйлдвэрлэл эрхлэгч болон хөгжиж байгаа улсад технологи дамжуулах, орлогыг хуваарилахад Байгууллагаас оролцох;
- д) шаардлагатай тохиолдолд бусад эх үүсвэрээс олборлох ашигт малтмалын зэрэгцээ ашигт малтмал хэрэглэгчдийн хэрэгцээг хангах зорилгоор бүсээс ашигт малтмал олборлох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- е) бүс, бусад эх үүсвэрээс олборлох ашигт малтмалд үйлдвэрлэл эрхлэгчийн хувьд ашигтай, хэрэглэгчийн хувьд хохиролгүй шударга, тогтвортой үнэ тогтооход тус дөхөм үзүүлэх, эрэлт нийлүүлэлтийн удаан хугацааны тэнцвэртэй байдалд дөхөм үзүүлэх;
- ж) нийгэм-эдийн засгийн тогтолцоо, газар зүйн байрлалыг нь үл харгалзан бүсийн баялгийг эзэмшихэд бүх оролцогч улсын оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх, бүс дэх үйл ажиллагааг монополизлохоос урьдчилан сэргийлэх;
- з) 151 дүгээр зүйлд заасны дагуу бүс дэх үйл ажиллагааны улмаас ашигт малтмалын зохих төрлийн үнэ буурсан буюу уг төрлийг гадаадад гаргах хэмжээ багассанаас хөгжиж байгаа улсын эдийн засаг, экспортын орлогод нь муугаар нөлөөлөхөөс хамгаалах;
- и) нийтийн өвийг бүх хүн төрөлхтний тусын ашиг тулд боловсруулах;
- й) бүсээс олборлосон ашигт малтмалыг импортлох, тийм ашигт малтмалаас гарган авч байгаа импортын барааг бусад эх үүсвэрээс авч байгаа импортын бараанаас илүүгүй нэн тааламжтай нөхцөлөөр хангах.

## 151 дүгээр зүйл Үйлдвэрлэх бодлого

1.

а) 150 дугаар зүйлийг хөндөхгүйгээр мөн зүйлийн “н” дэд хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор Байгууллага нь үнийн хувьд үйлдвэрлэгч, хэрэглэгч хоёрын аль алинд нь ашигтайгаар бүсээс олборлосон эрдэс түүхий эдээс боловсруулсан бүтээгдэхүүний зах зээлийн өсөлт, үр ашиг, тогтвортой үйлдвэрлэлийг хангах үүднээс, эсхүл үйлдвэрлэгч, хэрэглэгчид болон сонирхсон бүх талыг оролцуулсан бөгөөд цаг үеийн шаардлагаар байгуулагдсан гэрээг үндэслэсэн шаардлагатай арга хэмжээг байнга зохиогддог хурал зөвлөгөөний механизмаар дамжуулан авч байна. Оролцогч бүх улс эл зорилгоор хамтран ажиллана;

б) үйлдвэрлэгч, хэрэглэгч хоёрыг оролцуулан холбогдох бүх талын түүхий эдийн асуудлаарх аливаа бага хуралд Байгууллага оролцох эрхтэй. Ийм бага хурлын үр дүнд тохиролцсон аливаа гэрээнд Байгууллага оролцогч болох эрхтэй. Ийм гэрээний дагуу хэрэгжүүлсэн аливаа үйл ажиллагаанд оролцох Байгууллагын оролцоо нь уг бүс дэх үйлдвэрлэлийн асуудлаар эдгээр байгууллагын холбогдох дүрмийн дагуу явагдана;

с) дээр заасан гэрээний дагуу Байгууллага өөрийн үүргийг хэрэгжүүлэхдээ бүс дэх эрдэс баялгийн олборлолтын хувьд нэг хэвийн, үл ялгаварлах хэлбэрээр хэрэгжүүлнэ. Ингэхдээ Байгууллага нь үйлдвэрийн хүчин төгөлдөр гэрээний ажлын батлагдсан төлөвлөгөөний дагуу ажлаа явуулна.

2.

а) энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасан завсрын хугацаанд, ажил гүйцэтгэгч нь Байгууллагад өргөдлөө өгөөгүй буюу түүнээс үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл аваагүй бол ажлын батлагдсан төлөвлөгөөний дагуу ажил гүйцэтгэгч үйлдвэрлэл эхэлж үл болно. Төсөл боловсруулах хугацаа, шинж чанарыг харгалзан Байгууллагын дүрэм болон дотоод журамд өөр хугацаа тогтоогоогүй бол үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл авах өргөдөл гаргах буюу тийм зөвшөөрөл олгохыг ажлын төлөвлөгөөний дагуу үйлдвэрлэл эхлэхээс 5 жилээс доошгүй хугацааны өмнө гүйцэтгэж үл болно;

б) үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл авах өргөдөлд ажил гүйцэтгэгч батлагдсан төлөвлөгөөний дагуу нэг жилд олборлохоор тооцоолсон никелийн хэмжээг зааж өгөх. Ажил гүйцэтгэгч төлөвлөсөн хугацаандаа үйлдвэрлэлээ эхлэх боломж олгосон зөвшөөрөл авсны дараа өөрөөс гарах зардлын графикийг өргөдөлд хавсаргаж байна;

с) үүнтэй холбогдуулан Байгууллага III Хавсралтын 17 дугаар зүйлийг баримтлан үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны шаардлагыг боловсруулах;

д) байгууллага нь үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл олгохдоо уг үйлдвэрлэл явуулахыг хүссэн хэмжээгээр олгох. Гэхдээ уг хүссэн хэмжээ, урьд өмнө батлагдсан хэмжээний нийлбэр нь 4 дэх хэсэгт заасны дагуу завсрын хугацаанд байсан нэг жилийн хугацааны дотор зөвшөөрөл олгосон аль нэг жилд тооцоолон зөвшөөрсөн никель үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээнээс хэтэрч үл болно;

е) үйлдвэрлэл явуулахад олгосон зөвшөөрөл, батлагдсан өргөдөл нь ажлын батлагдсан төлөвлөгөөний нэг хэсэг болох;

ф) хэрэв ажил гүйцэтгэгчийн үйлдвэрлэл явуулахыг хүссэн өргөдлийг “d”-д зааснаар хүлээн авахгүйд хүрвэл тэр тийм өргөдлөө хүссэн цагтаа Байгууллагад дахин гаргаж болно.

3. Завсрын хугацаа нь ажлын төлөвлөгөөний дагуу анхны үйлдвэрлэл эхлэх оны 1 дүгээр сарын нэгнээс 5 жилийн өмнө эхэлнэ. Энэ хугацаанд ажлын батлагдсан төлөвлөгөөний дагуу эхний үйлдвэрлэл эхлэх хугацаа хойшлогдвол завсрын хугацааны эхлэл буюу үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээний анхны тооцоонд тэр дагуу өөрчлөлт орж байна. Завсрын хугацаа 25 жил үргэлжлэх бөгөөд 155 дугаар зүйлд заасны дагуу биелэлтийг хэлэлцэх бага хурлыг дуустал, эсхүл 1 дэх хэсэгт заасан шинэ гэрээг хүчин төгөлдөр болох өдөр хүртэл, эсхүл эдгээр хоёр хугацааны аль эрт дуусах үе хүртэл

үргэлжилнэ. Завсрын хугацаанаас үлдсэн хугацаанд дээр дурдсан гэрээний хугацаа дуусах буюу ямар нэг шалтгаанаар хүчингүй болбол энэ зүйлд заасан эрх мэдлийг Байгууллага дахин эдэлж байна.

4.

а) завсрын хугацааны нэг жилийн үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээний нийлбэр нь дор дурдсанаас бүрдэнэ. Үүнд:

i) "b"-д заасны дагуу никелийн хэрэглээний хандлагын хэмжээг түүнийг анх үйлдвэрлэл эхэлсэн оны өмнөх нэг жилд, мөн завсрын үе эхлэхийн өмнөх нэг жилд тус тус үйлдвэрлэсний шугамаар харуулсан хэмжигдэхүүний ялгавар;

ii) "b"-д заасны дагуу никелийн хэрэглээний хандлагын хэмжээг үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрлийг баримтлан үйлдвэрлэл явуулсан нэг жилд мөн завсрын үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрлийг баримтлан үйлдвэрлэл явуулсан нэгэн хэмжигдэхүүний ялгаврын 60 хувь.

б) "а" дэд хэсгийн заалтын зорилгоор:

i) никель үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээг тооцоолоход ашиглаж байгаа хандлагын шугаман хэмжигдэхүүн гэж никелийн үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл олгосон жилд гаргах никелийн жилийн хэрэгцээг хандлагын шугамаар тооцоолсон хэмжигдэхүүнүүдийг хэлнэ. Тэрхүү хандлагын шугамыг сүүлийн 15 жилийн никелийн бодит хэрэгцээг логарифмын шугамын бууралтаас гаргана. Үүнийг дурдсан хугацааны баримт сэлт дээр тулгуурлан байгуулах боловч цаг хугацаа бол биеэ даасан хувьсах хэмжигдэхүүн хэвээр байна. Энэ хандлагын шугамыг анхдагч хандлагын шугам гэж нэрлэнэ;

ii) Хэрэв анхдагч хандлагын шугамын жилийн өсөлтийн норм 3 хувиас бага байвал, "а" дэд хэсэгт заасан хэмжигдэхүүнийг тодорхойлоход ашиглах хандлагын шугам гэж жил бүр 3 хувиар өсдөг, 15 жилийн анхны жилийн хэмжигдэхүүнийг үзүүлэх, анхдагч хандлагын шугамаар дайрч гарах шугамыг хэлнэ. Үүний зэрэгцээ завсрын хугацааны аливаа жилд явуулах үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээ нь дээр дурдсан хоёр хэмжигдэхүүний ялгавраас их байж болохгүй.

5. Байгууллага 4 дэх хэсэгт заасан ёсоор тооцоолсон үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээнээс 38000 метр/тонн никелийг анхны нь үйлдвэрлэлд зориулж тухайн үйлдвэрт нөөцлөн хадгалж байна.

6.

а) үйлдвэрлэгч зөвшөөрөлд заасан нэг жилд олборлох хэмжээнээс хэтрүүлэхгүй байх нөхцөлд холимог металлын тогтцоос нэг жилд олборлох хэмжээг 8 хувь буюу түүнээс бага хэмжээгээр давуулж болно. Жилд 6 хувиас 20 хувь хүртэл, эсхүл эхний 1 жил, түүний дараагийн 2 жилийн туршид ингэж давуулсан бол Байгууллагатай хэлэлцээ хийнэ. Байгууллага нэмэлт үйлдвэрлэл явуулах тийм зөвшөөрөл авахыг ажил гүйцэтгэгчээс шаардаж болно;

б) байгууллага ийм нэмэлт үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрлийн өргөдлийг зөвшөөрөл хараахан аваагүй байгаа бусад бүх ажил гүйцэтгэгчдийн гаргасан өргөдлийн талаар шийдвэр гаргасны дараа өргөдөл гаргаж болох бусад үйлдвэрлэгчдийг зохих ёсоор харгалзан үзсэний дараа авч үзэж байвал зохино.

Байгууллага завсрын хугацааны аль ч жилийн үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээ болгон зөвшөөрсөн хэмжээнээс үйлдвэрлэлийн ерөнхий хэмжээг хэтрүүлэхгүй байх зарчмыг удирдлага болгоно. Байгууллага ажлын аливаа төлөвлөгөөний дагуу нэг жилд 46500 метр/тонноос илүү никель олборлох зөвшөөрөл олгохгүй.

7. Зөвшөөрсөн ёсоор холимог металлын тогтцоос гаргаж байгаа зэс, кобальт, марганец зэрэг металлын үйлдвэрлэлийн хэмжээ, ажил гүйцэтгэгч энэ зүйлийн дагуу уг тогтцоос никелийг олборлох дээд хэмжээгээр авсан байвал энэ хэмжээнээс хэтэрч үл болно.

Энэ заалтыг биелүүлэх үүднээс Байгууллага III Хавсралтын 17 дугаар зүйлийн дагуу дүрэм, дотоод журмыг тогтооно.

8. Шударга бус эдийн засгийн практиктай холбогдуулан байгуулсан олон талын худалдааны гэрээнээс үүсэн гарах эрх, үүргийг бүс дэх ашигт малтмалыг хайх, боловсруулахад дагаж баримтална. Энэ заалтын дагуу үүсч болох маргааныг зохицуулахдаа, олон талын худалдааны гэрээнд оролцогч улсууд уг гэрээнд маргаан таслах тухай заасан зүйлийг баримтлан шийдвэрлэж байна.

9. Шаардлагатай гэж үзвэл 161 дүгээр зүйлийн 8 дахь хэсэгт заасны дагуу дүрэм, дотоод журам тогтоох замаар тогтцоос гарган авч байгаа ашигт малтмалын зэрэгцээ бүс дэх бусад ашигт малтмалыг олборлох хэмжээг хязгаарлах эрхийг Байгууллага эдэлнэ.

10. Ашигт малтмал олборлох зорилгоор олон улсын төрөлжсөн болон бусад байгууллагуудтай хамтын ажиллагаа явуулах, тухайн бүсэд явуулж байгаа үйл ажиллагааны улмаас тодорхой зарим ашигт малтмалын үнэ буурах, тэдгээрийн гарц багассанаас хөгжиж байгаа орнуудын экспортын орлого буурах, эдийн засаг нь доройтох мэт ноцтой бэрхшээл учирвал, Ассамблейн эдийн засаг-төлөвлөлтийн хорооны саналыг үндэслэн гаргасан Зөвлөлийн зөвлөмжөөр дээр дурдсан улсын эдийн засгийг сайжруулахад тус дөхөм үзүүлэхүйц арга хэмжээ авч, нөхөн олгох тогтолцоог бий болгоно. Байгууллага нь хамгийн их хохирол хүлээж болох улсын хүнд нөхцөл байдлыг аль болохуйц багасгах, эдийн засгаа зохицуулахад нь тус дөхөм үзүүлэх зорилгоор судалгааны асуудлыг бусдын хүсэлтээр эхэлж явуулна.

#### 152 дугаар зүйл

### Байгууллагын бүрэн эрх, үүргээ хэрэгжүүлэх

1. Байгууллага нь бүрэн эрх, үүргээ хэрэгжүүлэх, бүс дэх үйл ажиллагаанд оролцох боломжийг олгохдоо алагчилахгүй байна.

2. Гэхдээ хөгжиж буй улсын хувьд, түүний дотор энэ бүлэгт онцгойлон тусгагдсан далайд гарцгүй, газар зүйн хувьд тааламжгүй байрлалтай хөгжиж байгаа улсын хувьд онцгой анхаарал тавьж болно.

#### 153 дугаар зүйл

### Хайгуул хийх, боловсруулах тогтолцоо

1. Бүс дэх үйл ажиллагааг Байгууллага нь бүх хүн төрөлхтний нэрийн өмнөөс энэ зүйл, түүнчлэн энэ бүлэг, түүнд холбогдох Хавсралтын дагуу тухайн Байгууллагаас гаргасан дүрэм, журмын дагуу зохион байгуулж хэрэгжүүлэх бөгөөд түүнд хяналт тавина.

2. Бүс дэх үйл ажиллагааг 3 дахь хэсэгт зааснаар гүйцэтгэнэ:

а) үйлдвэрлэгчээс болон;

б) оролцогч улс Байгууллагатай хамтран, эсхүл төрийн өмчит үйлдвэр оролцогч улсад харьяалагдах хувь этгээд буюу хуулийн этгээд, эсхүл тэдгээрийн иргэдийн үр дүнтэй хяналтад байдаг, Оролцогч улсын иргэд, эсхүл энэ бүлэг, III Хавсралтад тусгасан шаардлагыг хангасан дээр заасан хуулийн этгээдүүдээс бүрдсэн баг явуулна.

3. Бүс дэх үйл ажиллагааг III хавсралтын дагуу төлөвлөгдөж Зөвлөлөөр батлагдсан албан ёсны бичгээр үйлдсэн төлөвлөгөөний дагуу хэрэгжүүлэх бөгөөд тэр нь Эрх зүй, техникийн хороогоор хянагдсаны дараа хэрэгжинэ.

Бүс дэх үйл ажиллагааг Байгууллагын зөвшөөрлөөр 2-ын "b" дэд хэсэгт заасан хуулийн этгээдүүд хэрэгжүүлж байгаа тохиолдолд ажлын тухайн төлөвлөгөө нь III хавсралтын 3 дахь хэсэгт заасны дагуу гэрээний шинж чанартай байна. Энэ гэрээнд III хавсралтын 11 дүгээр зүйлийн дагуу хамтарсан арга хэмжээг тусгасан байна.

4. Энэ бүлгийн зохих заалт, түүнд хамаарах хавсралт, Байгууллагаас гаргасан дүрэм журам, түүнчлэн 3 дахь хэсэгт заасны дагуу баталсан ажлын төлөвлөгөөг сахиж мөрдүүлэхэд шаардлагатай хяналтыг Байгууллага нь бүс дэх үйл ажиллагаанд тавина. 139 дүгээр зүйлийн биелэлтийг хангах зорилгоор оролцогч улс Байгууллагад тус дөхөм үзүүлэх шаардлагатай арга хэмжээг авна.

5. Энэ хэсгийн заалтыг мөрдүүлэх, энэхүү конвенцоор зохицуулах хяналт, зохицуулалт, аливаа гэрээний үүргийн биелэлтийг хангах зорилгоор Байгууллага нь аль ч

үед энэ хэсэгт тусгагдсан аливаа арга хэмжээг авах эрхтэй. Байгууллага нь бүс дэх үйл ажиллагаанд хэрэглэж байгаа, уг бүсэд оршиж байгаа төхөөрөмжийг шалгах эрхтэй.

6. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасны дагуу байгуулсан гэрээнд уг гэрээ байгуулагчдын эрхийн баталгааг тусгасан байх ёстой. Тэрчлэн гэрээг III хавсралтын 18, 19 дэх хэсэгт зааснаас өөрөөр дахин хянах, зогсоох буюу цуцлах ёсгүй.

#### 154 дүгээр зүйл

### Тогтмол тойм гаргах

Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсны дараа 5 жил тутам уг конвенцид заасан бүсийн олон улсын дэглэм хэрэг дээрээ хэрхэн хэрэгжиж байгаа тухай Ассамблейгаас ерөнхий, системтэй тойм гаргана. Дээрх тоймтой холбогдуулж Ассамблей уг дэглэмийн үйлчлэлийг боловсронгуй болгохтой холбогдсон арга хэмжээ энэ бүлгийн заалт, журам, түүнд хамаарах хавсралтын дагуу авах буюу бусад байгууллагаас авахыг зөвлөмж болгоно.

#### 155 дугаар зүйл

### Тоймын асуудлаарх бага хурал

Ажлын батлагдсан төлөвлөгөөгөөр үр ашигтай анхны үйлдвэрлэл эхэлсэн жилийн 1 дүгээр сарын нэгнээс хойш 15 жилийн дараа бүсийн баялгийн хайгуул хийх, ашиглалтын тогтолцоог зохицуулж байгаа энэ бүлгийн заалтууд, түүнд хамаарагдах хавсралтын тоймын асуудлаарх бага хурлыг Ассамблей зарлан хуралдуулна. Тоймын асуудлаарх бага хурал энэ хугацаанд хуримтлагдсан туршлагыг дэлгэрэнгүй авч хэлэлцэнэ.

Үүнд:

- a) бүсийн баялгийн хайгуул хийх, ашиглах тогтолцоог зохицуулдаг энэ бүлгийн заалтууд нь зорилгодоо бүх талаар хүрсэн эсэх, эдгээр заалт нь хүн төрөлхтөнд ашиг тус авчрах эсэх;
- b) уг 15 жилийн хугацаанд нөөцлөгдсөн бүсийг нөөцлөгдөөгүй бүстэй харьцуулахад үр ашигтай бөгөөд тэнцвэртэй ашигласан эсэх;
- c) бүс болон түүний баялгийн боловсруулалт болон ашиглалтыг дэлхий эдийн засгийн эрүүл саруул хөгжил, олон улсын худалдааны тэнцвэртэй өсөлтөд тус дөхөм үзүүлэхээр явуулсан эсэх;
- d) бүс дэх үйл ажиллагааг монопольчлолоос урьдчилан сэргийлсэн эсэх;
- e) 105, 151 дүгээр зүйлд тусгагдсан бодлогыг хэрэгжүүлсэн эсэх;
- f) бүс дэх үйл ажиллагаа хөгжиж байгаа улсын ашиг сонирхол хэрэгцээг онцгойлон харгалзсаны дүнд энэ тогтолцоо нь түүнээс гарах орлогыг шударгаар хуваарилахад хүргэсэн эсэх.

2. Тоймын асуудлаарх бага хурал нь хүн төрөлхтний нийтийн өвийн зарчим, бүсийн баялгийг бүх улс, ялангуяа хөгжиж байгаа улсын ашиг тусын тулд шударгаар боловсруулахад чиглэсэн олон улсын журам болон Байгууллагаас бүс дэх үйл ажиллагаагаа зохион байгуулах, хэрэгжүүлэх түүнд хяналт тавих зарчмыг хамгаална.

Уг бага хурал бүсийн аль нэг хэсэгт бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэх буюу хэрэгжүүлэх санаархлыг гаргуулахгүй байх, бүсийн хувьд улсын эдлэх эрх, хандлага, энэхүү конвенцийн заалтын дагуу бүс дэх улсын оролцоо, бүсийн үйл ажиллагааг монопольчлохоос урьдчилан сэргийлэх, бүсийг энх тайвны зорилгод ашиглах, түүний үйл ажиллагааны эдийн засгийн чиглэл, далайн шинжлэх ухааны судалгаа, технологи шилжүүлэх, далайн байгаль орчин, тэнд хүний амь насыг хамгаалах, эргийн улсын эрх, бүсийг хүрээлж байгаа усны эрхийн статус, энэхүү усан дээрх агаар мандлын эрхийн статус, бүс дэх үйл ажиллагааны зохицол болон далайн байгаль орчин дахь бусад үйл ажиллагаанд хамаарах энэ бүлэгт тусгасан зарчмын хэрэгжилтийг хангана.

3. Тоймын асуудлаарх бага хурал дээр баримталбал зохих шийдвэр гаргах журам нь далайн эрх зүйн асуудлаарх Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын III Бага хуралд баримталдаг журамтай адил байна. Бага хурал нь аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг нийтийн тохиролцооны зарчмаар хэлэлцэн тохиролцохын тулд бүхий л хүч чармайлт гаргах бөгөөд



түүнд хүрэх талаар бүхий л хүч чармайлтаа шавхаж дуустал энэ асуудлаар санал хураалт явуулах ёсгүй.

4. Хэрэв тоймын асуудлаарх бага хурал эхэлснээс хойш 5 жил өнгөрсний дараа бага хурал нь бүсийн баялгийн хайгуул хийх, ашиглах тогтолцооны талаар хэлэлцэн тохирч эс чадвал бага хурал шаардлагатай гэж үзсэн дараагийн 12 сарын хугацаанд оролцогч нийт улсын дөрөвний гурвын саналаар, уг тогтолцоог өөрчлөх буюу нэмэлт, өөрчлөлт оруулахыг оролцогч улс соёрхон батлах буюу түүнд нэгдэн орох тухай шийдвэрийг гаргаж болно. Уг нэмэлт, өөрчлөлт, түүнийг соёрхон баталсан буюу нэгдэн орж байгаа улсын гуравны хоёр нь нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар хүргүүлснээс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

5. Энэ зүйлийн дагуу бага хурлаас баталсан нэмэлт, өөрчлөлт нь хүчинтэй байгаа гэрээнд тусгагдсан эрхийг хөндөхгүй.

#### **IV ХЭСЭГ. БАЙГУУЛЛАГА. ДЭД ХЭСЭГ "А". ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

*156 дугаар зүйл*

##### **Байгууллагыг байгуулах**

1. Далайн ёроолын асуудал эрхэлсэн Олон улсын байгууллагыг үүгээр байгуулан түүний үйл ажиллагааг энэ хэсгийн заалтаар зохицуулна.

2. Оролцогч бүх улс Байгууллагын гишүүн аяндаа болно.

3. Төгсгөлийн баримт бичигт гарын үсэг зурсан, 305 дугаар зүйлийн 1-ийн "с", "d", "е" болон "f"-д заагаагүй Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын далайн эрх зүйн III Бага хуралд ажиглагчаар оролцогсод энэ Байгууллагад, түүний дүрэм, дотоод журмын дагуу оролцох эрхтэй.

4. Байгууллагын төв Ямайк улсад байрлана.

5. Байгууллага үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай бүс нутгийн төв болон бусад салбар газруудыг байгуулж болно.

*157 дугаар зүйл*

##### **Байгууллагын шинж чанар, үндсэн зарчим**

1. "Байгууллага" гэж Оролцогч улс нь энэ бүлгийн заалтын дагуу бүс дэх үйл ажиллагааг зохион байгуулах, хяналт тавих, ялангуяа түүний баялгийн асуудлыг эрхлэх ажлыг түүгээр дамжуулан явуулж байгаа байгууллагыг хэлнэ.

2. Байгууллага нь энэхүү конвенцийн дагуу түүнд олгогдсон бүрэн эрх, чиг үүрэгтэй байна. Байгууллага нь бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон эдгээр бүрэн эрх, чиг үүргээс үүдсэн бөгөөд тэдгээрийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай энэхүү конвенцид нийцсэн бусад бүрэн эрхийг эдэлнэ.

3. Байгууллага нь өөрийн бүх гишүүний бүрэн эрх, тэгш байдлын зарчим дээр үндэслэгдэнэ.

4. Байгууллагын бүх гишүүн нь гишүүний хувьд бүх эрх, давуу байдлыг хангахын тулд энэ бүлгийн дагуу хүлээсэн үүргээ үнэнчээр биелүүлнэ.

*158 дугаар зүйл*

##### **Байгууллагыг бүрэлдүүлэгч газар**

1. Байгууллагыг бүрдүүлэгч үндсэн газар нь үүгээр байгуулагдсан Ассамблей, Зөвлөл болон Нарийн бичгийн дарга нарын газар болно.

2. 170 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт зааснаар Байгууллагын чиг үүргийг дамжуулан гүйцэтгэх үйлдвэрийг үүгээр байгуулав.

3. Туслах чанарын шаардлагатай газруудыг энэ бүлгийн дагуу байгуулж болно.

4. Байгууллагын үндсэн газар болон үйлдвэр нь тэдгээрт олгосон бүрэн эрх, чиг үүргийг хэрэгжүүлэх асуудлыг хариуцна. Тэрхүү бүрэн эрх, чиг үүргээ хэрэгжүүлэхдээ бусад газар олгосон бүрэн эрх, чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд саад тотгор болох буюу хүндрүүлэх аливаа үйлдлээс зайлсхийнэ.



## **ДЭД ХЭСЭГ "В". АССАМБЛЕЙ**

### *159 дүгээр зүйл*

#### **Бүрэлдэхүүн, дотоод горим, санал хураалт**

1. Ассамблей нь Байгууллагын бүх гишүүнээс бүрдэнэ. Гишүүн тус бүр Ассамблейд нэг төлөөлөгчтэй байх бөгөөд түүнийг орлогч, зөвлөх нар дагалдаж болно.

2. Ассамблей жил бүр ээлжит чуулганаа хуралдуулж байна. Тусгай чуулганыг зөвлөл буюу Байгууллагын гишүүдийн олонхийн хүсэлтээр ерөнхий нарийн бичгийн дарга зарлан хуралдуулна.

3. Ассамблей өөр шийдвэр гаргаагүй бол чуулган Байгууллагын төв байранд хуралдана.

4. Ассамблей дотоод горимоо тогтооно. Ассамблей ээлжит чуулган бүрээрээ дарга болон шаардагдах бусад албаны хүмүүсийг сонгоно. Тэд дараагийн ээлжит чуулганаар дарга сонгогдтол албан тушаалдаа байна.

5. Ассамблей гишүүдийн олонхи ирсэн тохиолдолд хурлыг эхэлнэ.

6. Ассамблейн гишүүн тус бүр саналын нэг эрхтэй.

7. Дотоод горимтой холбогдох бүхий л асуудал, түүний дотор Ассамблейн тусгай чуулган хуралдуулах эсэхийг санал хураахад байлцсан буюу оролцсон гишүүдийн олонхийн саналаар шийдвэрлэнэ.

8. Үндсэн асуудлаар шийдвэр гаргахдаа санал хураахад байлцсан буюу оролцсон олонхийн гишүүдийн 2/3-ын саналаар шийдвэрлэнэ. Гэхдээ ийм олонх нь тухайн чуулганд оролцож байгаа гишүүдийн олонх байх шаардлагатай. Аливаа асуудал үндсэн асуудал мөн эсэхийг шийдэхэд Ассамблей үндсэн асуудлыг шийдвэрлэхэд шаардах олонхийн саналаар өөр шийдвэр гаргаагүй бол, уг асуудлыг үндсэн асуудал гэж үзнэ.

9. Хэрэв үндсэн асуудлаар анх удаа санал хурааж байгаа бол Ассамблейн 1/5-ээс цөөнгүй гишүүдийн хүсэлтээр Ассамблейн дарга уг асуудлаар санал хураахыг хуанлийн 5 хоногоор хойшлуулж болно. Энэ дүрмийг аливаа асуудлын хувьд зөвхөн нэг удаа хэрэглэнэ. Чуулган дууссаны дараа уг асуудлыг авч хэлэлцэхээр хойшлуулахад энэ дүрмийг хэрэглэж болохгүй.

10. Ассамблейгаар аливаа асуудал хэлэлцүүлэх санал энэхүү конвенцийн заалтад нийцэж байгаа эсэх талаар зөвлөмж гаргуулах тухай Ассамблейн даргын нэр дээр илгээсэн, байгууллагын тавны нэгээс цөөнгүй гишүүдийн бичгээр тавьсан хүсэлтийг хүлээн авмагц Ассамблей уг асуудлаар зөвлөмж болгох саналаа гаргаж өгөхийг

Ассамблейгаар аливаа асуудал хэлэлцүүлэх санал энэхүү конвенцийн заалтад нийцэж байгаа эсэх талаар зөвлөмж гаргуулах тухай Ассамблейн шийдвэр гаргах хүртэл уг асуудлаар санал хураахыг хойшлуулна.

### *160 дугаар зүйл*

#### **Бүрэн эрх, чиг үүрэг**

1. Байгууллагын бүх гишүүдээс бүрдсэн цорын ганц газар болох Ассамблей нь Байгууллагын эрх барих дээд газар нь байх бөгөөд энэхүү конвенцид тусгайлан заасны дагуу бусад үндсэн газар нь түүний өмнө ажлаа тайлагнаж байна.

Ассамблей нь Байгууллагын дээд эрх мэдлийн аливаа асуудлаар баримтлах ерөнхий бодлогыг энэхүү конвенцийн холбогдох заалтын дагуу тодорхойлох бүрэн эрхтэй.

2. Үүнээс гадна Ассамблей нь дараахь бүрэн эрх, чиг үүрэгтэй байна. Үүнд:

a) 161 дүгээр зүйлийн дагуу зөвлөлийн гишүүдийг сонгох;

b) зөвлөлөөс дэвшүүлсэн нэр дэвшигчдийн дотроос Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг сонгох;

c) зөвлөлөөс гаргасан зөвлөмжийн дагуу үйлдвэрийн захиргааны гишүүд, үйлдвэрийн захирлыг сонгох;

d) энэ бүлгийн заалтын дагуу үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай гэж үзсэн туслах газруудыг байгуулах. Тэдгээрийн бүрэлдэхүүнийг тодорхойлохдоо газар зүйн шударга хуваарилалтын зарчим, онцгой эрх ашгийг зохих ёсоор харгалзана. Эдгээр

газрын эрхлэх техникийн мэргэжилтэй, эрх бүхий гишүүд шаардлагатайг мөн харгалзана;

е) Байгууллага нь өөрийн захиргааны зардлыг бусад эх үүсвэрээс олох орлогоор нөхөж чадах боломжтой болтлоо Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын байнгын төсөвт хэрэглэдэг хэмжээг үндэслэн тогтоосон татварын хэмжээний дагуу байгууллагын захиргааны төсөвт оруулах оролцогч улсын татварыг тогтоох.

f)

i) бүс дэх үйл ажиллагаанаас олох санхүү, эдийн засгийн ашгийг зөвлөлөөс гаргасан зөвлөмжийн дагуу шударга хуваарилах, түүнчлэн 82 дугаар зүйлийн дагуу суутгал, татвар авах дүрэм, журмыг хэлэлцэж батлах. Чингэхдээ хөгжиж байгаа улсууд, тусгаар тогтнолоо болон өөртөө засан тохинох статусаа бүрэн олж аваагүй улс түмний эрх ашиг, хэрэгцээг онцгойлон харгалзана;

ii) Байгууллагын дүрэм болон дотоод журам, 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "о", "ii"-ын түр үндсэн дээр зөвлөлөөс гаргасан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэж батлах. Эдгээр хэм хэмжээ, дүрэм нь Бүс дэх баялгийн хайгуул хийх, боловсруулах, Байгууллагын санхүү захиргааны дотоод удирдлагад хамаарах буюу үйлдвэрийн захиргааны зөвлөмжөөр хуримтлалыг үйлдвэрээс Байгууллагад дамжуулахад мөн хамаарна;

g) энэхүү конвенц болон байгууллагын дүрэм болон дотоод журамд нийцэх, бүс дэх үйл ажиллагаанаас олсон санхүү, эдийн засгийн ашгийг шударга хуваарилах талаар шийдвэр гаргах;

h) зөвлөлөөс оруулсан Байгууллагын жилийн төсвийг хэлэлцэж батална.

i) зөвлөл, үйлдвэрийн тогтмол илтгэл, зөвлөл болон аливаа бусад газраас бэлтгэн ирүүлсэн тусгай илтгэлийг авч хэлэлцэх;

j) судалгаа зохион байгуулах, бүс дэх үйл ажиллагааны асуудлаар олон улсын хамтын ажиллагаанд тус дөхөм болох, энэ салбарт олон улсын эрх зүйг дэвшилттэй хөгжүүлэх, төрөлжүүлэн хуульчлахыг дэмжих зорилгоор зөвлөмж гаргах;

к) бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдон хөгжиж байгаа улсын өмнө тулгарсан нийтлэг асуудлууд, тухайлбал бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдон хөгжиж байгаа улсын газар зүйн байрлалаас үүдсэн, мөн далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй улсын асуудлыг хэлэлцэх;

l) эдийн засгийн төлөвлөлтийн хорооны саналыг үндэслэн зөвлөлөөс гаргах зөвлөмжөөр нөхөн олгох тогтолцоо байгуулах буюу 151 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэгт заасанчлан эдийн засгийг бэхжүүлэх бусад арга хэмжээг авах;

m) 185 дугаар зүйлийн дагуу бүрэн эрх, дархаа хэрэгжүүлэхийг түдгэлзүүлэх;

n) Байгууллагын эрх мэдлийн аливаа асуудлыг хэлэлцэх, тодорхой нэг газарт хамрагдаагүй асуудлыг Байгууллагын газар хоорондын бүрэн эрх, чиг үүргийн хуваарийн дагуу ямар газарт эрхлүүлэх тухай шийдвэр гаргана.

## ДЭД ХЭСЭГ "С". ЗӨВЛӨЛ

161 дүгээр зүйл

### Бүрэлдэхүүн, дотоод журам, санал хураалт

1. Зөвлөл нь дор заасан журмыг баримтлан Ассамблейгаас сонгосон Байгууллагын 36 гишүүнээс бүрдэнэ.

а) бүсээс олборлох ашигт малтмалын төрлөөс үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүний дэлхийн нийт хэрэгцээний 2-ыг сүүлийн 5 жилийн туршид хэрэглэсэн, эсхүл гагцхүү импортоор авах түүхий эд нь дэлхийн тийм импортын 2-оос дээш хувь бүхий оролцогч улсаас 4 гишүүн, аль ч тохиолдолд нэг улс нь Дорнод Европын (социалист) бүс нутгийн улс, түүнчлэн томоохон хэрэглэгч;

б) бүс дэх үйл ажиллагааг бэлтгэж явуулахад шууд буюу иргэдээрээ дамжуулан хамгийн их хөрөнгө оруулагч 8 оролцогч улсаас 4 гишүүн, түүний дотор Дорнод Европын (социалист) бүс нутгийн 1-ээс доошгүй улс;



с) өөрийн шүүхийн харьяалал бүхий газраас олборлодог бөгөөд бүсээс олборлох ашигт малтмалын төрлийг дагнан ихээхэн хэмжээгээр экспортолдог Оролцогч улсаас 4 гишүүн, түүний дотор эдийн засагт нь эдгээр ашигт малтмалын экспорт чухал нөлөө үзүүлдэг 2-оос доошгүй хөгжиж байгаа улс;

д) онцгой сонирхол бүхий оролцогч хөгжиж байгаа улсаас 6 гишүүн, онцгой сонирхол гэдэгт хүн ам ихтэй улс, далайд гарцгүй буюу газар зүйн хувьд тааламжгүй улс, бүсээс олборлох ашигт малтмалыг их хэмжээгээр импортолдог улс, тийм ашигт малтмалыг үйлдвэрлэх чадалтай улс, нэн буурай хөгжилтэй улс багтана;

е) зөвлөл дэх суудлыг газар зүйн шударга хуваарилалтыг хангах зарчмын дагуу 18 гишүүнээс сонгох. Энэ заалтын дагуу газар зүйн бүс нутаг бүрээс 1-ээс доошгүй улс сонгогдоно. Эл зорилгоор газар зүйн бүс нутагт Африк, Ази, Дорнод Европ (социалист улс) Латин Америк, Баруун Европ болон бусад улс орно.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу Зөвлөлийн гишүүдийг сонгоход Ассамблей нь:

а) далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй улс Ассамблейд төлөөлөгдвөл зохих хувьтай тэнцүү хэмжээнд төлөөлөгдсөн байх;

б) эргийн улс, ялангуяа 1 дэх хэсгийн “а”, “b”, “с” болон “d” дэд хэсэгт хамаарагдахгүй хөгжиж байгаа улс тэдний Ассамблейд төлөөлөгдвөл зохих хувьтай аль болохоор тэнцүү байхаар төлөөлөгдсөн байх;

с) зөвлөлд оролцогч бүлэг улс тус бүрийг тухайн бүлгээр томилогдсон гишүүд төлөөлнө.

3. Ассамблейн ээлжит чуулганаараа сонгууль явуулж байна. Зөвлөлийн гишүүн бүр жилийн хугацаагаар сонгогдоно. Анхны сонгуулиар нэгд заасан бүлэг тус бүрийн гишүүдийн хагас нь жилийн хугацаагаар сонгогдоно.

4. Зөвлөлийн гишүүд дахин сонгогдож болно. Гэхдээ гишүүд ээлжлэн сонгогдож байх нь чухал гэдгийг анхаарна.

5. Зөвлөл үүргээ Байгууллагын төв байранд гүйцэтгэх бөгөөд Байгууллагын ажлын шаардлагаар жилд 3-аас доошгүй удаа хуралдана.

6. Зөвлөлийн гишүүдийн олонхи ирсэн тохиолдолд хурлаа эхэлнэ.

7. Зөвлөлийн гишүүн тус бүр саналын нэг эрхтэй.

8.

а) дотоод горимтой холбогдох бүх асуудлыг санал хураахад байлцсан болон оролцогч гишүүдийн олонхийн саналаар шийдвэрлэнэ;

б) 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “f”, “g”, “h”, “i”, “n”, “p”, “v” дэд хэсэг, 191 дүгээр зүйлтэй холбогдолтой үндсэн асуудлаарх шийдвэрийг санал хураахад байлцсан болон оролцсон гишүүдийн гуравны хоёрын олонхоор гаргах бөгөөд ийм олонх нь Зөвлөлийн гишүүдийн олонх байх;

с) дараахь заалттай холбогдон гарсан асуудлаарх шийдвэрийг олонх нь Зөвлөлийн олонх гишүүдийг хамарсан байх нөхцөлд, санал хураахад байлцсан болон оролцсон гишүүдийн дөрөвний гурвын саналаар гаргах. 162 дугаар зүйлийн “1”, 162 дугаар зүйлийн “2” дахь хэсгийн “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f”, “g”, “h”, “i”, “j”, “k”, “l”, “m”, “n”, “o”, “p”, “q”, “r”, “s”, “t”, “u”-г баримтлахгүй байх, 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “u” хэсгийг гэрээлэгч болон захиалагч мөрдөөгүй бол, 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “d” дэд хэсгийн дагуу гарсан шийдвэрээр баталгаажуулаагүй нөхцөлд 162 дугаар зүйлийн 2-ын “w” дэд хэсэгт дурдсан тушаал нь 30 илүүгүй хоногийн дараа хүчин төгөлдөр болох үед, 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “x”, “y”, “z” дэд хэсэг болон 163 дугаар зүйлийн 2 дэд хэсэг; 174 дүгээр зүйлийн 3, IV хавсралтын 11 дүгээр зүйл;

д) 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “m”, “o”-д холбогдолтой асуудлаар шийдвэр гаргах, түүнчлэн 11 дүгээр бүлэгт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг нийтийн тохиролцооны үндсэн дээр шийдвэрлэх;

е) энэ зүйлийн “d”, “f”, “g”-н зорилгын үүднээс “нийтийн тохиролцоо” гэж ямар нэгэн албан ёсны эсрэг санал байхгүй байхыг. Зөвлөлд санал оруулснаас хойш 14 хоногийн дотор Зөвлөлийн дарга уг саналыг Зөвлөлөөр батлахад эсрэг санал гарах эсэхийг тогтоож мэдэгдэнэ. Зөвлөлийн дарга эсрэг санал гаргахыг мэдвэл, түүний дараа 3 хоногийн дотор зөрүүтэй саналыг шийдвэрлэж зохицуулах, нийтийн тохиролцоонд хүрэх зөвлөмж боловсруулах зорилгоор Зөвлөлийн дарга 9-өөс

доошгүй хүний бүрэлдэхүүнтэй зөвшилцөх хороо байгуулж өөрөө даргалан хуралдуулна. Энэ хороо байгуулагдсанахаа дараа 14 хоногийн дотор ажиллаж илтгэлээ Зөвлөлд хүргүүлнэ. Хороо нь нийтийн тохиролцоонд хүрч чадах зөвлөмж боловсруулж чадахгүй бол эсрэг санал гаргах болсон шалтгааныг илтгэлдээ тусгах;

f) Зөвлөл нь Байгууллагын холбогдох хэм хэмжээ, дүрэм журмын дагуу болон өөр бусад хэлбэрээр дээр дурдаагүй асуудлаар шийдвэр гаргах эрхтэй бол түүнийг хэм хэмжээ, дотоод дүрэм журмын тухай энэ дэд хэсгийн заалтын дагуу, хэрэв тэр нь тусгагдаагүй бол зөвлөлөөс энэ дэд хэсгийн заалтыг хэрэглэхээр тодорхойлсны дагуу тухайн шийдвэрийг нийтийн тохиролцоогоор аль болох урьдчилан гаргана;

g) хэрэв ямар нэгэн асуудлыг энэ зүйлийн “a”, “b”, “c”, “d” дэд хэсгийн заалтад хамаарах эсэхийг тогтоох асуудал гарвал, тухайн нөхцөл байдлаас шалтгаалан хэрэв шийдвэрийг олонхиор буюу нийтийн тохиролцоогоор батлах тухай өөр шийдвэр Зөвлөл гаргаагүй бол тухайн асуудлыг илүү өндөр түвшний, эсхүл хамгийн өндөр түвшний олонхиор буюу нийтийн тохиролцоогоор шийдвэрлэнэ.

9. Зөвлөлд сонгогдоогүй байгууллагын гишүүд зөвлөлийн хуралд төлөөлөгчөө оролцуулах хүсэлт гаргасан, эсхүл түүний эрх ашгийг хөндсөн гэж үзсэн асуудлаар зөвлөлийн хуралдаанд оролцох бол зөвлөл нь холбогдох журам батална. Ийм төлөөлөгч санал шүүмжлэлд оролцох эрхтэй боловч санал өгөх эрхгүй байна.

### 162 дугаар зүйл Эрх, чиг үүрэг

1. Зөвлөл нь Байгууллагын гүйцэтгэх газар юм. Зөвлөл нь энэхүү конвенцийн заалт, Ассамблейгаас тодорхойлсон ерөнхий бодлогын дагуу Байгууллагын эрх хэмжээнд хамаарах аливаа асуудал буюу асуудлуудаар Байгууллагаас баримтлах бодлогыг тодорхойлох бүрэн эрхтэй.

2. Зөвлөл нь түүнчлэн:

- a) Байгууллагын эрх мэдлийн хүрээнд энэ бүлгийн заалтаар зохицуулагдах асуудлын биелэлтийг хянах, зохицуулах, түүнийг баримтлаагүй тохиолдолд Ассамблейн анхаарлыг түүнд хандуулах;
- b) ерөнхий нарийн бичгийн даргын албан тушаалд сонгогдохоор нэрээ дэвшүүлсэн хүмүүсийн нэрсийн жагсаалтыг Ассамблейд оруулах;
- c) үйлдвэрийн захиргааны гишүүн, үйлдвэрийн ерөнхий захирлыг сонгох асуудлаар Ассамблейд зөвлөмж хүргүүлэх;
- d) зохистой үед хэмнэлт үр ашгийг зохих ёсоор харгалзан энэ бүлгийн заалтыг хэрэгжүүлэхэд зайлшгүй шаардлагатай гэж үзсэн туслах чанарын газруудыг байгуулах. Туслах чанарын газрын бүрэлдэхүүнийг тодорхойлохдоо гишүүд нь эдгээр газруудын эрхэлж байгаа техникийн асуудлаар зохих мэргэжил эзэмшсэн байх шаардлага, газар зүйн шударга хуваарилалт, онцгой хэрэгцээ шаардлагын зарчмыг зохих ёсоор харгалзан байхад онцгой анхаарал тавих;
- e) өөрийн дотоод журам түүний дотор дарга сонгох журмыг батлах;
- f) Байгууллагын өмнөөс болон эрх мэдлийнхээ хүрээнд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага болон олон улсын бусад байгууллагатай гэрээ байгуулах, эдгээр гэрээг Ассамблейгаар батлуулах;
- g) үйлдвэрийн илтгэлийг авч хэлэлцэх болон түүнийг өөрийн зөвлөмжийн хамт Ассамблейд хүргүүлэх;
- h) жил бүрийн илтгэл, мөн Ассамблейн шаардаж болох тусгай илтгэлийг Ассамблейд оруулах;
- i) 170 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэрт удирдамж өгөх;
- j) III хавсралтын 6 дугаар зүйлийн дагуу ажлын төлөвлөгөө батлах. Дараахь журмын дагуу Зөвлөл нь эрх зүй, техникийн хорооноос зөвлөлийн чуулган дээр өөрийн ажлын төлөвлөгөөг оруулсны дараа 60 хоногийн дотор уг асуудлаар шийдвэр гаргах. Үүнд:
  - i) III хавсралтын 6 дугаар зүйлийн шаардлагыг биелүүлээгүй гэж Зөвлөлийн аль нэг гишүүнээс 14 хоногийн хугацаанд даргад татгалзсан тухай бичгээр



- ирүүлээгүй бол хорооноос батлахыг зөвлөмж болгосон ажлын төлөвлөгөөг зөвлөлөөр батлагдсанд тооцох. Хэрвээ татгалзсан тухай мэдэгдвэл 161 дүгээр зүйлийн 8 дахь хэсгийн “е”-д заасан зөвшилцөх горимыг хэрэглэнэ. Ийм журмыг хэрэглэсэн ч татгалзсан нь хэвээр байвал уг төлөвлөгөөг хэрвээ зөвлөл түүний гишүүдийн дотор нийтийн тохиролцоогоор хэрэгсэхгүй болгоогүй бол зөвлөлөөр батлагдсан гэж үзнэ. Өргөдөл өгсөн аливаа улс буюу улс өргөдөл гаргагчийг батлан даагчид түүнд оролцохгүй;
- ii) хэрэв хороо ажлын төлөвлөгөөг батлахыг зөвлөөгүй буюу зөвлөмж гаргаагүй бол зөвлөл энэхүү төлөвлөгөөг санал хураахад байлцсан болон оролцсон гишүүдийн дөрөвний гурваар батлах. Гэхдээ ийм олонх нь чуулганд оролцож байгаа гишүүдийн олонх байх ёстой;
- к) энэ зүйлийн “j” дэд хэсэгт заасан журмыг зохих хөнгөлөлттэйгээр хэрэглэн, IV хавсралтын 12 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэрээс оруулсан ажлын төлөвлөгөөг батлах;
- l) Байгууллагын дүрэм дотоод журам болон 153 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсгийн заалтын дагуу бүс дэх үйл ажиллагаанд хяналт тавих;
- м) 150 дугаар зүйлийн “h” дэд хэсгийн дагуу түүнд заасан эдийн засгийн хор уршгаас хамгаалахын тулд эдийн засгийн төлөвлөлтийг хорооны зөвлөмжөөр шаардлагатай арга хэмжээ авах;
- н) 151 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэгт заасанчлан эдийн засгийг сэргээн босгоход тус дөхөм болох нөхөн төлөх тогтолцоо болон бусад арга хэмжээний талаар эдийн засгийн төлөвлөлтийн хорооны саналын үндсэн дээр Ассамблейд зөвлөмж оруулах;
- о) i) хөгжиж байгаа улс, тусгаар тогтнол буюу өөртөө засан товхинох статусаа бүрэн олж аваагүй улс түмний эрх ашгийг онцгой харгалзан 82 дугаар зүйлд заасан төлбөр, хандив, бүс дэх үйл ажиллагаанаас олох санхүү эдийн засгийн бусад ашгийг шударга хуваарилах дүрэм, дотоод журмын талаар Ассамблейд зөвлөх.
- ii) Эрх зүй, техникийн хороо болон холбогдох бусад салбар газрын зөвлөмжийг анхааран Ассамблейгаар хараахан батлаагүй Байгууллагын дүрэм, дотоод журам, түүнчлэн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг түр хугацаагаар гаргах буюу хэрэглэх, эдгээр дүрэм, дотоод журам нь бүс дэх баялгийг ашиглах, байгууллагын санхүү, засаг захиргааны дотоодын удирдлагад хамаарна. Холимог металлын тогтцын хайгуул хийх, ашиглах дүрэм журам, дотоод журмыг гаргахад тэргүүн зэргийн ач холбогдол өгнө. Холимог металлын тогтцоос бусад аливаа төрлийн баялгийн эрэл хайгуул, ашиглахын тухайд тийм дүрэм журам, дотоод журмыг байгууллагын аливаа нэг гишүүний хүсэлтээр, уг хүсэлтийг Байгууллагад тавьсан өдрөөс 3 жилийн хугацаанд гаргана. Бүх дүрэм, дотоод журам нь Ассамблейгаар батлагдах буюу зөвлөлөөс өөрчлөлт оруулах хүртэл түр хугацаагаар хүчин төгөлдөр мөрдөгдөх.
- р) энэ бүлгийн дагуу хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагаатай холбогдуулан Байгууллагаас гаргах буюу авах ёстой бүх төлбөрийн түүврийг хянаж үзэх;
- q) III хавсралтын 7 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл авахаар өргөдөл гаргагчдын нэрсээс сонголт явуулна. Тийм сонголт нь энэ заалтаар зохицуулагдана;
- г) Байгууллагаас оруулсан жилийн төслийг Ассамблейгаар батлуулах;
- s) Байгууллагын эрх мэдлийн хүрээний аливаа бодлогын талаар Ассамблейд зөвлөмж өгөх;
- t) 185 дугаар зүйлийн дагуу гишүүн байхтай холбогдсон эрх, эрх ямбыг хэрэгжүүлэхийг зогсоох талаар Ассамблейд зөвлөмж өгөх;
- u) зөрчил гаргасан тохиолдолд Байгууллагын өмнөөс далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхимд хэрэг шүүлгэхээр мэдүүлэх;
- v) энэ зүйлийн “u”-ийн дагуу далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах тусгай шүүхийн шийдвэрийн тухай Ассамблейд мэдэгдэх болон авсан арга хэмжээтэй холбогдсон шаардлагатай гэж үзсэн аливаа зөвлөмжийг гаргах;



- w) онцгой тохиолдолд захирамж гаргах. Бүс дэх үйл ажиллагааны үр дүнд далайн байгаль орчинд учрах ноцтой хохирлыг арилгах зорилгоор ажлыг зогсоох, засч залруулах тухай захирамж үүнд багтана;
- x) далайн байгаль орчинд ноцтой хохирол учруулж болзошгүй нь нэлээд үндэслэлтэй байвал гэрээ байгуулагчид, үйлдвэрт боловсруулалт явуулах газар тогтоож өгөхөөс татгалзах;
- y) санхүүгийн дүрэм, дотоод журмын төслийг боловсруулахын тулд туслах чанарын газруудыг байгуулах. Эдгээр дүрэм, дотоод журам нь дараахь зүйлтэй холбоотой байна. Үүнд:
- i) 171-ээс 175 дугаар зүйлийн дагуу санхүүг удирдах;
  - ii) III хавсралтын 17 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн "с", 13 дугаар зүйлийн дагуу санхүүгийн арга хэмжээг зохицуулах;
- z) энэ бүлгийн заалтууд, Байгууллагын дүрэм, дотоод журам болон Байгууллагатай байгуулсан аливаа гэрээний заалт, нөхцөл мөрдөгдөж байгаа эсэхийг тодорхойлох зорилгоор бүс дэх үйл ажиллагааг шалгаж байх байцаагч нарыг удирдан хянаж байх механизмыг байгуулна.

### 163 дугаар зүйл Зөвлөлийн газар

1. Үүгээр зөвлөлийн дараахь газрыг байгуулна. Үүнд:
  - a) эдийн засгийн төлөвлөлтийн хороо;
  - b) эрх зүй, техникийн хороо.
2. Хороо тус бүр оролцогч улсаас нэр дэвшүүлж Зөвлөлөөр сонгогдсон 15 гишүүнээс бүрэлдэнэ. Гэвч зөвлөл нь хэмнэлт, үр дүнг зохих ёсоор харгалзан хэрэгцээтэй гэж үзвэл аль ч хорооны бүрэлдэхүүнийг өргөтгөх шийдвэр гаргаж болно.
3. Хорооны гишүүд нь хорооны эрхлэх салбарын ажлын зохих мэргэжилтэй байх ёстой. Оролцогч улс өндөр эрх мэдэлтэй, үнэнч шударга мөн хорооны үүргийг үр бүтээлтэй хэрэгжүүлэх үүднээс тухайн салбарын зохих мэдлэгтэй хүмүүсийн нэрийг дэвшүүлэх ёстой.
4. Хорооны гишүүдийг сонгохдоо газар зүйн шударга хуваарилалт, онцгой ашиг сонирхлын шаардлагыг зохих ёсоор харгалзана.
5. Оролцогч аливаа улс нэг хороонд нэгээс илүү нэр дэвшүүлэхгүй. Нэг хүн нэгээс илүү хороонд ажиллахгүй.
6. Хорооны гишүүд 5 жилийн хугацаатай сонгогдоно. Тэд дахин сонгогдох эрхтэй.
7. Хорооны аливаа гишүүн нас нөгчих, хөдөлмөрийн чадвараа алдах буюу гишүүнээс гарах зэргээр тухайн албан тушаалаа орхих бол түүний сонгуулийн хугацаа дуусахаас өмнө үлдсэн хугацаанд нь Зөвлөл огцорсон гишүүний газар зүйн бүс, эрх ашгийг төлөөлсөн хүнийг гишүүнээр сонгоно.
8. Хорооны гишүүд, бүс дэх баялгийн эрэл хайгуул, боловсруулахтай холбоотой аливаа үйл ажиллагаанд санхүүгийн аливаа ашиг сонирхолтой байж болохгүй. Хороонд алба хааж, түүний өмнө хүлээсэн хариуцлагаа харгалзан өөрийн эрхийн хугацаа дууссан ч гэсэн III хавсралтын 14 дүгээр зүйлийн дагуу Байгууллагад шилжүүлэх үйлдвэрийн нууц тоо баримт, эсхүл өөрсдийн Байгууллагад гүйцэтгэж байгаа үүргийн улмаас мэдэж байх ёстой бусад нууц мэдээ сэлтийг хорооны гишүүд задраах ёсгүй.
9. Хороо тус бүр нь Зөвлөлөөс гаргасан буюу гаргаж болох тэрхүү удирдамж, чиглэлийн дагуу үүргээ биелүүлнэ.
10. Хороо тус бүр өөрийн үүргийг үр бүтээлтэй биелүүлэхэд шаардагдаж болох тийм дүрэм журмыг төсөвлөж Зөвлөлд батлуулахаар оруулна.
11. Хорооны шийдвэр гаргах дотоод журам нь Байгууллагын дүрэм журам, дотоод журмын дагуу тогтоогдоно. Зөвлөлд оруулах зөвлөмжийг шаардлагатай үед Хорооны хэмжээнд зөрөөтэй байсан саналыг товч тайлбарын хамт оруулна.
12. Хороод нь үүргээ Байгууллагын төв байранд гүйцэтгэх бөгөөд өөрийн үүргийг үр бүтээлтэй биелүүлэх зорилгоор аль болохоор байнга хуралдаж байна.



13. Хороод нь үүргээ гүйцэтгэхдээ шаардлагатай үед өөр хоорондоо, эсхүл эрх бүхий байгууллага, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллага, мөн энэ асуудлаар олон улсын эрх бүхий байгууллагатай зөвлөлдөж болно.

*164 дүгээр зүйл*

**Эдийн засгийн төлөвлөлтийн хороо**

1. Эдийн засгийн төлөвлөлтийн хорооны гишүүд зохих мэргэжил эзэмшсэн байх ёстой. Тухайлбал: эрдэс баялгийг олборлох, түүнтэй холбоотой үйл ажиллагааг удирдах салбар, мөн олон улсын худалдаа, эдийн засгийн салбарын мэргэжилтэй байх ёстой. Хороо нь бүрэлдэхүүнээрээ зохих мэргэжлийн шаардлагыг хангасан байхад Зөвлөл анхаарч ажиллана. Хорооны бүрэлдэхүүнд бүсээс олборлох ашигт малтмалын төрлийн экспорт нь эдийн засагт нь чухал нөлөө бүхий хөгжиж байгаа улсаас 2 гишүүн орно.

2. Хороо нь:

- a) энэхүү конвенцийн дагуу бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдуулан гаргасан шийдвэрийг биелүүлэх арга хэмжээг Зөвлөлийн хүсэлтээр санаачлах;
- b) Бүсээс олборлох ашигт малтмалын эрэлт, хэрэгцээ, тэдгээрийн үнэд нөлөөлөх хүчин зүйлийг судлахдаа импортлогч, экспортлогч, ялангуяа тэдгээрт хамаарах хөгжиж байгаа улсын эрх ашгийг анхаарах;
- c) 150 дугаар зүйлийн "h" дэд хэсэгт заасан хор уршигт хүргэж болох, холбогдох оролцогч улсууд анхаарлаа хандуулах аливаа нөхцөл байдлыг авч хэлэлцэн энэ талаар Зөвлөлд зохих зөвлөмж өгөх;
- d) Бүс дэх үйл ажиллагааны улмаас хор уршиг учирсан хөгжиж байгаа улсын эдийн загийг сэргээн босгоход тус дөхөм болох нөхөн төлбөрийн тогтолцоо буюу бусад арга хэмжээг 151 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэгт заасанчлан Ассамблейгаар хэлэлцүүлэхээр Зөвлөлд оруулах. Хороо нь энэ тогтолцоо, мөн Ассамблейгаас баталсан бусад арга хэмжээг тодорхой тохиолдолд хэрэглэх зөвлөмжийг зөвлөлд оруулна.

*165 дугаар зүйл*

**Эрх зүй, техникийн хороо**

1. Эрх зүй, техникийн хорооны гишүүд шаардлагатай мэргэжлийг эзэмшсэн байх ёстой. Тухайлбал ашигт малтмал хайх, ашиглах болон боловсруулах салбар, далай судлал, далайн байгаль орчинг хамгаалах, далайн уул уурхай, түүнтэй холбогдолтой эдийн засаг, хуулийн мэргэжилтэй байх ёстой. Хорооны гишүүн нь зохих мэргэжлийн шаардлагыг хангасан байхад Зөвлөл анхаарч ажиллана.

2. Хороо нь:

- a) зөвлөлийн хүсэлтээр Байгууллагын үүргийг хэрэгжүүлэх талаар зөвлөмж гаргах;
- b) 153 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу бүс дэх үйл ажиллагааны талаар албан ёсоор, бичгээр үйлдсэн ажлын төлөвлөгөөг авч хэлэлцэн холбогдох зөвлөмжийг зөвхөн III хавсралтад заасан шаардлага дээр үндэслэж түүний Зөвлөлд бүхэлд нь илтгэх;
- c) тийм үйл ажиллагаа явуулж байгаа аливаа хуулийн этгээд, холбогдох улсуудтай зөвлөлдөх, хамтран ажиллах шаардлагатай үед Зөвлөлийн хүсэлтээр бүс дэх үйл ажиллагааг хянаж зөвлөлд илтгэнэ;
- d) бүс дэх үйл ажиллагааны экологийн үр дагаварт үнэлэлт өгч байх;
- e) энэ салбарт нэрд гарсан мэргэжилтэн нарын саналыг харгалзан далайн байгаль орчныг хамгаалах талаар зөвлөлд зөвлөмж гаргах;
- f) бүс дэх үйл ажиллагааны экологийн үр дагаварт өгсөн үнэлэлт, бусад холбогдох хүчин зүйлийг харгалзан 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "o" дэх хэсэгт заасан дүрэм, дотоод журмыг боловсруулж Зөвлөлд оруулах;
- g) тийм дүрэм, дотоод журмыг тогтмол авч хэлэлцэж, шаардлагатай гэж үзсэн нэмэлт, өөрчлөлтийг тэдгээрт оруулахыг Зөвлөлд үе үе санал болгох;
- h) бүс дэх үйл ажиллагааны улмаас далайн байгаль орчин бохирдох аюул буюу түүний үр дагаврыг байнгын үндсэн дээр шинжлэх ухааны хүлээн зөвшөөрсөн арга

зүйн тусламжтайгаар хянах, тодорхойлох, үнэлэх, судлах хяналтын программ зохиох талаар Зөвлөлд зөвлөмж гаргаж өгөх бөгөөд мөрдөгдөж байгаа дүрэм нь зохих шаардлагыг ханган дагаж мөрдөгдөж байгаад хяналт тавьж, Зөвлөлөөр батлагдсан хяналтын программын хэрэгжилтийг зохицуулах;

и) Байгууллагын өмнөөс, энэ бүлэг, түүнд хамаарах хавсралтын дагуу мөн 187 дугаар зүйлийг харгалзан далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхимд хэрэг шүүлгэх талаар Зөвлөлд зөвлөмж оруулах;

ж) далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхимын шийдвэрийн үндсэн дээр “i”-д заасны дагуу шүүх хэргийг авч үзэхэд авах арга хэмжээний талаар Зөвлөлд зөвлөмж оруулах;

к) онцгой байдлын захирамж гаргах тухай зөвлөлд зөвлөмж оруулах. Үүнд, бүс дэх үйл ажиллагааны үр дүнд далайн байгаль орчинд учрах ноцтой хохирлыг арилгах зорилгоор ажлыг зогсоох, засч залруулах тухай захирамж мөн багтана. Ийм зөвлөмжийг зөвлөл эхний ээлжинд авч хэлэлцэнэ;

л) далайн байгаль орчинд ноцтой хохирол учруулж болох бодитой нотолгоо байвал гэрээ байгуулагчид буюу үйлдвэрт ашиглах зөвшөөрөл олгохгүй байх тухай Зөвлөлд зөвлөмж гаргах;

м) энэ бүлгийн заалт, Байгууллагын дүрэм, дотоод журам болон Байгууллагатай байгуулсан аливаа гэрээний заалт, нөхцөл мөрдөгдөж байгаа эсэхийг тодорхойлох зорилгоор бүс дэх үйл ажиллагааг шалгах байцаагч нарыг удирдах, хянаж байх зохистой механизмыг бий болгох тухай Зөвлөлд зөвлөмж гаргах;

н) үйлдвэрлэлийн дээд хэмжээг тооцоолж зөвлөлөөс III хавсралтын 7 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл хүссэн өргөдөл гаргагчдын дотроос шаардлагатай сонголт хийсний дараа 151 дүгээр зүйлийн 2-7 дахь хэсэгт заасан ёсоор Байгууллагын өмнөөс үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл өгнө.

3. Хорооны гишүүд оролцогч аливаа улс буюу өөр холбогдох талын хүсэлтээр хяналт шалгалт хийх ажилдаа тэдний төлөөлөгчийг оролцуулж болно.

## **ДЭД ХЭСЭГ “D”. НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА НАРЫН ГАЗАР**

*166 дугаар зүйл*

### **Нарийн бичгийн дарга нарын газар**

1. Байгууллагын нарийн бичгийн дарга нарын газар нь ерөнхий нарийн бичгийн дарга, Байгууллагад шаардлагатай ажилтнаас бүрдэнэ.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг зөвлөлөөс дэвшүүлсэн нэрсийн жагсаалтаас Ассамблей 4 жилийн хугацаатай сонгоно. Тэрээр дахин сонгогдож болно.

3. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Байгууллагын захиргааны гол албан тушаалтан бөгөөд энэ утгаараа Ассамблей, Зөвлөл, салбар газруудын бүх хуралд оролцож, эдгээр газраас түүнд олгосон бүхий л захиргааны үүргийг гүйцэтгэнэ.

4. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Байгууллагын ажлын тухай жил бүрийн илтгэлийг Ассамблейд оруулна.

*167 дугаар зүйл*

### **Байгууллагын ажилтан**

1. Байгууллагын ажилтан нь Байгууллагын захиргааны үүргийг биелүүлэхэд шаардагдах шинжлэх ухаан, техникийн болон бусад мэргэжлийн ажилтнаас бүрдэнэ.

2. Хүмүүсийг сонгох, ажилд авах, албан ажлын нөхцөлийг тодорхойлохдоо ажиллах чадвар, өрсөлдөх чадвар, үнэнч шударга байх өндөр шаардлагыг хангахыг голлон удирдлага болгоно. Энэ шаардлагыг баримтлахдаа газар зүйн үндэслэлийг аль болохоор өргөнөөр харгалзан ажилтныг сонгож авбал зохино.

3. Ажилтныг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга томилно. Ажилтныг томилох, урамшуулах, халах журмыг Байгууллагын дүрэм, дотоод журмын дагуу тогтооно.

*168 дугаар зүйл*

**Нарийн бичгийн дарга нарын газрын олон улсын шинж чанар**

1. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон ажилтан нь үүргээ биелүүлэхдээ Байгууллагад хамаагүй ямар нэг Засгийн газраас, эсхүл өөр эх үүсвэрээс үүрэг даалгавар авахыг хүсэх буюу авах ёсгүй. Зөвхөн Байгууллагын өмнө хариуцлага хүлээсэн олон улсын албан тушаалтны хувьд тэд энэ байдалд нөлөө үзүүлэх аливаа үйлдлээс татгалзах ёстой. Оролцогч улс бүр ерөнхий нарийн бичгийн дарга, ажилтнуудын үүргийн олон улсын шинжийг хүндэтгэх, тэднээс үүргээ биелүүлэхэд нь нөлөө үзүүлэхийг оролдохгүй байх үүрэгтэй. Аливаа ажилтан үүргээ зөрчвөл, Байгууллагын дүрэм, дотоод журамд заасан ёсоор уг хэргийг зохих захиргааны шүүхэд шилжүүлнэ.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон ажилтан бүсийн баялгийн эрэл хайгуул, ашиглалттай холбогдсон аливаа үйл ажиллагаанаас санхүүгийн ашиг сонирхол эрэлхийлж болохгүй. Байгууллагын өмнө хүлээсэн үүрэг хариуцлагаа харгалзан III хавсралтын 14 дүгээр зүйлийн дагуу Байгууллагад шилжүүлдэг, түүний өмч болсон үйлдвэрийн нууц, тоо баримтууд, эсхүл Байгууллагад ажиллаж байхдаа мэдэж байсан бусад нууц мэдээ сэлтийг задруулах ёсгүй.

3. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт дурдсаныг Байгууллагын аль нэг ажилтан зөрчвөл уг зөрчлөөс хохирсон оролцогч улс, эсхүл оролцогч улсын иргэн буюу хуулийн этгээдийн хүсэлтээр байгууллага нь 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "b" дэд хэсэгт заасан ёсоор зөрчил гаргасан ажилтны хэргийг Байгууллагын дүрэм, дотоод журмын дагуу томилогдсон шүүхэд шилжүүлнэ. Хохирогч тал хэрэг шүүлтэд оролцох эрхтэй. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга шүүхээс гаргасан зөвлөмжийн дагуу уг ажилтныг ажлаас хална.

4. Байгууллагын дүрэм, дотоод журамд энэ зүйлийг биелүүлэхэд шаардлагатай заалтууд тусгагдсан байна.

*169 дүгээр зүйл*

**Олон улсын болон Засгийн газрын бус байгууллагатай зөвлөлдөх, хамтран ажиллах**

1. Байгууллагын эрх мэдлийн асуудлаар Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Зөвлөлийн зөвшөөрлөөр олон улсын болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөлөөс хүлээн зөвшөөрсөн Засгийн газрын бус байгууллагатай зөвлөлдөх, хамтран ажиллах ажил зохионо.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу ерөнхий нарийн бичгийн даргын хэлэлцээ хийсэн аливаа байгууллага нь төлөөлөгчдөө Байгууллагын газрын худалдаанд тэдгээрийн дотоод журмын дагуу ажиглагчаар оролцуулахаар томилж болно. Зохистой тохиолдолд тэдгээр байгууллагын санаа бодлыг хүлээж авах журам тогтооно.

3. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан засгийн газрын бус байгууллагаас тэдний тусгай эрх хэмжээний, байгууллагын ажилтай холбоотой асуудлаарх илтгэлийг оролцогч улсад тарааж болно.

**ДЭД ХЭСЭГ "Е". ҮЙЛДВЭР**

*170 дугаар зүйл*

**Үйлдвэр**

1. Үйлдвэр нь байгууллагын нэг газар нь бөгөөд 153 дугаар зүйлийн "а"-д зааснаар бүсэд үйл ажиллагаагаа шууд хэрэгжүүлэх, түүнчлэн бүсээс олборлосон ашигт малтмалыг тээвэрлэх, боловсруулах, борлуулах ажлыг гүйцэтгэнэ.

2. Үйлдвэр нь Байгууллагын олон улсын эрхийн чадамжийн хүрээнд IV хавсралт дахь дүрэмд заасан эрхийн чадамжтай байна. Үйлдвэр нь энэхүү конвенцийн заалт, байгууллагын дүрэм журам, дотоод журмын дагуу үйл ажиллагаагаа явуулах бөгөөд Ассамблейгаас тогтоосон ерөнхий бодлогын дагуу зөвлөлийн удирдамж, хяналтад захирагдана.

3. Үйлдвэрийн үндсэн албан өрөө нь Байгууллагын төв байранд байрлана.
4. Үйлдвэр нь 173 зүйлийн 2, IV хавсралтын 11 дүгээр зүйлийн дагуу үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай бүхий л хэрэгслээр хангагдах бөгөөд 144 дүгээр зүйл, конвенцийн зохих бусад заалтын дагуу технологийг авна.

### **ДЭД ХЭСЭГ “F”. БАЙГУУЛЛАГЫН САНХҮҮ**

#### *171 дүгээр зүйл* **Байгууллагын сан**

Байгууллагын сан нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ. Үүнд:

- a) 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “e”-д заасны дагуу тогтоосон Байгууллагын гишүүнчлэлийн татвар;
- b) III хавсралтын 13 дугаар зүйлийн дагуу бүс дэх үйл ажиллагаанаас Байгууллагад орж байгаа хөрөнгө;
- c) IV хавсралтын 10 дугаар зүйлийн нэгийн дагуу үйлдвэрээс гуйвуулсан хөрөнгө;
- d) 174 дүгээр зүйлийн дагуу авсан зээл;
- e) Байгууллагын шууд, бусад субъектын сайн дурын хандив;
- f) эдийн засгийн төлөвлөлтийн хорооноос зөвлөмж болгосон эх үүсвэрээс 151 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэгт дагуу нөхөн олгох санд оруулж байгаа төлбөр.

#### *172 дугаар зүйл* **Байгууллагын жилийн төсөв**

Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь жилийн төсвийг боловсруулж зөвлөлд оруулна. Зөвлөл нь санал болгосон төсвийг хянаж үзээд холбогдох зөвлөмжийн хамт Ассамблейд оруулна. Ассамблей нь санал болгосон төслийг хянан үзэж, 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “h” дэд хэсэгт заасны дагуу батална.

#### *173 дугаар зүйл* **Байгууллагын зарлага**

1. 171 дүгээр зүйлийн “a”-д заасан хандивыг тусгай дансанд оруулах бөгөөд түүнийг Байгууллага захиргааныхаа зардлыг бусад эх үүсвэрээс нөхөхүйц сантай болтлоо тэрхүү зарлагаа нөхөхөд зориулна.

2. Байгууллагын сангаас юуны өмнө захиргааны зардлыг нөхнө. 171 дүгээр зүйлийн “a”-д заасан татвараас гадна, захиргааны зарлагыг төлсний дараа үлдэх хэсгийг дараахь зүйлд зарцуулна. Тухайлбал:

- a) 140 дүгээр зүйл, 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “g”-д заасны дагуу хуваарилах;
- b) 170 дугаар зүйлийн 4-ийн дагуу үйлдвэрийг хөрөнгөөр хангахад ашиглах;
- c) 151 дүгээр зүйлийн 10, 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “i”-д заасны дагуу хөгжиж байгаа улсад олгох нөхөн төлбөрт ашиглах.

#### *174 дүгээр зүйл* **Байгууллагын зээлдэх эрх**

1. Байгууллага нь хөрөнгө зээлдэх эрхтэй.
2. Ассамблей нь 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу гаргасан санхүүгийн дүрэмдээ Байгууллагын зээлдэх эрхийн хязгаарыг тогтооно.
3. Зөвлөл нь Байгууллагын зээлдэх эрхийг хэрэгжүүлнэ.
4. Оролцогч улс Байгууллагын өрийг хариуцахгүй.

#### *175 дугаар зүйл* **Жилийн хяналт шалгалт**

Байгууллагын баримт бичиг, ном, тооцоо, жил бүрийн санхүүгийн бүртгэлийг Ассамблейгаас томилсон, биеэ даасан байцаагч жил бүр шалгана.

## **ДЭД ХЭСЭГ “G”. ЭРХ ЗҮЙН СТАТУС, ДАРХАН ЭРХ, ЭРХ ЯМБА**

### **176 дугаар зүйл Эрх зүйн статус**

Байгууллага нь олон улсын эрх зүйн этгээдийн эрхтэй байх бөгөөд чиг үүрэг, зорилгоо хэрэгжүүлэхэд зайлшгүй шаардлагатай эрх зүйн чадамжтай байна.

### **177 дугаар зүйл Дархан эрх, эрх ямба**

Байгууллага нь чиг үүргээ хэрэгжүүлэхийн тулд оролцогч улс бүрийн нутаг дэвсгэр дээр нь энэ дэд бүлэгт тогтоосон дархан эрх, эрх ямба эдэлнэ. Үйлдвэрт хамаарах дархан эрх, эрх ямбыг IV хавсралтын 13 дугаар зүйлээр тодорхойлно.

### **178 дугаар зүйл Шүүхийн харьяаллаас ангид байх дархан эрх**

Байгууллага нь тодорхой нөхцөл байдалд өөрийн дархан эрхээс татгалзахаас бусад тохиолдолд Байгууллага, түүний эд хогшил, хөрөнгө мөнгө нь тухайн улсын шүүхийн харьяаллаас ангид байх дархан эрхтэй.

### **179 дүгээр зүйл Нэгжлэг хийх, албадан хураах аливаа төрлөөс ангид байх дархан эрх**

Байгууллагын эд хогшил, хөрөнгө мөнгө хаана, хэний мэдэлд байхаас үл хамааран гүйцэтгэх болон хуулийн байгууллагын зүгээс нэгжлэг хийх, хураах, улсын болгох, нөхөн төлбөр болон албадан хураах аливаа төрлөөс ангид байх дархан эрхтэй.

### **180 дугаар зүйл Хязгаарлах, журамлах, хяналт тогтоох, түр арга хэмжээ авахаас чөлөөлөх**

Байгууллагын бүх эд хогшил, хөрөнгө мөнгийг аль ч хэлбэрээр хязгаарлах, журамлах, хяналт тогтоох, түр арга хэмжээ авахаас чөлөөлөгдөнө.

### **181 дүгээр зүйл Архив, албан харилцааны халдашгүй байдал**

1. Байгууллагын архив нь хаана ч байсан халдашгүй байна.
2. Өмчийн шинж чанартай бүх тоо баримт, аж үйлдвэрийн нууц, эсхүл эдгээртэй адилтгах мэдээ болон хувийн бүх хэргийг олон нийтэд нээлттэй архивд хадгалах ёсгүй.
3. Байгууллагын албан харилцааны тухайд оролцогч улс бүр олон улсын бусад байгууллагад олгодог нөхцөлөөс дутуугүй тааламжтай нөхцөлийг Байгууллагад олгоно.

### **182 дугаар зүйл Байгууллагатай холбоотой тодорхой хүмүүсийн дархан эрх, эрх ямба**

Ассамблей, зөвлөл, тэдгээрийн газруудын хуралдаанд оролцож байгаа оролцогч улсын төлөөлөгчид, түүнчлэн Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон ажилтнууд оролцогч улс бүрийн нутаг дэвсгэр дээр дараахь дархан эрх, эрх ямбыг эдэлнэ. Үүнд:

- a) дээр дурдсан төлөөлөгчид нь төлөөлж байгаа улс зохих ёсоор, эсхүл Байгууллага нь тодорхой тохиолдолд уг дархан эрхээс илт татгалзахаас бусад тохиолдолд дээр дурдсан хүмүүс үүргээ биелүүлж байхдаа хийсэн үйлдлийн хувьд шүүхийн харьяаллаас ангид байх;
- b) хэрэв дээр дурдсан хүмүүс нь тухайн оролцогч улсын иргэд биш бол энэ улсын цагаачлалын хязгаарлал, гадаадын иргэдийг бүртгэх шаардлага, улсын



дайчлалтаас чөлөөлөгдөх, валютын хязгаарлал, нутаг дэвсгэрээр нь зорчин явахын хувьд бусад оролцогч улсын ижил зиндааны төлөөлөгчид, албаны хүмүүс, албан хаагч нарт олгодог хөнгөлөлт, нөхцөлийг эдлэх.

*183 дугаар зүйл*

**Татвар болон гаалийн хураамжаас чөлөөлөгдөх**

1. Албан үйл ажиллагааны нь хүрээнд Байгууллага, түүний хөрөнгө, эд хогшил, орлого, түүнчлэн энэхүү конвенцоор зөвшөөрөгдсөн түүний үйл ажиллагаа, хэлцэл нь аливаа шууд татвар, байгууллагын албаны хэрэгцээнд зориулж гадаадаас оруулах буюу гадаадад гаргаж байгаа бараа таваар нь гаалийн хураамжаас тус тус чөлөөлөгдөнө. Байгууллага нь үзүүлсэн үйлчилгээний хураамжаас хэтрээгүй татвараас чөлөөлөхийг шаардахгүй.

2. Байгууллагын албаны зориулалттай үнэ цэнэ бүхий барааг Байгууллага нь өөрөө, эсхүл түүний өмнөөс худалдан авах, мөн тийм бараа буюу үйлчилгээний үнэнд татвар, эсхүл гаалийн хураамж орж байвал оролцогч улс бодит боломжтой хэмжээнд тухайн татвар буюу гаалийн хураамжаас чөлөөлөх, эсхүл тэдгээрийг нөхөж төлөх талаар зохих арга хэмжээ авна. Энэ зүйлд заасны дагуу татвар, хураамжаас чөлөөлөгдөж байгаа нөхцөлд гадаадаас оруулж байгаа буюу худалдан авч байгаа барааг тийм чөлөөлөлт, хөнгөлөлт үзүүлсэн оролцогч улсын нутаг дэвсгэр дээр буюу энэ улстай хэлэлцэн тохиролцсон нөхцөлөөс өөрөөр худалдах буюу бусад хэлбэрээр зарж болохгүй.

3. Оролцогч улс нь ерөнхий нарийн бичгийн дарга, ажилтнууд, Байгууллагын үүрэг даалгаврыг биелүүлэгч, тухайн улсын иргэн буюу албан хаагч бус мэргэжилтнүүдэд Байгууллагаас олгох цалин, шан харамж, төлбөрийн аливаа төрөлд ямарваа нэгэн татвар ногдуулахгүй.

**ДЭД ХЭСЭГ “Н”. ГИШҮҮНИЙ ЭРХ ЯМБА, ДАРХАН ЭРХИЙГ ТҮДГЭЛЗҮҮЛЭХ**

*184 дүгээр зүйл*

**Санал хураалтад оролцох эрхийг түдгэлзүүлэх**

Байгууллагад санхүүгийн татвар төлөх эрхтэй оролцогч улсын өрийн хэмжээ өмнөх 2 жилд хураалгаж байсан татварын нийлбэртэй тэнцүү буюу түүнээс давсан бол тухайн улсын санал хураалтад орох эрхийг түдгэлзүүлнэ. Харин Ассамблей нь тухайн гишүүн нь түүнээс үл хамаарах шалтгаанаар төлбөр хийсэнгүй гэж үзвэл тухайн улсыг санал хураалтад орохыг зөвшөөрч болно.

*185 дугаар зүйл*

**Гишүүнчлэлийн эрх ямба, дархан эрхийг түдгэлзүүлэх**

1. Ассамблей нь аливаа оролцогч улсаас энэхүү конвенцийн заалтыг бүдүүлгээр, үргэлжлүүлэн зөрчсөн бол тухайн улсын гишүүнчлэлээс үүдсэн эрх ямба, дархан эрхийг Зөвлөлөөс гаргасан зөвлөмжийн дагуу түдгэлзүүлж болно.

2. Оролцогч аливаа улсаас энэ бүлгийн заалтыг бүдүүлгээр, үргэлжлүүлэн зөрчиж байгаа эсэхийг далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим шийдэх хүртэл уг зүйлийн үндсэн дээр ямар нэг шүүх ажиллагаа явуулж болохгүй.

**V ХЭСЭГ. МАРГААНЫГ ЗОХИЦУУЛАХ, ЗӨВЛӨХ ДҮГНЭЛТ**

*186 дугаар зүйл*

**Далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн далайн ёроолын маргааныг таслах танхим**

Далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим байгуулах, түүний шүүх ажил явуулах журмыг энэ хэсэг, 15 дугаар бүлэг, VI хавсралтын заалтын дагуу зохицуулагдах.

### 187 дугаар зүйл

#### **Далайн ёроолын маргааныг таслах танхимын шүүхийн харьяалал**

Далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим нь энэ бүлэг болон түүнд холбогдох хавсралтуудын заалтын дагуу, бүсийн үйл ажиллагаанд хамаарах дор дурдсан маргааныг тасална. Үүнд:

- а) энэ бүлэг болон түүнд холбогдох хавсралтуудын заалтыг тайлбарлах, хэрэглэх талаар оролцогч улсын хооронд гарч болох маргаан;
- б) оролцогч улс, Байгууллагын хооронд гарч болох маргаан;
  - i) энэ бүлэг болон түүнд холбогдох хавсралт, эсхүл Байгууллагаас гаргасан дүрэм журам, дотоод журмыг зөрчсөн байгууллага буюу оролцогч улсын үйл ажиллагаа явуулах буюу үйл ажиллагаагаа явуулаагүйгээс гарч болох маргаан;
  - ii) Байгууллага үйл ажиллагаа явуулахдаа эрх хэмжээгээ хэтрүүлэх буюу хортойгоор ашигласнаас гарч болох маргаан;
- с) 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b”-д заасны дагуу гэрээнд оролцогч улс, Байгууллага буюу үйлдвэр, төрийн өмчит үйлдвэрүүд, иргэд болон хуулийн этгээдүүдийн хооронд дор дурдсан асуудлаар гарч болох маргаан. Үүнд:
  - i) тухайн гэрээ, эсхүл ажлын төлөвлөгөөг тайлбарлах, хэрэглэх;
  - ii) бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон хийгээд нөгөө талын хувьд үйлдсэн буюу түүний эрх ашгийг шууд хөндсөн гэрээ байгуулагч нэг талын үйлдэл буюу эс үйлдлээс гарах маргаан;
- д) Байгууллага болон 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b”-д заасан ёсоор аль нэг улсаас батлан даасан 4 дүгээр зүйлийн 6, III хавсралтын 13 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан нөхцөлийг биелүүлсэн Байгууллага болон гэрээг байгуулах этгээдийн хооронд гэрээг байгуулах, гэрээг байгуулахаас татгалзах буюу түүнийг байгуулах хэлэлцээний явцад эрх зүйн асуудлаар гарч болох маргаан;
- е) Байгууллага болон оролцогч улс, улсын үйлдвэр буюу 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b”-д заасны дагуу оролцогч улсаас үүрэг гүйцэтгүүлсэн хувь хүн, хуулийн этгээдийн хооронд III Хавсралтын 22 дугаар зүйлд заасны дагуу Байгууллага хариуцлага хүлээнэ хэмээн гарсан маргаан;
- ф) энэхүү конвенцид танхимын эрх мэдлийг нь тодорхой заасан бусад маргаан.

### 188 дугаар зүйл

#### **Далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн тусгай буюу далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах *ad hoc* танхимд, эсхүл маргааныг заавал биелүүлэх худалдааны арбитрын шүүхэд шилжүүлэх**

1. 187 дугаар зүйлийн “a”-д заасан, оролцогч улсын хооронд гарсан маргааныг дараахь журмаар шилжүүлнэ. Үүнд:

- а) маргаанд оролцогч талуудын хүсэлтээр VI Хавсралтын 15, 17 дугаар зүйлийн дагуу байгуулагдсан далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн тусгай танхимд шилжүүлэх;
- б) маргаанд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр VI Хавсралтын 37 дугаар зүйлийн дагуу байгуулагдсан далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах *ad hoc* танхимд шилжүүлэх.

2. а) хэрэв маргаанд оролцогч талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол 187 дугаар зүйлийн “c” хэсгийн “i” -д зааснаар гэрээг тайлбарлах буюу түүнийг хэрэглэх талаар гарсан маргааныг түүнд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр заавал биелүүлэх чанартай шийдвэр гаргадаг худалдааны арбитрын шүүхэд өгөх. Маргааныг шийдвэрлэх худалдааны арбитрын шүүх нь энэхүү конвенцийг тайлбарлах асуудлаар саналаа хэлэх эрхгүй. Хэрэв бүс дэх үйл ажиллагааны хувьд XI бүлэг, түүнд хамаарах хавсралтыг тайлбарлах асуудлаар маргаан гарвал уг асуудлыг далайн ёроолын маргааныг таслах танхимд шийдвэрлүүлэхээр өгнө;

б) хэрэв арбитр нь тухайн худалдааны арбитрын шүүх ажиллагааны эхэнд буюу явцад нь маргаанд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр, эсхүл өөрийн санаачлагаар уг

шүүх ажиллагааны шийдвэр нь далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхимын шийдвэрээс хамаарна гэж тодорхойлбол уг асуудлыг арбитрын танхимд шилжүүлнэ. Үүний дараа арбитр нь далайн ёроолын маргааныг таслах танхимын шийдвэрийн дагуу өөрийн шийдвэрийг гаргана;

с) маргааныг арбитрын шүүхээр таслуулах тухай гэрээнд заагаагүй бол арбитрын таслан шүүх ажиллагааг хэрэв маргаанд оролцогч талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Олон улсын худалдааны эрх зүйн хорооны арбитрын дүрэм, байгууллагын дүрэм, дотоод журмын дагуу явуулна.

*189 дүгээр зүйл*

### **Байгууллагаас гарах шийдвэрийн хувьд эрх мэдлийг хязгаарлах**

Далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим нь Байгууллагаас онцгой эрхээ энэ бүлгийн дагуу хэрэгжүүлж байгаа үед эрх хэмжээгээ эдлэхгүй. Танхим нь аль ч тохиолдолд Байгууллагын онцгой эрхийг өөрийн онцгой эрхээр солихгүй. 191 дүгээр зүйлийг зөрчихгүйгээр Далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим нь 187 дугаар зүйлийн дагуу таслан шийтгэх эрхээ эдлэхдээ Байгууллагын аливаа дүрэм, дотоод журам нь энэхүү конвенцид тохирч байгаа эсэх тухай асуудлаар санал илэрхийлэхгүй бөгөөд тийм дүрэм, дотоод журмыг хүчингүй гэж зарлах эрхгүй. Танхимын эрх хэмжээ нь тодорхой тохиолдолд Байгууллагын дүрэм, дотоод журмыг хэрэглэснээр маргаанд оролцогч талын гэрээгээр хүлээсэн үүрэг буюу энэхүү конвенцийн дагуу тэдний хүлээсэн үүрэг зөрчилдөж байгаа тухай гомдлыг авч үзэх, Байгууллагын эрх мэдэл хэрэгжихгүй буюу эрхээ хэтрүүлсэн тухай санал гомдол нөгөө тал нь гэрээ, эсхүл энэхүү конвенцоор хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүйн улмаас холбогдох талд хохирлыг төлүүлэх, эсхүл өөр хэлбэрээр нөхөх тухай санал гомдлыг авч үзэх төдийгөөр хязгаарлагдана.

*190 дүгээр зүйл*

### **Шүүх үйл ажиллагаанд үүрэг гүйцэтгүүлэгч оролцогч улс оролцох**

1. Хэрэв 187 дугаар зүйлд дурдсан маргаанд иргэд, хуулийн этгээд оролцогч тал болж байвал, энэ тухай үүрэг гүйцэтгүүлэгч улсад мэдэгдэх бөгөөд тухайн улс нь бичгээр буюу амаар өргөдөл гаргах замаар шүүх ажиллагаанд оролцох эрхтэй.

2. Хэрэв 187 дугаар зүйлийн "е"-д заасан маргаанд оролцогч тал үүрэг гүйцэтгүүлэх хувь этгээд, хуулийн этгээд оролцогч нөгөө улсын эсрэг мэдүүлбэл, хариуцагч улс нь үүрэг гүйцэтгүүлэгч улсад тэр этгээдийн өмнөөс шүүх ажиллагаанд оролцох тухай санал тавьж болно. Хэрэв ийнхүү оролцохоос татгалзвал хариуцагч улс өөрийн харьяат хуулийн этгээдийг өөрийн өмнөөс оролцуулж болно.

*191 дүгээр зүйл*

### **Зөвлөмж бүхий дүгнэлт**

Ассамблей буюу зөвлөлийн хүсэлтийн үндсэн дээр далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим нь үйл ажиллагааныхаа хүрээнд үүсэх эрх зүйн асуудлын талаар зөвлөмж бүхий дүгнэлт гаргана. Тийм зөвлөмж бүхий дүгнэлтийг яаралтай өгнө.

## **12 ДУГААР БҮЛЭГ ДАЛАЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫГ ХАМГААЛАХ**

### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

*192 дугаар зүйл*

### **Ерөнхий үүрэг**

Улс бүр далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах үүрэгтэй.

*193 дугаар зүйл*

**Улсын байгалийн баялгаа ашиглах бүрэн эрх**

Улс бүр байгаль орчноо хамгаалах өөрийн бодлого болон далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах үүргийнхээ дагуу байгалийн баялгаа ашиглах бүрэн эрхтэй.

*194 дүгээр зүйл*

**Далайн байгаль орчныг бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналтдаа авах талаар авах арга хэмжээ**

1. Улс бүр энэхүү конвенцийн заалтын дагуу, өөрийнхөө мэдэлд байгаа хамгийн тохиромжтой хэрэгслийг ашиглан далайн байгаль орчныг бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналтдаа авах талаар шаардлагатай бүх арга хэмжээг бололцоогоо харгалзсаны үндсэн дээр дангаараа буюу хамтран авах бөгөөд энэ талаар бодлогоо зохицуулахыг эрмэлзэнэ.

2. Улс нь өөрийн шүүхийн харьяалал буюу хяналтын дор хэрэгжүүлж байгаа үйл ажиллагаа нь бусад улс, тэдгээрийн далайн байгаль орчныг бохирдуулж хохирол учруулахгүй байлгах, тэдгээрийн шүүхийн харьяалал, хяналтын дор хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагааны үр дүнд бий болсон бохирдлыг энэхүү конвенцийн заалтын дагуу бүрэн эрхээ хэрэгжүүлдэг бүсийн хязгаараас цааш тархаахгүй байлгах талаар шаардлагатай бүх арга хэмжээг авна.

3. Энэ бүлгийн заалтын дагуу авах арга хэмжээ нь далайн байгаль орчныг бохирдуулдаг бүх эх сурвалжид хамаарна. Эдгээр арга хэмжээнд тухайлбал дор дурдсан бохирдлыг аль болохоор багасгах арга хэмжээ авна. Үүнд:

а) хортой, хордуулсан, хор агуулсан, ялангуяа байнга хор ялгаруулах бодисыг хуурай газрын эх үүсвэр болон агаараас буюу түүгээр дамжуулан хаях;

б) хөлөг онгоцноос бохирдуулах, ялангуяа ослоос урьдчилан сэргийлэх, онцгой байдлын үед авах арга хэмжээ, далайд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах, санаатай болон санамсаргүйгээр хог хаях болон хөлөг онгоцыг зохион бүтээх, угсрах, тоног төхөөрөмж суурилуулах, хөлөг онгоцны багийн талаар авах арга хэмжээ, хөлөг онгоцыг ашиглах;

с) далайн ёроол, түүний хэвлийн байгалийн баялгийн эрэл хайгуул хийх, ашиглахад хэрэглэдэг тоног төхөөрөмжөөс бохирдуулах, ялангуяа ослоос урьдчилан сэргийлэх, онцгой байдлын үед авах арга хэмжээ, далайд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах, тийм тоног төхөөрөмжийг зохион бүтээх, угсрах, хөлөг онгоцны багийн талаар авах арга хэмжээ, тухайн байгууламж буюу төхөөрөмжийг ашиглах;

д) ялангуяа далай орчинд хэрэглэдэг бусад тоног төхөөрөмж, байгууламжаас бохирдуулах, ослоос урьдчилан сэргийлэх, онцгой байдлын үед авах арга хэмжээ, далайд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах, тийм тоног төхөөрөмжийг зохион бүтээх, угсрах, хөлөг онгоцны багийн талаар авах арга хэмжээ, тухайн байгууламж буюу төхөөрөмжийг ашиглах.

4. Улс далайн байгаль орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхдээ энэхүү конвенцийн заалтын дагуу үүргээ биелүүлэх, эрхээ хэрэгжүүлэх талаар бусад улсаас явуулж байгаа үйл ажиллагаанд үл зөвтгөх хэлбэрээр хөндлөнгөөс оролцохоос татгалзана.

5. Энэ бүлгийн дагуу авах арга хэмжээнд ховор буюу хэврэг экосистем, түүнчлэн нөөц нь шавхагдсан буюу шавхагдах аюулд ороод байгаа төрөл бүрийн загас, далайн бусад организмын байгаль орчныг хадгалан хамгаалах ажил орно.

*195 дугаар зүйл*

**Бохирдлын хохирол буюу аюулыг шилжүүлэхгүй байх, бохирдлын нэг хэлбэрийг нөгөөгөөр солихгүй байх үүрэг**

Далайн байгаль орчныг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхдээ улс нь нэг бүсэд учирсан



хохирол буюу аюулыг шууд буюу шууд бусаар өөр бүсэд шилжүүлэх, бохирдлын нэг хэлбэрийг нөгөө хэлбэрээр солихгүй байхаар хэрэгжүүлнэ.

*196 дугаар зүйл*

**Технологийг ашиглах буюу шинэ буюу харь төрлийн организмыг нэвтрүүлэх**

1. Өөрийн шүүхийн харьяалал, хяналтад байгаа технологийг ашигласан буюу далайн байгаль орчны тодорхой нэгэн хэсэгт үлэмж хор хөнөөлтэй өөрчлөлт оруулж болох шинэ, харь төрлийн организмыг санаатай буюу санамсаргүйгээр авчирсны улмаас далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах шаардлагатай бүх арга хэмжээг улсууд авч хэрэгжүүлнэ.

2. Энэ зүйл нь далайн байгаль орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах талаар энэхүү конвенцийн заалтыг хэрэгжүүлэхэд нөлөөлөхгүй.

**II ХЭСЭГ. ДЭЛХИЙ НИЙТИЙН БОЛОН БҮС НУТГИЙН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА**

*197 дугаар зүйл*

**Дэлхий нийтийн болон бүс нутгийн хэмжээнд хамтран ажиллах**

Бүс нутгийн онцлог шинж чанарыг харгалзан, далайн байгаль орчныг хадгалан хамгаалах зорилгоор энэхүү конвенцийн дагуу олон улсын дүрэм, дадлыг томъёолж боловсруулах талаар улсууд дэлхий нийтийн болон хэрэв зохистой бол, бүс нутгийн хэмжээнд шууд буюу эрх бүхий олон улсын байгууллагаар дамжуулан хамтран ажиллана.

*198 дугаар зүйл*

**Зайлшгүй хохирол буюу учирсан хохирлын тухай мэдэгдэх**

Аливаа улс далайн байгаль орчинд хохирол учрах аюул нөмөрч байгаа буюу бохирдлын улмаас хохирол учирсныг мэдмэгц энэ нь бусад улсад нөлөөлж болзошгүй гэж үзвэл энэ тухай бусад улс, олон улсын эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэнэ.

*199 дүгээр зүйл*

**Бохирдлын үед авах онцгой арга хэмжээний төлөвлөгөө**

Уг конвенцийн 198 дугаар зүйлд заасан тохиолдолд бүс нь бохирдсон улс олон улсын эрх бүхий байгууллагуудтай хамтран бохирдлын хор уршгийг зайлуулах, түүнээс урьдчилан сэргийлэх буюу хохирлыг аль болохоор багасгах зорилгоор боломжоороо ажиллана. Уг зорилгоор улс далайн байгаль орчныг бохирдуулах тохиолдолд авах онцгой арга хэмжээг хамтран боловсруулах бөгөөд тэдгээрийг хэрэгжүүлэхэд тус дөхөм үзүүлнэ.

*200 дугаар зүйл*

**Шинжилгээний материал, шинжлэх ухааны судалгааны хөтөлбөр, мэдээ, тоо баримт солилцох**

Шинжилгээний материал, шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг хэрэгжүүлэхэд тус дөхөм үзүүлэх далайн байгаль орчны бохирдлын тухай мэдээ, баримтыг солилцох зорилгоор улс шууд буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан хамтран ажиллана. Эдгээр улс уг бохирдлын шинж чанар, хэмжээ, нэрвэгдэлт, түүний тархалтын зам, бохирдлын аюул, түүнтэй тэмцэх арга зэргийг тодорхойлсон мэдээлэл олж авахад чиглэсэн бүс нутгийн болон дэлхий нийтийн хэмжээний хөтөлбөрт идэвхтэй оролцохыг эрмэлзэнэ.

*201 дүгээр зүйл*

**Журам боловсруулахад баримтлах шинжлэх ухааны шалгуур**

200 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн авсан мэдээ, тоо баримтыг харгалзан Байгууллагын шугамаар далайн байгаль орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих журам, хэм хэмжээ, санал болгосон журам,



дадлыг томъёолж боловсруулах шинжлэх ухааны зохих хэмжүүрийг тогтоох зорилгоор улсууд шууд буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан хамтран ажиллана.

### **III ХЭСЭГ. ТЕХНИКИЙН ТУСЛАЛЦАА**

#### *202 дугаар зүйл*

#### **Хөгжиж байгаа улсын шинжлэх ухааны болон техникийн туслалцаа үзүүлэх**

Улс бүр шууд болон олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан дараахь туслалцааг үзүүлнэ. Үүнд:

а) хөгжиж байгаа улсын шинжлэх ухаан, боловсрол, техникийн салбар, түүнчлэн далайн байгаль орчныг хамгаалах, бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих зорилго бүхий бусад салбарт үзүүлэх тусламжийн хөтөлбөрт тус дөхөм үзүүлнэ. Ийм тусламжид дараахь төрлийг хамааруулна. Тухайлбал:

- i) эрдэм шинжилгээний болон техникийн боловсон хүчнийг бэлтгэх;
- ii) олон улсын зохих хөтөлбөрт тэдгээрийн оролцоход тус дөхөм үзүүлэх;
- iii) тэдгээрт хэрэгцээтэй тоног төхөөрөмж болон үйлчилгээний хэрэгсэл олгох;
- iv) тийм тоног төхөөрөмж үйлдвэрлэх, тэдгээрийн боломжийг өргөжүүлэх;
- v) шинжлэх ухааны судалгаа, хяналт, хичээлийн болон бусад хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд зориулсан хэрэгслийг боловсруулах, зөвлөгөө өгөх;

б) Далайн байгаль орчныг ноцтойгоор бохирдуулж болох далайн томоохон ослын уршгийг аль болохоор багасгах зорилгоор зохих туслалцааг ялангуяа хөгжиж буй улсуудад үзүүлэх.

#### *203 дугаар зүйл*

#### **Хөгжиж байгаа улсад бусдаас давуу эрх олгох**

Олон улсын байгууллага далайн байгаль орчныг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах, эсхүл бохирдлын хор уршгийг аль болохоор багасгах зорилгоор хөгжиж байгаа улсад бусдаас давуу эрхийг дараахь чиглэлээр олгоно. Үүнд:

- а) зохих сан болон техникийн тусламж олгох;
- б) төрөлжсөн үйлчилгээ үзүүлэх.

### **IV ХЭСЭГ. ХЯНАЛТ ТАВИХ, ЭКОЛОГИЙН ҮНЭЛЭЛТ**

#### *204 дүгээр зүйл*

#### **Бохирдлын хор уршиг, аюулд хяналт тавих**

1. Улс бүр бусад улсын эрхтэй нийцүүлж үйл ажиллагаа хэрэгжүүлэхдээ, хэрэв тэр нь биелэх боломжтой бол, шууд буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан шинжлэх ухааны хүлээн зөвшөөрсөн аргыг хэрэглэн далайн байгаль орчны бохирдлын хор уршгийг ажиглах, хэмжих, үнэлэх, дүн шинжилгээ өгөх ажил явуулахыг эрмэлзэнэ.

2. Өөрийн зөвшөөрсөн буюу явуулж байгаа үйл ажиллагаа нь далайн байгаль орчныг бохирдуулах эсэхийг тодорхойлох зорилгоор тухайн улс тийм үйл ажиллагааны үр нөлөөг хянаж байна.

#### *205 дугаар зүйл*

#### **Илтгэлийг нийтлэх**

Конвенцийн 204 дүгээр зүйлийг хэрэгжүүлэх явцад гарсан үр дүнгийн тухай илтгэлийг нийтлэх буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагуудад тодорхой хугацаанд өгч байх ба тэд илтгэлийг бүх улсын хүртээл болгож байна.

206 дугаар зүйл

**Үйл ажиллагааны боломжит үр дагаврыг дүгнэх**

Хэрэв улс тэдгээрийн эрх хэмжээ буюу хяналтын дор явуулж байгаа үйл ажиллагаа нь далайн байгаль орчныг ихээхэн бохирдуулах буюу түүнд ноцтой болон хортой өөрчлөлт оруулж болох тухай боломжит үндэслэлтэй байвал бол далайн байгаль орчинд тийм үйл ажиллагаанаас үүдэн гарч болох үр дагаврын талаар аль болох хэрэгжих боломжтой үнэлгээ гаргаж дүнг 205 дугаар зүйд заасан журмын дагуу мэдэгдэнэ.

**V ХЭСЭГ. ДАЛАЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫГ БОХИРДОХООС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ, БОХИРДЛЫГ БАГАСГАХ, ТҮҮНД ХЯНАЛТ ТАВИХ ОЛОН УЛСЫН ХЭМ ХЭМЖЭЭ, ДОТООДЫН ХУУЛЬ ТОГТООМЖ**

207 дугаар зүйл

**Хуурай газрын эх үүсвэрээс бохирдох**

1. Улс хуурай газар дээрх эх үүсвэр, тухайлбал гол мөрөн, дамжуулах хоолой, усан байгууламж, татрал, түрлэгийн улмаас далайн байгаль орчин бохирдох явдлаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих зорилгоор хууль тогтоомжоо батлах бөгөөд олон улсын түвшинд тогтсон журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журмыг анхааран үзнэ.

2. Улс тийм бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнд хяналт тавих шаардлагатай бусад арга хэмжээг авна.

3. Улс өөрсдийн түүн рүү чиглүүлсэн бодлогоо зохих бүс нутгийн хэмжээнд зохицуулахыг эрмэлзэнэ.

4. Улс юуны өмнө олон улсын эрх бүхий байгууллагууд буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулахдаа хуурай газар дээрх эх үүсвэрээс далайн байгаль орчин бохирдох явдлаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авахад зориулсан дэлхий нийтийн болон бүс нутгийн журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журмыг тогтоохыг эрмэлзэнэ. Чингэхдээ бүс нутгийн онцлог шинж чанар, хөгжиж байгаа улсын эдийн засгийн шаардлага, тэдгээрийн эдийн засгийн хөгжлийн хэрэгцээг харгалзана. Тийм журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журмыг шаардлагатай бол үе үе дахин хянаж үзэж байна.

5. Энэ зүйлийн 1,2,4-т дурдсан хууль тогтоомж, арга хэмжээ, журам, хэм хэмжээ зөвлөмж болгодог практик журмын хүрээнд хор хөнөөл учруулах, ялангуяа удаан хадгалагддаг бодисыг далайн байгаль орчинд хаяхыг аль болохоор багасгахад чиглэсэн заалт хамаарна.

208 дугаар зүйл

**Дотоодын шүүхийн харьяалалд хамаарах далайн ёроолын эх үүсвэрээс гарах бохирдол**

1. Эргийн улс далайн ёроол дахь өөрийн шүүхийн харьяалалд явагдаж байгаа үйл ажиллагаанаас болон 60, 80 дугаар зүйлийн дагуу тэдгээрийн эрх мэдэлд байгаа хиймэл арал, тоног төхөөрөмж барилга байгууламжаас гарч болох бохирдлоос далайн байгаль орчныг урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах хууль тогтоомж батална.

2. Улс бүр тийм бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах түүнийг хяналтдаа байлгахад шаардлагатай бусад арга хэмжээг мөн авна.

3. Эдгээр хууль тогтоомж нь олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ зөвлөмж болгодог практик журмаас дутуугүй үр нөлөөтэй байх ёстой.

4. Улс энэ асуудлаарх өөрийн бодлогыг зохих бүс нутгийн хэмжээнд зохицуулахыг эрмэлзэнэ.

5. Улс юуны өмнө олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулахдаа далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгахад чиглэсэн дэлхий нийтийн

болон бүс нутгийн дүрэм журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журам тогтооно. Тэрхүү дүрэм журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журмыг шаардлагын хирээр үе үе дахин хянан үзэж байна.

#### 209 дүгээр зүйл

### Бүс дэх үйл ажиллагаанаас бохирдох

1. Бүс дэх үйл ажиллагаанаас далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик журмыг шаардлагын хэрээр үе үе хянан үзэж байна.

2. Энэ хэсгийн холбогдох заалтыг баримталсан улсууд бүс дэх өөрсдийн далбаан дор зорчиж байгаа буюу тэнд бүртгэгдсэн хөлөг онгоц, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн үйл ажиллагаанаас далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах хууль тогтоомж батална. Тийм хууль тогтоомжийн шаардлага нь 1-д дурдсан олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик, журмаас дутуугүй үр нөлөөтэй байна

#### 210 дугаар зүйл

### Хаягдал зайлуулахаас гарах бохирдол

1. Улс далайн байгаль орчныг хаягдал зайлуулснаас гарч болох бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах хууль тогтоомж гаргана.

2. Улс тийм бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах шаардлагатай бусад арга хэмжээ авна.

3. Тийм хууль тогтоомж, арга хэмжээ нь аливаа улсын эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүйгээр хаягдал зайлуулахгүй байхыг журамлана.

4. Улс юуны өмнө олон улсын эрх бүхий байгууллагууд буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулахдаа хаягдал зайлуулснаас далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах талаар дэлхий нийтийн буюу бүс нутгийн дүрэм, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик тогтоохыг эрмэлзэнэ. Тийм дүрэм, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практикийг шаардлагын хэрээр үе үе хянан үзэж байна.

5. Эргийн улсын тодорхой илэрхийлсэн урьдчилсан зөвшөөрөлгүйгээр түүний харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүс буюу эх газрын хормойд хаягдал зайлуулахгүй. Чингэхдээ хаягдал зайлуулахыг зөвшөөрөх, зохицуулах, хяналтандаа байлгах эрхтэй эргийн улсын урьдчилан өгсөн илэрхий зөвшөөрөлтэйгээр газар зүйн байршлаас шалтгаалан сөрөг нөлөө үзүүлж болох бусад улстай ярилцсаны дараа хаягдлыг зайлуулна.

6. Тийм бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах дотоодын хууль тогтоомж, үйл ажиллагаа нь дэлхий нийтийг хамарсан дүрэм, хэм хэмжээнээс дутуугүй үр ашигтай байх ёстой.

#### 211 дүгээр зүйл

### Хөлөг онгоцноос бохирдуулах

1. Улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага, эсхүл дипломат төлөөлөгчийн газар ерөнхий бага хурлаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулахдаа хөлөг онгоцноос далайн байгаль орчныг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, хяналтандаа байлгах олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээг тогтоох, далайн байгаль орчин болон эргийн бохирдол, эргийн улсын эрх ашигт бохирдлоос үүсэх хохирол, ослын аюулыг хамгийн бага хэмжээнд хүргэх арга зам бүхий тогтолцоог шаардлагын хэрээр тогтооход тус дөхөм үзүүлнэ. Тийм дүрэм журам, хэм хэмжээг нэг адил шаардлагын хэрээр үе үе хянан үзэж байна.

2. Улс өөрийн далбаан дор зорчиж байгаа буюу тэдгээрт бүртгэгдсэн хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах хууль тогтоомжийг гаргана. Тийм хууль тогтоомж нь олон улсын

байгууллага буюу дипломат ерөнхий бага хурлаас гаргасан нийтээр хүлээн зөвшөөрөн олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээтэй адил үйлчилнэ.

3. Далайн байгаль орчныг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах онцгой шаардлагыг усан боомтдоо буюу дотоодын усандаа гадаад улсын хөлөг онгоцыг нэвтрүүлэх болон эрэгтээ зогсоох нөхцөл болгон зохих ёсоор нийтэлж, түүнийг олон улсын эрх бүхий байгууллагад мэдээллэнэ. Эргийн хоёр буюу түүнээс дээш улс бодлогоо зохицуулах эрмэлзэлдээ ийм шаардлагыг адилхан хэлбэрээр тогтоох бөгөөд энэ талаар хамтын ажиллагааны чухам ямар арга хэмжээнд оролцож байгаагаа дурдсан байна. Улс бүр, далбааны дор зорчиж байгаа буюу түүнд бүртгэгдсэн хөлөг онгоцны ахмадаас хэрэв тухайн хөлөг онгоц хамтын ажиллагааны арга хэмжээнд оролцогч улсын харьяа тэнгист зорчиж байгаа бол тухайн хөлөг онгоц нь хамтын тохиролцоонд оролцогч улс руу зорчиж байгаа эсэх болон тухайн улсын тогтоосон боомтод нэвтрэх шаардлагыг мөрдөж байгаа эсэхийн талаарх мэдээ сэлтийг тухайн улсаас хүссэний дагуу гаргаж өгнө. Энэ зүйл нь 25 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан хөлөг онгоцны гэмгүй нэвтрэн өнгөрөх эрхийг хөндөхгүй.

4. Эргийн улс өөрийн харьяа тэнгисийн хүрээнд бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ харьяа тэнгисээр нь гэмгүй нэвтрэн өнгөрч байгаа гадаадын хөлөг онгоц бусад хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналтандаа байлгах хууль тогтоомж гаргана. 2 дугаар бүлгийн III хэсгийн дагуу тийм хууль тогтоомж нь гадаадын хөлөг онгоц гэмгүй нэвтрэн өнгөрөхөд саад болохгүй.

5. VI хэсгийн заалтын биелэлтийг хангах зорилгоор эргийн улс олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат ерөнхий бага хурлаас гаргасан нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээнд, нийцүүлэн хөлөг онгоцноос гарч болох бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах хууль тогтоомжийг эдийн засгийнхаа онцгой бүсийн хувьд гаргана.

6. а) 1-д дурдсан олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ нь тусгай нөхцөл байдлаас үүдсэн шаардлагыг хангахгүй байвал, эдийн засгийн онцгой бүсийн хувьд тодорхой нарийн заасан бүс нь далайн судлал, экологийн нөхцөл, түүнчлэн уг бүсийг ашиглах буюу түүний баялгийг хамгаалах, түүгээр зорчих хөлөг онгоцны хөдөлгөөний онцлог байдалтай холбоотой нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн техникийн шалтгааны талаар хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор заавал биелүүлэх тусгай арга хэмжээ авах шаардлагатай гэж үзэх зохих үндэслэлтэй бол эргийн улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан холбогдох улстай зохих ёсоор зөвлөлдсөний дараа уг бүсийн талаарх мэдээллийг энэ байгууллагад явуулах. Мөн түүнийг нотлох шинжлэх ухааны болон техникийн баталгаа, түүнчлэн шаардлагатай хүлээн авах тоног төхөөрөмжийн тухай мэдээ сэлтийг өгнө. Тэрхүү олон улсын байгууллага нь дээрх мэдээг хүлээн авсны дараа 12 сарын дотор уг бүсийн байдал дээрх шаардлагад тохирч байгаа эсэхийг тодорхойлно. Хэрэв байгууллага нь тийм тодорхойлтыг гаргавал эргийн улс тухайн бүсийг хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах талаар дүрэм журам гаргаж болно. Гэхдээ эргийн улс уг олон улсын байгууллагаар энэ бүсийн хувьд хүлээн зөвшөөрөгдсөн олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ буюу далайгаар зорчих практикийг баримтална. Дээр дурдсан мэдээг олон улсын байгууллагад өгснөөс хойш 15 сар өнгөртөл тийм дүрэм журам нь гадаадын хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэгдэхгүй;

б) эргийн улс тийнхүү онцгойлж, тодорхой заасан бүсийн хязгаарыг хэвлэн нийтлэх;

с) хэрэв эргийн улсууд энэ бүсийн хувьд хөлөг онгоцноос гарах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах зорилгоор нэмэлт хууль тогтоомж гаргахаар бол дээр дурдсаныг мэдэгдэхдээ энэ тухайгаа олон улсын байгууллагад мөн мэдэгдэнэ. Тийм нэмэлт хууль тогтоомж нь хаягдал буюу далайгаар зорчих практикийг хөндөж болох боловч гадаадын хөлөг онгоцноос нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээнээс өөр загвар, хийц багийн бүрэлдэхүүн, эсхүл тоног төхөөрөмжийн стандартыг мөрдөхийг шаардах ёсгүй. Харин гадаадын хөлөг онгоцны хувьд дээр дурдсан мэдээллийг

олон улсын байгууллагад өгснөөс 15 сарын дараа, уг байгууллага зөвшөөрөхдөө 12 сарын дотор мэдэгдсэн нөхцөлд эдгээр нэмэлт хууль тогтоомж үйлчилнэ.

7. Энэ зүйлд дурдсан олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээнд далайн осол, эндэгдлээс болж хаягдал гарах буюу гарч болохоос үүдэн эрэг буюу холбогдох ашиг сонирхолд нь нөлөөлж болох эргийн улсад яаралтай мэдэгдэх зэрэг асуудал багтана.

*212 дугаар зүйл*

**Агаар мандлаас буюу түүгээр дамжин бохирдох**

1. Улс далайн байгаль орчныг агаар мандлаас буюу түүгээр дамжин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах түүнийг хяналтандаа авах зорилгоор бүрэн эрхт байдалд нь багтах агаар мандал, далбаан дор нь зорчих хөлөг онгоц, тэдгээрт бүртгэлтэй хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн хувьд хэрэглэх хууль тогтоомж гаргана. Гэхдээ олон улсын зөвшөөрөл дүрэм, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик, стандарт, түүнчлэн агаарын харилцааны аюулгүй байдлыг харгалзсан байвал зохино.

2. Улс тийм бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, зэргийг хяналтандаа авахад шаардлагатай бусад арга хэмжээ авна.

3. Улс олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулахдаа бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа авах зорилгоор юуны өмнө дэлхий нийт, бүс нутгийн дүрэм, хэм хэмжээ, зөвлөмж болгодог практик, стандарт тогтоохыг эрмэлзэнэ.

**VI ХЭСЭГ. БИЕЛЭЛТИЙГ ХАНГАХ**

*213 дугаар зүйл*

**Хуурай газрын эх үүсвэрээс гарч болох бохирдлын талаар хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах**

Хуурай газрын эх үүсвэрээс гарч болох бохирдлын талаар хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах бөгөөд хуурай газрын эх үүсвэрээс далайн байгаль орчин бохирдлоос хамгаалах зорилгоор олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан тогтоосон олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль тогтоомж гаргах болон шаардлагатай бусад арга хэмжээг авна.

*214 дүгээр зүйл*

**Далайн ёроолын үйл ажиллагаанаас гарч болох бохирдлын талаарх хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах**

Улс бүр 208 дугаар зүйлийн дагуу гаргасан хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах бөгөөд далайн ёроол дахь үйл ажиллагаа, хиймэл арал болон 60, 80 дугаар зүйлийн дагуу эдгээр улсын шүүхийн харьяалалд хамаарах байгууламжаас гарч болох буюу тэдгээртэй холбоотой бохирдлоос далайн байгаль орчныг хамгаалах зорилгоор олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат бага хурлаар дамжуулан тогтоосон олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль тогтоомж гаргаж, бусад арга хэмжээ авна.

*215 дугаар зүйл*

**Бүс дэх үйл ажиллагаанаас гарч болох бохирдлын талаарх олон улсын дүрэм журмын биелэлтийг хангах**

Бүс дэх үйл ажиллагаанаас гарч болох бохирдлоос далайн байгаль орчныг урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа авах зорилгоор XI бүлгийн дагуу тогтоосон олон улсын дүрэм, дотоодын хууль тогтоомжийн биелэлтийн хангалтыг мөн энэ бүлгээр зохицуулна.



216 дугаар зүйл

**Хаягдал зайлуулахаас гарч болох бохирдлын талаарх хууль  
тогтоомжийн биелэлтийг хангах**

Далайн байгаль орчныг хаягдал зайлуулахаас гарч болох бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа авах зорилгоор олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат бага хурлаас энэхүү конвенцийн дагуу гаргасан олон улсын дүрэм, хэм хэмжээний биелэлтийг:

- а) тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойд зайлуулах хаягдлын хувьд эргийн улс хангах;
- б) далбаан дор нь зорчин яваа хөлөг онгоц буюу түүнд бүртгэгдсэн нисдэг төхөөрөмжийн хувьд далбааны эзэн улс хангах;
- с) нутаг дэвсгэр дээр нь буюу түүний эргээс зайдуу орших байгууллагаас ачигдаж байгаа хаягдал бусад материалын хувьд тухайн улс хангах.

2. Хэрэв аль нэг улс энэ зүйлийн дагуу хэрэг үүсгэсэн бол өөр аль ч улс мөн энэ зүйлийн дагуу тухайн асуудлаар хэрэг үүсгэж болохгүй.

217 дугаар зүйл

**Далбааны эзэн улсаас биелэлтийг хангах**

1. Улс бүр хөлөг онгоцноос далайн байгаль орчин бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа авах зорилгоор олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат ерөнхий бага хурлаар энэхүү конвенцийн дагуу гаргасан олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг далбаан дор нь зорчиж яваа, түүнд бүртгэгдсэн хөлөг онгоцуудаар мөрдүүлэх, олон улсын эдгээр дүрэм журам, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх талаар хууль тогтоомж гаргах буюу бусад арга хэмжээ авна. Далбааны эзэн улс зөрчил хаана гарснаас үл шалтгаалан эдгээр дүрэм журам, хэм хэмжээ, хууль дүрмийн үр дүнтэй биелэлтийг хангах талаар арга хэмжээ авна.

2. Тухайлбал улс бүр тэдгээрийн далбаан дор нь зорчин яваа буюу тэдгээрт бүртгэлтэй хөлөг онгоцонд энэ зүйлийн 1-д заасан олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ, бүтэц, тоног төхөөрөмж болон багийн бүрэлдэхүүний талаарх шаардлагыг мөрдүүлэхийн хамт түүнийг баримтлан далайд зорчих нөхцөлийг хангах хүртэл зорчин явахыг хориглох талаар зохих арга хэмжээ авна.

3. Улс бүр өөрсдийн далбаан дор зорчиж яваа, эсхүл тэдгээрт бүртгэлтэй хөлөг онгоц нь өөрт нь 1 дэх хэсэгт дурдсан олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг шаарддаг, тэдгээрийн дагуу олгосон гэрчилгээг авч явна. Далбааны эзэн улс хөлөг онгоц нь тийм гэрчилгээний нөхцөлийг хангаж байгаа эсэхийг үе үе шалгаж байна. Бусад улс тэдгээр гэрчилгээг уг хөлөг онгоцны баримт бичиг гэж үзэх бөгөөд хэрэв хөлөг онгоц нь тэдгээр улсын гэрчилгээний шаардлагад үнэн хэрэгтээ тохирохгүй гэж үзэх тодорхой үндэслэлгүй бол хөлөг онгоцны гэрчилгээ нь эдгээр улсын гэрчилгээтэй нэгэн адил хүчин төгөлдөр байна.

4. Хэрэв хөлөг онгоц олон улсын эрх бүхий байгууллага, дипломат ерөнхий бага хурлаас гаргасан хэм хэмжээ, стандартыг зөрчвөл, далбааны эзэн улс 218, 120, 228 дугаар зүйлийг хөндөхгүйгээр энэ зөрчил нь хаана гарсан, эсхүл үүний улмаас хаана бохирдсон, эсхүл хаана илэрсэн зэргээс үл хамааран яаралтай мөрдөн байцаалт явуулах арга хэмжээ авах бөгөөд хэрэв шаардлагатай гэж үзвэл хэрэг үүсгэнэ.

5. Далбааны эзэн улс зөрчлийг мөрдөн байцаах ажиллагааг явуулахдаа хамтран ажиллах нь хэргийн байдлыг илрүүлэхэд хэрэгтэй байж болох аливаа өөр улсын туслалцааг хүсч болно. Улс бүр далбааны эзэн улсын зохих хүсэлтийг биелүүлэхийн тулд хүч чармайлт гаргана.

6. Улс бүр аль нэг улсын бичгээр илэрхийлсэн хүсэлтийн үндсэн дээр тэдгээрийн далбаан дор зорчин яваа хөлөг онгоц гаргасан гэсэн аливаа зөрчлийг мөрдөн байцаана. Хэрэв далбааны эзэн улс нь тухайн зөрчлийн хувьд хэргийг мөрдөх байцаах хангалттай нотолгоо байна гэж үзвэл өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу уг хэргийг даруй үүсгэнэ.

7. Далбааны эзэн улс авсан арга хэмжээ болон түүний үр дүнгийн тухай хүсэлт гаргасан улс, олон улсын эрх бүхий байгууллагад мэдээлнэ. Тийм мэдээллийг бүх улс авах боломжтой байна.

8. Далбаан дор нь зорчин яваа хөлөг онгоцны талаарх улсын хууль тогтоомжид заасан шийтгэл нь хаана гарсныг үл харгалзан зөрчил гаргуулахгүй байхаар чиглэсэн нилээд хатуу байна.

#### *218 дугаар зүйл*

#### **Боомтын улсаас биелэлтийг хангах**

1. Аль нэг хөлөг онгоц нэг улсын дотоодын ус, харьяа тэнгис болон эдийн засгийн онцгой бүсийн гадна олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу дипломат, ерөнхий бага хурлаас гаргасан олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээг зөрчиж сайн дураараа тухайн улсын боомт дотор буюу түүний эргээс зайдуу орших буудалд бохирдуулах зүйл хаясан гэх нотолгоо байвал тухайн улс уг онгоцны хувьд мөрдөн байцаалт явуулж, хэрэг үүсгэж болно.

2. Өөр улсын дотоодын ус, харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсэд зайлуулсан хаягдалтай холбогдсон зөрчлийн талаар, тухайн зөрчлийн улмаас хохирсон буюу аюулд нэрвэгдсэн улс хүсэлт тавиагүй бол, эсхүл тийм зөрчил гарсан улсын дотоодын ус, харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсийг бохирдуулаагүй буюу бохирдуулах аюулгүй бол 1 дүгээр заалтын дагуу хэрэг үүсгэж болохгүй.

3. Хөлөг онгоц аль нэг улсын боомтын дотор буюу түүний эргээс зайдуу орших буудалд сайн дураараа байвал энэ улс хаягдалтай холбогдсон энэ зүйлийн 1-д заасан зөрчлийг шалгуулах тухай аль нэг улсын хүсэлтийг боломжийн хэрээр хүлээн авна. Тийм зөрчил нь хүсэлт тавьсан улсын дотоодын ус, харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсэд гарсан бөгөөд хохирол учруулсан буюу учруулах аюултай байна. Дээр дурдсан улс зөрчил хаана гарснаас үл хамааран түүнийг шалгуулах тухай далбааны эзэн улсын хүсэлтийг боломжийн хэрээр мөн биелүүлнэ.

4. Энэ зүйлийн дагуу боомтын улсаас хийсэн шалгалтын тухай протоколыг далбааны эзэн улс буюу эргийн улсад тэдний хүсэлтээр өгнө. Тийм шалгалтын үндсэн дээр боомтын улсын эхэлсэн аливаа хэргийг VII хэсгийг баримтлан дотоодын ус, харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсэд нь уг зөрчил гарсан улсын хүсэлтээр түр зогсоож болно. Энэ хэргийн тухай гэрчлэх материал, протокол мөн түүнчлэн аливаа барьцаа, боомтын улсын мэдэлд өгсөн бусад санхүүгийн баталгаа нь энэ тохиолдолд эргийн улсад шилжинэ. Ийнхүү шилжүүлэх нь боомтын улс шүүх ажиллагааг үргэлжлүүлнэ гэсэн хэрэг болно.

#### *219 дүгээр зүйл*

#### **Хөлөг онгоц тээвэрт тэнцэх эсэхтэй холбогдон бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ**

VII хэсгийг баримтлан улс бүр тэдгээрийн аль нэг нь боомтын дотор буюу түүний эргээс зайдуу орших байгаа хөлөг онгоц нь далайн тээвэрт тэнцэх эсэхтэй холбогдох олон улсын хууль тогтоомж, хэм хэмжээг зөрчих, чингэснээр далайн байгаль орчинд хохирол учруулах аюултай байгаа нь бусдын хүсэлтээр буюу өөрийн санаачилгаар тогтоогдвол, тухайн онгоцыг далайд гаргахгүй байхын тулд боломжтой захиргааны арга хэмжээ авна.

Тухайн улс тийм хөлөг онгоцыг хамгийн ойр тохиромжтой хөлөг онгоцны засварын газарт очихыг зөвшөөрч, зөрчлийн шалтгааныг арилгасны дараа аян замаа үргэлжлүүлэхийг уг хөлөг онгоцонд зөвшөөрнө.

#### *220 дугаар зүйл*

#### **Эргийн улсаас хуулийн биелэлтийг хангах**

1. Хөлөг онгоц аль нэг улсын боомтын дотор буюу түүний эргээс зайдуу орших буудалд сайн дураараа байгаа үед тэр улс VII хэсгийг баримтлан, энэхүү конвенцийн дагуу баталсан түүний дүрэм журам болон хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас урьдчилан



сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгахад хэрэглэх олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг зөрчсөн тухай хэргийг үүсгэж болно. Тийм зөрчил нь тухайн улсын дотоодын ус, харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүсэд гарсан байна.

2. Аль нэг улсын харьяа тэнгисээр зорчин яваа хөлөг онгоц түүнийг нэвтрэн өнгөрөх үедээ энэхүү конвенцийн дагуу баталсан улсын холбогдох хууль тогтоомж, хэм хэмжээ болон хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгахад хэрэглэх олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээг зөрчсөн гэж үзэх тодорхой үндэслэл байвал, тухайн улсын 2 дугаар бүлгийн III хэсгийн холбогдох заалтыг зөрчихгүйгээр уг зөрчилд холбогдох асуудлаар хөлөг онгоцонд шалгалт хийж болох бөгөөд зөрчил нь баримтаар нотлогдвол өөрийн хууль тогтоомж, VII хэсгийн дагуу хөлөг онгоцыг саатуулах хүртэл хэрэг үүсгэж болно.

3. Аль нэг улсын эдийн засгийн онцгой бүс, харьяа тэнгисээр зорчиж яваа хөлөг онгоц бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгахад хэрэглэх олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээ, тэдгээрт нийцүүлэн хүчин төгөлдөр болгосон тухайн улсын хууль тогтоомжийг эдийн засгийн онцгой бүсэд зөрчсөн гэж үзэх тодорхой үндэслэл байвал, тухайн улс хөлөг онгоцны таних тэмдэг, түүний бүртгэлтэй боомт, сүүлчийн буюу очих боомттой холбогдсон мэдээлэл, зөрчил гарсан эсэхийг тогтооход шаардлагатай бусад мэдээллийг уг хөлөг онгоцноос шаардаж болно.

4. Улс өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцуудаар 3-т заасан мэдээллийг гаргуулан авч байх шаардлагыг биелүүлэх үүднээс хууль тогтоомж батлах буюу бусад арга хэмжээ авна.

5. Аль нэг улсын эдийн засгийн онцгой бүс, харьяа тэнгисээр зорчиж яваа хөлөг онгоцны 3 дахь хэсэгт заасан эдийн засгийн онцгой бүсэд гаргасан зөрчил нь далайн байгаль орчныг ихээхэн бохирдуулсан буюу бохирдуулах аюулд хүргэсэн бол тэр улс уг зөрчилтэй холбогдсон асуудлаар газар дээр нь шалгалт хийж болно. Тэгэхдээ уг хөлөг онгоц мэдээлэл өгөхөөс татгалзсан буюу өгсөн мэдээлэл нь бодит байдалтай нийцэхгүй бөгөөд ийм шалгалт хийх нь нөхцөл байдлаар нотлогдсон байх ёстой.

6. Аль нэг улсын эдийн засгийн онцгой бүс, харьяа тэнгисээр зорчиж яваа хөлөг онгоц тухайн улсын эдийн засгийн онцгой бүсэд хог хаях замаар гаргасан 3 дахь хэсэгт заасан зөрчил нь далайн эрэг буюу эргийн улсын холбогдох ашиг сонирхол, эдийн засгийн онцгой бүс буюу харьяа тэнгисийн аливаа баялагт ноцтой хохирол учруулсан гэж үзэх бодитой үндэслэл байвал, тэр улс VII хэсгийг баримтлан, уг зөрчил зайлшгүй гарсан болох нь нотлогдвол өөрийн хуулийн дагуу хөлөг онгоцыг саатуулах хүртэл хэрэг үүсгэж болно.

7. Хэдийгээр 6-д заасан ч гэсэн, хэргийн нотолгоо, холбогдох бусад санхүүгийн хангамжийн дотоод журмыг олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан тогтоосон буюу өөр зохих шугамаар тохиролцсон бөгөөд ийм дотоод журмыг эргийн улс заавал биелүүлэх ёстой бол тухайн хөлөг онгоцыг үргэлжлүүлэн зорчихыг зөвшөөрнө.

8. Энэ зүйлийн 3, 4, 5, 6 болон 7 дахь хэсгийн 211 дүгээр зүйлийн 6 дахь хэсэгт заасны дагуу гаргасан дотоодын хууль тогтоомжийн хувьд нэг адил баримтална.

#### 221 дүгээр зүйл

#### **Далайн ослын улмаас бохирдуулахгүй байх арга хэмжээ**

1. Ноцтой хор уршигт хүргэж болох далайн осол, түүнтэй холбогдсон үйлдлийн улмаас эрэг болон загас агнуур зэрэг бусад ашиг сонирхлыг бохирдол буюу бохирдлын аюулаас хамгаалах зорилгоор гарсан буюу гарах хохиролд тохируулан харьяа тэнгисийн гадна олон улсын заншлын болон гэрээний эрх зүйн дагуу арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх улсын эрхийг энэхүү бүлгийн заалтууд хөндөхгүй.

2. Энэ зүйлийн зорилгын үүднээс “далайн осол” гэж хөлөг онгоц мөргөлдөх, газардах буюу навигацаас үүдэлтэй бусад хэрэг нь хөлөг онгоцон дээр буюу түүний гадна гарсан, түүний ачаанд эд материалын хохирол учруулсан буюу учруулах гарцаагүй ноцтой хэрэг явдлыг хэлнэ.

*222 дугаар зүйл*

**Агаар мандлаас буюу түүгээр дамжин гарах бохирдлын талаарх хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах**

Бүрэн эрхэнд нь байгаа агаар мандал, далбаан дор нь зорчих хөлөг онгоц, өөрт бүртгэгдсэн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн хувьд улсууд 212 дугаар зүйлийн “i” болон энэхүү конвенцийн бусад заалтын дагуу баталсан өөрийн хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангуулах, түүнчлэн агаар мандал, түүгээр дамжин далайн байгаль орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах талаар эрх бүхий олон улсын байгууллага, дипломат бага хурлаас гаргасан олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль тогтоомж, бусад арга хэмжээг агаарын тээврийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой олон улсын дүрэм, хэм хэмжээний дагуу авч байна.

**VII ХЭСЭГ. БАТАЛГАА**

*223 дугаар зүйл*

**Хянан хэлэлцэхэд дөхөм үзүүлэх арга хэмжээ**

Энэ бүлгийн дагуу үүсгэсэн хэргийг хянан хэлэлцэх үед улс гэрчийг байцаах, бусад улс буюу олон улсын байгууллагаас гаргасан нотолгоогоор хангахад тус дөхөм үзүүлэх арга хэмжээ авах бөгөөд хэргийг хянах хэлэлцэхэд олон улсын эрх бүхий байгууллага, далбааны эзэн улс буюу зөрчлийн улмаас бохирдолд өртсөн нөгөө улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага, далбааны эзэн улсын албан ёсны төлөөлөгчдийг оролцуулахад тус дөхөм үзүүлнэ. Хянан хэлэлцэхэд оролцох албан ёсны төлөөлөгчид нь өөрийн улсын хууль тогтоомж буюу олон улсын эрх зүйд заасан эрхийг эдэлж, үүрэг хүлээнэ.

*224 дүгээр зүйл*

**Хууль биелүүлэх бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэх**

Гадаад улсын хөлөг онгоцны хувьд хууль биелүүлэх тухай энэ бүлэгт заасан бүрэн эрхийг зөвхөн албан тушаалтан нар, цэргийн хөлөг онгоц, цэргийн нисдэг төхөөрөмж буюу засгийн газрын өмнөөс үүрэг гүйцэтгэж буй гэдгийг илэрхийлсэн албаны тод таних тэмдэгтэй, дээрх зорилгоор бүрэн эрх олгосон бусад хөлөг онгоц, нисэх төхөөрөмж хэрэгжүүлнэ.

*225 дугаар зүйл*

**Хууль биелүүлэх бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ сөрөг үр дагавраас зайлсхийх үүрэг**

Улс бүр энэхүү конвенцийн дагуу гадаадын хөлөг онгоцны хувьд хууль биелүүлэх бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ уг хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд заналхийлэх, түүнийг ямар нэг аюулд оруулах буюу түүнийг аюултай боомт буюу зогсоолд аваачих, эсхүл онцгой эрсдэл бүхий далайн орчинд онцын шалтгаангүй байлгах ёсгүй.

*226 дугаар зүйл*

**Гадаадын хөлөг онгоцыг мөрдөн байцаах**

1. а) Улс бүр 216, 218, 220 дугаар зүйлд заасан мөрдөн байцаах зорилгод шаардагдахаас илүү хугацаагаар гадаадын хөлөг онгоцыг саатуулахгүй. Гадаадын хөлөг онгоцыг газар дээр нь шалгаж үзэхдээ нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээний дагуу түүнийг авч явбал зохих гэрчилгээ, бүртгэлийн дэвтэр, бусад баримт бичиг, хөлөг онгоцны авч яваа дээрхтэй адил төрлийн аливаа бичиг баримтыг шалгаснаар хязгаарлана. Хөлөг онгоцны бичиг баримтыг ийнхүү шалгасны дараа лавшруулан шалгах шаардлагатай бол зөвхөн дор дурдсан тохиолдолд гүйцэтгэнэ. Үүнд:

i) хөлөг онгоцны нөхцөл байдал буюу түүний тоног төхөөрөмж нь дээрх баримт бичигт тусгасантай ямар нэг байдлаар дүйхгүй байна гэж үзэх тодорхой үндэслэл байх;

ii) эдгээр бичиг баримтын агуулга нь сэжиглэсэн зөрчлийг нотлох буюу шалгахад хангалттай бус байх;

iii) хөлөг онгоц нь хүчин төгөлдөр гэрчилгээ, бүртгэлийн дэвтэргүй байх.

b) мөрдөн байцаалтаар далайн байгаль орчныг хамгаалах талаар баримталдаг хууль тогтоомж, олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээний зөрчил илэрвэл хөлөг онгоц нь барьцаа буюу бусад зохимжтой санхүүгийн баталгаа өгсөн үед түүнийг нэн даруй суллана;

c) хэрэв хөлөг онгоц нь далайн байгаль орчинд хохирол учруулсан нь зөвтгөж боломгүй аюултай бол хөлөг онгоц далайн тээвэрт тэнцэх нөхцөлийн талаарх олон улсын баримталдаг дүрэм журам, хэм хэмжээг зөрчихгүйгээр уг хөлөг онгоцыг чөлөөлөхөөс татгалзах, эсхүл холгүй орших хөлөг онгоцны засварын газар очиж засуулах болзол тавьж болно. Хэрэв хөлөг онгоцыг чөлөөлөхөөс татгалзсан буюу ямар нэг тодорхой болзол тавьсан бол далбааны эзэн улсад энэ тухай нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд тэр улс нь 15 дугаар зүйлд зааснаар хөлөг онгоцыг чөлөөлөхийг шаардаж болно.

2. Далайд зорчиж яваа хөлөг онгоцонд шаардлагагүй шалгалт хийхээс зайлсхийхэд чиглэсэн журмыг боловсруулахад улс бүр хамтран ажиллана.

#### 227 дугаар зүйл

### Гадаадын хөлөг онгоцыг алагчилахгүй байх

Энэхүү бүлгийн дагуу улс бүр эрхээ эдэлж, үүргээ биелүүлэхдээ ямарваа нэг улсын хөлөг онгоцыг хэлбэр буюу байгаа байдлаар нь алагчилахгүй байна.

#### 228 дугаар зүйл

### Хэрэг хэлэлцэхийг түр зогсоох, хязгаарлах

1. Хэрэв хэлэлцэх гэж байгаа хэрэг нь эргийн улсад ноцтой хохирол учруулсантай холбоотой, эсхүл олон улсын баримталдаг дүрэм журам, хэм хэмжээний биелэлтийг үр нөлөөтэй хангах үүргээ өөрийн хөлөг онгоцны гаргасан зөрчлийн хувьд нэг бус удаа биелүүлээгүйгээс бусад тохиолдолд хэлэлцэх хэргийг анх үүссэнээс нь 6 сарын дотор зохих ял шийтгэлийг ногдуулах зорилгоор далбааны эзэн улс нь тухайн хэргийн хувьд хөлөг онгоцноос далайн байгаль орчин бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах талаар баримталдаг хууль тогтоомж, олон улсын дүрэм, хэм хэмжээг зөрчсөн аль нэг гадаадын хөлөг онгоцны хянан хэлэлцэх үүргийг хэрэг үүсгэсэн улсын харьяа тэнгисээс гадна гарсан зөрчилд шийтгэл хүлээлгэх зорилгоор тухайн хэргийг хэлэлцэхийг түр хойшлуулна. Энэ зүйлийн дагуу хэрэг хэлэлцэхийг түр хойшлуулахыг хүссэн далбааны эзэн улс хэлэлцэх хэргийг анх үүсгэсэн улсын мэдэлд тухайн хэргийн бүрэн эх материалын бүрдэл болон хэлэлцэх хэргийн протоколыг зохих хугацаанд нь өгнө. Далбааны эзэн улсын үүсгэсэн хэргийг хэлэлцэж дууссанаар түр хойшлуулсан хэрэг хүчингүй болно. Хэргийг хэлэлцэхтэй холбогдож гарсан зардлыг төлсний дараа уг хэргийг түр хойшлуулахтай холбоотой ямарваа нэг барьцаа бусад санхүүгийн баталгааг эргийн улс буцааж өгнө.

2. Зөрчил гарснаас хойш 3 жил өнгөрсний дараа, хэрэв хэлэлцэх хэргийг энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу өөр улс үүсгэсэн байвал гадаадын хөлөг онгоцонд шийтгэл ногдуулах зорилготой хэлэлцэх хэргийг өөр аль нэг улс үүсгэхгүй.

3. Энэ зүйлд далбааны эзэн улсын ямарваа арга хэмжээ, түүний дотор хууль дүрмийнхээ дагуу шийтгэл ногдуулах зорилго бүхий хэлэлцэх хэргийг өөр улс үүсгэсэн эсэхийг харгалзахгүйгээр үүсгэх эрхээ эдлэхэд саад болохгүй.

#### 229 дүгээр зүйл

### Иргэний хэрэг үүсгэх

Далайн байгаль орчны бохирдлоос үүсэх хор хохирлоос гарсан аливаа заргын талаар иргэний хэрэг үүсгэхийг энэхүү конвенцийн аль ч заалт хөндөхгүй.



*230 дугаар зүйл*

**Мөнгөн торгууль болон яллагдагчийн нийтээр  
хүлээн зөвшөөрсөн эрхийг мөрдөх**

1. Далайн байгаль орчныг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах дотоодын хууль тогтоомж болон олон улсын журам, хэм хэмжээг зөрчин гадаадын харьяа тэнгисийн гадна гаргасан гадаадын хөлөг онгоцны зөрчлийн хувьд мөнгөн торгууль ногдуулна.

2. Харьяа тэнгисийг санаатайгаар болон ноцтойгоор бохирдуулахаас бусад тохиолдолд далайн байгаль орчныг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах дотоодын хууль тогтоомж болон олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээг зөрчих үед зөвхөн мөнгөн торгууль ногдуулна.

3. Торгууль ногдуулж болох гадаадын хөлөг онгоцны зөрчлийг хянаж үзэхдээ яллагдагчийн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн эрхийг дагаж мөрдөх.

*231 дүгээр зүйл*

**Далбааны эзэн улс болон холбогдох бусад улсад мэдэгдэх**

Улс бүр 6 дугаар хэсгийн дагуу гадаадын хөлөг онгоцны хувьд авсан ямарваа нэгэн арга хэмжээнийхээ тухай далбааны эзэн улс буюу аливаа нэг холбогдох улсад мэдэгдэх бөгөөд энэ арга хэмжээний талаар албан ёсны мэдээллийг далбааны эзэн улсад өгнө. Гэхдээ харьяа тэнгист гарсан зөрчлийн хувьд эргийн улс нь дээрх үүргийг мөрдөн байцаалтын үед авдаг арга хэмжээний хувьд баримтална. Дээрх арга хэмжээний тухай дипломат төлөөлөгч буюу консулын албан тушаалтнууд хэрэв боломжтой бол далбааны эзэн улсын эрх бүхий байгууллагад нэн даруй мэдэгдэнэ.

*232 дугаар зүйл*

**Хууль сахиулах арга хэмжээ авч байгаа улсын хариуцлага**

Улс нь 6 дугаар хэсгийн дагуу арга хэмжээ авсан, тэрхүү арга хэмжээ нь хууль бус буюу байгаа мэдээллийн дагуу зохих ёсны шаардлагаас хэтэрсэн арга хэмжээ авбал түүнээс үүдэн гарсан гарз хохирлын хариуцлага хүлээнэ. Улс бүр дурдсан гарз, хохирлын талаар өөрийн шүүхэд зарга мэдүүлэх бололцоо олгоно.

*233 дугаар зүйл*

**Олон улсын хөлөг зорчиход ашигладаг хоолойны  
талаарх баталгаа**

Олон улсын хөлөг онгоц зорчиход ашигладаг хоолойн эрх зүйн дэглэмийг V, VI, VII хэсгийн аль ч заалт хөндөхгүй. Гэхдээ X хэсэгт дурдсан гадаад улсын хөлөг онгоц 42 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн "а", "b" хэсэгт заасан хууль тогтоомж, дүрмийг зөрчиж хоолойн орчинд хүнд хохирол учруулсан буюу учруулж болох аюулд хүргэсэн бол уг хоолойтой хиллэсэн улсаас хууль тогтоомж сахиулах зохих арга хэмжээ авах бөгөөд энэ хэсгийн заалтыг *mutatis mutandis* мөрдөнө.

**VIII ХЭСЭГ. МӨСӨӨР ХУЧИГДСАН БҮС**

*234 дүгээр зүйл*

**Мөсөөр хучигдсан бүс**

Эргийн улс эдийн засгийн онцгой бүс дэх хатуу ширүүн уур амьсгалтай, мөсөн бүрхүүл нь жилийн ихэнх хугацаанд хөлөг онгоц зорчиход аюул учруулж болох саадтай, далайн байгаль орчны бохирдол нь экологийн тэнцвэрт байдалд ихээхэн хохирол учруулах буюу түүнийг бүрмөсөн эвдэж болох, мөсөөр хучигдсан бүсүүдийн далайн байгаль орчинг хөлөг онгоцноос бохирдуулахыг урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа байлгах талаар алагчилахгүй байх хууль тогтоомж гаргаж, мөрдүүлэх эрхтэй.

## **IX ХЭСЭГ. ХАРИУЦЛАГА**

### **235 дугаар зүйл Хариуцлага**

1. Улс нь далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах талаар хүлээсэн олон улсын үүргийнхээ биелэлтийг хангана. Тэд олон улсын эрх зүйн дагуу хариуцлага хүлээнэ.

2. Улс өөрийн эрх зүйн тогтолцоонд харьяалагдах хувь хүн, хуулийн этгээдийн зүгээс гаргасан далайн байгаль орчны бохирдлын хохирлыг богино хугацаанд өөрийн эрх зүйн тогтолцооны дагуу зохих ёсоор нөхөж төлөх нөхцөл бололцоогоор хангана.

3. Далайн байгаль орчныг бохирдуулсан бүхий л хохирлыг богино хугацаанд түргэн, зохих ёсоор төлүүлэх зорилгоор улс хүчин төгөлдөр байгаа олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх, хохирлыг үнэлж нөхөн төлүүлэх, үүнтэй холбогдсон маргааныг зохицуулах үүрэг хариуцлагын талаарх олон улсын эрх зүйг цаашид хөгжүүлэх, түүнчлэн заавал даатгуулах, нөхөн төлөх хуримтлал байгуулах зэрэг зохих ёсны нөхөн төлөх шалгуур, горим журам боловсруулахад хамтран ажиллана.

## **X ХЭСЭГ. БҮРЭН ЭРХТ ДАРХАН БАЙДАЛ**

### **236 дугаар зүйл Бүрэн эрхт дархан байдал**

Далайн байгаль орчныг хамгаалах тухай энэхүү конвенцийн заалтыг цэргийн аль ч хөлөг онгоц, цэргийн зориулалттай туслах чанарын хөлөг онгоц, аливаа улсад харьяалагддаг буюу худалдааны бус, засгийн газрын албан ажлаар яваа бусад хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн хувьд хэрэглэхгүй. Гэхдээ улс бүр өөрийн өмчийн буюу ашиглаж байгаа дээрх хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжийн ашиглалтад саад учруулахгүй байх зохих арга хэмжээ авах замаар тэдгээр хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмж энэхүү конвенцийн заалтад аль болохоор нийцүүлэн үйл ажиллагаагаа явуулах боломжоор хангана.

## **XI ХЭСЭГ. ДАЛАЙН БАЙГАЛЬ ОРЧНЫГ ХАМГААЛЖ ХАДГАЛАХ ТУХАЙ БУСАД КОНВЕНЦООР ХҮЛЭЭСЭН ҮҮРЭГ**

### **237 дугаар зүйл Далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах тухай бусад конвенцоор хүлээсэн үүрэг**

1. Энэ хэсгийн аль ч заалт нь улсаас далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах тухай үүний өмнө байгуулсан буюу энэхүү конвенцид дурдсан ерөнхий зарчмуудыг хөгжүүлэх үндсэн дээр байгуулж болох тусгай конвенц, хэлэлцээрийн дагуу улсын хүлээсэн тодорхой үүрэгт нөлөөлөхгүй.

2. Далайн байгаль орчныг хамгаалж хадгалах тухай тусгай конвенцийн дагуу улсын хүлээсэн тодорхой үүргийг энэхүү конвенцийн ерөнхий зарчим, зорилгод нийцүүлэн хэрэгжүүлнэ.

## **13 ДУГААР БҮЛЭГ ДАЛАЙД ХИЙХ ШИНЖЛЭХ УХААНЫ СУДАЛГАА**

### **I ХЭСЭГ.НИЙТЛЭГ ЗААЛТУУД**

*238 дугаар зүйл*

#### **Далайд шинжлэх ухааны судалгаа хийх эрх**

Энэхүү конвенцид заасан бусад улсын эрх үүргийг хүндэтгэн бүх улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага газар зүйн байрлалаас үл хамааран далайд шинжлэх ухааны судалгаа хийх эрхтэй.

*239 дүгээр зүйл*

#### **Далайд хийх шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг хөхиүлэн дэмжих**

Энэхүү конвенцийн заалтын дагуу улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага далайд хийх шинжлэх ухааны судалгааны ажилд тус дэмжлэг үзүүлнэ.

*240 дүгээр зүйл*

#### **Далайд шинжлэх ухааны судалгаа хийх ерөнхий зарчим**

Далайд шинжлэх ухааны судалгаа хийхэд дараахь зарчмыг баримтална. Үүнд:

- a) далайд хийх шинжлэх ухааны судалгаа зөвхөн энх тайвны зорилготой байх;
- b) далайд шинжлэх ухааны судалгааг энэхүү конвенцийн заалттай нийцсэн зохих судалгааны арга, хэрэгслийн тусламжтайгаар хийх;
- c) далайд хийх шинжлэх ухааны судалгаа нь энэхүү конвенцтой нийцүүлэн далай ашиглах бусад төрлийн хууль ёсны үйл ажиллагаанд саад болох ёсгүй бөгөөд түүнийг зохих ёсоор хүндэтгэж үзэх;
- d) далайд шинжлэх ухааны судалгаа хийхдээ энэхүү конвенцид заасан далайн байгаль орчныг хадгалан хамгаалах хийгээд үүнтэй холбогдон гарсан бусад журмыг баримтална.

*241 дүгээр зүйл*

#### **Далайд хийх шинжлэх ухааны судалгааг ямар нэг гомдлын хууль эрх зүйн үндэслэл болгохыг үл хүлээн зөвшөөрөх**

Далайд хийх шинжлэх ухааны судалгаа нь далайн аль ч хэсэг, түүний баялагтай холбоотойгоор үүсэх гомдлын хууль эрх зүйн үндэслэл болохгүй.

### **II ХЭСЭГ. ОЛОН УЛСЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА**

*242 дугаар зүйл*

#### **Олон улсын хамтын ажиллагаанд тус дөхөм үзүүлэх**

1. Улс болон улсын эрх бүхий байгууллага харилцан бие биенийхээ бүрэн эрхт байдал, шүүхийн харьяаллыг хүндэтгэх зарчмын дагуу харилцан ашигтай байх үндсэн дээр энх тайвны зорилгоор хэрэгжүүлж буй олон улсын хамтын ажиллагаанд тус дөхөм үзүүлж байна.

2. Энэхүү конвенцийн заалтуудаас үүдэн гарсан бусад улсын эрх үүргийг хөндөлгүйгээр аливаа улс, энэ бүлгийн заалтыг хэрэглэхдээ хүний эрүүл мэнд, аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчинд аюул учруулахаас урьдчилан сэргийлэх, хяналт тавихад шаардлагатай мэдээлэл олж авахад нь боломжтой нөхцөл бололцоогоор тухайн улсыг хангаж байна.

**243 дугаар зүйл**  
**Тааламжтай нөхцөл бүрдүүлэх**

Улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага далайн байгаль орчинд болдог үзэгдлийн мөн чанар болон тэдгээрийн харилцан шүтэлцээг судлахдаа эрдэмтдийн хүчийг нэгтгэх, мөн далайн байгаль орчинд шинжлэх ухааны судалгаа хийх тааламжтай нөхцөлийг бүрдүүлэхдээ хоёр талын болон олон талын гэрээ байгуулах замаар хамтран ажиллана.

**244 дүгээр зүйл**  
**Мэдээлэл, мэдлэгийг хэвлэн нийтлэх, түгээх**

1. Улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага, энэхүү конвенцийн заалтын дагуу мэдээллийг зохих шугамаар хэвлэн нийтлэх, дэлгэрүүлэх замаар далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын томоохон хөтөлбөр түүний зорилго, далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын үр дүнд гарсан шинжилгээний бүтээлийн тухай мэдээллийг олж авах боломжоор хангаж байна.

2. Эл зорилгоор улс дангаараа буюу бусад улс, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллагатай хамтран шинжлэх ухааны судалгааны баримт, мэдээг тараах, далайн шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнд олдсон мэдлэгийг ялангуяа хөгжиж байгаа оронд дамжуулах, түүнчлэн тэдгээрээс бие даан далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх, сургалтын зохих хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх, техникийн болон эрдэм шинжилгээний боловсон хүчин бэлтгэхэд нь тус дөхөм үзүүлж байна.

**III ХЭСЭГ. ДАЛАЙН ШИНЖЛЭХ УХААНЫ СУДАЛГАА ХИЙХИЙГ ХӨХИҮЛЭН ДЭМЖИХ**

**245 дугаар зүйл**  
**Харьяа тэнгис дэх далайн шинжлэх ухааны судалгаа**

Эргийн улс бүр өөрийн бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ харьяа тэнгис дэх далайн шинжлэх ухааны судалгааг зохицуулах, зөвшөөрөх, явуулах онцгой эрхтэй. Харьяа тэнгист хийх далайн шинжлэх ухааны судалгаа нь зөвхөн тухайн эргийн улсын тодорхой зөвшөөрөл, тогтоосон нөхцөлийн дагуу явагдана.

**246 дугаар зүйл**  
**Эдийн засгийн онцгой бүс болон эх газрын хормойд хийх далайн шинжлэх ухааны судалгаа**

1. Эргийн улс өөрийн шүүхийн харьяаллын хүрээнд эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойд, далайн шинжлэх ухааны судалгааг энэхүү конвенцийн заалт ёсоор зохицуулах, зөвшөөрөх, явуулах эрхтэй.

2. Эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойд тухайн эргийн улсын зөвшөөрөлтэйгээр далайн шинжлэх ухааны судалгааг хийнэ.

3. Эргийн улс, эдийн засгийнхаа онцгой бүс буюу эх газрынхаа хормойд нь хийх гэж буй далайн шинжлэх ухааны судалгаа нь зөвхөн энх тайвны зорилгод буюу далайн байгаль орчны тухай эрдэм мэдлэгийг бүх хүн төрөлхтний тусын тулд дэлгэрүүлэх гэж байгаа ердийн нөхцөл энэхүү конвенцийн заалтын дагуу бусад улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллагад тухайн судалгааг хийж болох тухай зөвшөөрөл олгоно. Уг зорилгоор эргийн улс нь тийм зөвшөөрөл олгохдоо шалтгаангүйгээр саатуулах буюу татгалзах явдал гаргуулахгүй байх талаар дүрэм, тогтоож байна.

4. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасныг хэрэгжүүлэхэд эргийн улс, шинжлэх ухааны судалгаа явуулагч улс хоёрын хооронд дипломат харилцаа байхгүй ч гэсэн ердийн нөхцөл байдлыг харгалзан үзнэ.

5. Эргийн улс, бусад улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллагуудад, өөрийнхөө эдийн засгийн онцгой бүс буюу эх газрын хормойд далайн шинжлэх ухааны судалгааг хийхэд дараахь тохиолдолд өөрийн үзэмжээр татгалзаж болно. Үүнд:

- а) тухайн төсөл, байгалийн амьд болон амьгүй баялгийн эрэл хайгуул, ашиглахтай шууд холбоотой бол;
- б) эх газрын хормойг өрөмдөх, тэсрэх хэрэгсэл ашиглах буюу далайн байгаль орчинд бодис хийх;
- в) 60 болон 80 дугаар зүйлд дурдсан барилга байгууламж барих, хиймэл арал, тоног төхөөрөмж, байгууламж барьж ашиглах гэж байвал;
- д) 248 дугаар зүйлд заасны дагуу төслийн шинж чанар, зорилтын талаар буруу мэдээлэл агуулсан байвал, эсхүл шинжлэх ухааны судалгаа явуулж буй улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага тухайн улсын хувьд урьд өмнө нь гүйцэтгэсэн шинжлэх ухааны судалгааны ажлаас үүссэн үүргээ биелүүлээгүй бол.

6. Энэ бүлгийн заалтын дагуу эх газрын хормойд харьяа тэнгисийн өргөнийг хэмжиж эхэлдэг шугамаас цааш далайн 200 милийн цаана оршдог бүсэд, эсхүл далайн баялгийг ашиглаж хайгуулын тодорхой ажил явуулж байгаа буюу цаашдаа тодорхой хугацааны дотор тийм ажил явуулж болох бүс гэж эргийн улс аль ч үед албан ёсоор зарлаж болох далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын төслийг энэ зүйлийн 5 дахь хэсгийн заалтыг үл харгалзан эргийн улс өөрийн үзэмжээр энэ 5 дахь хэсгийн “а”-д заасны дагуу татгалзаж үл болно. Эргийн улс бүр зориулалтын бүсүүд, мөн тэнд оруулж болох өөрчлөлтийн талаар боломжтой мэдээлэл өгөх ёстой боловч тэнд хийгдэж буй ажлын талаар нарийвчилсан мэдээ өгөх албагүй.

7. 6 дахь хэсгийн заалтууд нь 77 дугаар зүйлд дурдсан эргийн улсын эх газрын хормойг эзэмших эрхийг үл хөндөнө.

8. Энэ зүйлд дурдсан далайн шинжлэх ухааны судалгааны үйл ажиллагаа нь эргийн улс энэхүү конвенцид заасны дагуу бүрэн эрхт байдлаа хэрэгжүүлэх болон шүүхийн харьяаллаа тогтооход нь зүй бусаар саад болох ёсгүй.

#### *247 дугаар зүйл*

### **Олон улсын байгууллагын гишүүн буюу түүний удирдлагын дор явуулж буй далайн шинжлэх ухааны судалгааны төсөл**

Олон улсын байгууллагын гишүүн буюу тийм байгууллагатай хоёр талын хэлэлцээртэй эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүс буюу эх газрын хормойд тухайн байгууллага шууд буюу түүний нэрийн дор далайн шинжлэх ухааны судалгааны тодорхой төслийг уг эргийн улс дэмжсэн, эсхүл тэрхүү байгууллага төслийг хэрэгжүүлэх тухай шийдвэр гаргасан буюу түүнд оролцох хүсэлт тавьж уг байгууллагаас эргийн улсад төслийн талаар мэдэгдснээс хойш дөрвөн сарын дотор уг эргийн улс татгалзаж байгаагаа илэрхийлээгүй бол эргийн улс уг төслийг хэрэгжүүлэхийг зөвшөөрсөнд тооцно.

#### *248 дугаар зүйл*

### **Эргийн улсад мэдээлэл өгөх үүрэг**

Эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүс буюу эх газрын хормойд далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил явуулах гэж буй улс буюу олон улсын эрх бүхий байгууллага үйл ажиллагаа хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй өдрөөс зургаан сараас доошгүй хугацааны дотор эргийн улсад дараахь асуудлаар бүрэн мэдээлэл өгөх ёстой. Үүнд :

- а) төслийн шинж чанар, зорилго;
- б) судалгааны арга хэрэгсэл, даац, хөлөг онгоцны нэр, ангилал, шинжилгээний тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолт;
- в) тухайн төсөл хэрэгжих газар зүйн бүс;
- д) шинжилгээний хөлөг онгоцууд ирэх, бүрмөсөн буцах буюу байрлах, зарим үед тоног төхөөрөмжийг татан буулгах талаар урьдчилан тогтоосон огноо;
- е) удирдлагын доор нь энэхүү төслийг хэрэгжүүлж буй албан газрын болон даргын нэр, тухайн төслийг хариуцагч этгээдийн нэр;
- ф) тухайн төсөлд эргийн улс оролцох буюу түүний төлөөлөгчийн түвшин.



*249 дүгээр зүйл*

**Тодорхой нөхцөлийг мөрдөх үүрэг**

1. Улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага эргийн улсын эдийн засгийн онцгой бүс буюу эх газрын хормойд далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийхдээ дараахь нөхцөлийг баримтална. Үүнд:

- a) эргийн улс шинжлэх ухааны судалгааны хөлөг онгоц буюу бусад төхөөрөмж дээрх судалгааны төсөлд оролцох буюу төлөөлөгчөө байлгахыг хүсвэл, мөн уг хүслийг нь хүлээн авах боломжтой бол урамшуулал өгөхгүй бөгөөд төслийг хэрэгжүүлэх зардалд эргийн улс ямар ч үүрэг хүлээхгүй;
- b) боломжтой бол урьдчилсан илтгэл эцсийн үр дүн болон судалгааны ажил дууссаны дараахь дүгнэлт зэргийг тухайн улсад хүсэлтийнх нь дагуу өгч байх;
- c) шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнд гаргаж авсан бүх мэдээ сэлт, загварыг эргийн улсад хүсэлтийнх нь дагуу өгөх буюу шинжлэх ухааны судалгааны ажилд хохирол учруулахгүйгээр түүнээс хуулбар хийх буюу загварыг хуваалцах үүрэг хүлээх;
- d) тийм мэдээ, дээж, шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнг үнэлсэн үнэлгээтэй буюу түүнийг үнэлэхэд тус болох мэдээллийг эргийн улсад хүсэлтийнх нь дагуу өгч, туслах үүрэгтэй;
- e) энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасныг баримтлан шинжлэх ухааны судалгааны үр дүнг аль болох богино хугацаанд нэг улсын буюу олон улсын шугамаар дамжуулан олон улсын хамтын нийгэмлэгийн хүртээл болгох арга хэмжээ авах;
- f) судалгааны хөтөлбөрт орсон аливаа үндсэн өөрчлөлтийн тухай эргийн улсад нэн даруй мэдээллэж байх;
- g) өөрөөр тохиролцоогүй бол, шинжлэх ухааны судалгаа дууссаны дараа ашигласан тоног төхөөрөмжөө зайлуулна.

2. Эргийн улс 246 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсэгт заасны дагуу зөвшөөрөл олгох буюу татгалзах давуу эрхээ эдлэх зорилгоор гаргасан хууль тогтоомж, далайн баялгийн эрэл хайгуул, ашиглахад шууд ач холбогдол бүхий төслийн дагуу явуулах судалгааны үр дүнд нийт хүн төрөлхтний хүртээл болгох зэрэг нөхцөлийг хөндөхгүйгээр энэ зүйлийн заалтыг дагаж баримтална.

*250 дугаар зүйл*

**Далайн шинжлэх ухааны судалгааны төслийн талаарх мэдээлэл**

Хэрэв өөрөөр тохироогүй бол далайн шинжлэх ухааны судалгааны талаарх мэдээллийг зохих албан ёсны шугамаар дамжуулна.

*251 дүгээр зүйл*

**Ерөнхий шалгуур, баримтлах зарчим**

Улс далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын шинж чанар, үр дагаврыг тодорхойлоход нь туслах зорилгоор улс олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан ерөнхий шалгуур болон баримтлах зарчмыг тогтооход тус дөхөм үзүүлэхийг эрмэлзэнэ.

*252 дугаар зүйл*

**Олгогдсон гэж тооцогдох зөвшөөрөл**

Улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага, 248 дугаар зүйлийн шаардлагын дагуу эргийн улсад мэдээлэл хүргэсний дараа, тухайн мэдээллийг хүлээн авснаасаа хойш эргийн улс 4 сарын дотор дор дурдсаныг мэдэгдээгүй бол улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага судалгааны төслөө хэрэгжүүлэх ажилд орж болно:

- a) эргийн улс 246 дугаар зүйлийн заалтын үндсэн дээр татгалзаж байгаа;
- b) аль нэг улсаас буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагаас авсан мэдээлэл, уг төслийн шинж чанар буюу зорилгын хувьд бодит баримт сэлтэд нийцэхгүй байвал;

- с) 248 болон 249 дүгээр зүйлд заасан нөхцөлд хамаарагдах нэмэгдэл мэдээлэл шаардаж байвал;
- д) өмнөх судалгааны төслийн дагуу тухайн улсаас буюу байгууллагаас 249 дүгээр зүйлд заасан нөхцөлийн дагуу гүйцэтгэсэн үүргээс нь биелэгдээгүй үлдсэн зүйл байгаа бол.

#### 253 дугаар зүйл

### **Далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг түр буюу бүр мөсөн зогсоох**

1. Эргийн улс, эдийн засгийн онцгой бүсдээ буюу эх газрын хормойдоо явуулж буй далайн шинжлэх ухааны судалгааны аливаа ажлыг дор дурдсан нөхцөл байдалд түр зогсоохыг шаардах эрхтэй. Үүнд:

а) 248 дугаар зүйлийн дагуу гаргасан мэдээлэл, уг мэдээлэл дээр тулгуурлан эргийн улсаас олгох зөвшөөрөлтэй хийх гэж байгаа судалгааны ажил нь харшилж байвал;

б) судалгааны төслийг хэрэгжүүлж буй улс буюу олон улсын эрх бүхий байгууллага далайн шинжлэх ухааны судалгааны төсөлтэй холбогдуулж эргийн улсын эдлэх ёстой эрхийн тухай 249 дүгээр зүйлийн заалтыг биелүүлэхгүй байвал.

2. Далайн шинжлэх ухааны судалгааны төсөл буюу үйл ажиллагаандаа томоохон өөрчлөлт оруулснаар 248 дугаар зүйлийг зөрчихөд хүрвэл эргийн улс далайн шинжлэх ухааны судалгааны тухайн ажлыг зогсоохыг шаардах эрхтэй.

3. Энэ зүйлийн “1” дэх хэсэгт заасан нөхцөлийн аль нэгийг боломжтой хугацаанд засаагүй бол эргийн улс далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг бүрмөсөн зогсоохыг шаардаж болно.

4. Эргийн улсаас далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг түр буюу бүр мөсөн зогсоох тухай шийдвэрлэсэн мэдэгдэл авсныхаа дараа далайн шинжлэх ухааны судалгааг эрхлэн явуулж байгаа улс, олон улсын эрх бүхий байгууллагууд уг мэдэгдэлд дурдсан судалгааны ажлаа зогсооно.

5. Судалгаа явуулж буй улс, олон улсын эрх бүхий байгууллага 248 болон 249 дүгээр зүйлд заасан шаардлагыг хангасан нөхцөлд энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийг үндэслэсэн түр зогсоох тухай гаргасан шийдвэрээ эргийн улс өөрчилж тэдэнд далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлаа үргэлжлүүлэхийг зөвшөөрнө.

#### 254 дүгээр зүйл

### **Далайд гарцгүй, хөрш зэргэлдээ болон газарзүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсын эрх**

1. 246 дугаар зүйлийн “3” дахь хэсэгт дурьдсан далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын төслийг хэрэгжүүлэх тухай эргийн улсад асуудал тавьсан улс, олон улсын эрх бүхий байгууллагууд санал болгосон энэ төслийнхөө талаар хөрш зэргэлдээ, далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсад мэдэгдэж, тэр тухайгаа эргийн улсад мөн мэдээлнэ.

2. Тухайн эргийн улс 246 дугаар зүйл болон энэхүү конвенцийн бусад заалтын дагуу тэрхүү далайн шинжлэх ухааны судалгааны төслийг хэрэгжүүлэх зөвшөөрөл олгосны дараа тийм төслийг хэрэгжүүлэх гэж байгаа улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага, хөрш зэргэлдээ, далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсад хүсэлтийнх нь дагуу зохистой үед 248 дугаар зүйлд буюу 249 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн “f”-д дурдсан ёсоор зохих мэдээллийг өгч байна.

3. Уг төслийг хэрэгжүүлэх талаар тухайн эргийн улс ба нөгөө улс буюу зохих эрх бүхий олон улсын байгууллагын хооронд харилцан тохиролцсон нөхцөл, энэхүү конвенцийн заалтын дагуу практик дээр биелэгдэх бололцоотой бөгөөд эргийн улс зөвшөөрвөл өөрийн мэргэжилтэн нарыг томилон ажиллуулах замаар санал болгож буй шинжлэх ухааны судалгаа явуулах тухайн төсөлд оролцох боломжийг хөрш зэргэлдээ болон далайд гарцгүй, газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай дээр дурдсан улсад хүсэлтээр нь олгож байна.

4. 249 дүгээр зүйлийн “2” дахь хэсэгт баримталж буй нөхцөлд энэ зүйлийн “1” дэх хэсэгт заасан ёсоор холбогдох улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага далайд гарцгүй, газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсад хүсэлтийн нь дагуу 249 дүгээр зүйлийн “1” дэх хэсгийн “d”-д дурдсан мэдээллийг шилжүүлэн өгч, зохих тусламжийг үзүүлж байна.

*255 дугаар зүйл*

**Далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг хөнгөвчлөх, судалгааны хөлөг онгоцод тусламж үзүүлэх арга хэмжээ**

Энэхүү конвенцийн заалтын дагуу харьяа тэнгисийнхээ гадна явуулж буй далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажилд тус дөхөм үзүүлэх, түүнийг хөнгөвчлөхийн тулд, энэ бүлгийн заалтыг даган мөрдөж байгаа далайн судалгааны хөлөг онгоцууд өөрсдийн хууль тогтоомжийн дагуу шаардлагатай үед тэдгээрийг өөрийн усан буудалд оруулахыг хөнгөвчлөх талаар улс бүр зохистой дүрэм журам тогтоохыг эрмэлзэнэ.

*256 дугаар зүйл*

**Бүс дэх далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил**

Газар зүйн байрлалыг харгалзахгүйгээр бүх улс, түүнчлэн олон улсын эрх бүхий байгууллагууд XI хэсгийн заалтын дагуу бүсэд далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил явуулах эрхтэй.

*257 дугаар зүйл*

**Эдийн засгийн онцгой бүсийн чанад дахь усны гүнд далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх**

Газар зүйн байрлалыг харгалзахгүйгээр бүх улс, мөн олон улсын эрх бүхий байгууллагууд энэхүү конвенцийн заалтын дагуу эдийн засгийн онцгой бүсийн чанад дахь усны гүнд далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил хийх эрхтэй.

**IV ХЭСЭГ. ДАЛАЙН БАЙГАЛЬ ОРЧИНД БАЙРЛУУЛСАН ШИНЖЛЭХ УХААНЫ СУДАЛГААНЫ БАЙГУУЛАМЖ, ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖ**

*258 дугаар зүйл*

**Байрлуулах болон ашиглах**

Далайн байгаль орчны аль ч бүсэд шинжлэх ухааны судалгааны аливаа төрлийн тоног төхөөрөмжийг байрлуулж ашиглахдаа тухайн аль ч бүсэд далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил явуулах талаар энэхүү конвенцид заасантай адил нөхцөлийг баримтална.

*259 дүгээр зүйл*

**Эрхийн статус**

Энэ хэсэгт дурдаж буй тоног төхөөрөмж нь арлуудтай адил эрхийн статус байхгүй. Түүнд харьяа тэнгис гэж байхгүй бөгөөд түүний байрлал нь харьяа тэнгис, эдийн засгийн онцгой бүс, эх газрын хормойг зааглан тогтооход нөлөөлөхгүй.

*260 дугаар зүйл*

**Аюулгүйн бүс**

Энэхүү конвенцийн зохих заалтын дагуу шинжлэх ухааны судалгааны төхөөрөмжийг тойруулан өргөшөө 500 метрээс илүүгүй аюулгүйн бүс бий болгож болно. Өөрийн хөлөг онгоц нь тэрхүү аюулгүйн бүсийг хүндэтгэж байхыг бүх улс хангах ёстой.

*261 дүгээр зүйл*

**Усан замын харилцаанд саад учруулахгүй байх**

Шинжлэх ухааны судалгааны аливаа төрлийн тоног төхөөрөмжийн байрлал, ашиглалт нь уламжлал болон тогтсон олон улсын усан замын харилцаанд саад учруулах ёсгүй.

*262 дугаар зүйл*

**Таних тэмдэг болон урьдчилан сэргийлэх хэрэгсэл**

Энэ хэсэгт дурдсан тоног төхөөрөмжүүд нь харьяалах улсын буюу олон улсын байгууллагынхаа таних тэмдэгтэй байна. Түүнчлэн олон улсын хэмжээнд тохиролцсон усан болон агаарын харилцааны аюулгүй байдлыг хангахад зориулсан, олон улсын эрх бүхий байгууллагуудаас тогтоосон дүрэм журам, хэм хэмжээг харгалзаж үзсэн урьдчилан сэргийлэх дохиотой байна.

**V ХЭСЭГ. ХАРИУЦЛАГА**

*263 дугаар зүйл*

**Хариуцлага**

1. Улс болон олон улсын эрх бүхий байгууллага өөрийн явуулж байгаа буюу өөрийн нэрийн өмнөөс хийгдэж буй далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг энэхүү конвенцийн заалтын дагуу явуулах үүрэгтэй.

2. Бусад улс, тэдгээрийн иргэд, хуулийн этгээд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллагаас явуулж байгаа далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын хувьд энэхүү конвенцийн заалтыг зөрчихөд чиглэсэн үйл ажиллагаа хэрэгжүүлсэн бол хариуцлагыг тэрхүү үйл ажиллагаа хэрэгжүүлсэн улс буюу олон улсын эрх бүхий байгууллага хүлээх бөгөөд тийм үйл ажиллагаанаас үүдсэн хохирлыг мөн барагдуулах үүрэгтэй.

3. Өөрсдөө хийж буй буюу өөрсдийн нь нэрийн өмнөөс хийгдэж буй далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлын явцад далайн байгаль орчныг бохирдуулснаас үүдсэн хариуцлага, гарсан хохирлыг 235 дугаар зүйлийн дагуу тэдгээр улс, олон улсын эрх бүхий байгууллагууд хүлээнэ.

**VI ХЭСЭГ. МАРГААНЫГ ЗОХИЦУУЛАХ БОЛОН ТҮР АРГА ХЭМЖЭЭ АВАХ**

*264 дүгээр зүйл*

**Маргааныг зохицуулах**

Далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажилд хамаатай энэхүү конвенцийн заалтуудыг тайлбарлах буюу хэрэглэхэд гарах маргааныг 15 дугаар бүлгийн II болон III хэсгийн заалтыг баримтлан зохицуулж байна.

*265 дугаар зүйл*

**Түр арга хэмжээ**

15 дугаар бүлгийн II болон III хэсгийн заалтын дагуу маргааныг зохицуулахаас өмнө далайн шинжлэх ухааны судалгааны төслийг хэрэгжүүлэх зөвшөөрөлтэй улс буюу олон улсын эрх бүхий байгууллага тухайн эргийн улсын илэрхий зөвшөөрөлгүйгээр судалгааны ажлаа эхлэх буюу үргэлжлүүлж болохгүй.



## **14 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ. ДАЛАЙН ТЕХНОЛОГИЙГ БОЛОВСРУУЛАХ БОЛОН ШИЛЖҮҮЛЭХ**

### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

#### *266 дугаар зүйл*

#### **Далайн технологийг боловсруулах, шилжүүлэхэд тус дөхөм үзүүлэх**

1. Улс бүр өөр хоорондоо шууд буюу олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан боломжийнхоо хэрээр шударга болон боломжит нөхцөлөөр далайн шинжлэх ухааны мэдлэг, далайн технологийг боловсруулах болон шилжүүлэх талаар хамтран ажиллана.

2. Хөгжиж байгаа улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжлийг хурдасгах, далайн баялгийн эрэл хайгуул, ашиглах, хадгалах, ашиглалтыг удирдах, далайн байгаль орчинг хадгалан хамгаалах, энэхүү конвенцийн дагуу далайн шинжлэх ухааны судалгаа, бусад үйл ажиллагаа явуулах тусламж хүсч болох улс, тухайлбал хөгжиж байгаа улс, түүний дотор далайд гарцгүй, эсхүл газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсад тэдний далайн шинжлэх ухаан техникийн боломж нөөцийг хөгжүүлэхэд улс туслалцаа үзүүлж байна.

3. Улс бүр сонирхогч бүх этгээдийн тусын тулд далайн технологийг шударга үндсэн дээр шилжүүлэхэд эдийн засаг болон эрх зүйн таатай нөхцөлийг бий болгоход тус дөхөм үзүүлэхийг эрмэлзэнэ.

#### *267 дугаар зүйл*

#### **Хууль ёсны эрх ашгийг хамгаалах**

Улс бүр 266 дугаар зүйлийн дагуу хамтын ажиллагаанд тус дөхөм үзүүлэхдээ далайн технологийг эзэмшигчид, тэдгээрийг нийлүүлэгч, хүлээн авагчын хууль ёсны бүх эрх ашиг болон үүргийг зохих ёсоор хүндэтгэж үзнэ.

#### *268 дугаар зүйл*

#### **Үндсэн зорилго**

Улс бүр өөр хоорондоо шууд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан дор дурдсан чиглэлээр тус дөхөм үзүүлнэ. Үүнд:

- a) далайн технологийн мэдээллийг олж авах, түүнийг үнэлэх болон дэлгэрүүлэх, бусад улсад тийм мэдээ сэлт, баримтыг олж авах боломж олгох;
- b) далайн зохих технологи боловсруулах;
- c) далайн технологийг шилжүүлэн өгөхийг хөнгөвчлөхийн тулд шаардагдах технологийн дотоод уялдаа холбоог хөгжүүлэх;
- d) хөгжиж байгаа, ялангуяа тэдний дотор буурай хөгжилтэй улсын иргэдийг мэргэжилд сургах, тэдэнд боловсрол олгох замаар зохих мэргэжлийн хүмүүсийг бэлтгэх;
- e) бүх шатны, ялангуяа салбар бүс, бүс нутгийн болон хоёр талын үндсэн дээр олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх.

#### *269 дүгээр зүйл*

#### **Үндсэн зорилгодоо хүрэхийн тулд авах арга хэмжээ**

263 дугаар зүйлд дурдсан зорилгод хүрэхийн тулд улс бүр өөр хоорондоо шууд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан дараахь арга хэмжээ авахыг эрмэлзэнэ. Үүнд:

- a) техникийн туслалцаа авах шаардлагатай энэ салбарт туслалцаа хүсэж байгаа улс гүрэн, ялангуяа далайд гарцгүй, газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай, түүнчлэн далайн шинжлэх ухааны болон далайн баялгийг хайх, боловсруулах салбарт өөрийн технологийн чадвараар мөхөс, эсхүл ийм технологийг хөгжүүлэх боломжгүй хөгжиж буй бусад улсад далайн технологийн бүхий л хэлбэрийн мэдлэгийг шилжүүлэн өгөхийн тулд техникийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөрийг боловсруулж байх;



- b) шударга, зохистой нөхцөлийн үндсэн дээр гэрээ, гэрээ байгуулах болон тухайн тохиролцоонд хүрэхийн тулд тааламжтай нөхцөл бий болгоход тус дөхөм үзүүлэх;
- c) шинжлэх ухаан, техникийн асуудал, ялангуяа далайн технологийн хувьд баримтлах бодлого, түүнийг шилжүүлэх аргын талаар бага хурал, семинар, симпозиум зохион явуулах;
- d) эрдэмтэд, техникийн болон бусад шинжээч мэргэжилтнүүдийг харилцан солилцоход тус дөхөм үзүүлэх;
- e) төсөл хэрэгжүүлэх болон хамтын үйлдвэр байгуулах зэрэг хоёр болон олон талын хамтын ажиллагааны бусад төрлийг хөхиүлэн дэмжих.

## **II ХЭСЭГ. ОЛОН УЛСЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА**

### *270 дугаар зүйл*

#### **Олон улсын хамтын ажиллагааны хэлбэр**

Боломжтой бөгөөд зохистой үед далайн технологийг боловсруулах, шилжүүлэх зорилгоор олон улсын хамтын ажиллагааг дагаж мөрдөж байгаа хоёр талын, бүс нутгийн, эсхүл олон талын хөтөлбөрийн үндсэн дээр хөгжүүлэх, өргөтгөсөн болон шинэ хөтөлбөрийн үндсэн дээр далайн шинжлэх ухааны судалгаа явуулах, далайн технологи, далайн судалгааны материалыг шилжүүлэх, их далайг эзэмших, ялангуяа шинээр байгуулсан салбарт олон улсын хамтын ажиллагаа, санхүүжилтэд тус дөхөм үзүүлнэ.

### *271 дүгээр зүйл*

#### **Удирдлага болгох зарчим, шалгуур болон стандарт**

Улс бүр өөр хоорондоо шууд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллагаар дамжуулан хоёр талын үндсэн дээр, эсхүл олон улсын байгууллага, бусад чуулга уулзалтын хүрээнд хөгжиж байгаа улсын эрх ашиг болон хэрэгцээг онцлон үзэж, тэдэнд далайн технологийг шилжүүлэхэд чиглэсэн нийтээр хүлээн зөвшөөрч болохуйц зарчим, шалгуур болон стандарт тогтооход тус дөхөм үзүүлнэ.

### *272 дугаар зүйл*

#### **Олон улсын хөтөлбөрийг зохицуулах**

Далайн технологийг шилжүүлэх салбарт олон улсын эрх бүхий байгууллага нь хөгжиж буй улс, тухайлбал далайд гарцгүй, эсхүл газар зүйн хувьд тааламжгүй байршилтай улсын эрх ашиг, хэрэгцээг харгалзан үзэж, бүс нутгийн, эсхүл дэлхий нийтийн аливаа хөтөлбөрийг зохицуулж байхад улс бүр анхаарч байна.

### *273 дугаар зүйл*

#### **Эрх бүхий Байгууллага болон олон улсын байгууллагуудын хамтын ажиллагаа**

Улсууд нь нэр хүндтэй олон улсын байгууллагуудтай идэвхтэй хамтран ажиллах бөгөөд эрх бүхий байгууллага нь хөгжиж буй улс орнууд, тэдгээрийн үндэстнийг салбарын үйл ажиллагаатай холбоотой далайн технологи, чадварын хувьд дэмжиж ажиллана.

### *274 дүгээр зүйл*

#### **Байгууллагын зорилго**

Технологийг эзэмшигч, нийлүүлэгч, түүнийг хүлээн авагчийн хууль ёсны бүх эрх ашиг, үүргийг хүндэтгэн үзэх үндсэн дээр Байгууллага нь бүс дэх үйл ажиллагааны хувьд дор дурдсаныг анхаарч үзнэ. Үүнд:

- а) газар зүйн шударга хуваарилалтын зарчмын үндсэн дээр эргийн улс, далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй байршил зэргийг үл харгалзан хөгжиж

буй улс тэдгээрийн иргэдийг удирдлага, эрдэм шинжилгээ, техникийн бүрэлдэхүүний гишүүнээр байгууллагын ажлыг гүйцэтгүүлэхээр сургалтанд хамруулах;  
b) зохих тоног төхөөрөмж, машин, байгууламж, боловсруулалтын талаар гарсан баримт бичигтэй танилцах бололцоог бүх улс, ялангуяа хөгжиж байгаа, уг салбарт туслалцаа хүсч байгаа тийм хэрэгцээ бүхий улсад олгож байх;  
c) далайн технологийн салбарт техникийн туслалцаа шаардлагатай бөгөөд тийм хүсэлт тавьж болох улс, ялангуяа хөгжиж буй улсад уг салбарт техникийн туслалцаа үзүүлэх, тэдгээрийн иргэд “ноу хау” мэдлэг, туршлага эзэмших, мэргэжлийн хүмүүс бэлтгэхэд нь тус дөхөм үзүүлэх зохистой арга хэмжээг Байгууллагаас авах;  
d) энэ салбарт техникийн туслалцаа авах шаардлагатай бөгөөд тийм хүсэлт тавьж болох улс, ялангуяа хөгжиж байгаа улсад энэхүү конвенцид тусгасан санхүүжилтийн аль нэг механизмын тусламжтайгаар хэрэгцээт тоног төхөөрөмж, машин, техникийн бусад “ноу хау” эзэмшихэд нь тусламж үзүүлэх.

### **III ХЭСЭГ. ҮНДЭСНИЙ БОЛОН БҮС НУТГИЙН ШИНЖЛЭХ УХААН -ТЕХНИКИЙН ТӨВ**

*275 дугаар зүйл*

#### **Үндэсний төвийг байгуулах**

1. Эргийн хөгжиж байгаа улсын далайн шинжлэх ухааны судалгаа явуулах ажлыг хурдасгах, түүнийг бэхжүүлэх, түүнчлэн далайн баялгийг тэдний эрх ашгийн үүднээс ашиглах, хадгалах үндэснийх нь боломжийг нь өргөтгөхийн тулд улс бүр шууд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу Байгууллагаар дамжуулан эргийн хөгжиж байгаа улсад үндэснийх нь шинжлэх ухаан-техникийн төв байгуулахад нь тус дөхөм үзүүлнэ.

2. Үндэсний мэргэжилтнээ бэлтгэх, орчин үеийн тоног төхөөрөмж олж авах, ажил мэдлэгийн дадлага, “ноу хау” олгох, техникийн мэргэжилтэн нарыг томилон ажиллуулах нөхцөлийг нь хангах зорилгоор улс бүр шууд, эсхүл олон улсын эрх бүхий байгууллага буюу Байгууллагаар дамжуулан үндэсний шинжлэх ухаан-техникийн төвүүд байгуулахад нь зохих дэмжлэг үзүүлж байна.

*276 дугаар зүйл*

#### **Бүс нутгийн төвийг байгуулах**

1. Хөгжиж байгаа улсын далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажлыг хөхиүлэн дэмжих, боловсронгуй болгох, далайн технологийг шилжүүлэх ажилд тус дөхөм болох зорилгоор улс бүр олон улсын эрх бүхий байгууллага, Байгууллага болон далайн үндэсний шинжлэх ухаан техникийн судалгааны албан байгууллагатай үйл ажиллагаагаа зохицуулахдаа, хөгжиж байгаа улсад бүс нутгийн, далайн шинжлэх ухаан, техникийн төвийг байгуулахад тус дөхөм үзүүлнэ.

2. Бүс нутгийн бүх улс, бүс нутгийн төвүүдээс өөрийн зорилгоо үр бүтээлтэй биелүүлэхэд нь туслах зорилгоор тэдгээр төвтэй хамтран ажиллана.

*277 дугаар зүйл*

#### **Бүс нутгийн төвүүдийн ажлын чиглэл**

Бүс нутгийн төв нь дараахь чиглэлээр ажиллана. Үүнд:

a) далайн шинжлэх ухаан, техникийн судалгааны бүх түвшинд төрөл бүрийн хэмжээ чиглэл, ялангуяа далайн биологи, далайн амьд баялгийг хадгалах, тэдгээрийн ашиглалтыг удирдах, далай судлал, гидрограф, инженерийн ажил, далайн ёроолын геологийн эрэл хайгуул, далайн ёроолын ашигт малтмалын ажил болон усыг цэвэршүүлэх талаар бүх шатны мэргэжилтэн бэлтгэх болон боловсрол олгох хөтөлбөр боловсруулах;

b) удирдлагын асуудлаар шинжлэх ухааны судалгаа явуулах;

- с) далайн байгаль орчныг хадгалж хамгаалах болон түүнийг бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтандаа байлгах;
- d) бүс нутгийн хэмжээнд бага хурал, семинар болон симпозиум зохион байгуулах;
- е) далайн шинжлэх ухаан-техникийн мэдээ, баримтыг хүлээн авах болон тэдгээрийг боловсруулах;
- f) далайн шинжлэх ухаан-техникийн судалгааны үр дүнг улс бүр хялбар хүртээлтэй хэвлэлд нийтлэх замаар түргэн түгээн дэлгэрүүлэх;
- g) далайн технологийг шилжүүлэн өгөх талаар үндэсний бодлогын тухай мэдээллийг түгээх болон ийм бодлогыг харьцуулсан системтэй судалгаа хийж байх;
- h) технологийн борлуулалт, түүнчлэн гэрээ, патентын талаарх бусад гэрээний тухай мэдээг цуглуулах, тэдгээрийг системчлэх;
- i) бүс нутгийн бусад улстай техникийн хамтын ажиллагаа явуулах.

#### **IV ХЭСЭГ. ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГА ӨӨР ХООРОНДОО ХАМТРАН АЖИЛЛАХ**

*278 дугаар зүйл*

##### **Олон улсын байгууллага өөр хоорондоо хамтран ажиллах**

Энэ бүлэг болон 13 дүгээр бүлэгт дурдсан олон улсын эрх бүхий байгууллага нь үйл ажиллагаа, үүргээ энэхүү хэсгийн дагуу үр бүтээлтэй биелүүлэхийн тулд шууд, эсхүл өөр хоорондоо нягт хамтран ажиллах зохистой бүх арга хэмжээ авч байна.

#### **15 ДУГААР БҮЛЭГ. МАРГААНЫГ ЗОХИЦУУЛАХ**

##### **I ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

*279 дүгээр зүйл*

##### **Маргааныг эв зүйгээр зохицуулах үүрэг**

Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон оролцогч улсын хооронд гарсан аливаа маргааныг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 2 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу эв зүйгээр зохицуулах бөгөөд эл зорилгоор мөн дүрмийн 33 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан маргааныг зохицуулах аргуудыг хэрэглэхийг эрмэлзэнэ.

*280 дугаар зүйл*

##### **Маргаанд оролцогч талын сонгосон эв зүйгээр маргааныг зохицуулах**

Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргааныг өөрийн сонгосон эв зүйн ямарваа нэг аргаар зохицуулах тухай ямар ч үед хэлэлцэн тохирох оролцогч улсын эрхийг энэ Бүлгийн аль ч заалт хөндөхгүй.

*281 дүгээр зүйл*

##### **Маргаанд оролцогч талууд маргааныг зохицуулж чадаагүй үед баримтлах журам**

1. Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргаанд оролцож байгаа оролцогч улс нь уг маргааныг эв зүйгээр зохицуулах аргыг сонгож авах талаар тохиролцсон бөгөөд маргааныг энэ аргаар зохицуулж чадаагүй бол маргаанд оролцогч талууд маргааныг зохицуулах аливаа өөр журам хэрэгжүүлэхийг үгүйсгээгүй тохиолдолд энэ хэсэгт заасан журмыг хэрэглэнэ.

2. Хэрэв маргаанд оролцогч талууд хугацааны хязгаарыг хэлэлцэн тохиролцсон бол 1 дэх хэсгийн заалтыг зөвхөн тэр хугацаа дууссаны дараа хэрэглэнэ.

*282 дугаар зүйл*

**Ерөнхий болон бүс нутгийн буюу хоёр талын  
хэлэлцээрээр авсан үүрэг**

Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргаанд оролцож байгаа улс ерөнхий болон бүс нутгийн болон хоёр талын гэрээгээр буюу бусад хэлбэрээр өөр хоорондоо тохиролцсон бол уг маргааныг түүнд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр заавал биелүүлэх шийдвэр гаргадаг журмын дагуу зохицуулуулахаар маргааныг шилжүүлэх бөгөөд уг маргаанд оролцогч талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол тийм журмыг энэ бүлэгт заасан журмын оронд хэрэглэнэ.

*283 дугаар зүйл*

**Санал солилцох үүрэг**

1. Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон Оролцогч улсын хооронд маргаан гарвал уг маргаанд оролцогч талууд түүнийг хэлэлцээний буюу эв зүйн аргаар зохицуулах талаар нэн даруй санал солилцоно.

2. Маргааныг зохицуулах журам нь асуудлыг зохицуулж чадалгүйгээр хүчингүй болсон буюу маргааныг зохицуулсан, тухайн зохицуулалтыг биелүүлэх арга замын талаар зөвлөлдөхийг нөхцөл байдал шаардвал маргаанд оролцогч талууд нэн даруй санал солилцоно.

*284 дүгээр зүйл*

**Зөвшилцөх журам**

1. Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргаанд оролцож байгаа Оролцогч улс V хавсралтын I хэсгийн заалт буюу зөвшилцөх өөр журмын дагуу маргааныг зохицуулах саналыг маргаанд оролцогч нөгөө тал буюу талуудад тавьж болно.

2. Маргаанд Оролцогч талууд энэ саналыг хүлээн авч зөвшилцөх зохих журмын талаар тохирвол маргаанд оролцогч аль ч тал маргааныг энэ журмаар зохицуулахаар шилжүүлж болно.

3. Маргаанд Оролцогч талууд энэ саналыг хүлээн авч зөвшилцөх зохих журмын талаар тохирч чадахгүй бол зөвшилцөх журмыг хэрэглэхгүй болсонд тооцно.

4. Маргааныг зөвшилцөх журмаар зохицуулах зохицуулахаар шилжүүлсэн үед маргаанд оролцогч талууд өөрөөр тохироогүй бол зөвхөн шинээр тохирсон зөвшилцөх журмын дагуу түрүүчийн журмыг хүчингүй болгож болно.

*285 дугаар зүйл*

**11 дүгээр бүлгийн дагуу зохицуулахаар шилжүүлсэн  
маргааны хувьд энэ бүлгийг хэрэглэх**

Энэ конвенцийн 11 дүгээр бүлгийн V хэсгийн дагуу энэ бүлэгт заасан журмаар зохицуулах ёстой аливаа маргааны хувьд энэ хэсгийг хэрэглэнэ. Маргаанд оролцогч тал нь оролцогч улсаас өөр бусад субъект байвал энэ хэсгийг зохих өөрчлөлттэй хэрэглэнэ.

**II ХЭСЭГ. ЗААВАЛ БИЕЛҮҮЛЭХ ШИЙДВЭР БҮХИЙ  
ЗААВАЛ БАРИМТЛАХ ЖУРАМ**

*286 дугаар зүйл*

**Энэ хэсгээр тогтоосон журмыг баримтлах**

III хэсгийн дагуу энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан аливаа маргааныг I хэсэгт заасан ёсоор зохицуулж эс чадвал, маргаанд оролцогч аль нэг талын шаардлагаар уг маргааныг энэ хэсэгт заасан эрх хэмжээ бүхий шүүх буюу арбитра шилжүүлнэ.

### **287 дугаар зүйл** **Журам сонгох**

1. Энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, түүнийг соёрхон батлах, түүнд нэгдэн орохдоо, эсхүл дараа нь аль ч үед бичгээр мэдэгдэх замаар энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргааныг зохицуулах зорилгоор дараахь аргын аль нэгийг буюу хэд хэдийг сонгон авч болно. Үүнд:

- a) “VI” хавсралтын дагуу байгуулагдсан далайн эрх зүйн олон улсын шүүх;
- b) олон улсын шүүх;
- c) “VII” хавсралтын дагуу байгуулагдсан арбитрын шүүх;
- d) “VII” хавсралтын дагуу байгуулагдсан бөгөөд түүнд заасан нэг буюу түүнээс дээш төрлийн маргааныг зохицуулахад зориулсан тусгай арбитрын шүүх.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан ёсоор хийсэн мэдэгдэл нь далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим, далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн эрх хэмжээг 11 дүгээр Бүлгийн V хэсэгт заасан арга хэлбэрээр хүлээн зөвшөөрөх оролцогч улсын үүргийг хөндөхгүй бөгөөд энэ үүрэг дээр дурдсан мэдэгдлийг мөн хөндөхгүй.

3. Хүчин төгөлдөр мэдэгдэлд хамаараагүй маргаанд оролцож байгаа оролцогч улс VII хавсралтад заасан арбитрын шүүхийг зөвшөөрсөнд тооцогдоно.

4. Маргаанд оролцогч талууд маргааныг зохицуулах нэг адил журмыг хэрэглэхээр болж өөрөөр тохироогүй бол тэрхүү журмаар тухайн маргааныг зохицуулахаар шилжүүлнэ.

5. Маргаанд оролцогч талууд маргааныг зохицуулах адил журмыг хэрэглэхийг зөвшөөрөөгүй бөгөөд тохироогүй бол маргааныг VII хавсралтад заасан арбитрын шүүхэд зохицуулахаар шилжүүлнэ.

6. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан ёсоор хийсэн мэдэгдэл нь түүнийг хүчингүй болгох тухай сонордуулгыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөс хойш гурван сарын турш хүчин төгөлдөр байна.

7. Шинэ мэдэгдэл, мэдээллийг хүчингүй болгох бусад хугацаа нь дууссаныг сонордуулах нь талууд өөрөөр тохироогүй бол энэ зүйлд заасан эрх бүхий шүүх буюу арбитрын шүүхэд шүүн хэлэлцэх гэж байгаа дуусаагүй хэргийг ямар нэг хэмжээгээр хөндөхгүй.

8. Энэ зүйлд дурдсан мэдэгдэл, сонордуулгыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгөх бөгөөд хуулбарыг оролцогч улсад явуулна.

### **288 дугаар зүйл** **Эрх мэдэл**

1. 287 дугаар зүйлд заасан шүүх буюу арбитрын шүүх нь энэ бүлгийн дагуу зохицуулахаар тэдэнд шилжүүлсэн, энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргааны хувьд эрх мэдлээ хэрэгжүүлнэ.

2. 287 дугаар зүйлд заасан шүүх буюу арбитрын шүүх нь тэдгээрээр зохицуулахаар хэлэлцээрийн дагуу шилжүүлсэн, энэхүү конвенцийн зорилготой холбоотой олон улсын хэлэлцээрийг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргааны хувьд мөн эрх мэдлээ хэрэгжүүлнэ.

3. VII хавсралтын дагуу байгуулагдсан далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим болон 11 дүгээр бүлгийн V хэсэгт дурдсан аль нэг өөр танхим буюу арбитрын шүүх нь дээрх хэсэг, хавсралтын дагуу тэдгээрт зохицуулахаар шилжүүлсэн ямар ч асуудлын хувьд эрх мэдлээ хэрэгжүүлнэ.

4. Шүүх буюу арбитрын шүүхийн эрх мэдлээ хэрэгжүүлэх эсэх асуудлаар санал зөрвөл уг асуудлыг тэрхүү шүүх буюу арбитрын шүүх шийдвэрлэнэ.

### **289 дүгээр зүйл** **Шинжээчид**

Шинжлэх ухаан буюу техникийн асуудлыг хөндсөн аливаа маргаанд энэ хэсэгт заасан эрх хэмжээгээ хэрэгжүүлж байгаа шүүх буюу арбитрын шүүх нь маргаанд оролцогч



нэг талын хүсэлтээр буюу өөрийнхөө санаачилгаар, эсхүл уг маргаанд оролцогч талуудтай зөвлөлдсөний үндсэн дээр VIII хавсралтын 2 дугаар зүйлийн дагуу шүүх буюу арбитрын шүүхийн хуралд оролцуулахаар бэлтгэсэн зохих нэрсийн жагсаалтаас хоёр буюу түүнээс дээш тооны шинжлэх ухаан, техникийн шинжээчдийг сонгон авч болно. Гэхдээ шинжээчид нь шийдвэр гаргах эрхгүй байна.

#### 290 дүгээр зүйл Түр зуурын арга хэмжээ

1. 11 дүгээр бүлгийн V хэсэг буюу энэ бүлгийн үндсэн дээр *prime facie* эрх хэрэгжүүлэх ёстой гэж үзсэн шүүх буюу арбитрын шүүхэд маргааныг зохих ёсоор шилжүүлсэн үед, шүүх буюу арбитрын шүүх нь эцсийн шийдвэрээ гаргахын өмнө маргаанд оролцогч талуудын зохих эрхийг хангах буюу далайн байгаль орчинд ноцтой хохирол учруулахаас урьдчилан урьдчилан сэргийлэх үүднээс тухайн нөхцөл байдалд зохимжтой гэж үзэх түр зуурын арга хэмжээ авч болно.

2. Түр зуурын арга хэмжээ авахад хүргэсэн нөхцөлд байдал өөрчлөх буюу байхгүй болмогц түр зуурын арга хэмжээг өөрчлөх буюу хүчингүй болгоно.

3. Энэ зүйлийн үндсэн дээр маргаанд оролцогч нэг талын хүсэлтээр болон маргаанд оролцогч талууд сонсох боломж олгосны дараа түр зуурын арга хэмжээ авах, өөрчлөх буюу хүчингүй болгож болно.

4. Шүүх буюу арбитрын шүүх нь энэхүү түр зуурын арга хэмжээг авсан, өөрчилсөн буюу хүчингүй болгосон тухайгаа маргаанд оролцогч талууд болон шаардлагатай гэж үзсэн оролцогч бусад улсад мэдэгдэнэ.

5. Энэ хэсгийн үндсэн дээр маргааныг зохицуулахаар шилжүүлэх арбитрын шүүхийг байгуулахаас өмнө, маргаанд оролцогч талуудын түр зуурын арга хэмжээ авах тухай хүсэлт тавьсан өдрөөс хойш хоёр долоо хоногийн дотор шүүх буюу арбитрын шүүх байгуулахаар тохиролцсон, эсхүл ийм тохиролцоонд хүрч чадаагүй бол далайн эрх зүйн олон улсын шүүх, эсхүл далайн ёроолын талаарх маргааныг таслах танхим бүс дэх үйл ажиллагааны хувьд байгуулагдах арбитрын шүүх нь эрх мэдэлтэй байхыг, тухайн нөхцөл байдал яаралтай шаардаж байна гэж үзвэл энэ зүйлийн дагуу түр зуурын арга хэмжээ авах, өөрчлөх буюу хүчингүй болгож болно. Маргааныг зохицуулахаар шилжүүлсэн арбитрын шүүх нь байгуулагдсаныхаа дараа энэ зүйлийн 1-4 дэх хэсэгт заасны дагуу ажиллаж түр зуурын хэмжээг өөрчлөх, хүчингүй болгох буюу баталж болно.

6. Маргаанд оролцогч талууд энэ зүйлийн үндсэн дээр авсан аливаа түр зуурын арга хэмжээг даруй биелүүлнэ.

#### 291 дүгээр зүйл Нэвтрэх боломж

1. Энэхүү бүлэгт заасан маргааныг зохицуулах журам оролцогч улсын хувьд нээлттэй байна.

2. Маргааныг зохицуулах талаар энэ бүлэгт заасан журам нь оролцогч улсаас өөр субъектын хувьд зөвхөн энэхүү конвенцид зааснаар хэрэглэнэ.

#### 292 дугаар зүйл Хөлөг онгоц болон багийнхныг нэн даруй чөлөөлөх

1. Оролцогч улсын эрх бүхий байгууллага аливаа оролцогч өөр улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцыг саатуулсан бөгөөд зохих барьцаа буюу санхүүгийн өөр баталгаа өгсний дараа хөлөг онгоцыг саатуулагч улс хөлөг онгоц буюу түүний багийнхныг даруй чөлөөлөх тухай энэхүү конвенцийн заалтыг мөрдөхгүй байна гэсэн гомдол гаргавал хөлөг онгоцыг чөлөөлөх асуудлыг маргаанд оролцогч талуудын хэлэлцэн тохиролцсоны дагуу аль нэг шүүх буюу арбитрын шүүхэд шилжүүлж болно. Хэрэв хөлөг онгоцыг саатуулсан өдрөөс 10 хоногийн дотор хэлэлцэн тохиролцож чадаагүй бөгөөд маргаанд оролцогч талууд өөрөөр хэлэлцэн тохиролцоогүй бол уг асуудлыг 287 дугаар зүйлийн

дагуу хөлөг онгоцыг саатуулагч улс хүлээн зөвшөөрсөн шүүх буюу арбитрын шүүх, эсхүл далайн эрх зүйн олон улсын шүүхэд шилжүүлнэ.

2. Хөлөг онгоцыг чөлөөлөх тухай өргөдлийг зөвхөн далбааны эзэн улс буюу түүний өмнөөс гаргаж болно.

3. Шүүх буюу арбитрын шүүх нь хөлөг онгоцыг чөлөөлөх тухай өргөдлийг даруй хянаж үзэх бөгөөд уг хөлөг онгоц, түүнийг эзэмшигч буюу багийн хувьд аливаа хэргийг дотоодын эрх бүхий байгууллага хянаж үзэхэд хохирол учруулахгүйгээр зөвхөн хөлөг онгоцыг чөлөөлөх тухай асуудлыг авч үзнэ. Хөлөг онгоцыг саатуулагч улсын эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоц буюу түүний багийнхныг аль ч үед чөлөөлөх эрхтэй.

4. Шүүх буюу арбитрын шүүхийн тодорхойлсон барьцаа буюу санхүүгийн баталгаар авсны дараа хөлөг онгоцыг саатуулагч улсын эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоц буюу түүний багийнхныг чөлөөлөх тухай шүүх буюу арбитрын шүүхийн шийдвэрийг даруй биелүүлнэ.

#### 293 дугаар зүйл

#### Хэрэглэх хууль

1. Энэ хэсэгт заасны дагуу шүүхийн харьяаллаа тогтоосон шүүх буюу арбитрын шүүх нь энэхүү конвенц болон түүнтэй нийцсэн олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээг хэрэглэнэ.

2. Хэрэв маргаанд оролцогч талууд зөвшөөрвөл энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн заалт нь хэргийг *ex aequo et bono* шийдэх энэ хэсэгт заасан шүүхийн харьяалал бүхий шүүх, арбитрын шүүхийн эрхийг хязгаарлахгүй.

#### 294 дүгээр зүйл

#### Урьдчилан шүүх ажиллагаа

1. 297 дугаар зүйлд дурдсан маргааны талаар өргөдөл хүлээн авсан 287 дугаар зүйлд заасан шүүх буюу арбитрын шүүх нь маргаанд оролцогч талын хүсэлтээр, эсхүл өөрийн санаачилгаар тухайн шаардлага нь арбитрын шүүхийн буюу шүүхийн журмыг буруугаар ашиглаж байгаа, эсхүл *prima facie* эсэхийг тодорхойлно. Хэрэв шүүх буюу арбитрын шүүх тийм шаардлагыг шүүх буюу арбитрын шүүхийн журмыг буруугаар ашиглаж байна, эсхүл *prima facie* бодитой биш гэж тодорхойлбол уг шүүх буюу арбитрын шүүх нь тухайн хэргийн талаар ямар нэг үйл ажиллагаа дахин явуулахгүй.

2. Өргөдлийг хүлээн авсан шүүх буюу арбитрын шүүх нь энэ тухайгаа маргаанд оролцогч нөгөө тал буюу талуудад мэдэгдэх бөгөөд тэд энэ зүйлийн "1" дэх хэсгийн дагуу хэрхэхээ тодорхойлон хугацааг заана.

3. Маргаанд оролцогч талууд зохих шүүн таслах ажиллагааны журмын дагуу урьдчилан татгалзах эрхийг энэ зүйлийн аль ч заалт хөндөхгүй.

#### 295 дугаар зүйл

#### Маргааныг зохицуулах орон нутгийн аргуудыг хэрэглэх шаардлага

Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэгжүүлэхтэй холбогдон оролцогч улсын хооронд гарсан маргааныг олон улсын эрх зүйн тухайн шаардлагын дагуу асуудлыг засч залруулах орон нутгийн аргуудыг хэрэглэж дууссаны дараа энэ хэсэгт заасан журмаар зохицуулахаар шилжүүлнэ.

#### 296 дугаар зүйл

#### Шийдвэрийн эцсийн болон заавал биелэгдэх шинж чанар

1. Энэ хэсэгт заасан шүүхийн харьяалал бүхий шүүх буюу арбитрын шүүхийн гаргасан шийдвэр нь эцсийн байх бөгөөд маргаанд оролцогч бүх тал биелүүлнэ.

2. Тийм шийдвэр нь зөвхөн тухайн маргаанд оролцогч талууд болон мөн зөвхөн энэ маргааны хувьд заавал биелэгдэх ёстой.

### III ХЭСЭГ. II ХЭСГИЙГ ХЭРЭГЛЭХИЙГ ХЯЗГААРЛАХ

#### 297 дугаар зүйл

#### II хэсгийг хэрэглэхийг хязгаарлах

1. Энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргаанд эргийн улс энэхүү конвенцид заасан бүрэн эрхээ эдлэх буюу шүүхийн харьяаллаа тогтооходоо II хэсэгт заасан журмыг дараахь тохиолдолд баримтална. Үүнд:

а) 58 дугаар зүйлд заасан далайд зорчих, нисч өнгөрөх буюу усан доогуур кабель утас болон дамжуулах хоолой тавих эрх чөлөө, олон улсын дүрэм журам, хэм хэмжээний дагуу далайг хууль ёсоор ашиглах талаар эргийн улс энэхүү конвенцийг зөрчсөн хэмээн үзэх;

б) аливаа улс эдгээр эрх чөлөөг эдэлж далайг ашиглахдаа энэхүү конвенц, түүний дагуу эргийн улсын гаргасан хууль тогтоомж, энэхүү конвенц болон түүнтэй зөрчилдөөгүй олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчсөн хэмээн үзэх;

с) эргийн улс нь энэхүү конвенцоор буюу түүний дагуу олон улсын эрх бүхий байгууллага, эсхүл дипломат бага хурлаас байгуулсан далайн байгаль орчныг хамгаалж, хадгалах талаар эргийн улс нь баримталдаг олон улсын тусгай дүрэм журам, хэм хэмжээг зөрчсөн гэж үзэх.

2.

а) далайн шинжлэх ухааны судалгааны тухай энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарсан маргааныг II хэсгийн дагуу зохицуулна. Чингэхдээ эргийн улс нь дор дурдсанаас үүсэх аливаа маргааныг энэ хэсгийн дагуу зохицуулахаар шилжүүлэх албагүй. Үүнд:

i) эргийн улс нь 253 дугаар зүйлийн дагуу ямарваа нэг эрх буюу онцгой эрхээ эдлэх;

ii) эргийн улс нь 253 дугаар зүйлийн дагуу шинжилгээний ажлыг түр буюу бүр мөсөн зогсоох тухай шийдвэр гаргах.

б) шинжилгээний тодорхой ажлын талаар эргийн улс энэхүү конвенцийн дагуу 246 дугаар зүйл, 253 дугаар зүйлд заасан эрхээ хэрэгжүүлэхгүй байна гэж шинжилгээ явуулж байгаа улс үзсэнээс үүдсэн маргааныг түүнд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр V Хавсралтын II хэсгийн дагуу зөвшилцөх журмаар шийдвэрлүүлэхээр өгөх бөгөөд Зөвшилцөх хороо 246 дугаар зүйлийн 6 дахь хэсэгт зааснаар тодорхой бүсийг ашиглахаар мэдэгдэх эргийн улсын онцгой эрх, эсхүл энэ зүйлийн 5-ын дагуу зөвшөөрөл өгөхөөс татгалзах түүний онцгой эрхийг үгүйсгэж эргэлзэх ёсгүй.

3.

а) загас агнуурын талаарх энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдсон маргааныг II хэсгийн дагуу зохицуулах бөгөөд эргийн улс нь эдийн засгийн онцгой бүс дэх амьд баялгийн хувьд эдлэх бүрэн эрх, эсхүл түүнийг хэрэгжүүлэх, агнавал зохих загасны хэмжээ, загас агнуурын боломж, бусад улсад үлдээх хэсэг, амьд баялгийг хадгалах, түүний ашиглалтыг эрхлэх талаарх хууль тогтоомждоо зохих зохицуулалт болон нөхцөлийг тогтооход хамаарах онцгой эрхээ эдлэхтэй холбоотой аливаа маргааныг дээрх журмаар зохицуулахаар шилжүүлэхийг зөвшөөрөх албагүй.

б) энэ бүлгийн 1 дэх хэсгийн дагуу маргааныг зохицуулж эс чадвал, маргаанд оролцогч аль нэг талын шаардлагаар V хавсралтын II хэсгийн дагуу зөвшилцөх журмаар маргааныг дараахь нөхцөлд зохицуулахаар шилжүүлнэ. Үүнд:

i) эргийн улс нь зохих арга хэмжээ авах замаар эдийн засгийнхаа онцгой бүсийн амьд баялгийг ноцтой аюулд учруулахгүй байх, түүнийг хадгалах, амьд баялгийн ашиглалтыг эрхлэх үүргээ илт биелүүлээгүй;

ii) эргийн улс нь амьд баялгийн олборлолтыг зөвшөөрөх хэмжээ, бололцоог тодорхойлж өгөхийг хүссэн загас барих сонирхолтой нөгөө улсын хүсэлтийг үгүйсгэн дураараа татгалзах;

iii) эргийн улс нь байгаа хэмээн зарласан үлдэгдэл баялгаа бүхэлд нь буюу түүний хэсгийг энэхүү конвенцийн дагуу 62, 69, 70 дугаар зүйлийн үндсэн

- дээр тогтоосон нөхцөлийн дагуу олборлохыг аль ч улсад зөвшөөрөхгүй дур мэдэн татгалзах;
- с) аль ч тохиолдолд зөвшилцөх хороо нь эргийн улсын өөрөө сонгож авах эрхийг өөрийнхөөр солихгүй;
  - д) зөвшилцөх хороо нь илтгэлийг олон улсын холбогдох байгууллагад хүргүүлнэ;
  - е) оролцогч улс 69, 70 дугаар зүйлийн дагуу хэлэлцээр байгуулах, хэлэлцээ хийхдээ өөрөөр тохироогүй бол тийм хэлэлцээрийг тайлбарлах буюу хэрэглэх талаар санал зөрөх боломжийг аль болохоор багасгах, санал зөрөх үед хэрхэх талаар авах арга хэмжээний тухай зүйлийг уг хэлэлцээрт тусгасан байвал зохино.

### 298 дугаар зүйл

#### II хэсгийг хэрэглэхтэй холбоотой нэмэлт үл хамаарал

1. Энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах буюу түүнд нэгдэн орохдоо, эсхүл дараа нь ямар ч үед аль ч улс I хэсгээс үүдэн гарах үүргээ зөрчихгүйгээр II хэсэгт заасан шүүх ажиллагааны аль нэгийг буюу заримыг дор дурдсан нэг буюу хэд хэдэн төрлийн маргааны хувьд хэрэглэхгүй тухайгаа бичгээр мэдэгдэж болно. Үүнд:

- а)
  - i) Далайн хил хязгаарыг зааглахтай холбоо бүхий 15, 74 болон 83 дугаар зүйлийг хэрэглэх, эсхүл түүхийн буюу эрх зүйн үндэслэлтэй булангуудад хамаарах асуудлыг тайлбарлах буюу хэрэглэхтэй холбогдон гарах маргаан, уг маргаан нь энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш гарсан бол энэ тухай мэдүүлэг гаргасан улс, оролцогч улс боломжит хугацаанд хэлэлцэн тохирч чадаагүй бол аль нэг улсынх нь хүсэлтээр маргааныг V хавсралтын II хэсэгт заасны дагуу зөвшилцөх журамд шилжүүлэхээр тохиролцох бөгөөд арлын болон эх газрын нутаг дэвсгэрийн эрх, бүрэн эрхтэй холбогдсон шийдвэрлэгдээгүй аливаа асуудлыг нэг зэрэг авч хэлэлцэх маргаан орохгүй;
  - ii) зөвшилцөх хорооноос үндэслэл бүхий шалтгааныг тайлбарласан илтгэлээ оруулсны дараа талууд уг илтгэлийн үндсэн дээр хэлэлцээр байгуулахаар хэлэлцээ хийнэ. Уг хэлэлцээ нь тохиролцоонд хүрч чадахгүй бол талууд харилцан тохиролцоо замаар, тэд өөрөөр тохиролцоогүй бол, II хэсэгт заасан аль нэг шүүх ажиллагаанд асуудлаа оруулна;
  - iii) Маргаанд оролцогч талуудын тохиролцооны үр дүнд далайн хил хязгаарыг эцэслэн зохицуулсан аливаа маргаан, эсхүл эдгээр оролцогч талын хувьд заавал мөрдөх хоёр буюу олон талын хэлэлцээрийн дагуу зохицуулах аливаа маргаан энэ зүйлийн "а"-д хамаарахгүй.
- б) цэргийн ажиллагаа, тухайлбал худалдааны бус улсын Засгийн газрын мэдлийн хөлөг онгоц, нисдэг төхөөрөмжтэй холбогдсон маргаан, түүнчлэн бүрэн эрх буюу 297 дугаар зүйлийн 2 болон 3 дахь хэсгийн үндсэн дээр шүүх буюу арбитрын шүүхийн эрх хэмжээ, шүүхийн харьяаллаас гадуур үлдсэн бүрэн эрх, эрх хэмжээний хэрэгжилтийг хангахтай холбоотой маргаан;
- с) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмээр хүлээсэн үүргээ Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Аюулгүйн зөвлөлөөс хэрэгжүүлэхэд хамаарах, Аюулгүйн зөвлөл хэлэлцэх хэргийн төлөвлөгөөнөөсөө хасаагүй буюу энэхүү конвенцид заасан аргаар зохицуулахыг маргаанд оролцогч талуудад уриалаагүй маргаан.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн үндсэн дээр мэдэгдэл хийсэн оролцогч улс ямар ч үед мэдэгдлээ буцааж авах буюу ийм өргөдлийн үндсэн дээр тухайн үл хамаарах маргааныг энэхүү конвенцид заасан аль нэг шүүх ажиллагаанд шилжүүлэхийг зөвшөөрч болно.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн үндсэн дээр мэдэгдэл хийсэн оролцогч улс энэхүү конвенцид заасан аль нэг журмын дагуу аль ч төрлийн маргаанд хамааруулахгүй байх аливаа улсын эсрэг маргааныг түүний зөвшөөрөлгүйгээр татан оролцуулж болохгүй.

4. Хэрэв оролцогч улсын аль нэг нь энэ зүйлийн 1-ийн "а"-гийн үндсэн дээр мэдэгдэл хийсэн бол оролцогч нөгөө улс үл хамаарах төрлийн маргаан хэмээн мэдүүлэг гаргасан улсын хувьд тухайн мэдэгдэлд тодорхойлсон журмыг хэрэглэхийг шаардаж болно.

5. Хэрэв маргаанд оролцогч талууд өөрөөр хэлэлцэн тохироогүй бол шинээр хийсэн мэдэгдэл, эсхүл түүнээс татгалзах нь энэ зүйлийн дагуу шүүх буюу арбитрын шүүхэд хянан хэлэлцэж байгаа дуусаагүй хэргийг аль нэг хэлбэрээр хөндөхгүй.

6. Мэдэгдэл, энэ зүйлийн дагуу түүнээс татгалзах тухай сонордуулгыг энэ зүйлийн үндсэн дээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгнө. Тэрбээр тэдгээрийн хуулбарыг оролцогч улсад хүргүүлнэ.

*299 дугаар зүйл*

**Оролцогч талууд шүүх ажиллагааны талаар  
хэлэлцэн тохирох эрх**

1. 297 дугаар зүйлийн дагуу тусгайлан үзэх болсон буюу 298 дугаар зүйлийн дагуу хийсэн мэдэгдлээр II хэсэгт заасны дагуу маргааныг зохицуулах шүүх ажиллагаанд үл хамаарах маргааныг оролцогч талуудын тохирсон шүүх ажиллагаанд шилжүүлж болно.

2. Маргааныг өөр ямар нэг шүүх ажиллагаагаар буюу эв зүйгээр зохицуулахаар маргаанд оролцогч талуудын хэлэлцэн тохирох эрхийг энэ хэсгийн аль ч заалт хөндөхгүй.

**16 ДУГААР БҮЛЭГ  
ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ**

*300 дугаар зүйл*

**Эрхээ шударгаар биелүүлэх, буруугаар ашиглах**

Энэхүү конвенцид оролцогч улс түүний дагуу хүлээсэн үүргээ шударгаар биелүүлэх, энэхүү конвенцоор хүлээн зөвшөөрсөн эрх, эрх мэдэл, эрх чөлөөг буруугаар ашиглахгүй байх үүрэгтэй.

*301 дүгээр зүйл*

**Далайг энх тайвны зорилгод ашиглах**

Бүх оролцогч улс нь энэхүү конвенцийн дагуу эрхээ хэрэгжүүлж, үүргээ биелүүлэхдээ аливаа улсын нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдал, улс төрийн тусгаар тогтнолын эсрэг буюу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрэмд тусгагдсан олон улсын эрх зүйн зарчмуудад үл нийцэх бусад хэлбэрээр хүчээр түрүү барих буюу хүч хэрэглэхээс татгалзана.

*302 дугаар зүйл*

**Мэдээллийг нээлттэй болгох**

Энэхүү конвенцид заасан маргааныг шүүх ажиллагаагаар зохицуулах аливаа оролцогч улсын эрхийг хөндөхгүйгээр, энэхүү конвенцийн аль ч заалт нь мэдээллийг нээлттэй болгосноор оролцогч улсын аюулгүй байдлын онцгой эрх ашигт харшлах тохиолдолд конвенцийн зохих заалтуудын дагуу өөрийн хүлээсэн үүргээ биелүүлэх зорилгоор мэдээлэл хийхийг энэ оролцогч улсаас шаардахгүй.

*303 дугаар зүйл*

**Далайгаас олсон археологийн болон түүхийн объект**

1. Далайгаас олсон археологийн болон түүхийн шинж чанартай объектыг улс хамгаалах болон эл зорилгоор хамтран ажиллах үүрэгтэй.

2. Тийм объектыг худалдаалах явдалтай тэмцэх зорилгоор 33 дугаар зүйлийг баримтлан эдгээр объектыг энэ зүйлд заасан бүсийн далайн ёроолоос эргийн улсын зөвшөөрөлгүйгээр гаргаж авах нь дээрх зүйлд заасан эргийн улсын хууль тогтоомжийг нутаг дэвсгэрт нь буюу харьяа тэнгист нь зөрчихөд хүргэнэ гэж эргийн улс үзэж болно.

3. Өмчлөгчийг нь тодорхойлж болох өмчлөгчийн эрх, далайд аврах тухай хууль тогтоомж буюу арилжааны үндсэн дээр хийгддэг далайн тээврийг зохицуулсан хууль буюу соёлын солилцоонд хамаатай хууль тогтоомж болон дадлыг энэ зүйлийн аль ч заалт хөндөхгүй.



4.Энэ зүйл нь археологийн болон түүхийн шинж чанартай объектуудыг хамгаалах тухай олон улсын бусад хэлэлцээр болон олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээнд хор хохирол учруулахгүй.

*304 дүгээр зүйл*

**Хохирол учруулсны хариуцлага**

Хохирол учруулсны хариуцлагын талаарх энэхүү конвенцийн хавсралтууд нь олон улсын эрх зүйн хариуцлагын талаар мөрдөж байгаа хэм хэмжээг хэрэглэх, бусад дүрэм журам тогтооход саад болохгүй.

**17 ДУГААР БҮЛЭГ  
ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТУУД**

*305 дугаар бүлэг*  
**Гарын үсэг зурах**

1. Энэхүү конвенц нь дараахь тохиолдолд гарын үсэг зурахад нээлттэй байна:

- a) бүх улс;
- b) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Намибийн асуудлаарх зөвлөлийг төлөөлсөн Намиби;
- c) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын хяналтын дор, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн 1514 (XV) тоот тогтоолын дагуу хянан баталсан өөртөө засан тогтнох актын дагуу ийм статус олж авсан бөгөөд энэхүү конвенцоор зохицуулагдаж байгаа асуудлуудыг шийдвэрлэх эрх хэмжээ, түүний дотор эдгээр асуудлаар гэрээ байгуулах эрх хэмжээ бүхий дотооддоо зохицуулалт хийсэн бүх хавсарга улс;
- d) бусад улсад нэгдэх тухай зохих баримт бичгийн үндсэн дээр, энэхүү конвенцоор зохицуулагдаж байгаа асуудлуудыг шийдвэрлэх, түүний дотор эдгээр асуудлаар гэрээ байгуулах эрх мэдэл бүхий дотооддоо зохицуулалт хийсэн бүх хавсарга улс;
- e) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагаас хүлээн зөвшөөрсөн боловч Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн 1514 (XV) тоот тогтоолын дагуу бүрэн тусгаар тогтнолоо хараахан олоогүй бөгөөд энэхүү конвенцоор зохицуулагдаж байгаа асуудлуудыг шийдвэрлэх эрх хэмжээ, түүний дотор эдгээр асуудлаар гэрээ байгуулах эрх бүхий дотооддоо бүрэн зохицуулалт хийсэн бүх нутаг дэвсгэр;
- f) IX хавсралтад заасан олон улсын байгууллагууд тус тус гарын үсэг зурахад нээлттэй байна.

2. Энэхүү конвенц нь 1984 оны 12 дугаар сарын 09 хүртэл Ямайкийн Гадаад хэргийн яаманд, 1983 оны 7 дугаар сарын 01-нээс 1984 оны 12 дугаар сарын 09 хүртэл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Нью-Йорк дахь төв байранд гарын үсэг зурахад нээлттэй байна.

*306 дугаар зүйл*

**Соёрхон батлах, батлах**

Улс болон 305 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн “b”, “c”, “d”, “e”-д заасан эрх зүйн бусад субъект энэхүү конвенцийг соёрхон батлах бөгөөд мөн зүйлийн 1-ийн “f”-д заасан эрх зүйн субъектүүд түүнийг IX хавсралтын дагуу батална. Батламж жуух бичиг, баталсан тухай баримт бичгийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүргүүлнэ.

*307 дугаар зүйл*

**Нэгдэн орох**

Энэхүү конвенц нь 305 дугаар зүйлд заасан улс болон эрх зүйн бусад субъект түүнд нэгдэж ороход нээлттэй байна. 305 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн “f”-д заасан эрх зүйн субъектүүд түүнд IX хавсралтын дагуу нэгдэн орно. Нэгдэн орсон тухай баримт бичгүүдийг

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүргүүлнэ.

*308 дугаар зүйл*  
**Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү конвенц нь 60 дахь батламж жуух бичиг буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. 60 дахь батламж жуух бичиг буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулснаас хойш энэхүү конвенцийн соёрхон баталсан буюу түүнд нэгдэн орсон улсын хувьд конвенц нь батламж жуух бичгээ буюу нэгдэн орох тухай баримт бичгээ хадгалуулснаас хойш 30 хоногийн дараа энэ 1-ийн заалт биелсний үндсэн дээр хүчин төгөлдөр болно.

3. Энэхүү Конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдөр Байгууллагын Ассамблей хуралдаж Байгууллагын зөвлөлийг сонгоно. Хэрэв 161 дүгээр зүйлийн заалтыг чанд мөрдөж чадахгүй бол энэ заалтын зорилгод нийцүүлэх замаар анхны Зөвлөлийг байгуулна.

4. Бэлтгэл хорооны боловсруулсан дүрэм журам, горимыг XI хэсгийн дагуу Байгууллага албан ёсоор батлах хүртэл түр зуур мөрдөнө.

5. Урьдчилсан хувь оруулалтын асуудлаарх далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын III бага хурлын 11 дүгээр тогтоол болон бэлтгэл хорооноос энэ тогтоолыг биелүүлэх талаар гаргасан шийдвэрийн дагуу Байгууллага, түүний газрууд үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлнэ.

*309 дүгээр зүйл*  
**Тайлбар хийх, заалт хасах**

Энэхүү конвенцийн бусад зүйлийн дагуу илт гэдэг нь зөвшөөрөгдөхөөс бусад тохиолдолд энэхүү конвенцид ямар ч тайлбар хийх, түүнээс ямар ч заалтыг хасч болохгүй.

*310 дугаар зүйл*  
**Тунхаглал, мэдэгдэл хийх**

Дотоодын хууль тогтоомжийг энэхүү конвенцийн заалтын дагуу болгох зорилгоор энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, нэгдэн орохдоо оролцогч улсаас ямар ч томъёоллоор, ямар ч нэрээр тунхаглал буюу мэдэгдэл хийхэд 309 дүгээр зүйл саад болохгүй. Тэгэхдээ ийм тунхаглал, мэдэгдэл нь тухайн оролцогч улсын хувьд энэхүү конвенцийн ямар нэгэн зүйлийг хасах буюу түүний заалтуудын эрх зүйн хүчинтэй байхыг өөрчлөхгүй.

*311 дүгээр зүйл*  
**Олон улсын бусад конвенц, хэлэлцээртэй холбогдох нь**

1. Энэхүү конвенц нь оролцогч улсын хоорондын харилцаанд Далайн эрх зүйн тухай 1958 оны 4 дүгээр сарын 29-ний Женевийн конвенцуудаас давуу хүчинтэй байна.

2. Энэхүү конвенц нь түүнтэй үл харшлах бусад гэрээгээс оролцогч улсын хүлээсэн бөгөөд бусад оролцогч улсаас эрхээ хэрэгжүүлэх буюу энэхүү конвенцоор хүлээсэн үүргээ биелүүлэхийг хөндөхгүй, эрх үүргийг өөрчлөхгүй.

3. Энэхүү конвенцид оролцогч хоёр буюу хэд хэдэн улс түүний заалтыг өөрчилсөн буюу хүчингүй болгосон гэрээ байгуулж болох бөгөөд тэдгээр нь зөвхөн эдгээр улсын харилцаанд хамаарна. Тэгэхдээ ийм гэрээ нь энэхүү конвенцийн агуулга, зорилгыг үр нөлөөтэйгээр хэрэгжүүлэхэд харшилсан байж болохгүй. Түүнчлэн тийм гэрээ нь энэхүү конвенцид тусгагдсан үндсэн зарчмыг хэрэглэхэд саад учруулсан байж болохгүй бөгөөд тэдгээрийн заалт нь бусад оролцогч улсаас эрхээ хэрэгжүүлэх, энэхүү конвенцоор хүлээсэн үүргээ биелүүлэхийг хөндөхгүй.

4. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасан аливаа гэрээ байгуулахаар завдаж байгаа оролцогч улс нь тийм гэрээ байгуулах болон эдгээр гэрээгээр конвенцид ямар өөрчлөлт

оруулах тухайгаа энэхүү конвенцийг хадгалагчаар дамжуулан бусад оролцогч улсад мэдэгдэнэ.

5. Энэхүү конвенцийн бусад зүйлийн дагуу илт гэдэг нь зөвшөөрөгдсөн буюу зөвшөөрч болох олон улсын хэлэлцээрийг энэ зүйл хөндөхгүй.

6. Энэхүү конвенцид оролцогч улс бүр 136 дугаар зүйлд заасан хүн төрөлхтний нийтийн өвийн үндсэн зарчмын талаар аливаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулахгүй байхаар хэлэлцэн тохирч байна. Эдгээр улс нь дээр дурдсан заалтыг хохироон ямар нэг хэлэлцээрт оролцохгүй.

#### **312 дугаар зүйл** **Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш 10 жилийн дараа оролцогч улс бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон нэмэлт, өөрчлөлтөөс бусад тодорхой нэмэлт, өөрчлөлтийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэх журмаар энэхүү конвенцид оруулж болох бөгөөд тийм нэмэлт, өөрчлөлтэй холбогдсоноос бусад тодорхой нэмэлт, өөрчлөлтийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэх замаар энэхүү конвенцид оруулж болох бөгөөд тийм нэмэлт конвенцийн оролцогч улсын талаас доошгүй нь энэ хүсэлтэд нааштай хариу өгвөл Ерөнхий нарийн бичгийн дарга бага хурлыг хуралдуулна.

2. Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудал хэлэлцэх бага хурал дээр гаргах шийдвэр, журам нь бага хурал өөрөөр шийдээгүй бол далайн эрх зүйн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын III бага хурал дээр хэрэглэсэн журамтай адил байна. Энэ бага хурал нь аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийн асуудлаар нийтийн тохиролцоонд хүрэхийн тулд бүх чармайлтаа гаргах бөгөөд ийнхүү нийтийн тохиролцоонд хүрэх чармайлтыг дуусах хүртэл санал хураалт явуулахгүй.

#### **313 дугаар зүйл** **Хялбарчилсан журмаар конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай**

1. Аль ч оролцогч улс Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргын нэр дээр бичгээр мэдэгдэх замаар бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон нэмэлт, өөрчлөлтөөс бусад нэмэлт, өөрчлөлтийг бага хурал хуралдуулахгүйгээр хялбарчилсан журмаар энэхүү конвенцид оруулах тухай санал тавьж болно. Мэдэгдлийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга оролцогч бүх улсад илгээнэ.

2. Мэдэгдлийг тарааснаас хойш арван хоёр сарын хугацаанд аливаа оролцогч улс шинээр дэвшүүлсэн нэмэлт, өөрчлөлт буюу тэдгээрийг хялбарчилсан журмаар батлах тухай саналын эсрэг байвал уг нэмэлт өөрчлөлтийг хэрэгсэхгүй болсонд тооцно. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ тухай оролцогч бүх улсад нэн даруй мэдэгдэнэ.

3. Мэдэгдлийг тарааснаас хойш 12 сарын хугацаанд аливаа оролцогч улс шинээр дэвшүүлсэн нэмэлт, өөрчлөлт буюу тэдгээрийг хялбарчилсан журмаар батлах саналыг эсэргүүцээгүй бол нэмэлт өөрчлөлтийг баталсанд тооцно. Санал болгосон өөрчлөлт батлагдсан тухай ерөнхий нарийн бичгийн дарга оролцогч бүх улсад мэдэгдэнэ.

#### **314 дүгээр зүйл** **Зөвхөн бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон конвенцийн заалтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах нь**

1. Оролцогч аливаа улс зөвхөн бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон энэхүү конвенцийн заалтууд, VI хавсралтын 4 дүгээр хэсэгт нэмэлт өөрчлөлт оруулах тухай саналаа Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр илгээнэ. Энэ тухай Ерөнхий нарийн бичгийн дарга оролцогч бүх улсад мэдэгдэнэ. Ингэж санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлт нь зөвлөлөөр батлагдсаны дараа Ассамблейгаар батлагдах ёстой.

Оролцогч улсын төлөөлөгчид нь ийнхүү санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэн батлах бүрэн эрхийг эдэлнэ. Уг санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлт нь Зөвлөл болон Ассамблейгаар батлагдсаны дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэ зүйлийн “1” дэх хэсэгт заасны дагуу санал болгосон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг батлахын өмнө, 155 дугаар зүйлд заасан бага хурал хүртэл уг нэмэлт, өөрчлөлт нь бүсийн баялгийг хайх болон ашиглах тогтолцоонд хохирол учруулахгүй байх явдлыг зөвлөл, Ассамблей хариуцна.

#### 315 дугаар зүйл

### Нэмэлт, өөрчлөлтөд гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, түүнд нэгдэж орох, нэмэлт, өөрчлөлтийн эх хувиуд адил хүчинтэй байх

1. Хэрэв нэмэлт, өөрчлөлтөд өөрөөр заагаагүй бол энэхүү конвенцийн дагуу баталсан нэмэлт, өөрчлөлт нь конвенцид оролцогч улсууд гарын үсэг зурахад баталсан өдрөөс хойш 12 сарын хугацаанд Нью-Йорк дахь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Төв байранд нээлттэй байна.

2. Энэхүү конвенцийн бүх нэмэлт өөрчлөлтөд 306, 307 болон 320 дугаар зүйлийн заалтууд хамаарна.

#### 316 дугаар зүйл

### Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох

1. Конвенцийн энэ зүйлийн 5 дахь хэсэгт зааснаас бусад нэмэлт, өөрчлөлт нь соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон оролцогч улсын хувьд оролцогч бүх улсын гуравны хоёр буюу 60 оролцогч улс, эсхүл энэ хоёр нөхцөлийн дагуу аль илүү тооны батламж жуух бичиг буюу нэгдэн орсон баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш 30 хоногийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Аль нэг нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болгоход энэ зүйлд зааснаас илүү тооны батламж жуух бичиг буюу нэгдэн орсон баримт бичиг шаардагдаж болно.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан нэмэлт өөрчлөлт нь шаардлагатай тооны батламж жуух бичиг буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсний дараа уг улс батламж жуух бичгээ буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш 30 хоногийн дараа түүнийг соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон оролцогч тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш энэхүү конвенцид оролцогч болсон аливаа улс өөр санаа зорилго илэрхийлээгүй бол, түүнийг:

а) энэхүү конвенц болон түүний нэмэлт өөрчлөлтүүдэд оролцогч улс;

б) эдгээр нэмэлт, өөрчлөлтийг биелүүлэх үүрэг аваагүй аливаа улсын хувьд энэхүү нэмэлт, өөрчлөлт оруулаагүй конвенцид оролцогч улс гэж тус тус үзнэ.

5. Оролцогч бүх улсын хувьд бүс дэх үйл ажиллагаатай холбогдсон аливаа нэмэлт, өөрчлөлт, VI хавсралтад оруулсан нэмэлт өөрчлөлт нь 155 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд оролцогч бүх улсын дөрөвний гурав нь батламж жуух бичгээ буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш нэг жилийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

6. Энэ зүйлийн 5 дахь хэсэгт заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа энэхүү конвенцид оролцогч болсон аливаа улсыг энэхүү конвенц болон түүнд орсон холбогдох нэмэлт, өөрчлөлтөд оролцогч улс гэж тооцно.

#### 317 дугаар зүйл

### Цуцлах

1. Энэхүү конвенцид оролцогч аливаа улс уг конвенцийг цуцлахаа Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэж цуцлах шалтгаанаа заана. Цуцлах шалтгаанаа заагаагүй нь цуцлалтын эрх зүйн хувьд хүчинтэй

байхыг хөндөхгүй. Хэрэв цуцлах тухай мэдэгдэлд өөр хугацаа заагаагүй бол уг мэдэгдлийг хүлээж авсан өдрөөс хойш нэг жилийн дараа уг цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэхүү конвенцид оролцогч аливаа улс түүнийг цуцалснаараа уг конвенцид оролцож байх үедээ хүлээсэн санхүүгийн болон гэрээгээр хүлээсэн үүргүүдээс чөлөөлөгдөхгүй.

Цуцлахынхаа өмнө уг конвенцийг биелүүлж байх явцад цуцалсан улсын хувьд үүсч гарсан аливаа эрх, үүрэг, хуулийн харьцааны асуудлыг ийнхүү цуцалсан явдал хөндөхгүй.

3. Энэхүү конвенцид заасан боловч тэр заалтаас үүсээгүй, олон улсын эрх зүйн дагуу оролцогч аливаа улсаас хүлээсэн үүргээ биелүүлэх үүргийг ийнхүү цуцалсан явдал аль нэг хэлбэрээр хөндөхгүй.

### **318 дугаар зүйл** **Хавсралтын статус**

Өөрөөр илэрхий заагаагүй байвал энд буй Хавсралт нь энэхүү конвенцийн салшгүй хэсэг болох бөгөөд энэхүү конвенц, эсхүл түүний аливаа нэг бүлгийг иш татах нь энэхүү конвенцийн хавсралтыг иш татсантай адил болно.

### **319 дүгээр зүйл** **Хадгалагч**

1. Энэхүү конвенц, түүнд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийн эх бичвэрийг хадгалагч нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга байна.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь эх бичвэр хадгалагчийн үүргээс гадна дор дурдсаныг гүйцэтгэж байна. Үүнд:

- a) энэхүү конвенцийн хувьд гарсан нийтлэг шинжтэй асуудлын талаар оролцогч бүх улс, Байгууллага болон олон улсын эрх бүхий байгууллагуудад илтгэн мэдээлж байна;
- b) энэхүү конвенц, түүнд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтүүдийн батламж жуух бичиг болон нэгдэж орсон тухай баримт бичиг, мөн энэхүү конвенцийг цуцалсан тухай байгууллагад мэдээллэж байх;
- c) 311 дүгээр зүйлийн 4 дэх хэсгийн дагуу байгуулсан гэрээний талаар оролцогч улсад мэдээллэж байх;
- d) энэхүү конвенцийн дагуу орсон нэмэлт, өөрчлөлтийг батлуулах буюу түүнд нэгдэн оруулах зорилгоор уг нэмэлт өөрчлөлтүүдийг оролцогч улсад тарааж байх;
- e) шаардлагатай гэж үзвэл, оролцогч улсын хурал зөвлөгөөнийг энэхүү конвенцийн дагуу зарлан хуралдуулах.

3.

a) ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь 156 дугаар зүйлд заасан ажиллагчдад дор дурдсаныг илгээж байна. Үүнд:

- i) энэ зүйлийн 2 дахь хэсгийн "a" -д дурдсан илтгэл;
- ii) 2 дахь хэсгийн "b", "c", "d"-д дурдсан илтгэл;
- iii) тэдгээрийн тухай мэдээлэхэд зориулан 2 дахь хэсгийн "d"-д дурдсан нэмэлт өөрчлөлтүүдийн эх бичвэр.

b) Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь эдгээр ажиглагчдыг 2 дахь хэсгийн "c"-д дурдсан оролцогч улсын хурал зөвлөгөөнд ажиллагчаар оролцохыг урьж байвал зохино.

### **320 дугаар зүйл** **Эх бичвэрүүд адил хүчинтэй байх**

Энэхүү конвенцийн англи, араб, испани, орос, франц, хятад хэлээр үйлдсэн эх бичвэрүүд нь адил хүчинтэй байх бөгөөд тэдгээрийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.



Зохих ёсоор олгосон бүрэн эрх бүхий төлөөлөгчид дээр дурдсаныг нотолж, энэхүү конвенцид гарыг үсэг зурав.

Монтего-Бей хотноо 1982 оны 12 дугаар сарын 10-ны өдөр үйлдэв.

### I ХАВСРАЛТ АЛСАД НҮҮДЭЛЛЭДЭГ ТӨРӨЛ

- |  |  |
|--|--|
| 1. Урт сэрвээт жад загас                   | 1. <i>Thunnus alalunga</i>   |
| 2. Хар жад загас                           | 2. <i>Thunnus thynnus</i>  |
| 3. Бөлтгөр жад загас                       | 3. <i>Thunnus obesus</i>   |
| 4. Толбот жад загас                        | 4. <i>Katsuwonus pelamis</i>   |
| 5. Шар сэрвээт жад загас                   | 5. <i>Thunnus albacares</i>  |
| 6. Хар сэрвээт загас                       | 6. <i>Thunnus atlanticus</i>   |
| 7. Жижиг жад загас                         | 7. <i>Euthynnusaletteratus</i> ;<br><i>Euthynnus affinis</i>   |
| 8. Өмнөдийн ерийн жад загас                | 8. <i>Thunnus maccoVli</i>   |
| 9. Макрелийн жад загас                     | 9. <i>Auxis thazard</i> ; <i>auxis rochei</i>  |
| 10. Далайн зоодой                          | 10. <i>Bramidae</i>  |
| 11. Марлин                                 | 11. <i>Tetrapturus angustirostris</i> ;<br><i>Tetrapturus belone</i> ; <i>Tetrapturus pfluegeri</i> ; <i>Tetrapturus albidus</i> ; <i>Tetrapturus audax</i> ; <i>Tetrapturus georgei</i> ;<br><i>Makaira mazara</i> ; <i>Makaira indica</i> ; <i>Makaira nigricans</i> . |
| 12. Дорнодын далбаат загас                 | 12. <i>Istiophorus platypterus</i> ; <i>istiophorus albicans</i>   |
| 13. Илдэт загас                            | 13. <i>Xiphias gladius</i>   |
| 14. Ураацай цурхай                         | 14. <i>Scomberesox saurus</i> ; <i>cololabis saira</i> ; <i>cololabis adocetus</i> ; <i>scomberesox saurus scombroides</i> .   |
| 15. Корфей загас                           | 15. <i>Coryphaena hippurus</i> ; <i>coryphaena eguiselis</i>   |
| 16. Далайн аварга загас                    | 16. <i>Hexanchus greseus</i> ; <i>cetorhinus maximus</i> ;<br><i>alopiidae</i> -н бүл; <i>rhincodon typus</i> ; <i>Carcharhinidae</i> -н бүл; <i>Sphyrnidae</i> –н бүл; <i>Isurid</i> -у бүл;  |
| 17. Халимын төрөл<br>(халим ба далайн хав) | 17. <i>Physeteridae</i> -н бүл;<br><i>Balacuopteridae</i> -н бүл; <i>Eschrichtiidae</i> -н бүл;<br><i>Monodontidae</i> -н бүл; <i>Ziphiidae</i> -н бүл ; <i>Delphinidae</i> -и бүл;  |

## **II ХАВСРАЛТ**

### **ЭХ ГАЗРЫН ХОРМОЙН ХИЛИЙГ ТОГТООХ ХОРОО**

#### *1 дүгээр зүйл*

76 дугаар зүйлийн дагуу далайн 200 милээс цааших эх газрын хормойн хилийг тогтоох хороог дараахь зүйлүүдийг үндэслэн байгуулна.

#### *2 дугаар зүйл*

1. Хороо нь энэхүү конвенцид оролцогч улсаас сонгосон геологи, геофизик, гидрографын салбараар мэргэшсэн 21 газар зүйн бүсийг тэгш төлөөлсөн гишүүдээс бүрдэх бөгөөд тэд асуудалд хувь хүний байр суурьнаас хандаж ажиллана.

2. Анхны сонгуулийг аль болох богино хугацаанд гэхдээ энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш 18 сарын дотор багтаан явуулна. Сонгууль болохоос 3 сарын өмнө Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга зохих бүсчилсэн зөвлөгөөн хийсний дараа оролцогч улсад хандаж өөрсдийн нэр дэвшигчдийг 3 сарын дотор дэвшүүлэх хүсэлт тавина. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү нэр дэвшигчдийг цагаан толгойн дарааллаар бүртгэж, оролцогч улс бүрт танилцуулна.

3. Ерөнхий нарийн бичгийн даргын зарлан хуралдуулсан оролцогч улсын хуралдаанаар хорооны гишүүдийг сонгох бөгөөд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Төв байранд сонгуулийг явуулна. Оролцогч улсын гуравны хоёр нь оролцсон тохиолдолд хуралдааныг хүчинтэй гэж үзэх бөгөөд сонгуульд оролцсон, санал өгсөн оролцогч улсын төлөөлөгчдийн гуравны хоёроос доошгүй санал авсан нэр дэвшигчийг хорооны гишүүнээр сонгогдсонд тооцно. Газар зүйн бүс тутмаас гурваас доошгүй гишүүн сонгогдоно.

4. Хорооны гишүүд таван жилийн хугацаатайгаар сонгогдох бөгөөд дахин сонгогдох эрхтэй.

5. Хорооны гишүүнд нэр дэвшүүлсэн оролцогч улс бүр өөрийн гишүүний хорооны үүргийг гүйцэтгэх хугацаанд гарах зардлыг хариуцна. Энэ хавсралтын 3 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн "b" заалт дахь зөвлөгөө өгөхтэй уялдан гарах зардлыг эргийн холбогдох улс хариуцна. Хорооны нарийн бичгийн дарга нарын газрыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга бүрдүүлнэ.

#### *3 дугаар зүйл*

1. Хорооны үүрэг :

а) эх газрын хормойн цаад хязгаар нь далайн 200 милиэс хальсан бүсүүдийн талаар далайн эргийн улсаас гаргасан мэдээлэл болон бусад материалыг хянан үзэж, 76 дугаар зүйл болон 1980 оны 8 дугаар сарын 29-ний өдөр далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын III Бага хурлаас баталсан харилцан ойлгох мэдэгдлийн дагуу зөвлөмж боловсруулах;

б) эргийн сонирхогч улс нь "а"-д заасан мэдээ материалыг бэлтгэх үедээ хүсэлт тавивал шинжлэх ухаан, техникийн зөвлөгөө өгөх.

2. Хороо нь өөрт шаардлагатай, ашигтай гэж үзвэл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Боловсрол, соёл, шинжлэх ухааны байгууллагын далайн судлалын засгийн газар хоорондын хороо, Олон улсын гидрографын байгууллага болон олон улсын бусад эрх бүхий байгууллагатай хорооны үүргийг гүйцэтгэхэд шаардлагатай шинжлэх ухаан, техникийн мэдээлэл харилцан солилцох зэргээр хамтран ажиллаж болно.

#### *4 дүгээр зүйл*

76 дугаар зүйлийн дагуу эргийн улс өөрийн эх газрын хормойн цаад хязгаарыг далайн 200 милээс цааш тогтоохыг хүсвэл аль болох богино хугацааны дотор гэхдээ энэхүү конвенц тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсноос хойш 10 жилийн дотор уг хязгаарын тухай тодорхой танилцуулга, шинжлэх ухаан техникийн нэмэлт мэдээ баримтын

хамт хороонд гаргаж өгнө. Мөн эргийн улс шинжлэх ухаан-техникийн зөвлөгөө өгсөн хорооны аливаа гишүүний нэрийг өгнө.

#### 5 дугаар зүйл

Хэрэв өөрөөр шийдвэрлээгүй бол хороо нь эргийн аливаа улсын тавьсан хүсэлтийн тодорхой элементүүдийг харгалзан тооцоолж 7 гишүүний бүрэлдэхүүнтэй салбар хороо байгуулах замаар өөрийн үйл ажиллагааг явуулна. Эргийн улсын тухайн иргэн хорооны гишүүн бол, эсхүл хил хязгаарыг тогтооход нь эргийн тухайн улсад шинжлэх ухаан, техникийн зөвлөгөө өгсөн хорооны аль ч гишүүн салбар хорооны гишүүн байж болохгүй бөгөөд харин тухайн Хорооны гишүүнийхээ хувьд хүсэлт тавьсан уг эргийн улсын хэргийг авч хэлэлцэх хуралдаанд оролцох эрхтэй. Хүсэлт тавьсан эргийн тухайн улс өөрийн төлөөлөгчдийн хүсэлтийг авч хэлэлцэх үйл ажиллагаанд оролцуулж болно. Гэхдээ тухайн төлөөлөгч санал хураалтад оролцох эрхгүй.

#### 6 дугаар зүйл

1. Салбар хороо нь өөрийн зөвлөмжийг хороонд танилцуулна.
2. Хороо салбар хорооны зөвлөмжийг хүрэлцэн ирсэн, санал өгсөн хорооны гишүүдийн гуравны хоёроос доошгүй гишүүдийн саналаар батална.
3. Хороо зөвлөмжөө хүсэлт гаргасан эргийн тухайн улс болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр танилцуулна.

#### 7 дугаар зүйл

Эргийн улс нь 76 дугаар зүйлийн 8 дахь хэсгийн заалт болон өөрийн улсын холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу эх газрын хормойн хилийн цаад хязгаарыг тогтооно.

#### 8 дугаар зүйл

Хорооны зөвлөмжийг зөвшөөрөхгүй бол тодорхой хугацааны дотор эргийн тухайн улс өөрийн хүсэлтийг хянан үзэж хороонд хүсэлт дахин тавина.

#### 9 дүгээр зүйл

Хорооны аливаа үйл ажиллагаа нь хөрш зэргэлдээ улсын усан хил, бие биеийн харалдаа эсрэг байрладаг улсын усан хилийг хөндөхгүй.

### III ХАВСРАЛТ ЭРЭЛ ХАЙГУУЛ, ОЛБОРЛОЛТ БОЛОН АШИГЛАЛТЫН ҮНДСЭН НӨХЦӨЛ

#### 1 дүгээр зүйл

##### Ашигт малтмал эзэмших эрх

Энэхүү конвенцийн дагуу ашигт малтмалыг илрүүлсний дараа түүнийг эзэмших эрх эдэлнэ.

#### 2 дугаар зүйл

##### Эрэл хайгуул

1.
  - a) Байгууллага нь бүсэд эрэл хайгуул хийхийг хөхиүлэн дэмжинэ;
  - b) тухайн эрэл хайгуул явуулагч нь энэхүү конвенц болон 143, 144 дүгээр зүйлд заасны дагуу сургалтын хөтөлбөрийн талаар хамтран ажиллах, далайн байгаль орчныг хамгаалахтай холбогдсон Байгууллагын дүрэм бусад горимыг дагаж мөрдөх талаар Байгууллагад бичгээр мэдэгдэн үүрэг авсны дараагаар эрэл хайгуулыг эхэлнэ. Мөн Байгууллагаас дээрх заалтын биелэлтэд хяналт тавих эрхийг хүлээн

зөвшөөрөх ёстой. Тухайн эрэл хайгуул явуулагч эрэл хайгуул хийх бүс буюу бүсүүдийн барагцаалсан талбайн талаар Байгууллагад мэдэгдэж байх;

с) нэг буюу түүнээс дээш бүсүүдэд нэг буюу түүнээс дээш эрэл хайгуул явуулагчид нэгэн зэрэг ажиллаж болно.

2. Эрэл хайгуул хийх нь нөөц баялгийн талаар эрэл хайгуул явуулагчид ямар нэг тодорхой эрх олгохгүй. Гэхдээ эрэл хайгуул явуулагч нь ашигт малтмалын тодорхой хэмжээний дээжийг шинжилгээнд зориулан авч болно.

### 3 дугаар зүйл

#### Олборлолт болон ашиглалт

1. Үйлдвэр, оролцогч улс болон 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b” –д заасан бусад этгээд тухайн бүсэд үйл ажиллагаа явуулах ажлын төлөвлөгөө гаргаж батлуулахаар Байгууллагад өгнө.

2. Зөвхөн үйлдвэр бүсийн аль ч хэсэгт үйл ажиллагаа явуулах захиалга өгч болох бөгөөд бусад этгээд нөөц бүсэд үйл ажиллагаа явуулах захиалга өгөхдөө энэ хавсралтын 9 дүгээр зүйлд заасан нэмэлт шаардлагуудыг хангасан байна.

3. Олборлолт, ашиглалтын 153 дугаар зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу зөвхөн ажлын төлөвлөгөөнд заасан энэхүү конвенцийн дагуу Байгууллагаас баталсан тэр бүсүүдэд Байгууллагын хэм хэмжээ, дүрэм, журмын дагуу явуулна.

4. Батлагдсан ажлын төлөвлөгөө бүр нь :

а) энэхүү конвенц болон Байгууллагын дүрэм, горимтой нийцсэн байх;

б) 153 дугаар зүйлийн 4 дэх заалтын дагуу Байгууллагаас бүс дэх үйл ажиллагаанд тавих хяналтын нөхцөлийг хангасан байх;

с) Байгууллагын дүрэм, горимын дагуу үйлдвэрлэгчид ажлын төлөвлөгөөнд нь заасан бүсэд олборлолт хийх, ашиглах онцгой эрх олгох. Хэрэв захиалагч нь ажлын төлөвлөгөөг зөвхөн олборлолт, эсхүл ашиглалтын зөвхөн нэг үе шатанд гүйцэтгэхээр батлуулсан бол дээрх онцгой эрхийг зөвхөн тухайн нэг үе шатанд нь олгоно.

5. Үйлдвэрээс боловсруулсан ажлын төлөвлөгөөнөөс бусад бүхий л батлагдсан ажлын төлөвлөгөө нь Байгууллага болон захиалагч, захиалагчдын хооронд байгуулсан гэрээ хэлбэртэй байна.

### 4 дүгээр зүйл

#### Захиалагчдад тавих шаардлага

1. Хэрэв захиалагч нь ямар нэг улсын иргэн байх, тэдэнд 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b” заалтын дагуу хяналт тавих буюу үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан бөгөөд Байгууллагын дүрэм, горимд тодорхойлсон мэргэжлийн стандартыг хангасан дэг журмыг сахиж чадаж байвал тэднийг үйлдвэрээс бусад захиалагчид гэж үзнэ.

2. 6 дахь хэсэгт зааснаас бусад нөхцөлд мэргэжлийн ийм стандарт нь захиалагчийн санхүү, техникийн чадавх мөн Байгууллагатай урьд нь байгуулж байсан гэрээний өөрийн гүйцэтгэлд хамруулан үзнэ.

3. Захиалагч бүрт оролцогч улс үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгах бөгөөд хэрэв захиалагч нь нэгээс дээш улсын иргэн бол, эсхүл хэд хэдэн улсын хамтын компани, эсхүл консорциумтай хамтран ажилладаг бол тэдгээрт оролцогч бүх улс захиалагчид үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгана. Хэрэв захиалагч нь өөр нэг оролцогч улс, эсхүл түүний иргэний үр нөлөөтэй хяналтад байдаг бол оролцогч хоёр улс тухайн захиалагчид үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгана. Үүрэг гүйцэтгүүлэх шаардлагын хэмжүүр, дүрэм журмыг Байгууллагын дүрэм журам, горимд заасан байна.

4. Үүрэг гүйцэтгүүлж буй улс нь өөрийн хууль тогтоомжийн хүрээнд үүрэг гүйцэтгүүлэх гэж буй гэрээлэгчийн нэрийн өмнөөс гэрээний нөхцөл болон энэхүү конвенцид заасан үүргийн дагуу бүсэд үйл ажиллагаагаа гүйцэтгэхэд нь 139 дүгээр зүйлийн дагуу хариуцлага хүлээнэ. Мөн оролцогч тухайн улс өөрийн шүүхийн харьяалалд хамаарах этгээдүүдийн хувьд зохистойгоор дагаж мөрдөх хууль тогтоомж, захиргааны хэм



хэмжээг нь үүрэг гүйцэтгүүлэх гэж буй гэрээлэгч ямарваа нэгэн байдлаар үүргээ үл биелүүлэн зөрчсөнөөс үүдэн хохирол учруулсан бол түүний төлөө хариуцлага хүлээхгүй.

5. Захиалагч болж буй оролцогч улсын мэргэжлийн түвшинг тодорхойлохдоо улс мөн эсэх шинж чанарыг нь харгалзан үзнэ.

6. Захиалагч бүр мэргэжлийн стандартын дараахь үүргийг хүлээнэ:

- a) XI хэсэгт зааснаас үүдэн гарсан үүрэг, Байгууллагын дүрэм, горим, Байгууллагын салбар газрын шийдвэр, Байгууллагатай байгуулсан гэрээний нөхцөлийг биелүүлэх, тэдгээрийг заавал биелүүлэх талаарх нөхцөлийг зөвшөөрөх;
- b) энэхүү конвенцийн дагуу Байгууллагаас бүс дэх үйл ажиллагаанд явуулах хяналтыг хүлээн зөвшөөрөх;
- c) Байгууллагад гэрээний дагуу өөрийн үүргээ үнэнч шударгаар биелүүлэх талаар бичгээр батлан даалт гаргаж өгөх;
- d) энэ хавсралтын 5 дугаар зүйлийн дагуу технологи шилжүүлэх заалтыг дагаж мөрдөх.

### 5 дугаар зүйл Технологи шилжүүлэх

1. Захиалагч бүр ажлын төлөвлөгөөг Байгууллагад танилцуулахдаа бүсэд явуулах үйл ажиллагаандаа ашиглах тоног төхөөрөмжийн ерөнхий шинж чанар, аргын талаарх тайлбар мөн энэ үйл ажиллагаанд ашиглагдах зарим өөрт байхгүй технологийн талаар дэлгэрэнгүй мэдээлэл гаргаж уг технологийг хаанаас олж авч болох талаар мэдэгдэнэ.

2. Гүйцэтгэгч нь 1 дэх заалтыг биелүүлэхдээ өөрийн технологид хийсэн гол шинэчлэлт, эсхүл өөрчлөлтийн талаар тухай бүрт нь Байгууллагад тодорхой мэдээлж байна.

3. Гэрээлэгч нь бүсэд явуулах ажил гүйцэтгэгч гэрээнд дараахь үүргийг тусгасан байна:

- a) гэрээлэгч нь Байгууллага хүссэн тохиолдолд худалдааны шударга, бодит нөхцөлөөр бүсэд гэрээний дагуу үйл ажиллагаа явуулахдаа ашиглаж буй технологийг үйлдвэрт шилжүүлж өгөх бөгөөд гэрээлэгчийн ийнхүү шилжүүлэх нь хууль ёсны үүрэг болох. Үүнийг тусгай зөвшөөрөл, эсхүл үйлдвэртэй тохиролцсон бусад зохих гэрээний дагуу хэрэгжүүлэх бөгөөд түүнийг гэрээнд нэмэлт болгон хавсаргана. Үйлдвэр нь чөлөөт зах зээлээс худалдааны шударга, бодит, нөхцөлөөр шаардлагад нийцсэн тийм технологийг олж авах боломжгүй гэж үзсэн тохиолдолд энэ арга хэмжээг авна;
- b) гэрээлэгчид олгосонтой адил худалдааны шударга, бодит нөхцөлөөр чөлөөт зах зээлд байнга байдаггүй, мөн дээрх “а” заалтад хамаарахгүй технологийн хувьд бүс дэх үйл ажиллагаанд ашиглагдаж буй технологийг, Байгууллага хүсвэл тусгай зөвшөөрөл болон бусад зохих гэрээний дагуу үйлдвэрт шилжүүлэн өгнө гэсэн баталгааг ямар ч технологи эзэмшигчээс бичгээр авах. Хэрэв тийм баталгаа хүлээн аваагүй бол гэрээлэгч нь бүс дэх үйл ажиллагаандаа тухайн технологийг ашиглаж болохгүй;
- c) үйлдвэрийн хүсэлт мөн энэ нь гэрээлэгчид ихээхэн хэмжээний зардал гарахааргүй бол гэрээний үүргийн хүрээнд технологи эзэмшигчээс тухайн технологийг үйлдвэрт шилжүүлэх эрхийг гэрээлэгч олж авч болох бөгөөд эсрэг тохиолдолд гэрээлэгч чөлөөт зах зээлд байнга байдаггүй уг технологийг шилжүүлэх хууль ёсны эрхгүй. Хэрэв гэрээлэгч болон технологи эзэмшигчийн хооронд ямар нэг хамтын ажиллагааны тохиролцоотой бол зохих журмын дагуу дээрх эрхийг олж авсан эсэхийг тогтооход тэд хэр ойр дотно харилцаатай, хяналт, нөлөө нь ямар байдгийг харгалзан үзнэ. Хэрэв гэрээлэгч нь технологи эзэмшигчийг үр нөлөөтэй хяналтынхаа дор байлгадаг атлаа тухайн хууль ёсны эрхийг олж авч чадаагүй бол үүнийг дараа дараагийн ажил гүйцэтгэх захиалга, гэрээлэгчийн мэргэшлийн түвшинг авч үзэх, батлахдаа харгалзан үзэх болно;
- d) хэрэв үйлдвэр тухайн технологи эзэмшигчтэй шууд хэлэлцээ хийхээр шийдвэрлэвэл, Үйлдвэрт түүний хүсэлтээр “b” заалтад хамааралтай ямар ч



технологийг худалдааны шударга, бодит нөхцөлөөр, тусгай зөвшөөрөл болон бусад зохих гэрээгээр олж авахад дэмжлэг үзүүлнэ;

е) энэ хавсралтын 9 дүгээр зүйлийн дагуу гэрээ байгуулахаар захиалга өгсөн хөгжиж буй улс, эсхүл хөгжиж буй бүлэг улсын ашиг сонирхлын тусын тулд “a” ,“b”, “c,” “d” заалтын дагуу нэгэн адил арга хэмжээ авах. Гэхдээ ийм арга хэмжээг энэ хавсралтын 8 дугаар зүйлийн дагуу нөөцөлсөн, гэрээлэгчийн санал болгосон бүсийн зөвхөн нэг хэсэгт ашиглалт явуулахаар хязгаарлах, хөгжиж буй бүлэг улсын гэрээний дагуу явуулах үйл ажиллагаанд гуравдагч улсад, эсхүл гуравдагч улсын этгээдэд технологи дамжуулах асуудлыг хамааруулахгүй байх ёстой. Энэ заалтад тусгасан үүрэг нь зөвхөн үйлдвэр технологи авах хүсэлт тавиагүй, эсхүл тухайн гэрээлэгчээс Үйлдвэрт технологи шилжүүлсэн тийм аливаа гэрээлэгчийн хувьд хамаарна.

4. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасан болон мөн гэрээний бусад заалттай холбогдсон маргааныг 11 дүгээр бүлэг дэх заавал биелүүлэх журмын дагуу шийдвэрлэх бөгөөд дээрх үүргийг биелүүлээгүй тохиолдолд энэ хавсралтын 18 дугаар зүйлд заасны дагуу гэрээг цуцлах буюу түүний үйлчилгээг нь түр зогсоох, эсхүл мөнгөн торгууль ногдуулах шийдвэр гаргана. Гэрээлэгчийн санал нь худалдааны шударга, бодит нөхцөлд тохирч буй эсэх маргааныг аль ч тал Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын олон улсын худалдааны эрх зүйн хорооны Арбитрын шүүхийн дүрмийн дагуу худалдааны арбитрын шүүх, эсхүл Байгууллагын дүрэм, горимд заасан арбитрын бусад шүүхэд шилжүүлэн шийдвэрлэж болно. Хэрэв гэрээлэгчийн тавьсан санал худалдааны шударга, бодит нөхцөлд тохироогүй байна гэсэн дүгнэлт гарвал гэрээлэгч уг саналаа 45 хоногийн дотор хянан үзэж, хянасан саналаа энэ хавсралтын 18 дугаар зүйлийн дагуу Байгууллага ямар нэг арга хэмжээ авахаас өмнө дахин тавина.

5. Хэрэв үйлдвэр худалдааны шударга, бодит нөхцөлөөр өөртөө шаардлагатай технологийг олж авч чадаагүйгээс тухайн цаг хугацаандаа бүсээс ашигт малтмал олборлон, ашиглаж эхлээгүй бол бүсэд үйл ажиллагаа явуулж буй оролцогч улс мөн бүсэд үйл ажиллагаа явуулж буй этгээдэд үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан улс, эсхүл тухайн технологийг олж чадах бусад оролцогч улсын хувьд зөвлөл, эсхүл Ассамблей нь хурлыг зарлан хуралдуулах бөгөөд өөр хоорондоо зөвлөлдөж технологийг арилжааны болон шударга үндсэн дээр буюу нөхцөлөөр үйлдвэрт олгох үр дүнтэй арга хэмжээ авна. Оролцогч тухайн улс бүр өөрийн хууль тогтоомжийн хүрээнд дээрх зорилтыг биелүүлэх бүхий л шаардлагатай арга хэмжээ авна.

6. Хэрэв үйлдвэртэй хамтарсан үйлдвэр байгуулсан бол хамтарсан үйлдвэрийн тухай гэрээний нөхцөлийн дагуу технологи шилжүүлнэ.

7. Энэ зүйлийн 3 дахь заалтад заасан үүргийг бүсэд үйл ажиллагаа явуулах гэрээ бүрт тусгаж, үйлдвэр үр ашигтай үйлдвэрлэл явуулж эхэлснээс хойш 10 жилийн хугацаанд биелүүлэх бөгөөд дурдсан хугацааны туршид түүнийг иш татаж болно.

8. Энэ зүйлийн зорилгод “технологич” гэдэг нь тусгай тоног төхөөрөмж, техникийн “ноу-хау”, түүнчлэн лавлах материал, зураг төсөл, ашиглалтын заавар, сургалт, зайлшгүй шаардлагатай системийг угсрах, арчлан хамгаалах, ажиллуулах талаар тусгайлан олгосон хууль тогтоомжийн эрхийг тус тус хэлнэ.

#### 6 дугаар зүйл

#### **Ажлын төлөвлөгөөг батлах**

1. Энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болсноос хойш 6 сарын дараа, мөн дараагийн 4 сар тутам Байгууллага санал болгож буй ажлын төлөвлөгөөг авч хэлэлцэнэ.

2. Гэрээний хэлбэртэй боловсруулсан ажлын төлөвлөгөөг батлах захиалгыг авч хэлэлцэхдээ Байгууллага юуны өмнө дараахь зүйлсийг магадлан тогтоосон байна. Үүнд:

а) захиалагч нь энэ хавсралтын 4 дүгээр зүйл дэх журмыг мөрдлөг болгосон эсэх, дээрх зүйлийн дагуу шаардлагатай үүрэг авч, баталгааг Байгууллагын өмнө гаргасан эсэх, хэрэв уг журмыг мөрдлөг болгоогүй, эсхүл ямар нэг үүрэг авч, баталгаа гаргаагүй бол дутагдлыг залруулах зорилгоор 45 хоногийн хугацааг Байгууллага тухайн захиалагчид олгоно;



б) энэ хавсралтын 4 дүгээр зүйлийн шаардлагууд хангаж буй эсэх.

3. Санал болгож буй ажлын төлөвлөгөөг хүлээн авсан дарааллын дагуу авч хэлэлцэнэ. Санал болгож буй ажлын төлөвлөгөө боловсруулахад энэхүү конвенцийн холбогдох заалт, Байгууллагын дүрэм журам, горим мөн үйл ажиллагааны шаардлагууд, санхүүгийн нөхцөл, технологи шилжүүлэх үүрэг зэргийг удирдлага болгоно. Санал болгож буй ажлын төлөвлөгөө нь дээрх шаардлагуудыг хангасан тохиолдолд Байгууллага өөрийн дүрэм журам, хэм хэмжээнд заасан хэлбэр, ялгаварлан гадуурхахгүй байх шаардлагад тохирч байна гэж үзвэл төлөвлөгөөг батална. Харин дараахь нөхцөлд төлөвлөгөөг батлахгүй. Үүнд:

а) уг санал болгож буй ажлын төлөвлөгөөнд тусгасан бүс, эсхүл түүний нэг хэсэг нь батлагдсан ажлын төлөвлөгөөнд тусгасан, эсхүл үүний өмнөх ажлын төлөвлөгөөнд тусгагдсан атлаа Байгууллага энэ талаар эцсийн шийдвэр гаргаж амжаагүй бол;

б) 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "х" заалтын дагуу Байгууллага санал болгож буй ажлыг төлөвлөгөөнд тусгасан бүс, эсхүл түүний нэг хэсгийг батлахаас татгалзсан бол;

с) дараахь тохиолдолд санал болгож буй ажлын төлөвлөгөөг оролцогч аль нэг улс санал болгох, эсхүл дэмжиж байвал:

i) ажлын төлөвлөгөөнд нөөцийн бус бүсэд холимог металл олборлох, ашиглах талаар тусгагдсан талбай болон ажлын төлөвлөгөө байгуулах захиалгад тусгасан нийт талбайн хэмжээ нь санал болгож буй ажлын төлөвлөгөөнд тусгагдсан бүс, эсхүл түүний аль нэг хэсэг төв нь болсон 400 000 кв км талбайгаас хэмжээгээрээ 30%-аар давсан бол;

ii) ажлын төлөвлөгөөнд нөөцийн бус бүсэд холимог металл олборлох, ашиглах талаар тусгагдсан талбай нь нийтдээ 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "х"-д заасны дагуу нөөцийн бус, эсхүл ашиглах эрх олгогдоогүй далайн ёроолын нийт талбайн 2%-тай дүйж байвал.

4. Хоршсон аж ахуй нэгж, эсхүл консорциумоос дэвшүүлж буй ажлын төлөвлөгөөг 3 дахь хэсгийн "с" заалтын стандартыг мөрдлөг болгохын үүднээс энэ хавсралтын 4 дүгээр зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан оролцогч улсыг байлцуулж авч хэлэлцэнэ. Байгууллага 3 дахь хэсгийн "с" заалтад ажлын төлөвлөгөөг нь үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан оролцогч улс, эсхүл аль нэг этгээд бүс дэх үйл ажиллагаандаа ямар нэг давуу эрх эдлэхгүй, бусад оролцогч улсын бүс дэх үйл ажиллагаанд саад учруулахгүй гэж үзсэний үндсэн дээр батална.

5. 151 дүгээр зүйлийн 3 дахь заалтад тодорхойлсон завсрын хугацаа дууссаны дараа 3 дахь хэсгийн "а" заалтыг хөндөхгүйгээр Байгууллага тухайн бүсэд захиалга өгч буй захиалагчдын ажлын төлөвлөгөөг сонгон авч, батлах нөхцөлийг тогтоох үүднээс энэхүү конвенцид заасан бусад шалгуур, журмыг үндэслэн өөрийн дүрэм журам, хэм хэмжээг тодорхойлж болно. Эдгээр шалгуур, журам нь ажлын төлөвлөгөөг шударга, ялгаварлан гадуурхахгүй байх зарчмын үндсэн дээр батлахад дөхөм болох ёстой.

#### 7 дугаар зүйл

### Үйлдвэрлэлийн зөвшөөрөл олгох захиалагчийг сонгох

1. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш 6 сарын дараа, мөн түүний дараа 4 сар тутам Байгууллага урьд нь ирүүлсэн үйлдвэрлэлийн зөвшөөрөл хүссэн захиалгыг авч хэлэлцэнэ. Байгууллага ийм захиалгыг батлахдаа захиалагчид үйлдвэрлэлийн тогтоосон хязгаарыг хэтрүүлэхгүй, мөн 151 дүгээр зүйлд заасанчлан Байгууллага өөрийн байгуулсан, эсхүл нэгдэн орсон түүхий эдийн талаарх гэрээгээр үүргээ зөрчихгүй гэж үзсэн үндсэн дээр зөвшөөрөл өгч болно.

2. 151 дүгээр зүйлийн 2-7 дахь хэсэгт заасан үйлдвэрлэлийн тогтоосон хязгаар мөн 151 дүгээр зүйлийн 1 дэх заалтад заасанчлан Байгууллага өөрийн байгуулсан, эсхүл нэгдэн орсон түүхий эдийн талаарх гэрээгээр хүлээсэн үүргээ харгалзан захиалагчийн дунд үйлдвэрлэлийн зөвшөөрөл олгох сонголт явуулах бөгөөд сонголтыг Байгууллага

өөрийн дүрэм журам, горимын дагуу шударга, алагчилахгүй байх зарчмын үндсэн дээр явуулна.

3. Дээрх 2 дахь заалтыг мөрдөхдөө Байгууллага дараахь захиалагчдын хувьд илүү ач холбогдол өгнө:

- а) санхүүгийн чадавх болон техникийн мэргэшлийн түвшинг харгалзан ажил гүйцэтгэх найдвартай баталгаа гарган өгсөн байдал, мөн өмнөх батлагдсан ажлын өмнөх төлөвлөгөөг нь сайн гүйцэтгэсэн бол;
- б) үр ашигтай үйлдвэрлэл эхлэх хугацааг харгалзах, мөн Байгууллагад ирээдүйн ашиг олох төлөвийг харгалзана;
- с) ямар хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийгээд байгаа болон эрэл хайгуул, олборлолтын ажилд хэр зэрэг хүч чармайлт тавьж байгаа.

4. Аль нэг хугацаанд сонгогдож чадаагүй захиалагч нь үйлдвэрлэлийн зөвшөөрөл авах хүртлээ дараа дараагийн шатны сонголтод давуу эрх эдэлнэ.

5. Сонголтыг оролцогч улсын нийгэм эдийн засгийн тогтолцоо, газар зүйн байршлыг харгалзахгүйгээр аль нэг улс, тогтолцоог үл ялгаварлан тэднээс бүс дэх үйл ажиллагаанд оролцох бололцоог өргөжүүлэх замаар хийх болоод аливаа монополь эрхийг эдлүүлэхгүй байна.

6. Хэрэв нөөцөлсөн бүсийн захиалга нөөцлөөгүй бүсийнхээс бага бол нөөцөлсөн бүсийн үйлдвэрлэлийн зөвшөөрлийг түлхүү олгоно.

7. Энэ зүйлд заасан шийдвэрийн тодорхой үе шатны хугацаа дуусах бүрт аль болох түргэн гаргаж байна.

### **8 дугаар зүйл** **Бүсийг нөөцлөх**

Үйлдвэрээс бусад хуулийн этгээдээс бүсийг нөөцлөхөөр ирүүлж буй захиалга нь талбайн хэмжээ, олборлолтын хоёр өөр үйл ажиллагаа явуулахад ашигтай байхуйц, харьцангуй том талбайг эзлэх бөгөөд гэхдээ заавал үргэлжилсэн явуулахад ашигтай байхуйц, харьцч бүсийн үр ашгийг харгалзан хоёр тэнцүү хэсэгт хуваан солбицлыг зааж, тухайн хоёр хэсгийн талаарх бүхий л мэдээллийг гаргаж өгнө. Энэ хавсралтын 17 дугаар зүйлийн дагуу Байгууллагын эрх хэмжээг хөндөхгүйгээр, газрын зураг үйлдэх, дээж авах, металлын агуулгыг тодорхойлох зэргээр мэдээ баримтыг бүрдүүлнэ. Дээрх мэдээ, баримтыг авснаас хойш 45 хоногийн дотор Байгууллага үйлдвэрээр, эсхүл бусад хөгжиж буй улстай хамтрах замаар өөрийн үйл ажиллагаа явуулах талбайгаа нөөцлөх эсэх тухай шийдвэр гаргана. Хэрэв Байгууллага бие даасан шинжээч томилон энэ зүйлийн шаардлагын дагуу бүхий л мэдээ, баримтыг Байгууллагад өгсөн эсэхийг тодорхойлох хэрэгцээ гарвал энэ хугацааг дахин 45 хоногоор сунгана. Нөөцийн бус бүсэд үйл ажиллагаа явуулах ажлын төлөвлөгөө батлагдаж, гэрээнд гарын үсэг зурснаар тухайн бүс нь нөөцлөгдсөн бүсэд тооцогдоно.

### **9 дүгээр зүйл** **Нөөцөлсөн бүс дэх үйл ажиллагаа**

1. Үйлдвэр нь нөөцлөгдсөн бүс бүрт үйл ажиллагаа явуулах эсэхээ өөрөө шийдвэрлэх бололцоотой байна. Хэрэв Байгууллага нь 4 дэх заалтад заасны дагуу Үйлдвэр тодорхой цаг хугацаанд шийдвэрээ гаргах талаар мэдэгдэл аваагүй бол энэ шийдвэрийг хэдийд ч гаргаж болно. Үйлдвэр нь сонирхогч улс, хуулийн этгээдтэй хамтарсан үйлдвэр байгуулах замаар тухайн бүсэд үйл ажиллагаагаа явуулах шийдвэр гаргаж болно.

2. IV хавсралтын 12 дугаар зүйлд зааснаар үйлдвэр нь үйл ажиллагааныхаа зөвхөн нэг хэсгийн гүйцэтгэх гэрээ байгуулж болно. Үйлдвэр нь 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн "b"-д зааснаар бүсэд үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий аль ч хуулийн этгээдтэй хамтарсан үйлдвэр байгуулж үйл ажиллагаагаа явуулж болно. Ийм хамтарсан үйлдвэр байгуулах асуудлыг авч үзэхдээ үйлдвэр нь хөгжиж буй оролцогч улс, тэдний иргэдийг аль болох үр ашигтай оролцуулах боломжоор хангана.

3. Ийм гэрээ болон хамтарсан үйлдвэрийн хувьд Байгууллага нь өөрийн дүрэмдээ материалын эрх зүйн болон процессын эрх зүйн хэм хэмжээний нөхцөлийг тусгаж болно.

4. Хөгжиж буй оролцогч улс, түүнээс үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан аливаа хувь хүн, хуулийн этгээд, үр нөлөөтэй хяналтад буй, эсхүл хөгжиж буй захиалагч улс, эсхүл дээр дурдсан этгээд хэсэг бүлгээрээ хамтран энэ хавсралтын 6 дугаар зүйлд заасан нөөцлөгдсөн бүсэд үйл ажиллагаа явуулах хүсэлтээ илэрхийлэн ажлын төлөвлөгөөгөө Байгууллагад танилцуулж болно. Хэрэв 1-д заасны дагуу дээрх бүсэд үйлдвэр үйл ажиллагаагаа явуулахгүй тохиолдолд уг хүсэлтийг авч хэлэлцэнэ.

#### 10 дугаар зүйл

### Захиалагчийн давуу эрх

Энэ хавсралтын 3 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсгийн “с”-д зааснаар эрэл хайгуул хийх батлагдсан ажлын төлөвлөгөө бүхий гүйцэтгэгч, захиалагчдын дотроос тухайн бүс, түүний баялгийг олборлох захиалагчдаас давуу эрх эдэлнэ. Хэрэв уг гүйцэтгэгч үйлдвэрлэлээ хангалтгүй явуулж байна гэж үзвэл уг давуу эрхийг эдлэх эрхгүй болно.

#### 11 дүгээр зүйл

### Хамтарсан арга хэмжээ

1. Үйлдвэрээр дамжуулан Байгууллага болон гэрээлэгч хамтарсан үйлдвэр байгуулах, бүтээгдэхүүн хуваах, хамтарсан үйлдвэрийн бусад хэлбэрээр хамтран ажиллах, Байгууллагатай байгуулсан гэрээг цуцлах, үйлчлэлийг нь түр зогсоох, хянан үзэх зэрэг хамтарсан арга хэмжээний талаар гэрээнд тусгаж болно.

2. Энэ хавсралтын 13 дугаар зүйлд зааснаар Үйлдвэртэй хамтран ажиллаж буй гэрээлэгч нь санхүүгийн хөнгөлөлт эдэлж болно.

3. Үйлдвэртэй хамтарсан үйлдвэрийн хэлбэрээр хамтран ажиллаж буй түншүүд нь энэ хавсралтын 13 дугаар зүйлийн дагуу хураамж төлөх үүрэгтэй бөгөөд төлбөрийн хэмжээ нь тухайн хамтарсан үйлдвэрт оруулсан өөрийн хөрөнгө оруулалтын хувьтай дүйхээс гадна, санхүүгийн хөнгөлөлтийг харгалзан үзнэ.

#### 12 дугаар зүйл

### Үйлдвэрийн ажиллагаа

1. 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “а”-д заасны дагуу үйлдвэрээс бүсэд явуулж буй үйл ажиллагааг 11 дүгээр бүлэг, Байгууллагын дүрэм журам, горим болон түүнээс гаргасан зохих шийдвэрийн дагуу зохицуулна.

2. Үйлдвэрийн боловсруулсан ажлын төлөвлөгөөнд түүний техник, санхүүгийн боломжийг нотолсон үндэслэлүүдийг хавсаргана.

#### 13 дугаар зүйл

### Гэрээний санхүүгийн нөхцөл

1. 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “b”-д дурдсан Байгууллага болон холбогдох хуулийн эдгээрийн хоорондын гэрээний санхүүгийн нөхцөл, холбогдох дүрэм журам, горимыг тогтоох, мөн 11 дүгээр бүлэг, Байгууллагын дүрэм журам, горимын дагуу санхүүгийн нөхцөлийн талаар хэлэлцээ хийхдээ Байгууллага дараахь зорилтыг удирдлага болгоно. Үүнд:

- a) үйлдвэрлэлийн орлогоос Байгууллага аль болох өндөр ашиг олгох;
- b) бүсэд эрэл хайгуул, олборлолт хийх, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх технологийг нэвтрүүлэх;
- c) гэрээлэгчдэд санхүүгийн адил нөхцөл олгох, санхүүгийн харьцангуй тэнцвэртэй үүрэг хүлээлгэх;
- d) ялгаварлан гадуурхахгүй байх зарчмын үндсэн дээр гэрээлэгчдэд адил жишгийн хөнгөлөлт үзүүлж, тэднээс үйлдвэр, хөгжиж буй улс, тэдний иргэдтэй хамтран ажиллах, гэрээлэгчээс технологи шилжүүлэх, Байгууллага болон хөгжиж буй улсын мэргэжилтэн нарыг бэлтгэхэд тус дөхөм үзүүлэх;

е) далайн ёроолын баялгийг олборлоход үйлдвэрийг идэвхтэйгээр оролцуулах, энэ талаар 153 дугаар зүйлийн “b”-д заасан хуулийн этгээдүүдтэй өргөнөөр хамтран ажиллуулах;

ф) хамтарсан үйлдвэрийн тухай энэ хавсралтын 11 дүгээр зүйлийн нөхцөл мөн хавсралтын 19 дүгээр зүйлд дурдсан гэрээний нөхцөлийн дагуу, эсхүл 14 дэх заалтын дагуу гэрээлэгчдэд үзүүлж буй санхүүгийн хөнгөлөлт нь гэрээлэгчдээс татаас төлөхөд хүргэхгүй байх, тэдний өрсөлдөх чадварыг зохиомлоор өсгөн хуурай газар ажиллагсдын хувьд дарамт болгох ёсгүй.

2. Эрэл хайгуул, олборлолт явуулах гэрээний хэлбэр бүхий ажлын төлөвлөгөөг авч хэлэлцэхтэй холбогдсон захиргааны зардлыг нөхөхийн тулд захиалагч бүрт 500 000 ам.долларын хураамж ногдуулна. Хураамжийн энэ хэмжээг Зөвлөл захиргааны зардалтай уялдуулан үе үе хянан тогтоож байна. Хэрэв Байгууллагад төлсөн хураамжийн дүн нь захиргааны бодит зардлаас давж байвал Байгууллага зөрүүг нь захиалагчид буцаан олгоно.

3. Гэрээлэгч гэрээ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн жилд 1 сая ам.долларын хураамж төлнө. Хэрэв 151 дүгээр зүйлийн дагуу үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл олгоогүйгээс болж үр ашигтай үйлдвэрлэл тогтоосон хугацаандаа эрхэлж чадаагүй бол хойшлогдсон хугацааны хураамжийг хасч тооцно. Үр ашигтай үйлдвэрлэл эрхэлсэн өдрөөс хойш гэрээлэгч нь үйлдвэрлэлийн болон жилийн хураамжийн аль илүүг нь эхлэн төлнө.

4. Үр ашигтай үйлдвэрлэл эрхэлсэн өдрөөс хойш нэг жилийн хугацаанд 3-т заасны дагуу гэрээлэгч нь Байгууллагад төлөх төлбөрөө ямар хэлбэрээр хийхээ дараахь замаар сонгон авч болно. Үүнд:

а) зөвхөн үйлдвэрлэлийн хураамжийн төлбөр;

б) үйлдвэрлэлийн хураамж болон цэвэр ашгийн хувийг хамтад нь төлөх.

5.

а) Хэрэв гэрээлэгч нь Байгууллагад зөвхөн үйлдвэрлэлийн хураамж төлөхөөр шийдвэрлэвэл гэрээнд заасан бүсээс олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авсан бэлэн металлын зах зээлийн үнийн тодорхой хувийг тооцон дараахь хэмжээгээр тогтооно. Үүнд:

i) 1-10 жилд үр ашигтай үйлдвэрлэлд - 5 %;

ii) 11 дэх жилээс эхлэн үр ашигтай үйлдвэрлэл зогсох хүртэл-12%;

б) дээр дурдсан зах зээлийн үнэ нь гэрээнд заасан бүсээс олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авсан бэлэн металлын 7, 8 дахь заалтад тодорхойлсон санхүүгийн жилийн металлын ханшны дундаж үнэ болно.

6. Хэрэв гэрээлэгч нь үйлдвэрлэлийн хураамж болон цэвэр ашгийн хувийг хамтад нь төлөх бол төлбөрийг дараахь байдлаар тогтооно:

а) гэрээнд заасан бүсэд олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авсан бэлэн металлын зах зээлийн үнийн “b”-д тодорхойлсон хувь хэмжээгээр үйлдвэрлэлийн хураамжийг тогтооно. Энэ хувь нь дараахь хэмжээгээр тогтоогдоно:

i) үр ашигтай үйлдвэрлэлийн эхний үе шатанд 2% ;

ii) үр ашигтай үйлдвэрлэлийн 2 дахь үе шатанд 4% ;

“b”-д тодорхойлсон үр ашигтай үйлдвэрлэлийн 2 дахь үе шатанд “m”-д заасан аливаа санхүүгийн жилд хөрөнгө оруулалтаас олсон орлого нь үйлдвэрлэлийн хураамжийг 4%-аар төлсний дүнд 15%-аас доогуур болж байвал тухайн санхүүгийн жилийн үйлдвэрлэлийн хураамжийг 4%-аар бус 2%-иар авна.

б) дээр дурдсан зах зээлийн үнэ нь гэрээний дагуу заасан бүсээс олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авсан бэлэн металлын 7, 8 дахь заалтад тодорхойлсон санхүүгийн жилийн металлын ханшны дундаж үнэ болно.

с)

i) Байгууллагад орох цэвэр ашгийн хувийг гэрээнд заасан бүсийн баялгаас олсон гэрээлэгчийн цэвэр ашгийн хэсгээс авах бөгөөд хойшид “олборлолтын цэвэр ашиг” хэмээн нэрлэнэ.

ii) Байгууллагад орох олборлолтын цэвэр ашигт ногдох хувийг дараахь өсөн нэмэгдэх хувиар тогтооно.





Олборлолтын цэвэр ашгийн хэсэг	Байгууллагын хувь	
	Арилжааны үйлдвэрлэлийн эхний үе шат	Арилжааны үйлдвэрлэлийн 2 дахь үе шат
Хөрөнгө оруулалтаас орох орлого нь 0-с дээш гэхдээ 10%-с доош бол	35%	40%
Хөрөнгө оруулалтаас орох орлого нь 10% буюу түүнээс дээш, гэхдээ 20%-с доош бол	42,5%	50%
Хөрөнгө оруулалтаас орох орлого нь 20 % буюу түүнээс дээш бол	50%	70%

d)

i) “а”, “с”-д дурдсан үйлдвэрлэлийн эхний үе шат нь тухайн аж үйлдвэрлэлийн санхүүгийн жилээс эхэлж мөн тэр жилдээ дуусах бөгөөд энэ үе шатанд гэрээлэгчийн зарцуулсан зардал, нөхөн төлөгдөөгүй хэсгийн хүүг тэрээр бэлэн мөнгөөр нөхөн авсан байна. Эхний санхүүгийн жилд олборлолтод зарцуулсан зардал, нөхөн төлөгдөөгүй зардал нь тухайн жилийн нийт зардалтай дүйж байх бөгөөд мөнгөн ашиг бага байна. Дараагийн санхүүгийн жил бүр нөхөн төлөгдөөгүй зардал нь өмнөх жилийн нөхөн төлөгдөөгүй зардалтай тэнцүү байхаас гадна түүн дээр жилийн 10%-ийн хүүг, тухайн санхүүгийн жилийн олборлолтод зарцуулсан зардал тус тус нэмэгдэх бөгөөд гэрээлэгч уг санхүүгийн жилд мөнгөн ашиг олгохгүй. Нөхөн төлөгдөх зардал нь анх удаа тэгтэй тэнцсэн тэр санхүүгийн жилд гэрээлэгчийн олборлолтод зарцуулсан зардал нөхөн төлөгдөөгүй зардлын хүү бүрэн нөхөн төлөгдсөн болохоос гадна тухайн санхүүгийн жилд гэрээлэгч ашигтай ажилласан байх болно. Аль ч санхүүгийн жилд гэрээлэгчийн ашиг нь мөнгөн хэлбэрээр түүний бүхий л орлогоос ашиглалтын зардал болон “с”-д заасны дагуу Байгууллагад төлөх төлбөрийг хассантай тэнцүү байна;

ii) үр ашигтай үйлдвэрлэлийн 2 дахь үе шат нь үр ашигтай үйлдвэрлэл явуулах 1 дэх үе шат дууссанаар эхэлж гэрээт хугацаа дуустал үргэлжилнэ.

e) “олборлолтын цэвэр ашиг” гэж уул уурхайн салбар дахь зардлыг гэрээлэгчээс олборлолтод зарцуулсан бусад бүхий л зардалд харьцуулсан харьцаанаас үүдсэн цэвэр орлогоос гарах дүнг хэлнэ. Хэрэв гэрээлэгч нь холимог металлын нэгдлийг боловсруулах, тээвэрлэх болон кобальт, зэс, никель зэрэг гол гурван бэлэн металлын бүтээгдэхүүн гаргаж байвал гэрээлэгчийн нийт ашиг нь цэвэр орлогын 25%-аас доошгүй байна. “н”-д заасныг баримтлан гэрээлэгч нь холимог металлын нэгдлийг боловсруулах, тээвэрлэх мөн кобальт, зэс, марганц, никель зэрэг гол 4 бэлэн металлын бүтээгдэхүүн гаргах гэх мэт бусад бүхий л тохиолдолд Байгууллага өөрийн дүрэм журам, горимын хүрээнд дээр дурдсан гурван бэлэн металлын 25%-ийн доод хэмжээг тогтоосон жишгийн дагуу зохих доод хэмжээг тогтоож болно;

f) “гэрээлэгчийн цэвэр ашиг” гэж гэрээлэгчийн нийт орлогоос түүний ашиглалтын зардал болон “j”-д заасны дагуу нөхөн төлбөрийг төлсний дараа үлдсэн ашгийг;

g)

i) гэрээлэгч нь холимог металлын нэгдлийг боловсруулах, тээвэрлэлт, мөн бэлэн металлын үйлдвэрлэл эрхэлж байвал “гэрээлэгчийн цэвэр орлого” гэж бэлэн металлын борлуулалтаас орсон орлого болон Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам, горимын дагуу гэрээт үйл ажиллагааны үндсэн дээр олсон бүхий л мөнгөн орлогыг;

ii) “j”-ийн (i) болон “n”-ийн (iii)-т дурдсанаас бусад бүхий л тохиолдолд “гэрээлэгчийн нийт ашиг” гэж гэрээнд заасан бүсээс олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авч буй хагас боловсруулсан бэлэн холимог металлын борлуулалтаас олсон нийт орлого болон Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам, горимын дагуу гэрээт үйл ажиллагааны үндсэн дээр олсон бүхий л мөнгөн орлогыг.

h) “гэрээлэгчийн олборлолтын зардал” гэж:



- i) нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмын дагуу үр ашигтай үйлдвэрлэл эхлэхээс өмнө гэрээнд заасан бусад бүсэд олборлолт явуулахтай шууд холбогдсон зардал, “н”-д зааснаас бусад бүхий л тохиолдолд гэрээгээр гүйцэтгэх үйл ажиллагаатай холбогдсон зардал, тухайлбал машин, тоног төхөөрөмж, хөлөг онгоц, боловсруулах үйлдвэр, баталгаажуулалт, барилга, газар, замд зарцуулсан болон гэрээнд заасан бүс дэх эрэл хайгуул, шинжилгээ, боловсруулалт хийх, хүү шаардагдах түрээсийн хөлс, тусгай зөвшөөрөл авах, хураамж төлөхөд зарцуулсан зардал;
- ii) ашигтай үйлдвэрлэл эрхэлснээс хойших ажлын төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхэд шаардах 1 дэх хэсэгт дурдсантай адил зардлыг тус тус хэлэх бөгөөд үүнд ашиглалтад зарцуулах зардал хамаарахгүй.
- i) эд хөрөнгийг борлуулснаас олсон орлого болон гэрээний үйл ажиллагаа явуулахад дахин шаардагдахгүй буюу дахин борлогдоогүй хөрөнгийн болон зах зээлийн үнэ тухайн санхүүгийн жилд зарцуулсан олборлолтын зардлаас тус тус хасагдана. Тийм хасагдах зардлын хэмжээ нь гэрээлэгчийн олборлолтын зардлаас давж байвал илүү гарсан зөрүүг гэрээлэгчийн нийт орлого дээр нэмж тооцно.
- j) “h”-ийн (i) болон “n”-ийн (iv)-т заасан, мөн үр ашигтай үйлдвэрлэл эхлэхээс өмнө олборлолтод зарцуулсан зардлыг үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлсэн өдрөөс эхлэн арав хувааж жил бүр нөхөн төлнө. “h”-ийн (ii) болон “n”-ийн (iv)-т заасан олборлолтын зардлыг үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлснээс хойш зарцуулсан байвал гэрээний хугацаа дуусах хүртэл бүрэн нөхөн төлөхөөр бодож арав буюу түүнээс бага байхаар хувааж жил болгон нөхөн төлнө.
- k) “гэрээлэгчийн ашиглалтын зардал” гэж гэрээнд заасан бүс дэх үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг ашиглах явцад үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлснээс хойш үйлдвэрлэлд зарцуулсан бүх зардал, мөн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмын үндсэн дээр гэрээг байгуулах үйл ажиллагаа хэрэгжүүлсэнтэй холбогдох зардлууд, түүний дотор жилийн татвар, эсхүл үйлдвэрлэлийн хураамжийн аль илүүг нь ажлын хөлс төлсөн зардал, хуримтлал, албан хаагчдын тэтгэмж, олборлолттой холбогдсон материал, үйлчилгээ, тээвэр, дахин боловсруулалттай холбогдсон зардал, хүүгийн төлбөр, нийтийн үйлчилгээ, далайн байгаль орчны хамгаалалт, гэрээгээр хийх ажилтай зайлшгүй холбогдсон захиргааны болон нэмэгдэл зардал, мөн дор дурдсан өмнө нь, эсхүл хойно гарсан бусад бүхий л ашиглалтын алдагдал зэргийг. Ашиглалтын алдагдлыг сүүлчийн хоёр жилээр тооцон өмнөх жилүүдийн тооцоонд оруулж болох бөгөөд гэрээний хугацаа дуусах сүүлчийн хоёр жилээс бусад жилд 2 жил дараалуулан урагшлуулан тооцож болно.
- l) хэрэв гэрээлэгч нь холимог металлын нэгдлийг тээвэрлэх, ашиглах, мөн бэлэн болон хагас боловсруулсан металлын үйлдвэрлэл эрхэлж буй бол “уул уурхайн салбарын зардал” гэж нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмууд, Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам, горимын дагуу гэрээнд заасан бүсийн баялгийг олборлохтой шууд хамааралтай гэрээлэгчийн зарцуулсан зардлын хувийг. Үүнд захиалгын хураамж, жилийн татвар, шаардлагатай бол гэрээнд заасан бүс дэх эрэл хайгуулын зардал, мөн шинжлэн судалгаа, олборлолтын зардлын хувь тус тус багтана.
- m) “санхүүгийн жил бүрийн хөрөнгө оруулалтаас орох орлого” гэж тухайн жилийн ашиглалтын цэвэр орлого болон уул уурхайн салбарт зарцуулсан зардал хоёрын зөрүүгээс үлдсэн орлогыг. Энэ орлогыг тооцохдоо уул уурхайн салбарт зориулан шинэ тоног төхөөрөмж худалдан авах, хуучин төхөөрөмжийг сольсон бол хуучин тоног төхөөрөмжийн анхны өртгийг хасаад үлдсэн зардлыг багтаан бодно.
- n) гэрээлэгч нь зөвхөн борлуулалт хийдэг бол:
- i) “ашиглалтын цэвэр орлого” гэж гэрээлэгчийн нийт орлогыг;
- ii) “гэрээлэгчийн цэвэр орлого” гэсэн нэр томъёо нь “f” заалтад тодорхойлсонтой нийцэх ёстой;
- iii) “гэрээлэгчийн нийт орлого” гэж холимог металлын нэгдлийн борлуулалтаас олсон орлого, мөн Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам,

горим болон гэрээний хэрэгжилтийн дүнд олсон бусад аливаа мөнгөн орлогыг тус тус хэлнэ;

iv) “гэрээлэгчийн олборлолтын зардал” гэж “h”-ийн (i)-д зааснаар үр ашигтай үйлдвэрлэлээс өмнө зарцуулсан бүх зардал, нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмын үндсэн дээр гэрээнд заасан бүс дэх баялгийг ашиглахтай шууд холбоотой бүх зардал, “h”-ийн (ii)-т зааснаар үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлснээс хойш зарцуулсан бүх зардлыг тус тус хэлнэ;

v) “гэрээлэгчийн ашиглалтын зардал” гэж нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмын дагуу, гэрээнд заасан бүсийн баялгийг ашиглахтай шууд холбогдсон “к” заалтад заасан гэрээлэгчийн ашиглалтын зардлыг хэлнэ;

vi) санхүүгийн жилийн “хөрөнгө оруулалтаас олсон орлого” гэж тухайн жилийн цэвэр орлого болон гэрээлэгчийн олборлолтын зардал хоёрын зөрүүгээс үлдсэн орлогыг. Энэ орлогыг тооцохдоо олборлолтын шинэ тоног төхөөрөмж худалдан авах, хуучин төхөөрөмжийг сольсон бол хуучин тоног төхөөрөмжийн анхны өртгийг хасаад үлдсэн зардлыг багтаан бодно.

o) гэрээлэгч энэ заалтын “h”, “k”, “l”, “n”-д заасны дагуу төлөх хүүг өр, үндсэн хөрөнгө, хүүгийн хувийг харьцуулах зэргээр тооцооны практикт мөрддөг үндэслэлийг харгалзан энэ хавсралтын 4 дүгээр зүйлийн 1 дэх заалтын дагуу Байгууллагаас тогтоосон тэр хэмжээгээр бодож төлбөр хийнэ.

p) энэ заалтад дурдсан зардалд гэрээлэгчээс улсад төлдөг корпорацийн орлогын татвар болон бусад адил төстэй хураамжид төлсөн зардлыг оруулж тооцоогүй болно.

7.

a) 5, 6 дугаар заалтад дурдсан “бэлэн металл” гэдэг нь олон улсын тогтсон зах зээл дээр борлуулагдаж буй хамгийн энгийн хэлбэрээр байгаа металлуудыг хэлнэ. Байгууллага өөрийн санхүүгийн дүрэм журам, горимдоо олон улсын тогтсон зах зээл гэж ямар зах зээлийг хэлэх талаар тусгасан байна. Ийм зах зээл дээр борлуулдаггүй металлуудын хувьд “бэлэн металл” гэдэг нь аль нэг зах зээл дээр борлуулж буй хамгийн энгийн хэлбэрээр байгаа металлыг хэлнэ;

b) 5-ын “b” болон 6-ын “b”-д дурдсан гэрээний дагуу Байгууллага нь бүсээс олборлосон холимог металлын нэгдлээс гарган авах бэлэн металлын тоо хэмжээг ямар нэг аргаар тогтоож чадахгүй бол, тухайн металлын тоо хэмжээг нэгдэл дэх металлын агуулгаар нь Байгууллагын дүрэм журам, горим мөн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчмын дагуу тодорхойлно.

8. Хэрэв олон улсын тогтсон зах зээл дээр боловсруулсан бэлэн металл, холимог металлын нэгдэл, нэгдлээс гарган авсан хагас боловсруулсан металлын үнэ ердийн зах зээлийн үнэтэй ойролцоо байвал дундаж үнийг нь баримтална. Бусад аль ч тохиолдолд Байгууллага гэрээлэгчтэй зөвлөлдсөний үндсэн дээр дээрх бүтээгдэхүүний бодит үнийг 9 дүгээр зүйлийн дагуу тогтооно.

9.

a) энэ зүйлд заасан бүхий л орлого, зарлага, үнийн тодорхойлолт, үнэлгээг чөлөөт зах зээл дээр ажиллах, эсхүл худалдааны энгийн үйл ажиллагаа явуулсны үр дүнд гүйцэтгэнэ. Хэрэв дээрх бүх тооцоо хийгдээгүй бол Байгууллага гэрээлэгчтэй зөвлөлдсөний дараагаар чөлөөт зах зээл, эсхүл худалдааны аливаа бусад үйл ажиллагаа, эсхүл өөр зах зээл дэх үйл ажиллагааг харгалзан тооцоог гаргана;

b) энэ 9 дүгээр зүйлд заасан заалтуудыг дагаж мөрдөх, хэрэгжүүлэхдээ Байгууллага нь үндэстэн дамжсан корпорацийн асуудал эрхэлсэн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын хороо, хөгжиж буй болон хөгжингүй орнууд, олон улсын байгууллагатай татварын асуудлаар гэрээ байгуулах асуудал эрхэлсэн шинжээчдийн багаас баталсан журам, зарчмыг удирдлага болгож, Байгууллагын хувьд хэрэглэх холбогдох хэм хэмжээ, дүрэм журмын дагуу хяналт шалгалт хийх хөндлөнгийн санхүүгийн мэргэшсэн байцаагчийг гэрээлэгчээр сонгуулах арга хэлбэр, хийлгэх тухай зохицуулалтыг өөрийн хэм хэмжээ, дүрэм журамд тодорхой тусгана.

10. Энэ зүйлийг дагаж мөрдөх шаардлагын үүднээс гэрээлэгч Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам, горимын дагуу санхүүгийн шаардагдах бүхий л баримтыг байцаагчид гаргаж өгөх ёстой.

11. Энэ зүйлд заасан бүхий л орлого, зарлага, зардал, үнийн тодорхойлолт, үнэлгээ зэргийг бүх нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн тооцооны зарчим, мөн Байгууллагын санхүүгийн дүрэм журам, горимын дагуу тогтооно.

12. Байгууллагад 5 болон 6 дахь заалтын дагуу төлөх төлбөрийг чөлөөтэй хөрвөх валютаар, эсхүл зах зээл дээр олдоцтой, чөлөөтэй хэрэглэгдэж буй валютаар, эсхүл гэрээлэгчийн хүсэлтээр тухайн зах зээлийн үнээр бодож бэлэн металлаар төлнө. Зах зээлийн үнийг 5-ын "b"-д зааснаар тодорхойлно. Чөлөөтэй хэрэглэгдэж буй эсхүл зах зээл дээр олдоцтой валют гэдгийг олон улсын валютын гүйлгээнд зонхилох валютыг харгалзан Байгууллагын дүрэм журам, горимын дагуу тогтооно.

13. Байгууллагын өмнө хүлээсэн гэрээлэгчийн санхүүгийн үүрэг, энэ зүйлд заасан түүний бусад зарлага, зардал, орлого хураамж зэрэг нь жил жилийн дүнгээр олсон орлого, гаргасан зардал, төлсөн хураамжтай нь дүйж байх ёстой.

14. Байгууллага нь 1 дэх заалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор Эдийн засгийн төлөвлөлтийн хороо болон эрх зүй, техникийн хорооны аливаа зөвлөмжийг харгалзаж үзсэний үндсэн дээр нэгдсэн, үл ялгаварлан гадуурхах зарчимд тулгуурласан гэрээлэгчид хөнгөлөлт олгох тухай хэм хэмжээ, дүрэм журам баталж болно.

15. Хэрэв хоёр тал маргааныг 188 дугаар зүйлийн 2-ын дагуу өөрөөр зохицуулах талаар хоорондоо тохиролцоогүй бол гэрээний санхүүгийн нөхцөлийг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбогдон Байгууллага болон гэрээлэгчийн хооронд маргаан гарах тохиолдолд аль ч тал нь маргааныг шийдвэрлүүлэхээр худалдааны арбитрын шүүхэд хандаж болох бөгөөд арбитрын шүүхийн шийдвэрийг талууд заавал биелүүлэх үүрэгтэй.

#### 14 дүгээр зүйл

#### **Мэдээлэл шилжүүлэх**

1. Гүйцэтгэгч өөрийн дүрэм журам, ажлын төлөвлөгөөний болзол нөхцөлийн дагуу Байгууллагаас тогтоосон хугацаанд ажлын төлөвлөгөөнд тусгасан өөрийн эрх, чиг үүргээ бүсэд үр ашигтай хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай мэдээ баримтыг Байгууллага болон түүний салбар байгууллагуудад өгнө.

2. Ажлын төлөвлөгөөнд заасан бүсийн тухай мэдээлэл нь өмчийн чанартай гэж үзэхүйц бол зөвхөн энэ зүйлд заасан зорилгоор ашиглана. Тоног төхөөрөмжийн бүтцээс бусад Байгууллагын дүрэм журам, горимыг боловсруулахад зайлшгүй шаардлагатай далайн байгаль орчныг хамгаалах, аюулгүйн байдал зэрэгт хамаарах мэдээллийг өмчийн чанартай гэж үзэхгүй.

3. Эрэл хайгуул явуулахад, захиалагчид гэрээлэгчдээс гэрээ байгуулахаар Байгууллагад өгсөн өмчийн чанартай мэдээллийг Байгууллага үйлдвэрт өгөхгүй. Харин нөөцлөгдсөн бүстэй холбогдсон мэдээллийн талаар Үйлдвэрт мэдэгдэнэ. үйлдвэр ийнхүү олж авсан мэдээллийг Байгууллага, эсхүл Байгууллагын хүрээнээс гадна хэнд ч мэдээлэх ёсгүй.

#### 15 дугаар зүйл

#### **Ажилтан бэлтгэх хөтөлбөр**

Гэрээлэгч нь Байгууллагын болон хөгжиж буй улсын мэргэжилтэн нарыг бэлтгэх хөтөлбөр боловсруулж, мэргэжилтэнг 144 дүгээр зүйлийн 2 дахь заалтын дагуу бүсийн бүхий л үйл ажиллагаанд татан оролцуулна.



16 дугаар зүйл

**Эрэл хайгуул, олборлолтын онцгой эрх**

Байгууллага нь ажил гүйцэтгэгчдэд 11 дүгээр бүлэг болон өөрийн дүрэм журам, горимын дагуу ажлын төлөвлөгөөнд заасан бүсийн тодорхой нэр төрлийн баялгийн эрэл хайгуул хийх, ашиглах онцгой эрхийг олгох бөгөөд гүйцэтгэгчийн ажилд саад тотгор болохоор бол өөр аль ч этгээдээс тухайн бүсийн өөр нэр төрлийн баялгийг ашиглаж болохгүй. Ажил гүйцэтгэгч нь 153 дугаар зүйлийн 6 дахь заалтын дагуу гэрээ эзэмших баталгаатай эрх эдэлнэ.

17 дугаар зүйл

**Байгууллагын дүрэм, горим**

1. Байгууллага 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “f”-ын (ii) болон 162 дугаар зүйлийн 2-ын “o”-ын (ii) -ын дагуу 11 дүгээр бүлэгт заасан үүрэг мөн дараахь асуудлыг хариуцан гүйцэтгэхэд шаардлагатай дүрэм, горимыг боловсруулж тэдгээрийг мөрдөнө.

а) бүс дэх эрэл хайгуул, олборлолтын ажлын тухай захиргааны журам

б) үйл ажиллагаа:

i) бүсийн талбайн хэмжээ;

ii) үйл ажиллагааны үргэлжлэх хугацаа;

iii) ажлын гүйцэтгэлд тавих шаардлага болон энэхүү хавсралтын 4 дүгээр зүйлийн 6 дахь хэсгийн “с”-ын дагуу гаргах баталгаа;

iv) баялгийн нэр төрөл;

v) бүсээс татгалзах;

vi) ажлын явцын тухай тайлан;

vii) мэдээлэл шилжүүлэх;

viii) үйл ажиллагааны хяналт болон удирдлага;

ix) бусад үйл ажиллагааны улмаас далайн байгаль орчинд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх;

x) гэрээлэгчийн эрх, үүргийг шилжүүлэх;

xi) 144 дүгээр зүйлийн дагуу хөгжиж буй улсад технологи шилжүүлэх, үйл ажиллагаанд тэднийг өргөнөөр оролцуулах;

xii) ашигт малтмалыг олборлох стандарт, аргачлал болон техникийн аюулгүйн байдлыг хангах, далайн байгаль орчин болон нөөц баялгийг хамгаалах аргачлал, стандарт;

xiii) аж үйлдвэрлэлийг тодорхойлох;

xiv) захиалагчийн мэргэжлийн стандарт.

с) санхүүгийн асуудал:

i) зардлыг тооцох, нэгдсэн, үл ялгаварлан гадуурхах, нягтлан бодох тооллогын дүрэм баталж, байцаагч томилох;

ii) үйл ажиллагаанаас олсон ашгийг хуваарилах;

iii) энэхүү хавсралтын 13 дугаар зүйлд заасан хөнгөлөлт.

б) 151 дүгээр зүйлийн 10 дахь заалт, 164 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсгийн “d” заалтын дагуу гарсан шийдвэрүүдийг хэрэгжүүлэх.

2. Дараахь асуудлаарх дүрэм, горимд дор дурдсан бодит шалгуурыг тусгасан байх:

а) Бүсийн хэмжээ;

Байгууллага эрэл хайгуул явуулах бүсийн хэмжээг эрчимтэй эрэл хайгуул явуулах үүднээс олборлолт хийх бүсийн хэмжээнээс дээд тал нь хоёр дахин их байхаар тогтоож болно. Бүсийн хэмжээг тодорхойлохдоо нөөцөлсөн бүсийн тухай энэхүү хавсралтын 8 дугаар зүйл дэх шаардлагыг хангаж, бүсий физик үзүүлэлтүүдийн дагуу далайн ёроолоос ашигт малтмал олборлох технологийг харгалзан үзнэ. Бүсийн хэмжээ нь ажлын зорилгод шаардагдах хэмжээнээс илүү, эсхүл бага байж болохгүй.

б) үйл ажиллагааны үргэлжлэх хугацаа:

i) эрэл хайгуулыг ямар нэг цаг хугацааны хязгаарлалтгүйгээр явуулах;



ii) тодорхой нэг бүсийг сайтар судлан бүсэд олборлолт хийх тоног төхөөрөмжийг сонгох, бэлтгэл хангах, олборлолт, боловсруулалтын системийг туршин үзэх зорилгоор бага болон дунд оврын төхөөрөмж суурилуулан ажиллуулах зэрэгт хангалттай хэмжээний хугацаа өгөх ёстой;

iii) боловсруулалтын хугацааг хүдрийн нөөц, олборлох болон боловсруулах тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын хугацаа, арилжааны өрсөлдөх чадвар зэрэг олборлолтын төслийн эдийн засгийн тооцоог харгалзан тогтоох. Боловсруулалтын хугацааг бүсийн ашигт малтмалыг үр ашигтай олборлох боломжийг харгалзан аль болох урт байлгах, мөн тухайн хугацаанд үр ашигтай үйлдвэрлэл явуулах бэлтгэлийг хангах үүднээс ашигт малтмалыг үр дүнтэй олборлох бол хангалттай урт хугацаа байхаар тогтоох шаардлагатай. Гэхдээ тухайн ажлын төлөвлөгөөний хугацааг байгууллага өөрийн дүрэм журам, горимын дагуу дахин сунгах асуудлыг авч үзэхдээ ажлын төлөвлөгөөний нөхцөл болзлыг үе үе өөрчлөх боломж олгохоор бодолцож, боловсруулалтын нийт хугацааг аль болох богино байхаар тогтооно.

с) ажил гүйцэтгэхэд тавих шаардлага:

Байгууллага нь эрэл хайгуулын үе шатанд гүйцэтгэгчээс ажлын төлөвлөгөөнд нь заасан бүсийн хэмжээнд тохирсон тогтмол зардлыг тооцоотой зарцуулах, Байгууллагаас тогтоосон хугацаанд бүсэд үр ашигтай үйлдвэрлэл эхлүүлэх үүднээс шударгаар ажиллахыг шаардаж болно. Шаардагдах зардлын хэмжээг тооцохдоо гүйцэтгэгч тухайн үед түгээмэл ашиглагдаж буй технологиос хямд үнэтэй технологи хэрэглэж байвал үүнийг харгалзан гүйцэтгэгчийн урмыг хугалахгүй байх хэмжээнд тогтооно. Эрэл хайгуулын үе шат дуусч, боловсруулалтын үе шат эхлэнгүүт Байгууллага үр ашигтай үйлдвэрлэл явуулж эхлэхэд шаардагдах хангалттай хугацааг тогтооно. Энэ хугацааг тодорхойлохдоо Байгууллага эрэл хайгуулын үе шат дуусч боловсруулалтын үе шат эхлэхээс нааш олборлолтын томоохон байгууламжийг барьж амжихгүй гэдгийг анхаарах ёстой. Иймд эрэл хайгуулын үе шат дууссаны дараагаар бүсэд үр ашигтай үйлдвэрлэл эхлүүлэх томоохон байгууламжийг барихад шаардлагатай цаг хугацааг оруулан тооцох ёстой гэдгийг анхаарч байгууламжийг барьж байгуулах хуваарьт өөрчлөлт гарч болохыг харгалзах ёстой. Хэрэв үр ашигтай үйлдвэрлэл нэгэнт эхэлсэн бол Байгууллага зохих нөхцөл, хүчин зүйлийг тооцон гүйцэтгэгч ажлын төлөвлөгөөний бүхий л хугацаанд үр ашигтай үйлдвэрлэлийг жигд явуулахыг шаардаж болно.

d) нөөц баялгийн нэр төрөл:

ажлын төлөвлөгөө батлагдсан тохиолдолд нөөц баялгийн нэр төрлийг тогтоохдоо Байгууллага дараахь зүйлд онцгой анхаарал тавина. Үүнд:

i) зарим баялгийг боловсруулахад адил төстэй арга хэрэглэж болох эсэх;

ii) нэг бүсэд олон нэр төрлийн баялгийг боловсруулж буй гүйцэтгэгч нарын ажилд саад тотгор болохгүйгээр зарим баялгийг нэг зэрэг боловсруулж болох эсэх.

Энэ заалт нь нэг захиалагчийн нэг бүсэд, нэгээс дээш нэр төрлийн баялгийг боловсруулах ажлын төлөвлөгөөг Байгууллагаас батлахад саад болохгүй.

с) Бүсээс татгалзах:

ажил гүйцэтгэгч нь ажлын төлөвлөгөөнд заасан бүсээс, эсхүл хэсгээс ямар ч үед татгалзах эрхтэй. Үүний төлөө ямар нэг ял шийтгэл хүлээхгүй.

f) далайн байгаль орчныг хамгаалах:

бүс дэх үйл ажиллагаанаас шууд хамааралтайгаар, эсхүл хөлөг онгоцон дээр тухайн хэсэгт олборлосон ашигт малтмалыг боловсруулах явцад хортойгоор гарах үр дагавраас далайн байгаль орчныг үр дүнтэйгээр сэргийлэн хамгаалах зорилгоор, тухайн хорт хаягдал нь өрөмдөх, цооног гаргах, дээж авах, малталт хийх болон түүнийг гаргах болон булшлах, түүнчлэн бусад хог, хаягдлыг далайд хаяхад үзүүлэх нөлөөллийг харгалзан үзсэний үндсэн дээр холбогдох хэм хэмжээ, дүрэм журмыг батална.

g) үр ашигтай үйлдвэрлэл:

хэрэв гүйцэтгэгч мэдээлэл, судалгаа цуглуулах, эсхүл тоног төхөөрөмжийг турших бус харин үлэмж хэмжээний үйлдвэрлэл явуулахыг гол зорилтоо болгон олборлолтын тасралтгүй үйл ажиллагааны үр дүнд тухайн зорилтод хүрэлцэхүйц хэмжээний түүхий эд олборлон гаргаж байвал үүнийг үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлсэн гэж үзнэ.

### **18 дугаар зүйл Шийтгэл**

1. Гэрээлэгчийн гэрээгээр ногдуулсан эрхийг зөвхөн дараахь тохиолдолд цуцлах, эсхүл үйлчлэлийг түр зогсооно:

а) Байгууллагын анхааруулгыг үл тоомсорлон гэрээлэгч гэрээний үндсэн нөхцөл, 11 дүгээр бүлэг, Байгууллагын дүрэм журам, горимыг ноцтойгоор, удаа дараа, санаатай зөрчих;

б) хэрэв гэрээлэгч нь маргаан таслах эрх бүхий байгууллагаас түүнд хамааралтай гаргасан эцсийн заавал биелүүлэх шийдвэрийг биелүүлээгүй бол.

2.1-ийн “а”-д зааснаас бусад бүхий л тохиолдолд, эсхүл 1 дэх хэсгийн “а”-д зааснаар гэрээг цуцлах, үйлчлэлийг түр зогсоохын оронд Байгууллага гэрээлэгчийн гаргасан зөрчлийн хэмжээнд тохирсон мөнгөн торгууль гэрээлэгчид ногдуулж болно.

3. 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “w”-д заасан онцгой үүрэг ногдуулахаас бусад бүх тохиолдолд гэрээлэгчид 11 дүгээр бүлгийн V хэсгийн дагуу хуулийн бүх хамгаалалт хэрэглэх бодитой боломж өгөөгүй бол Байгууллага түүний гэрээг цуцлах, үйлчлэлийг нь түр зогсоох, эсхүл түүнд мөнгөн торгууль ногдуулах арга хэмжээ авах ёсгүй.

### **19 дүгээр зүйл Гэрээг дахин хянах**

1. Аль нэг тал нь тухайн гэрээг шударга бус, биелэгдэх боломжгүй, эсхүл түүнд заасан болон 11 дүгээр бүлэгт дурдсан зорилтыг биелүүлэх боломжгүй гэж үзвэл талууд гэрээнд зохих нэмэлт, өөрчлөлт хийх талаар хэлэлцээ хийнэ.

2. 153 дугаар зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу байгуулсан бүх гэрээг зөвхөн талууд зөвшөөрсний үндсэн дээр дахин хянаж үзнэ.

### **20 дугаар зүйл Эрх, үүрэг шилжүүлэх**

Гэрээгээр хүлээсэн эрх, үүргийг зөвхөн Байгууллагын зөвшөөрөл, түүний дүрэм журам, горимын дагуу шилжүүлнэ. Хэрэв тухайн эрх, үүргийг шилжүүлэн авагч нь бүх талаараа шаардлага хангасан захиалагч бөгөөд шилжүүлэн өгөгчийн бүхий л үүргийг хүлээн авсан бол мөн ийнхүү шилжүүлэх нь шилжүүлэн авагчийн ажлын төлөвлөгөөг энэхүү хавсралтын 6 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн “с” заалтын дагуу батлахыг хориглоход хүргэхгүй бол Байгууллага үндэслэлгүйгээр тухайн шилжүүлэх зөвшөөрөл өгөхөөс татгалзах ёсгүй.

### **21 дүгээр зүйл Хууль хэрэглэх**

1. Гэрээг хэрэгжүүлэхдээ гэрээнд заасан нөхцөл Байгууллагын дүрэм журам, горим, 11 дүгээр бүлэг болон энэхүү конвенцид харшлахгүй бол олон улсын эрх зүйн бусад хэм хэмжээг удирдлага болгоно.

2. Энэхүү конвенцийн дагуу Байгууллага болон гэрээлэгчийн эрх, үүрэгтэй холбогдуулан гаргасан аль нэг шүүх, эсхүл арбитрын шүүхийн эцсийн шийдвэрийг нь оролцогч улс тус бүрийн нутаг дэвсгэрт заавал биелүүлэх ёстой.

3. Оролцогч аль ч улс 11 дүгээр бүлгийн заалтад харшилсан нөхцөлийг гэрээлэгчид тулгаж болохгүй. Гэхдээ оролцогч улс өөрийн үүрэг гүйцэтгүүлэхээр даалгасан гэрээлэгч, эсхүл тухайн оролцогч улсын далбаа мандуулсан хөлөг онгоцны хувьд

мөрдүүлж буй байгаль орчныг хамгаалахтай холбогдсон хууль болон бусад хууль тогтоомж нь энэ хавсралтын 17 дугаар зүйлийн 2-ын “f” заалтын дагуу баталсан Байгууллагын дүрэм журам, горимд зааснаас илүү хатуу нөхцөлтэй байвал тэдгээрийг 11 дүгээр хэсгийн заалтад харшилсан гэж үзэхгүй.

## **22 дугаар зүйл** **Хариуцлага**

Байгууллагын хүлээх хариуцлагыг зохих ёсоор тооцон гэрээлэгч өөрийн буруу үйл ажиллагааны улмаас үүдсэн аливаа хохирлын төлөө хариуцлага хүлээнэ. Үүний нэгэн адил гэрээлэгчийн хүлээх хариуцлагыг зохих ёсоор тооцон Байгууллага өөрийн бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэх үедээ гаргасан алдаа, мөн 168 дугаар зүйлийн 2 дахь заалтыг хэрэгжүүлээгүйгээс үүдэн гарсан хохирлын төлөө хариуцлага хүлээнэ. Аль ч тохиолдолд нөхөн төлбөрийн хэмжээг учруулсан хохирлын хэмжээнд нийцүүлэн тогтооно.

## **IV ХАВСРАЛТ. ҮЙЛДВЭРИЙН ДҮРЭМ**

### **1 дүгээр зүйл** **Зорилго**

1. Үйлдвэр нь 153 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “а” заалтын дагуу бүсэд үйл ажиллагаа явуулах, мөн бүсээс олборлосон ашигт малтмалыг тээвэрлэх, боловсруулах, борлуулах эрх бүхий Байгууллагын нэгэн нэгж мөн.

2. Үйлдвэр нь өөрийн зорилго, үүргээ биелүүлэхдээ энэхүү конвенц болон Байгууллагын дүрэм журам, горимыг удирдлага болгоно.

3. 1 дэх заалтын дагуу үйлдвэр нь бүсийн нөөц баялгийг боловсруулахдаа энэхүү конвенцийг мөрдөн, худалдааны үндсэн зарчмын үндсэн дээр үйл ажиллагаагаа явуулна.

### **2 дугаар зүйл** **Байгууллагатай харилцах**

1. 170 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэр нь Ассамблейн ерөнхий бодлого, зөвлөлийн зааврын дагуу ажиллана.

2. Байгууллага нь өөрийн үйл ажиллагааг 1 дүгээр заалтын дагуу бие даан гүйцэтгэх эрхтэй байна.

3. Энэхүү конвенцийн аль ч заалтаар Байгууллага болон үйлдвэрт тус тусынхаа чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулахад нь харилцан хариуцлага хүлээх үүрэг ногдуулаагүй.

### **3 дугаар зүйл** **Хариуцлагын хязгаар**

Энэхүү хавсралтын 11 дүгээр зүйлийн 3 дахь заалтыг хөндөхгүйгээр Байгууллагын нэг ч гишүүн үйлдвэрийн үйл ажиллагаа, үүргийн төлөө зөвхөн Байгууллагын гишүүн гэдгээр хариуцлага хүлээхгүй.

### **4 дүгээр зүйл** **Бүтэц**

Үйлдвэр нь удирдах газар, ерөнхий захирал болон чиг үүргээ гүйцэтгэхэд шаардлагатай тооны ажилтантай байна.

### **5 дугаар зүйл** **Удирдах газар**

1. 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “с” заалтын дагуу удирдах газар нь Ассамблейгаас сонгосон 15 гишүүнээс бүрдэнэ. Удирдах газрын гишүүдийг сонгохдоо

газар зүйн тэгш төлөөллийг харгалзах зарчмыг баримтална. Үйлдвэрийн цаашдын амжилт, тогтвортой ажиллах нөхцөлийг хангах үүднээс удирдах газрын гишүүдэд нэр дэвшүүлэхдээ тухайн хүний мэдлэг чадвар уг салбараар мэргэшсэн эсэхийг харгалзан үзнэ.

2. Удирдах газрын гишүүдийг дахин сонгогдох эрхтэйгээр 4 жилийн хугацаатай сонгох бөгөөд ээлжлэн солигдох зарчмыг баримтална.

3. Удирдах газрын гишүүд нь орны хүмүүсийг сонготол албан үүргээ гүйцэтгэнэ. Хэрэв удирдах газрын гишүүний албан тушаалын орон тоо гарвал 160 дугаар зүйлийн 2-ын “с” заалтын дагуу Ассамблей үлдсэн хугацаанд нь хүн нөхөн сонгоно.

4. Удирдах газрын гишүүд зөвхөн хувь хүнийхээ хувьд албан үүргээ гүйцэтгэнэ. Удирдах газрын гишүүд нь албан үүргээ гүйцэтгэх үедээ ямар нэг Засгийн газар, бусад эх үүсвэрээс заавар даалгавар авах ёсгүй. Гишүүд нь албан үүргээр даалгавар авах ёсгүй. Байгууллагын гишүүд өөрсдийн эрх үүргээ хэрэгжүүлэхдээ удирдах газрын гишүүдийн хараат бус байдлыг хүндэтгэх бөгөөд эдгээрийн алинд ч нөлөөлөл үзүүлэх аливаа оролдлогоос зайлсхийнэ.

5. Удирдах газрын гишүүд үйлдвэрийн төсвөөс цалинжина. Цалингийн хэмжээг Зөвлөлийн зөвлөмжөөр Ассамблей тогтооно.

6. Удирдах газар нь Үйлдвэрийн төв байранд үйл ажиллагаагаа явуулж, үйлдвэрийн үйл ажиллагааны шаардлагын дагуу хуралдаанаа хийж байна.

7. Удирдах газрын гишүүдийн гуравны хоёр нь оролцсон бол хуралдааныг хүчинтэйд тооцно.

8. Удирдах газрын гишүүн бүр нэг саналтай байна. Удирдах газрын хэлэлцэж буй асуудлаарх бүхий л шийдвэрийг гишүүдийн олонхийн саналаар гаргана. Ямар нэг асуудал аль нэг гишүүний сонирхлыг хөндөж байвал, тухайн гишүүн уг асуудлаар санал хураахад оролцох ёсгүй.

9. Байгууллагын аливаа гишүүн Удирдах газрын үйл ажиллагааны тухай болон өөрийн сонирхлыг хөндөж буй мэдээллийг тус газраас хүсч болно. Удирдах газар ийм мэдээллийг олж өгөх талаар чармайлт тавина.

#### 6 дугаар зүйл

#### Удирдах газрын бүрэн эрх, чиг үүрэг

Удирдах газар нь үйлдвэрийн үйл ажиллагааг удирдана. Энэхүү конвенцийн заалтыг биелүүлж, үйлдвэрийн зорилгыг хэрэгжүүлэх зорилгоор дараахь эрх эдэлнэ. Үүнд:

- a) өөрийн гишүүдийн дотроос даргыг сонгох;
- b) өөрийн дүрэм, журмыг гаргах;
- c) 152 дугаар зүйлийн 3, 162 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “j”-д заасны дагуу албан ёсны ажлын төлөвлөгөө гаргаж, зөвлөлд бичгээр танилцуулах;
- d) 170 дугаар зүйлд заасан үйл ажиллагааг гүйцэтгэх ажлын төлөвлөгөө, хөтөлбөр боловсруулах;
- e) 151 дүгээр зүйлийн 2-7 дахь заалтуудын дагуу үйлдвэрлэл явуулах зөвшөөрөл хүссэн өргөдлийг гарган зөвлөлд танилцуулах;
- f) III хавсралтын 5 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн “a”, “c”-д заасны дагуу технологи худалдан авах тухай хэлэлцээ хийхийг зөвшөөрөх, хэлэлцээний үр дүнг батлах;
- g) III хавсралтын 9 болон 11 дүгээр зүйлийн дагуу хамтарсан үйлдвэр байгуулах болон хамтарсан бусад арга хэмжээнд оролцох тухай хэлэлцээ хийх эрх олгох, хамтарсан арга хэмжээний нөхцөл болзлыг тогтоох, хэлэлцээний үр дүнг батлах;
- h) энэхүү хавсралтын 10 дугаар зүйл болон 160 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн “f”-д заасны дагуу үйлдвэрийн ашгийн хувь хэмжээг өөрийн нөөцөд үлдээх эсэх талаар Ассамблейд зөвлөмж оруулах;
- i) үйлдвэрийн жил тутмын төсвийг батлах;
- j) энэхүү хавсралтын 12 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу бараа бүтээгдэхүүн худалдан авах болон үйлчилгээ хөлслөх зөвшөөрөл олгох;
- k) энэхүү хавсралтын 9 дүгээр зүйлийн дагуу Зөвлөлд жилийн тайлан илтгэл гаргаж өгөх;

- l) Үйлдвэрийн зохион байгуулалт, удирдах арга, ажилтан авах, халах тухай дүрмийн төсөл боловсруулж Ассамблейгаар батлуулахаар Зөвлөлд оруулах, тухайн дүрмийг хэрэгжүүлэх журам гаргах;
- m) энэхүү хавсралтын 11 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэгт тодорхойлсончлон хөрөнгө мөнгө зээлдэх буюу түүнтэй холбоотойгоор баталгаа гаргаж өгөх;
- n) энэхүү хавсралтын 13 дугаар зүйлийн дагуу шүүх ажиллагаанд оролцох, гэрээ байгуулах болон шаардлагатай бусад арга хэмжээ авах;
- o) зөвлөлийн шийдвэрээр ерөнхий захирлын болон хороодын эрх хэмжээг эдэлж, хэрэгжүүлэх.

#### 7 дугаар зүйл

### Үйлдвэрийн Ерөнхий захирал, ажилтан

1. Ассамблей нь Зөвлөлийн зөвлөмж, удирдах газрын танилцуулснаар удирдах газрын гишүүн бус хүнийг үйлдвэрийн ерөнхий захирлаар сонгоно. Ерөнхий захирал уг албан тушаалд тодорхой бус хугацаагаар гэхдээ 5-аас илүүгүй жилээр сонгогдох бөгөөд улиран сонгогдож болно.

2. Ерөнхий захирал нь үйлдвэрийн хууль ёсны төлөөлөгч, гүйцэтгэгч тэргүүн байх бөгөөд удирдах газрын өмнө үйлдвэрийн үйл ажиллагааны талаар хариуцлага хүлээнэ. Энэхүү хавсралтын 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан дүрэм, горимын дагуу үйлдвэрийн зохион байгуулалт, удирдлагаар хангах, ажилтан авах, халах асуудлыг хариуцна. Ерөнхий захирал, үйлдвэртэй холбогдсон асуудал хэлэлцэж буй бол удирдах газар, Ассамблей, зөвлөлийн хуралдаанд оролцож болох бөгөөд харин санал хураалтад оролцохгүй.

3. Ажилтан сонгон авч ажиллуулах, ажлын нөхцөлийг тодорхойлохдоо юуны өмнө ажлын өндөр чадавхтай, техникийн зохих мэдлэгтэй хүнийг авахад анхаарна. Мөн газар зүйн тэгш төлөөллийг анхаарч ажилтан сонгож авна.

4. Ерөнхий захирал болон ажилтнууд нь өөрийн албан үүргээ гүйцэтгэх үедээ үйлдвэрээс гадуур аливаа Засгийн газар, бусад эх үүсвэрээс ямар нэг заавар даалгавар авах ёсгүй. Тэд олон улсын албан тушаалтан, зөвхөн үйлдвэрийн өмнө хариуцлага хүлээх учир нөлөөнд автах аливаа үйлдлээс сэрэмжилнэ. Оролцогч улс бүр Ерөнхий захирал болон ажилтнуудын олон улсын чанартай үүрэг гүйцэтгэж байгааг нь хүндэтгэн, тэдэнд нөлөөлөл, шахалт үзүүлэхгүй байх үүрэг хүлээнэ.

5. 168 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан хариуцлага Үйлдвэрийн албан хаагчдад мөн хамаарна.

#### 8 дугаар зүйл

### Байрлах газар

Үйлдвэр нь Байгууллагын байрлаж буй газарт төв албан өрөөтэй байна. Үйлдвэр нь бусад албан өрөө, байгууламжийг аливаа оролцогч улсын нутаг дэвсгэрт тухайн улсын зөвшөөрөлтэйгээр байгуулж болно.

#### 9 дүгээр зүйл

### Илтгэл, санхүүгийн тайлан

1. Үйлдвэр нь санхүүгийн жил дууссанаас хойш гурван сарын дотор багтаан санхүү тооцоо, байцаагчаар хянуулсан жилийн тайлангаа зөвлөлд танилцуулахаас гадна тодорхой хугацааны дараа өөрийн санхүүгийн байдлын тухай товч илтгэл, мөн үйл ажиллагаатай холбогдсон зарлага, орлогын тайланг гаргаж зөвлөлд өгнө.

2. Үйлдвэр нь жилийн илтгэл болон шаардлагатай гэж үзсэн бусад илтгэлийг нийтэлнэ.

3. Энэ зүйлд заасан бүх илтгэл, санхүүгийн тайланг Байгууллагын гишүүдэд тараана.



## 10 дугаар зүйл Цэвэр ашгийг хуваарилах

1. 3 дахь заалтыг биелүүлэх үүднээс үйлдвэр нь III хавсралтын 13 дугаар зүйлд заасан төлбөр, эсхүл түүнтэй тэнцэх хураамжийг Байгууллагад төлнө.

2. Удирдах газрын зөвлөмжөөр Ассамблей Үйлдвэрийн цэвэр ашгийн хэдий хэсгийг түүний нөөц болгон үлдээхийг тогтооно. Үлдсэн хэсгийг Байгууллагад шилжүүлнэ.

3. Үйлдвэр нь өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлэх хүчин чадалтай болтол үр ашигтай үйлдвэрлэл эхэлснээс хойш 10 жилийн хугацаанд буюу олборлолтын эхний үе шатанд Ассамблей үйлдвэрийг 1 дэх заалтад заасан төлбөрөөс чөлөөлж, бүх цэвэр ашгийг нь түүний нөөц болгон үлдээнэ.

## 11 дүгээр зүйл Санхүү

1. Үйлдвэрийн хуримтлал нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ:

- a) 173 дугаар зүйлийн 2 дахь заалтын “b”-д заасан Байгууллагаас авсан мөнгө;
- b) үйлдвэрийн үйл ажиллагааг санхүүжүүлэх, зорилгоор оролцогч улсаас өгсөн сайн дурын хандив;
- c) 2 болон 3 дугаар заалтын дагуу Үйлдвэрийн зээлдсэн мөнгө;
- d) өөрийн үйл ажиллагаанаас олсон орлого;
- e) үйлдвэр нь үйл ажиллагаагаа аль болох түргэн эхлүүлж, үүргээ биелүүлэхэд зориулсан бусад хуримтлал.

2.

a) үйлдвэр нь мөнгө хөрөнгө зээлдэх эрхтэй бөгөөд шаардлагатай гэж үзсэн баталгаа гаргуулах эрхтэй. Өөрийн облигацыг санхүүгийн зах зээлд нээлттэй борлуулах, эсхүл оролцогч аль нэг улсын валютаар борлуулахдаа тухайн улсын зөвшөөрлийг авах ёстой. Зээлэх мөнгөний нийт хэмжээг Удирдах газрын зөвлөмжөөр зөвлөл тогтооно;

b) Оролцогч улс нь хөрөнгийн зах зээл болон олон улсын санхүүгийн байгууллагуудад хандан гаргасан үйлдвэрийн зээл авах захиалгыг дэмжихэд чиглэсэн бүхий л бололцоотой арга хэмжээг авна.

3.

a) олборлолтын эхний үе шатанд зарцуулсан захиргааны зардлыг нөхөхийн тулд үйлдвэр нь нэг хэсэг газар эрэл хайгуул хийх, боловсруулах, тэр хэсгээс олборлосон ашигт малтмал мөн никель, зэс, кобальт, марганц зэргийг тээвэрлэх, боловсруулах, борлуулахад зориулсан зохих хуримтлалтай байна. Дээрх хуримтлалын хэмжээ түүнийг хянан үзэхэд хүргэсэн хүчин зүйл, шалгуурыг бэлтгэл хорооноос боловсруулах Байгууллагын дүрэм журам, горимын төсөлд тусгаж өгнө;

b) Оролцогч бүх улс “a”-д заасан мөнгөний тал хувьтай тэнцэх мөнгийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын байнгын төсөвт татвар төлдөг хувь хэмжээ болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын гишүүн бус улсын хувьд тогтоосон засварласан хувь хэмжээний дагуу удаан хугацааны хүүгүй зээл авах замаар тус тус үйлдвэрт төлнө. Хуримтлалын үлдсэн хэсгийг бүрдүүлэх зорилгоор үйлдвэрээс тавих өрийн батлагааг хуваарьт заасны дагуу Оролцогч улсууд гаргана;

c) хэрэв оролцогч улсуудаас “a” заалтын дагуу үйлдвэрт төлсөн татвар нь хуримтлалын хэмжээнд хүрэхгүй бол Ассамблей анхны чуулганаараа дутагдаж буй мөнгөний асуудлыг авч хэлэлцэн, нийтийн тохиролцоогоор шийдвэрлэнэ. Ингэхдээ “a” ба “b” заалтын дагуу оролцогч улсын хүлээсэн үүрэг, бэлтгэл хорооны аливаа зөвлөмжийг харгалзан үзнэ.

d)

i) оролцогч улс бүр энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш 60 хоногийн дотор, эсхүл соёрхон баталсан батламж жуух бичиг, нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар үйлдвэрт өгснөөс хойш 30 хоногийн

дотор “b”-д заасны дагуу тухайн оролцогч улсын авсан хүүгүй зээлийн хэмжээтэй тэнцэх хүүгүй, буцалтгүй векселийг үйлдвэрт өгнө;

ii) удирдах газар нь энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш аль болох богино хугацаанд, цаашдаа жил тутам, эсхүл тодорхой тогтоосон хугацаа бүрт үйлдвэрийн захиргааны болон 170 дугаар зүйл болон энэхүү хавсралтын 12 дугаар зүйлийн дагуу үйлдвэрийн явуулсан үйл ажиллагааны зардлыг нөхөхөд шаардагдах мөнгөний хэмжээ болон санхүүжүүлэх хугацааг заасан төлөвлөгөө гаргана;

iii) үйлдвэр нь Байгууллагаар дамжуулан дээрх зардлыг нөхөх зорилгоор оролцогч улс тус бүрт “b”-д заасны дагуу ямар хувь хэмжээний татвар ногдох талаар мэдэгдэнэ. үйлдвэр нь хүүгүй зээлийн тухай нөхцөлд тусгагдсан зардлыг нөхөхөд шаардагдах векселийн үнэлгээтэй тэнцэх бэлэн мөнгийг шилжүүлнэ.

iv) оролцогч улсууд мэдэгдэл авмагцаа “b”-д заасны дагуу үйлдвэрт өөрийн төлөх ёстой татварыг бэлэн байлгана.

e)

i) Үйлдвэр хүсвэл оролцогч улс “b”-д заалтад дурдсан хувь хэмжээний дагуу төлөх татвараа өр болгох баталгаа гарган өгч болно;

ii) оролцогч улс өрийн баталгаа гаргахын оронд түүнтэй тэнцэх хэмжээний сайн дурын хандивыг Үйлдвэрт оруулж болох бөгөөд ингээгүй тохиолдолд тухайн улс баталгаа заавал гаргах ёстой.

f) хүүтэй зээлийн төлбөрийг хүүгүй зээлийн төлбөрөөс урьтаж хийх шаардлагатай. Хүүгүй зээлийн төлбөрийг зөвлөлийн зөвлөмж, удирдах газрын саналыг үндэслэн Ассамблейгаас тогтоосон хуваарийн дагуу гүйцэтгэнэ. Удирдах газар энэ үүргийг биелүүлэхдээ Байгууллагын дүрэм журам, горимыг удирдлага болгон үйлдвэрт үр ашигтай ажиллах боломж олгох, үйлдвэрийн санхүүгийн бие даасан байдлыг хангахад анхаарна.

g) үйлдвэрийн санхүүд оруулах хандивыг чөлөөт валют, эсхүл олон улсын санхүүгийн гол зах зээл дээр олдоцтой байгаа, өргөн хэрэглэж буй валютаар хийнэ. Тийм валютыг олон улсын валютын арилжааны практикийг үндэслэн Байгууллагын дүрэм журам, горимын дагуу тодорхойлно. 2 дахь заалтаас бусад тохиолдолд үйлдвэрээс эдгээр хөрөнгийг эзэмших, ашиглах болон солилцох эрхийг оролцогч аль ч улс хязгаарлахгүй.

h) “өрийн баталгаа” гэж үйлдвэр санхүүгийн талаар авсан үүргийнхээ дагуу өрөө төлөх боломжгүй болсон тухай зээлдүүлэгч нар оролцогч улсад мэдэгдсэний дараа үйлдвэрийн тавьсан өрийг үйлдвэрээс тогтоосон хувь хэмжээний дагуу заавал төлөх тухай үйлдвэрт мөнгө зээлдүүлэгч нарт оролцогч тухайн улсаас гаргасан амлалтыг. Төлбөр хийх журам нь Байгууллагын дүрэм журам, горимд нийцэж байх ёстой.

4. Үйлдвэрийн хуримтлал, хөрөнгө, зардлын тооцоог Байгууллагынхаас тусад нь байлгана. Үйлдвэр Байгууллагын нэрийн өмнөөс, эсхүл Байгууллага үйлдвэрийн нэрийн өмнөөс гаргасан захиргааны зардал, барилга байгууламж, ашигласны болон үйлчилгээний төлбөр, ажилчдын цалин хөлсний талаар өөр хоорондоо тохиролцож болно.

5. Зөвлөлөөс томилогдсон бие даасан байцаагч нь үйлдвэрийн архив, нягтлан бодох бүртгэл тооцоо, түүнчлэн санхүүгийн жилийн тайланг жил бүр хянан шалгаж байна.

### **12 дугаар зүйл** **Үйл ажиллагаа**

1. Үйлдвэр нь 170 дугаар зүйлийн дагуу хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааныхаа төслийг зөвлөлд санал болгоно. Ийм төсөлд 153 дугаар зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу бүсэд явуулах үйл ажиллагааны албан ёсны бичгээр үйлдсэн ажлын төлөвлөгөөг зөвлөлөөр батлуулах, хууль зүй, техникийн хорооноос дүгнэлт гаргуулахад шаардагдаж болох бусад мэдээ, баримтыг тусгасан байна.

2. Үйлдвэр зөвлөлөөр батлуулсны дараа уг төслийг албан ёсоор бичгээр үйлдсэн ажлын төлөвлөгөөний дагуу хэрэгжүүлнэ.

3.

а) үйлдвэр өөрийн үйл ажиллагааг явуулахад шаардлагатай бараа, үйлчилгээ хэрэглэж болно. Энэ үүднээс тендер зарлах замаар чанартай, хямд үнэлгээтэй бараа богино хугацаанд авах тухай гэрээ байгуулж болно.

б) дээрх шаардлагыг хангасан нэгээс дээш этгээд тендерт шалгарвал, гэрээг дараахь зүйлийг үндэслэн байгуулна:

i) улс төрийн болон үйл ажиллагааг нь үр бүтээлтэй, идэвхтэй явуулахтай холбоогүй бусад итгэл үнэмшлээр ялгаварлан гадуурхахгүй байх;

ii) хөгжиж буй орнууд, түүний дотор далайд гарцгүй болон газар зүйн хувьд тааламжгүй байрлалтай улсад үйлдвэрлэсэн бараа, үйлчилгээ авахад түлхүү анхаарах тухай Зөвлөлөөс гаргасан чиглэлийг баримтлах.

с) үйлдвэрийн эрх ашигтай нийцэж буй тохиолдолд тендер зарлах шаардлагыг мөрдөхгүй байх онцгой нөхцөл байдлыг тодорхойлсон горимыг удирдах газраас баталж болно.

4. Үйлдвэр нь өөрийн олборлосон бүхий л ашигт малтмал, боловсруулсан бүтээгдэхүүнийг захиран зарцуулах эрхтэй байна.

5. Үйлдвэр нь өөрийн бүтээгдэхүүнийг үл ялгаварлан гадуурхах зарчмын үндсэн дээр борлуулах бөгөөд чингэхдээ худалдааны бус хөнгөлөлт үзүүлэх ёсгүй.

6. Энэхүү конвенцийн бусад заалтаар үйлдвэрт олгосон нийтлэг болон тусгай бүрэн эрхийг хөндөхгүйгээр үйлдвэр нь өөрийн үйл ажиллагаанд шаардлагатай бүрэн эрхийг хэрэгжүүлж болно.

7. Үйлдвэр нь оролцогч аль нэг улсын улс төрийн хэрэгт хөндлөнгөөс оролцохгүй бөгөөд тухайн оролцогч улсаас гаргасан улс төрийн шинж чанартай шийдвэр нь үйлдвэрээс шийдвэр гаргахад нөлөө үзүүлэхгүй. Өөрийн шийдвэрийг гаргахдаа үйлдвэр нь энэхүү хавсралтын 1 дүгээр зүйлд заасан зорилгыг хэрэгжүүлэх үүднээс зөвхөн худалдаа арилжааны хүчин зүйлийг харгалзана.

### 13 дугаар зүйл

#### Эрх зүйн статус, эрх ямба, дархан эрх

1. Үйлдвэр нь оролцогч улсын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулахын тулд энэ зүйлд заасны дагуу эрх зүйн статустай байж, эрх ямба, дархан эрх эдэлнэ. Энэ заалтыг биелүүлэхдээ үйлдвэр болон оролцогч улс шаардлагатай гэж үзвэл тусгай хэлэлцээр байгуулж болно.

2. Үйлдвэр нь өөрийн үйл ажиллагаа явуулах зорилгоор эрх зүйн чадамжтай байх бөгөөд дараахь эрхийг эдэлнэ. Үүнд:

а) гэрээ байгуулах, хамтын тохиролцоонд хүрсний дагуу бусад улс, олон улсын байгууллагатай хэлэлцээр байгуулах;

б) хөдлөх болон үл хөдлөх хөрөнгө эзэмших, түрээслүүлэх, захиран зарцуулах;

с) шүүх ажиллагаанд нэг тал болон оролцох.

3.

а) Үйлдвэр нь оролцогч аль нэг улсын нутаг дэвсгэрт дараахь үйл ажиллагаа явуулсан бол тухайн улсын эрх бүхий шүүхийн байгууллага түүнд аливаа асуудал тавьж болно.

Үүнд:

i) албан албан өрөө, байгууламжтай бол;

ii) үйлчилгээ авах болон үйл ажиллагаа явуулах үүднээс төлөөлөгчөө томилон ажиллуулж буй бол;

iii) бараа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ авах талаар гэрээ байгуулсан бол;

iv) үнэт цаас гаргасан бол;

v) худалдааны аливаа үйл ажиллагаанд оролцож буй бол.

б) Үйлдвэрийн эсрэг шүүхийн эцсийн шийдвэр гараагүй бол түүний өмч хөрөнгө хаана ч байсан, хэн ч эзэмшиж байснаас үл хамааран тэдгээр нь хураан авах, битүүмжлэх зэрэг бусад үйлдлээс халдашгүй дархан байна.

4.

а) Үйлдвэрийн өмч хөрөнгө хаана ч байсан, хэн ч эзэмшиж байснаас үл хамааран тэдгээрийг хуулийн болон гүйцэтгэх байгууллагын шийдвэрээр улсын болгох, хураан авах буюу албадан хураахгүй;

б) Үйлдвэрийн өмч хөрөнгө хаана ч байсан, хэн ч эзэмшиж байснаас үл хамааран тэдгээрийн хувьд аливаа хэлбэрээр ялгаварлан гадуурхах, хязгаарлалт тогтоох, журамлах, хяналт, хориг тавих ёсгүй;

с) Үйлдвэр болон түүний ажилтнууд аливаа улс, эсхүл нутаг дэвсгэрт худалдааны болон бусад үйл ажиллагаа явуулж байхдаа тэдгээрийн хууль тогтоомжийг хүндэтгэн сахина;

д) оролцогч улс бүр өөрийн нутаг дэвсгэрт худалдааны үйл ажиллагаа явуулж буй этгээдэд олгодог бүх дархан эрх, эрх ямбыг үйлдвэрт мөн олгох ёстой. Үйлдвэрт олгож буй дээрх эрх, дархан эрх, эр ямба нь тухайн улсын нутаг дэвсгэрт худалдааны үйл ажиллагаа явуулдаг бусад этгээдэд олгосноос дутуугүй тааламжтай байна. Хэрэв оролцогч тухайн улс хөгжиж буй улс, эсхүл худалдааны бусад нэгжид ямарваа нэгэн тусгай дархан эрх, эрх ямба олгосон бол үйлдвэр мөн уг дархан эрх, эрх ямбыг эдэлнэ;

е) оролцогч улс үйлдвэрт ямар нэг давуу эрх, эрх ямба олгож болно. Гэхдээ ийм давуу эрх, дархан эрх, эрх ямбыг худалдааны үйл ажиллагаа явуулж буй бусад этгээдэд заавал олгох албагүй.

5. Үйлдвэр нь өөрийн албан өрөө, барилга байгууламжийг шууд буюу шууд бус татвараас чөлөөлүүлэх талаар суугаа тухайн улстай хэлэлцэн тохирно.

6. Оролцогч улс тус бүр өөрийн улсын хууль тогтоомжийн хүрээнд энэхүү хавсралтад заасан заалтуудыг хэрэгжүүлэх талаар тодорхой арга хэмжээ авах бөгөөд энэ тухайгаа үйлдвэрт мэдэгдэж байна.

7. Үйлдвэр энэ зүйлийн дагуу, эсхүл 1 дэх заалтын дагуу байгуулсан тусгай хэлэлцээрээр олгогдсон аливаа дархан эрх, эрх ямбаас өөрийн хүссэн хэмжээгээр татгалзаж болно.

## **V ХАВСРАЛТ. ЗӨВШИЛЦӨХ ЖУРАМ**

### **I ХЭСЭГ. 1 ДҮГЭЭР БҮЛГИЙН XV ХЭСГИЙН ДАГУУ ЗӨВШИЛЦӨХ ЖУРАМ**

#### *1 дүгээр зүйл*

#### **Хэрэг мэдүүлэх**

284 дүгээр зүйлийн дагуу маргаанд оролцогч талууд тухайн маргааныг энэхүү хавсралтад заасан зөвшилцөх журмаар зохицуулахаар тохиролцвол аль нэг тал нь маргаанд оролцогч нөгөө тал, эсхүл талуудад бичгээр мэдэгдэх замаар маргааныг шилжүүлж болно.

#### *2 дугаар зүйл*

#### **Эвлэрүүлэгчдийн нэрсийн жагсаалт**

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга эвлэрүүлэгчдийн нэрсийн жагсаалтыг гаргаж хөтөлнө. Оролцогч улс бүр хамгийн нэр хүндтэй, үнэнч, шударга, эрх мэдэл бүхий 4 эвлэрүүлэгчийг томилох эрхтэй. Нэрсийн жагсаалтыг ийнхүү томилогдсон хүмүүсээс бүрдүүлнэ. Хэрэв ямар нэг үед аль нэг оролцогч улсын томилсон эвлэрүүлэгчдийн тоо дөрвөөс цөөн бол тухайн улс тоог гүйцээн нэмж томилох эрхтэй. Томилсон тухайн улс нэрийг нь эргүүлэн татаж аваагүй бол эвлэрүүлэгчийн нэр нэрсийн жагсаалтад хэвээр байна. Эвлэрүүлэгч өөрийн томилогдсон зөвшилцөх хороонд тухайн хэргийг шийдвэрлэж дуустал нь ажиллана.

### 3 дугаар зүйл Зөвшилцөх хороог байгуулах

Хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол зөвшилцөх хороог дараахь журмаар байгуулна:

- а) "g" заалтын дагуу зөвшилцөх хороо нь таван гишүүнээс бүрдэх;
- б) зөвшилцөх журмын дагуу маргааныг шийдвэрлүүлэх хүсэлт гаргасан тал энэхүү хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтад орсон 2 эвлэрүүлэгчийг сонгох бөгөөд талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол тэдний нэг нь тухайн улсын иргэн байж болно. Энэхүү хавсралтын 1 дүгээр зүйлд заасны дагуу уг томилолтын талаар нөгөө талд мэдэгдэнэ;
- в) маргаанд оролцогч нөгөө тал нь энэхүү Хавсралтын 1 дүгээр зүйлд дурдсан мэдэгдэл авснаас хойш 21 хоногийн дотор "b" заалтын дагуу дээрхийн нэгэн адилаар 2 эвлэрүүлэгчийг мөн томилно. Тогтоосон хугацаанд томилолт хийгээгүй бол эвлэрлийн журмын дагуу маргааныг шийдвэрлүүлэх хүсэлт тавьсан тал томилох хугацаа дууссанаас хойш нэг долоо хоногийн дотор нөгөө талд бичгээр мэдэгдэн хэргийг хэрэгсэхгүй болгох эсхүл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад хандаж "e" заалтын дагуу зохих томилолтыг хийж өгөхийг хүсч болно;
- г) тийнхүү дөрвөн эвлэрүүлэгч томилогдсоны дараа 30 хоногийн дотор тэд энэхүү хавсралтын 2 дугаар зүйлд дурдсан нэрсийн жагсаалтаас 5 дахь эвлэрүүлэгчийг томилох бөгөөд тэрбээр хорооны дарга нь байна. Тогтоосон хугацаанд энэ томилолтыг хийгээгүй бол уг хугацаа дууссанаас хойш долоо хоногийн дотор аль ч тал Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад хандаж "e" заалтын дагуу зохих томилолтыг хийж өгөхийг хүсч болно;
- д) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга "c", "d"-д заасан хүсэлтийг авснаас хойш 30 хоногийн дотор маргаанд оролцогч талуудтай зөвшилцсөний үндсэн дээр энэхүү хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтаас зохих томилолтууд хийнэ;
- е) сул орон тоог дээрх журмын дагуу нөхөн бүрдүүлнэ;
- ж) хоёр буюу түүнээс дээш талууд хэлцэл байгуулж нийтлэг сонирхолтой болохоо тодорхойлсны үндсэн дээр хоёр эвлэрүүлэгчийг хамтад нь томилж болно. Хэрэв хоёр буюу түүнээс дээш талууд өөр өөр сонирхолтой эсхүл нийтлэг сонирхолтой болох талаар тохиролцож чадаагүй бол эвлэрүүлэгчийг тус тусдаа томилно;
- з) өөр өөр сонирхолтой, эсхүл нийтлэг сонирхолтой болох талаар тохиролцож чадаагүй хоёр, эсхүл хоёроос дээш талууд маргаанд оролцож буй бол талууд "a", "e" заалтыг аль болох баримтална.

### 4 дүгээр зүйл Журам

Талууд өөрөөр тогтоогүй бол зөвшилцөх хороо үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө тогтооно. Маргаанд оролцогч талуудын зөвшөөрснөөр хороо аль ч оролцогч улсад бичгээр буюу амаар өөрсдийн саналаа өгөхийг хүсч болно. Хороо нь горимын асуудлаарх болон илтгэл, зөвлөмжийн талаарх шийдвэрээ олонхийн саналаар гаргана.

### 5 дугаар зүйл Эвийн аргаар зохицуулах

Хороо маргааныг эвийн аргаар зохицуулах бүхий л арга зам эрэлхийлэхэд талуудын анхаарлыг хандуулна.

### 6 дугаар зүйл Хорооны үүрэг

Хороо нь талуудын саналыг сонсон тэдний эсэргүүцлийг авч үзэх бөгөөд маргааныг эвийн аргаар зохицуулах үүднээс талуудад санал тавьж болно.



*7 дугаар зүйл*  
**Илтгэл**

1. Хороо байгуулагдсанаасаа хойш 12 сарын дотор илтгэл тавина. Илтгэлд байгуулсан бүх хэлэлцээр, хэрэв хэлэлцээр байгаагүй бол хороо бүх асуудлаар гаргасан асуудлаар дүгнэлт, баримт нотолгоо, мөн маргааныг эвийн аргаар зохицуулахад тус дөхөм болно гэж үзсэн хороо бусад зөвлөмжийн талаар тусгана. Илтгэлийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүргүүлэх бөгөөд тэрбээр илтгэлийг маргаанд оролцогч талуудад тайлагнана.

2. Хорооны илтгэл, гаргасан дүгнэлт зөвлөмжийг талууд заавал биелүүлэх албагүй.

*8 дугаар зүйл*  
**Маргааныг шийдвэрлэж дуусах**

Хэрэв маргааныг зохицуулсан бол, эсхүл талууд илтгэлд дурдсан дүгнэлтийг хүлээн авсан, эсхүл аль нэг тал нь хүлээн зөвшөөрөөгүй байгаа тухайгаа Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдсэн, эсхүл талуудад илтгэлийг илгээснээс хойш 3 сарын хугацаа өнгөрсөн бол маргааныг эвийн аргаар шийдвэрлэж дууссанд тооцно.

*9 дүгээр зүйл*  
**Шан харамж, зардал**

Хорооны шан харамж, зардлыг маргаанд оролцож буй талууд гаргана.

*10 дугаар зүйл*  
**Журмыг өөрчлөх талуудын эрх**

Энэхүү хавсралтын аль ч заалтыг зөвхөн маргаанд оролцож буй талууд уг асуудлаар хэлэлцэн тохиролцсоны үндсэн дээр өөрчилж болно.

**II ХЭСЭГ. 15 ДУГААР БҮЛГИЙН III ХЭСГИЙН ДАГУУ  
МАРГААНЫГ ЗААВАЛ ЗӨВШИЛЦӨХ ЖУРМААР  
ЗОХИЦУУЛАХ**

*11 дүгээр зүйл*  
**Хэрэг мэдүүлэх**

1. 15 дугаар бүлгийн III хэсгийн дагуу маргаанд оролцогч аль ч тал энэхүү хавсралтад заасны дагуу маргааныг зөвшилцөх журмаар шийдвэрлүүлэхээр энэ бүлэгт зааснаар шилжүүлж болох бөгөөд энэ тухай маргаанд оролцогч нөгөө тал, эсхүл талуудад бичгээр мэдэгдэнэ.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан мэдэгдэл авсан маргаанд оролцогч тал маргааныг зөвшилцөх журмаар зохицуулах саналыг заавал хүлээн зөвшөөрөх ёстой.

*12 дугаар зүйл*  
**Зөвшилцөх журмаар маргааныг зохицуулах саналд хариу  
өгөхгүй байх, эсхүл түүнээс татгалзах**

Маргаанд оролцогч тал, эсхүл талууд зөвшилцөх журмаар маргааныг зохицуулах саналд хариу өгөхгүй байх, эсхүл татгалзах нь хэрэг мэдүүлэхэд саад болохгүй.

**13 дугаар зүйл**  
**Эрх мэдэл**

Энэхүү хавсралтын дагуу үйл ажиллагаагаа явуулж буй зөвшилцөх хорооны эрх мэдлийн талаар санал зөрвөл асуудлыг хороо өөрөө шийдвэрлэнэ.

**14 дүгээр зүйл**  
**I хэсгийг хэрэгжүүлэх**

Энэ хэсгийг харгалзан үзэж I хэсгийн 2-оос 10 дугаар зүйлийг хэрэглэнэ.

**VI ХАВСРАЛТ. ДАЛАЙН ЭРХ ЗҮЙН АСУУДЛААРХ**  
**ОЛОН УЛСЫН ШҮҮХИЙН ДҮРЭМ**

**1 дүгээр зүйл**  
**Нийтлэг заалт**

1. Далайн эрхийн олон улсын шүүх нь энэхүү конвенц болон энэ дүрмийн заалтын дагуу байгуулагдаж, үйл ажиллагаагаа явуулна.
2. Шүүхийн төв нь ХБНГУ-ын Гамбург хотноо байрлана.
3. Хэрэв шаардлагатай бол Шүүх өөр газар хуралдаж, үүргээ гүйцэтгэж болно.
4. Шүүхэд хандсан маргааныг 11 болон 15 дугаар бүлгийн дагуу зохицуулна.

**I ХЭСЭГ. ШҮҮХИЙН ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТ**

**2 дугаар зүйл**  
**Бүрэлдэхүүн**

1. Далайн эрх зүйн салбарт өндөр нэр хүндтэй, үнэнч, шударга, дадлага, туршлага бүхий хүмүүсээс сонгогдсон бие даасан 21 гишүүнээс шүүхийн коллегийг бүрдүүлнэ.
2. Шүүхийн бүрэлдэхүүн нь дэлхийн гол гол хуулийн тогтолцоог хамарсан байх бөгөөд, газар зүйн тэгш төлөөлөлтэй байна.

**3 дугаар зүйл**  
**Гишүүн элсүүлэх**

1. Шүүхийн бүрэлдэхүүнд нэг улсын хоёр иргэн байж үл болно. Шүүхийн гишүүн гэсэн утгаар нь авч үзвэл гишүүдийн аль ч олон улсын албан тушаалтан байх бөгөөд тухайн гишүүний иргэний болон улс төрийн эрхээ байнга эдэлдэг тэр л улсад харьяалалтай гэж үзнэ.
2. Шүүхийн бүрэлдэхүүнд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас тогтоосон газар зүйн бүлэг тус бүрээс гурваас доошгүй гишүүн байна.

**4 дүгээр зүйл**  
**Нэр дэвшүүлэх, сонгууль**

1. Оролцогч улс бүр энэхүү хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан шалгуурыг хангасан 2-оос дээшгүй хүний нэр дэвшүүлнэ. Шүүхийн гишүүдийг ийнхүү нэр дэвшигчдийн нэрсийн жагсаалтаас сонгоно.
2. Сонгууль болох өдрөөс наад зах нь гурван сарын өмнө Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга, анхны сонгуулийн хувьд, эсхүл шүүхийн нарийн бичгийн дарга, дараа дараагийн сонгуулийн хувьд, хоёр сарын дотор шүүхийн гишүүнд өөрсдийн төлөөлөгчдийн нэр дэвшүүлэхийг хүсч оролцогч улсад урилга тус тус илгээнэ. Ийнхүү нэр дэвшигчдийн нэрсийг цагаан толгойн дэс дарааллаар жагсаан бүртгэж

дэвшүүлсэн улсыг нь заан, уг жагсаалтыг сонгууль бүрийн өмнөх сүүлчийн сарын 7-ны дотор оролцогч улсад илгээнэ.

3. Энэхүү конвенц нь хүчин төгөлдөр болсноос хойш 6 сарын дотор анхны сонгуулийг явуулна.

4. Шүүхийн гишүүдийг нууц санал хураалтаар сонгоно. Анхны сонгуулийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргын зарлан хуралдуулсан оролцогч улсын хуралдааны үеэр, дараа дараагийн сонгуулийг оролцогч улстай тохиролцсон журмын дагуу явуулна. Оролцогч улсын гуравны хоёр нь оролцсон тохиолдолд хурлыг хүчин төгөлдөр гэж үзнэ. Санал хураалтад оролцсон болон байлцсан улсын гуравны хоёроос доошгүй бөгөөд оролцогч улсын олонхи нь оролцсон бол олонхийн саналыг авсан тэр нэр дэвшигчийг шүүхийн гишүүн гэж тооцно.

#### **5 дугаар зүйл** **Бүрэн эрхийн хугацаа**

1. Шүүхийн гишүүд нь 9 жилийн хугацаатай сонгогдох бөгөөд эхний бүрэлдэхүүний долоон гишүүний бүрэн эрхийн хугацаа гурван жилийн дараа, мөн өөр долоон гишүүний бүрэн эрхийн хугацаа зургаан жилийн дараа тус тус дуусах бол дахин сонгогдож болно.

2. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга анхны сонгууль болсноос хойш нэн даруй шүүхийн гишүүдийн хэн нь дээр заасан анхны хугацаанд 3 жил эсхүл 6 жилээр сонгогдохыг шодож шийдвэрлэнэ.

3. Шүүхийн гишүүд нь дараагийн гишүүн сонгогдох хүртэл албан үүргээ гүйцэтгэнэ. Өөрчлөгдсөний дараа ч өөрчлөгдөхөөс өмнө эхлүүлсэн шүүх ажиллагааг дуусгавар болгож болно.

4. Шүүхийн гишүүн огцрох тохиолдолд огцрох тухай өргөдлийг шүүхийн даргад гаргана. Ийм өргөдлийг хүлээн авмагц тухайн орон тоог суларсан гэж үзнэ.

#### **6 дугаар зүйл** **Сул орон тоо**

1. Дор дурдсан журмыг баримтлан, анхны сонгууль явуулах журмын нэгэн адилаар сул орон тоог нөхнө. Орон тоо суларснаас хойш 1 сарын хугацаанд Шүүхийн нарийн бичгийн дарга энэхүү Хавсралтын 4 дүгээр зүйлд заасны дагуу хүсэлт хүргүүлнэ. Шүүхийн дарга нь оролцогч улстай зөвлөлдсөний үндсэн дээр сонгууль явуулах өдрийг тогтооно.

2. Бүрэн эрхийн хугацаа нь дуусаагүй гишүүний оронд сонгогдож буй шүүхийн гишүүн нь өмнөх гишүүний бүрэн эрхийн хугацаа дуусах үлдсэн хугацаанд алба хашина.

#### **7 дугаар зүйл** **Хавсран гүйцэтгэж болохгүй үйл ажиллагаа**

1. Шүүхийн аль ч гишүүн нь далай, далайн ёроолын баялгийн эрэл хайгуул, боловсруулах үйл ажиллагаа явуулж буй, эсхүл далай, далайн ёроолоос үр ашигтай үйлдвэрлэл хийж буй аливаа үйлдвэрийн ажиллагаанд улс төр болон засаг захиргааны шинжтэй үүрэг гүйцэтгэх, идэвхтэйгээр оролцох, эсхүл эд материалын сонирхолтой байж болохгүй.

2. Шүүхийн аль ч гишүүн нь аливаа хэрэгт төлөөлөгч, итгэмжлэгч, өмгөөлөгчийн үүрэгтэйгээр оролцож болохгүй.

3. Үүнтэй холбогдсон эргэлзээ бүхий асуудлыг шүүхийн байлцсан гишүүдийн олонхийн саналаар шийдвэрлэнэ.

#### **8 дугаар зүйл** **Шүүхийн гишүүдээс тодорхой аль нэг хэрэгт оролцох нөхцөл**

1. Шүүхийн аль ч гишүүн урьд нь аль нэг хэрэгтэй, маргаанд оролцогч аль нэг талын төлөөлөгч, итгэмжлэгч, өмгөөлөгчийн үүрэг гүйцэтгэж байсан бол эсхүл уг хэрэгт дотоодын

болон олон улсын шүүхийн гишүүний болон өөр ямар нэг үүрэгтэй оролцож байсан бол тийм хэргийг шүүн шийдвэрлэхэд оролцож болохгүй.

2. Хэрэв шүүхийн гишүүн нь ямар нэг онцгой учир шалтгаанаар тухайн хэргийг шийдвэрлэхэд оролцох боломжгүй гэж үзвэл энэ тухайгаа шүүхийн даргад мэдэгдэнэ.

3. Хэрэв шүүхийн дарга нь аль нэг гишүүнийг ямар нэг онцгой учир шалтгаанаар тодорхой нэг хэргийг шүүн шийдвэрлэхэд оролцуулах боломжгүй гэж үзвэл тухайн гишүүнд энэ тухайгаа мэдэгдэнэ.

4. Үүнтэй холбогдсон эргэлзээ бүхий асуудлыг шүүхийн байлцсан гишүүдийн олонхийн саналаар шийдвэрлэнэ.

#### 9 дүгээр зүйл

### **Шүүхийн гишүүн шаардлага хангахгүй байх тохиолдол**

Шүүхийн аль нэг гишүүний талаар бусад гишүүд нь шаардлага хангахгүй байна хэмээн санал нэгтэй үзвэл шүүхийн дарга тухайн гишүүний орон тоо суларсныг зарлана.

#### 10 дугаар зүйл

### **Эрх ямба, дархан эрх**

Шүүхийн гишүүд нь үүргээ гүйцэтгэж байхдаа дипломат эрх ямба, дархан эрхийг эдэлнэ.

#### 11 дүгээр зүйл

### **Шүүхийн гишүүдийн тангараг**

Шүүхийн гишүүн бүр тухайн албан тушаалд орохоосоо өмнө нээлттэй хуралдаан дээр албан үүргээ үнэнч, шударга биелүүлэх тухай тангараг өргөнө.

#### 12 дугаар зүйл

### **Шүүхийн дарга, орлогч дарга, нарийн бичгийн дарга**

1. Шүүх дарга, орлогч даргыг гурван жилийн хугацаатайгаар сонгох бөгөөд тэд дахин сонгогдож болно.

2. Шүүх нарийн бичгийн даргыг томилох бөгөөд мөн шаардлагатай гэж үзсэн бусад албан тушаалтныг томилох арга хэмжээ авна.

3. Шүүхийн дарга, нарийн бичгийн дарга нь Шүүхийн төв байранд байрлана.

#### 13 дугаар зүйл

### **Хуралдаан хүчинтэй байх**

1. Шүүхийн бүх гишүүн хуралдаанд оролцох учиртай, гэхдээ шүүхийн 11 гишүүн хуралдаанд оролцсон бол хуралдааныг хүчин төгөлдөр гэж үзнэ.

2. Энэхүү хавсралтын 17 дугаар зүйлд заасан нөхцөлийн дагуу шүүх энэ хавсралтын 14, 15 дугаар зүйлд заасан танхимуудын үйл ажиллагааг үр бүтээлтэй хэрэгжүүлэхэд анхаарч, тодорхой нэг хэргийг авч хэлэлцэхэд шүүхийн ямар гишүүдийг байлцуулах шаардлагатайг тодорхойлно.

3. Энэ хавсралтын 14 дүгээр зүйлийг хэрэглэхгүй тохиолдолд, эсхүл хүсэлт гаргасан талууд энэ хавсралтын 15 дугаар зүйлийн дагуу ажиллаж буй бол шүүх өөрт ирүүлсэн бүх маргаан, өргөдлийг авч хэлэлцэх ёстой.

#### 14 дүгээр зүйл

### **Далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг шийдвэрлэх танхим**

Энэ хавсралтын 4 дүгээр бүлгийн дагуу далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг шийдвэрлэх танхим байгуулагдана. Энэ танхим нь 11 дүгээр V хэсэгт заасан бүрэн эрх эдэлж, үүрэг хүлээнэ.

**15 дугаар зүйл**  
**Тусгай танхим**

1. Шүүх нь онцлог төрлийн маргааныг шийдвэрлүүлэхэд шаардлагатай гэж үзвэл 3 болон түүнээс дээш гишүүдийн бүрэлдэхүүнтэй танхимуудыг байгуулж болно.

2. Хэрэв талууд хүсвэл шүүх зөвхөн тодорхой нэг маргаантай асуудлыг шийдвэрлүүлэхээр танхимыг байгуулна. Энэ танхимын бүрэлдэхүүнийг талуудын зөвшөөрсний дагуу шүүх тодорхойлно.

3. Маргаан шийдвэрлэлтийг түргэтгэх зорилгоор сонгогдсон таван гишүүний бүрэлдэхүүнтэй танхимыг жил бүр байгуулж болно. Уг танхим нь маргааныг хялбарчилсан журмаар авч хэлэлцэн шийдвэрлэнэ. Аль нэг гишүүн нь маргаан шийдвэрлэх хуралдаанд оролцож чадахгүй тохиолдолд түүний оронд хоёр орлогч гишүүнийг сонгоно.

4. Хэрэв талууд хүсвэл энэ зүйлд заасан танхимууд маргааныг авч хэлэлцэн шийдвэрлэнэ.

5. Энэ зүйлд болон энэхүү хавсралтын 14 дүгээр зүйлд зааснаар аль нэг танхимын гаргасан шийдвэрийг шүүхийн гаргасан шийдвэртэй адилтган үзнэ.

**16 дугаар зүйл**  
**Шүүхийн дотоод горим**

Шүүх өөрийн үүргийг биелүүлэх дэгийг тодорхойлсон дотоод горимыг гаргана. Мөн маргааныг авч хэлэлцэх горимыг тогтооно.

**17 дугаар зүйл**  
**Гишүүдийн иргэний харьяалал**

1. Шүүхийн гишүүд нь маргаанд оролцож буй талуудын иргэн байсан ч тэд Шүүхийн гишүүнийхээ хувьд шүүх ажиллагаанд оролцох эрхтэй.

2. Хэрэв аливаа маргааныг авч үзэж буй шүүхийн бүрэлдэхүүнд маргаанд оролцогч аль нэг талын иргэн байвал маргаанд оролцож буй нөгөө тал нь шүүхийн гишүүнээр хэн нэг хүнийг сонгон оролцуулж болно.

3. Хэрэв аль нэг маргааныг авч үзэж буй шүүхийн бүрэлдэхүүнд маргаанд оролцож буй аль ч талын иргэн байхгүй бол тал тус бүр Шүүхийн гишүүнээр хэн нэг хүнийг тус тус сонгон оролцуулж болно.

4. Уг зүйл нь энэ хавсралтын 14,15 дугаар зүйлд дурдсан танхимд хамаарна. Шүүхийн дарга талуудтай зөвшилцөж, танхимыг бүрдүүлж буй шүүхийн тодорхой тооны гишүүдэд хандаж маргаанд оролцогч талуудаас сонгогдсон шүүхийн гишүүнд байраа тавьж өгөхийг хүсч болох бөгөөд энэ нь амжилтгүй болбол талуудаас зориуд сонгосон шүүхийн гишүүдэд хүсэлтээ дахин тавина.

5. Хэрэв хэд хэдэн талууд нийтлэг нэг сонирхолтой байвал тэднийг дээрх заалт дахь зорилгын үүднээс нэг тал хэмээн үзнэ. Энэ талаар гарсан эргэлзээтэй асуудлыг шүүх шийдвэрлэнэ.

6. Энэ зүйлийн 2, 3, 4 дэх заалтын дагуу сонгогдсон гишүүд энэхүү хавсралтын 2, 8, 11 дүгээр зүйлд заасан шаардлагыг хангасан байна. Тэд шийдвэр гаргахад шүүхийн бусад гишүүний нэгэн адил эрхтэй байна.

**18 дугаар зүйл**  
**Шүүхийн гишүүдийн мөнгөн урамшуулал**

1. Шүүхийн гишүүд нь жилд ногдох цалин болон өдөр тутмын үүргээ биелүүлсний төлөө тусгай нэмэгдэл авна. Гэхдээ шүүхийн аль ч гишүүний тусгай нэмэгдлийн нийт дүн нь жилийн цалингийн дүнгээс илүүгүй байна.

2. Шүүхийн дарга нь жилийн тусгай нэмэгдэл авна.

3. Шүүхийн орлогч дарга нь даргын үүргийг орлон гүйцэтгэсний төлөө өдөр тутам тусгай нэмэгдэл авна.



4. Шүүхийн сонгогдсон гишүүн бус харин энэ хавсралтын 17 дугаар зүйлийн дагуу сонгогдсон гишүүд нь албан үүргээ гүйцэтгэсэн өдөр тутмын мөнгөн урамшил авна.

5. Шүүхийн ажлын ачааллыг харгалзан оролцогч улсын хуралдаанаар энэхүү цалин, тусгай нэмэгдэл, урамшууллын хэмжээг үе үе өөрчлөн тогтоож байна. Гэхдээ нийт хэмжээг алба хашиж буй үед нь бууруулж болохгүй.

6. Нарийн бичгийн даргын цалингийн хэмжээг шүүхийн саналаар оролцогч улсын хуралдаанаар тогтооно.

7. Оролцогч улсын хуралдаанаас тогтоосон журамд шүүхийн гишүүд, нарийн бичгийн дарга нарыг тэтгэвэрт гарахад олгох тэтгэврийн хэмжээ болон тэдэнд замын зардлын нөхвөрийг олгох нөхцөлийг заасан байна.

8. Цалин, тусгай нэмэгдэл, урамшуулалд ямар нэг татвар ногдуулахгүй.

#### *19 дүгээр зүйл* **Шүүхийн зардал**

1. Оролцогч улс болон Байгууллага нь оролцогч улсын хуралдаанаар тодорхойлсон нөхцөл, журмын дагуу шүүхийн зардлыг хариуцна.

2. Шүүхээр хэлэлцүүлэхээр шилжүүлсэн маргаанд холбогдох нэг этгээд нь оролцогч улс бус эсхүл Байгууллага байвал шүүх нь тухайн талаас гарах зардлын хэмжээг тодорхойлно.

### **II ХЭСЭГ. ЭРХ МЭДЭЛ**

#### *20 дугаар зүйл* **Шүүх нээлттэй байх**

1. Шүүх нь Оролцогч улсын хувьд нээлттэй байна.

2. Шүүх нь Оролцогч улс биш боловч 11 дүгээр бүлэгт дурдсан аливаа хэрэгт холбогдох субъект, эсхүл аливаа хэрэгт холбогдох улс нь зөвшөөрсөн бөгөөд шүүхийн эрх мэдлийн хүрээнд бусад гэрээнд заасанчлан шүүхэд хэргээ хэлэлцүүлэхээр хүсэлт гаргасан субъектуудын хувьд нээлттэй байна.

#### *21 дүгээр зүйл* **Эрх**

Энэхүү конвенцийн дагуу шүүхээр хэлэлцүүлэхээр ирүүлсэн бүх маргаан, өргөдөл, мөн түүнчлэн шүүхийн эрх мэдэлд хамаарах бусад гэрээний дагуу шүүхээр хэлэлцүүлэхээр ирүүлсэн бүх маргаан, өргөдлийг шүүх авч хэлэлцэх эрхтэй.

#### *22 дугаар зүйл* **Бусад гэрээний дагуу оруулж буй маргааныг шилжүүлэх**

Энэхүү конвенцид хамаарах асуудлаар гэрээ байгуулсан бол тэдгээр оролцогч улсын зөвшөөрснөөр тухайн гэрээг тайлбарлах, хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон аливаа маргааныг шүүхээр хэлэлцүүлэхээр шилжүүлж болно.

#### *23 дугаар зүйл* **Хэрэглэх хууль**

Шүүх бүхий л маргаан өргөдлийг 293 дугаар зүйлийн дагуу авч хэлэлцэнэ.

### **III ХЭСЭГ. ХЭРГИЙГ АВЧ ХЭЛЭЛЦЭХ**

#### *24 дүгээр зүйл* **Хэрэг үүсгэх**

1. Нөхцөл байдлаас шалтгаалан нарийн бичгийн даргатай тусгай тохиролцоо байгуулах, эсхүл түүний нэр дээр өргөдөл гаргах замаар хэргийг шүүхэд шилжүүлнэ. Аль аль тохиолдолд маргааны утга ямар тал оролцож буйг мэдэгдэх ёстой.

2. Нарийн бичгийн дарга дээр дурдсан тухай тусгай тохиролцоо, эсхүл өргөдлийн талаар сонирхогч бүх талд нэн даруй мэдэгдэнэ.

3. Нарийн бичгийн дарга энэ талаар оролцогч бүх улсад мөн мэдэгдэнэ.

**25 дугаар зүйл**  
**Түр арга хэмжээ**

1. Шүүх болон далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг эрхэлсэн танхим 290 дүгээр зүйлийн дагуу түр арга хэмжээ авах эрхтэй байна.

2. Хэрэв шүүх хуралдаагүй, эсхүл хуралдаан явуулах гишүүдийг тоо цөөн байвал танхим энэ хавсралтын 15 дугаар зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу хялбарчилсан журмаар хэргийг авч хэлэлцэн урьдчилсан арга хэмжээ авна. Энэ хавсралтын 15 дугаар зүйлийн 4 дэх заалтыг хөндөхгүйгээр дээрх арга хэмжээг маргаанд оролцогч аль ч талын хүсэлтээр авч болно. Шүүх урьдчилсан энэ арга хэмжээг дахин хянан өөрчилж болно.

**26 дугаар зүйл**  
**Хэргийг авч үзэх**

1. Хэргийг авч хэлэлцэх хуралдааныг даргын удирдлага дор явуулах бөгөөд тэрбээр уг үүргийг гүйцэтгэх боломжгүй бол түүний орлогч, хэрэв орлогч дарга уг үүргийг гүйцэтгэх боломжгүй бол шүүгчдийн хамгийн ахмад нь хуралдааныг даргална.

2. Шүүх өөрөөр шийдвэрлээгүй, эсхүл талууд өөр шаардлага тавиагүй бол хэргийг авч хэлэлцэх хуралдааныг нээлттэй явуулна.

**27 дугаар зүйл**  
**Хэргийг хөтлөн явуулах журам**

Шүүх хэргийг авч хэлэлцэх хуралдааныг ямар хэлбэрээр явуулах, талууд ямар хугацаанд өөрсдийн байр сууриа илэрхийлэх зэрэг хэргийг хөтлөн явуулах журмыг тодорхойлж бүхий л нотолгоо баримт олж авах арга хэмжээ авна.

**28 дугаар зүйл**  
**Хэрэг хэлэлцэхэд хүрэлцэн ирэхгүй байх**

Хэрэв аль нэг тал нь хэргийг хэлэлцэх шүүхийн хуралдаанд хүрэлцэн ирэхгүй байх, эсхүл өөрийн байр сууриа хамгаалахгүй бол нөгөө тал нь шүүх хурлыг үргэлжлүүлэн явуулж, шийдвэрээ гаргахыг шүүхээс хүсэж болно. Талууд хүрэлцэн ирэхгүй байх, эсхүл өөрсдийн байр сууриа хамгаалахгүй байх нь Шүүх хурал явуулахад саад болохгүй. Шийдвэрээ гаргахаас өмнө баримт нотолгооны талаас нь ч, хууль эрхийн талаас нь ч авч үзсэн, тухайн маргааныг авч хэлэлцэн, шийдвэр гаргах бүрэн эрхтэй болохоо Шүүх нотолсон байна.

**29 дүгээр зүйл**  
**Олонхийн саналаар шийдвэр гаргах**

1. Бүх шийдвэрийг шүүхийн гишүүдийн олонхийн саналаар гаргана.

2. Хэрэв санал хоёр тэнцүү хэсэгт хуваагдвал дарга, эсхүл түүнийг орлож буй гишүүний санал шийдвэрлэгч санал болно.

**30 дугаар зүйл**  
**Шийдвэр**

1. Шийдвэр гаргахдаа харгалзан үзсэн үндэслэлийг шийдвэрт тусгасан байна.

2. Шийдвэр гаргахад байлцсан гишүүдийн овог, нэрийг шийдвэрт заасан байна.

3. Шийдвэр бүхэлдээ, эсхүл түүний зарим хэсгийн талаар гишүүд нэгдмэл саналд хүрч чадаагүй байна гэж үзвэл аль ч гишүүн өөрийн саналыг илэрхийлэх эрхтэй.

4. Шийдвэрт дарга, нарийн бичгийн дарга нар гарын үсэг зурна. Шийдвэрийг маргаанд оролцогч талуудад зүй ёсоор мэдэгдсэний дараа шийдвэрийн талаар нээлттэй хуралдаан дээр зарлан мэдээлнэ.

### *31 дүгээр зүйл*

#### **Хэргийг авч хэлэлцэхэд оролцох хүсэлт гаргах**

1. Ямар нэг хэргийг авч хэлэлцээд гаргах шийдвэр нь аль нэг оролцогч улсын хууль ёсны ашиг сонирхлыг хөндөж болзошгүй гэж үзвэл тухайн улс нь хэргийг авч хэлэлцэхэд оролцох хүсэлтээ Шүүхэд гаргаж болно.

2. Ийм хүсэлтийг хэрхэх тухай шийдвэрийг шүүх гаргана.

3. Хэрэв тухайн хүсэлтийг хүлээн авсан бол маргааны талаарх шүүхийн аливаа шийдвэрийг, хэргийг хэлэлцэхэд оролцох хүсэлт гаргасан тухайн оролцогч улс заавал дагаж мөрдөнө.

### *32 дугаар зүйл*

#### **Конвенцийг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбогдсон хэргийг хэлэлцэх хуралдаанд оролцох эрх**

1. Энэхүү конвенцийг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбогдон гарсан аливаа маргааны талаар Нарийн бичгийн дарга оролцогч улсад нэн даруй мэдэгдэх үүрэгтэй.

2. Энэхүү хавсралтын 21, 22 дугаар зүйлийн дагуу олон улсын гэрээг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбогдсон маргаан гарвал Нарийн бичгийн дарга энэ талаар гэрээнд оролцогч улсад мэдэгдэнэ.

3. Энэ зүйлийн 1, 2-т заасан тал тус бүр хэргийг хэлэлцэхэд оролцох эрхтэй бөгөөд ийм эрхээ хэрэгжүүлж буй тухайн тал шүүхийн шийдвэрт тусгагдсан үүргийг заавал биелүүлэх ёстой.

### *33 дугаар зүйл*

#### **Шийдвэр эцсийн байх болон түүнийг заавал биелүүлэх**

1. Шүүхийн шийдвэр нь эцсийн байх бөгөөд маргаанд оролцогч түүнийг заавал биелүүлэх үүрэгтэй.

2. Шийдвэрийг тухайн маргаанд оролцогч зөвхөн тэр талууд заавал биелүүлэх үүрэгтэй.

3. Шийдвэрийн агуулга, хамрах хүрээний талаар маргаан гарвал аль нэг талын хүсэлтээр шүүх тайлбар өгнө.

### *34 дүгээр зүйл*

#### **Зардал**

Шүүх өөрөөр шийдвэрлээгүй бол тал тус бүр өөр өөрийн ногдох зардлыг хариуцна.

## **IV ХЭСЭГ. ДАЛАЙН ЁРООЛЫН АСУУДЛААРХ МАРГААНЫГ ЗОХИЦУУЛАХ ТАНХИМ**

### *35 дугаар зүйл*

#### **Бүрэлдэхүүн**

1. Энэ хавсралтын 14 дүгээр зүйлд заасан далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг зохицуулах танхим нь шүүхийн гишүүдийн олонхийн саналаар тэдний дундаас сонгогдсон 11 гишүүдээс бүрдэнэ.

2. Танхимын гишүүдийг сонгохдоо дэлхийн эрх зүйн гол гол тогтолцоо болон газар зүйн тэгш төлөөллийг харгалзана. Байгууллагын Ассамблей нь ийм төлөөллийг бүрдүүлэх талаар ерөнхий зөвлөмж гаргаж болно.

3. Танхимын гишүүд нь 3 жилийн хугацаагаар сонгогдох бөгөөд улиран сонгогдож болно.

4. Танхим нь даргыг өөрийн гишүүдийн дундаас танхимаас тодорхойлсон хугацаагаар сонгоно.

5. Гишүүдийн 3 жилийн хугацаа дуусах үед ямар нэгэн хэрэг шийдвэрлэгдээгүй үлдвэл тухайн хэргийг танхим анхны бүрэлдэхүүнээр шийдвэрлэж дуусгана.

6. Танхимд сул орон тоо гарвал шүүх өөрийн гишүүдийн дундаас хэн нэгийг нь өмнөх гишүүний үлдсэн хугацаанд ажиллуулахаар сонгоно.

7. Шүүхээс сонгосон 7 гишүүн хүрэлцэн ирсэн тохиолдолд танхимын хурлыг хүчинтэйд тооцно.

### **36 дугаар зүйл** **Ad hog танхимууд**

1. Далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг зохицуулах танхим нь 188 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн "b"-д заасны дагуу ямар нэг тодорхой хэргийг авч хэлэлцэх тусгай танхимыг өөрийн гишүүдийн дундаас сонгосон 3 гишүүний бүрэлдэхүүнтэйгээр байгуулна. *Ad hog* танхимын бүрэлдэхүүнийг Далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг зохицуулах танхим талуудын зөвшөөрснөөр тогтооно.

2. Хэрэв талууд *Ad hog* танхимын бүрэлдэхүүнийг хүлээн зөвшөөрөхгүй бол тал тус бүр нэг нэг гишүүнийг томилох бөгөөд гурав дахь гишүүнийг хоорондоо зөвшилцөн томилно. Хэрэв талууд зөвшилцөлд хүрэхгүй байх, эсхүл аль нэг тал нь гишүүнээ томилохгүй бол далайн ёроолын асуудлаарх маргааныг зохицуулах танхимын дарга талуудтай зөвлөлдсөний үндсэн дээр хийгдээгүй томилолтуудыг өөрийн гишүүдийн дундаас нэн даруй хийнэ.

3. *Ad hog* танхимын гишүүд нь маргаанд оролцогч аль нэг талд алба хашдаг, эсхүл аль нэг талын иргэн байж болохгүй.

### **37 дугаар зүйл** **Нээлттэй байх**

Танхим нь оролцогч улс, Байгууллага болон 11 бүлгийн V хэсэгт заасан бусад субъектын хувьд нээлттэй байна.

### **38 дугаар зүйл** **Хууль хэрэглэх**

293 дугаар зүйлд зааснаас гадна танхим дараахь дүрмийг дагаж мөрдөнө.

Үүнд:

- a) энэхүү конвенцийн дагуу батлан гаргасан Байгууллагын дүрэм, горим;
- b) бүсэд үйл ажиллагаа явуулах тухай гэрээний нөхцөл, ийм гэрээтэй холбогдуулан гаргасан шийдвэр.

### **39 дүгээр зүйл** **Танхимын шийдвэрийн биелэлтийг хангах**

Танхимын шийдвэрийг оролцогч улсууд нутаг дэвсгэртээ өөрийн улсын шүүхийн дээд байгууллагын шийдвэр, захирамжтай адилтган үзэж, дагаж биелүүлнэ.

### **40 дүгээр зүйл** **Энэхүү Хавсралтын бусад хэсгийн заалтыг хэрэглэх**

1. Энэ хэсгийн заалттай зөрчилдөхгүй бол уг хавсралтын бусад хэсгийн заалтыг танхимын хувьд хэрэглэж болно.

2. Танхим зөвлөмж гаргахтай холбогдсон өөрийн үүргээ гүйцэтгэхдээ шүүхээр хэргийг авч хэлэлцэхэд хамаарах энэхүү хавсралтын шаардлагатай гэж үзсэн заалтуудыг удирдлага болгоно.

## **V ХЭСЭГ. НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ**

### *41 дүгээр зүйл* **Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Энэхүү хавсралтын IV хэсгээс бусад хэсэгт зөвхөн 313 дугаар зүйлийн дагуу, эсхүл энэхүү конвенцийн дагуу зарлан хуралдуулсан бага хурлын үеэр нийтийн тохиролцоогоор тохиролцсон үед л нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. IV хэсэгт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг зөвхөн 314 дүгээр зүйлийн дагуу хийнэ.

3. Шүүх 1, 2 дахь заалтын дагуу оролцогч улсад бичгээр мэдэгдэх замаар шаардлагатай гэж үзсэн нэмэлт, өөрчлөлтийг дүрэмдээ оруулах санал тавьж болно.

## **VII ХАВСРАЛТ. АРБИТРЫН ШҮҮХ**

### *1 дүгээр зүйл* **Хэрэг мэдүүлэх**

Маргаанд оролцогч аль нэг тал 15 дугаар бүлгийн заалтыг дагаж мөрдөхийн сацуу маргаанд оролцогч нөгөө тал, эсхүл талуудад бичгээр мэдэгдэх замаар маргааныг энэхүү хавсралтад заасан арбитрын шүүхээр хэлэлцүүлэхээр шилжүүлж болно. Мэдэгдэлд гомдлын талаар болон гомдол гаргах болсон үндэслэлээ заасан байна.

### *2 дугаар зүйл* **Арбитрын шүүгчдийн нэрсийн жагсаалт**

1. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга арбитрын шүүгчдийн нэрсийн жагсаалтыг гаргаж хөтөлнө. Оролцогч улс бүр далайн асуудлаар туршлага эзэмшсэн нэр хүндтэй, үнэнч шударга дөрвөн шүүгчийг томилох эрхтэй. Ийнхүү томилогдсон хүмүүсийг нэрсийн жагсаалтад оруулна.

2. Аль нэг оролцогч улс дөрөв хүрэхгүй тооны шүүгчийг томилсон бол тухайн улс шаардлагатай тооны нэмэлт томилолтыг хийх эрхтэй.

3. Нэрсийн жагсаалтад байгаа аль нэг шүүгчийн нэрийг тухайн томилсон улс нь эргүүлэн аваагүй бол шүүгчийн нэр нь нэрсийн жагсаалтад хэвээр үлдэх бөгөөд гишүүнээр нь сонгогдсон арбитрын аливаа шүүхэд хэргийг хэлэлцэж дуустал нь ажиллана.

### *3 дугаар зүйл* **Арбитрын шүүхийг үүсгэн байгуулах**

Энэхүү хавсралтын дагуу хэргийг авч хэлэлцэх зорилгоор хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол арбитрын шүүхийг дараахь журмаар байгуулна:

a) "j" заалтын дагуу шүүх нь таван гишүүнээс бүрдэнэ;

b) хэрэг мэдүүлсэн тал энэ хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтаас нэг шүүгчийг томилох бөгөөд тэрбээр тухайн талын иргэн байж болно. Энэхүү хавсралтын 1 -д заасны дагуу ийнхүү томилсон тухайгаа мэдэгдэлд тусгана;

c) маргаанд оролцогч нөгөө тал нь энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд дурдсанаар мэдэгдлийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор нэг шүүгчийг томилох бөгөөд тэрбээр тухайн талын иргэн байж болно. Заасан хугацаанд томилолт хийгдээгүй бол хэрэг мэдүүлсэн тал томилох хугацаа дууссанаас хойш хоёр долоо хоногийн дотор "e" заалтын дагуу томилолт хийлгэх хүсэлт тавьж болно;

d) үлдсэн гурван гишүүнийг талууд тохиролцон томилно. Хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол нэрсийн жагсаалтаас дээрх гишүүдийг томилох бөгөөд тэд гуравдагч улсын иргэд байна. Талууд энэ гурван гишүүний дундаас аль нэгийг нь



шүүхийн даргаар томилно. Энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд дурдсан мэдэгдлийг хүлээн авснаас 60 хоногийн дотор харилцан тохиролцож нэг, эсхүл түүнээс дээш гишүүнийг, эсхүл даргыг томилж чадахгүй бол “е” заалтын дагуу томилолт хийлгэх хүсэлт аль нэг тал тавьж болно. Энэ хүсэлтийг дээр заасан 60 хоногийн хугацаа дууссанаас хойш 2 долоо хоногийн дотор тавина;

е) хэрэв талууд “с”, “d” заалтуудын дагуу томилолтыг талуудын сонгосон ямар нэг хувь хүн, эсхүл гуравдагч улсаар хийлгэхээр тохиролцоогүй бол тухайн томилолтыг далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн дарга хийнэ. Хэрэв шүүхийн дарга энэ заалтын дагуу томилолт хийх боломжгүй, эсхүл маргаанд оролцогч аль нэг талын иргэн бол далайн эрх зүйн олон улсын шүүхийн удаах албан тушаалын гишүүн бөгөөд маргаанд оролцогч талын иргэн бус хүн тухайн томилолтыг хийнэ. Энэ заалтад дурдсан томилолтыг энэ хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтаас, талуудтай зөвшилцсөний үндсэн дээр хүсэлт хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор хийнэ. Ийнхүү томилогдсон гишүүд нь өөр өөр улсын иргэн байх бөгөөд маргаанд оролцогч талуудын аль нэгний албан үүргийг гүйцэтгэх ёсгүй. Тэд маргаанд оролцогч талуудын иргэн бус байхаас гадна тэдний нутаг дэвсгэрт байнга оршин суухгүй;

ф) сул орон тоог анх хүн томилох журмын дагуу нөхнө;

г) сонирхол нийцэж буй талууд харилцан тохирч хамтран нэг шүүгчийг томилж болно. Хэрэв хэд хэдэн тал өөр өөр сонирхолтой, эсхүл адил сонирхолтой байх талаар зөвшилцөлд хүрч чадахгүй бол тал тус бүр нэг, нэг шүүгчийг томилно. Тал тус бүрийн томилсон шүүгчдийн тоо нь талууд хамтран томилсон шүүгчдийн тооноос нэгээр доогуур байх ёстой;

h) хоёроос олон тал маргаанд оролцож буй бол тэд “a”-аас “f”-д заасан заалтыг аль болох бүрэн хэмжээгээр дагаж мөрдөнө.

#### 4 дүгээр зүйл

### Арбитрын шүүхийн үүрэг

Энэ хавсралтын 3 дугаар зүйлийг үндэслэн байгуулагдсан арбитрын шүүх нь энэ хавсралт болон энэхүү конвенцийн заалтын дагуу үүргээ гүйцэтгэнэ.

#### 5 дугаар зүйл

### Журам

Хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол арбитрын шүүх үйл ажиллагааныхаа журмыг өөрөө тогтооно. Гэхдээ аливаа хэргийг хэлэлцүүлэх, нотолгоо баримт гаргах боломжийг талуудад уг журмаар олгосон байна.

#### 6 дугаар зүйл

### Маргаанд оролцогч талуудын үүрэг

Маргаанд оролцогч талууд нь арбитрын шүүхийн үйл ажиллагааг өөрийн хууль тогтоомжийн боломжтой бүхий л арга хэлбэрээр дэмжинэ. Тухайлбал:

а) хэрэгт холбогдох бүх баримт болон мэдээллийг арбитрын шүүхэд өгөх;

б) шаардлагатай тохиолдолд гэрч, шинжээч дуудах, тэдний мэдүүлгийг авах болон хэрэгт хамаатай газарт очих зэрэг бололцоогоор хангах.

#### 7 дугаар зүйл

### Зардал

Хэргийн ямар нэг онцгой байдалтай холбогдуулан арбитрын шүүх өөр шийдвэр гаргаагүй бол арбитрын шүүхийн зардал, гишүүдэд өгөх цалин хөлсийг маргаанд оролцогч талууд хариуцна.

### 8 дугаар зүйл

#### **Шийдвэрийг олонхийн саналаар гаргах нөхцөл**

Арбитрын шүүх шийдвэрээ гишүүдийн олонхийн саналаар гаргана. Гишүүдийн тэн хагасаас цөөнх нь санал хураалтад оролцохгүй байх, эсхүл түдгэлзэх нь арбитрын шүүхийн шийдвэр гаргахад саад болохгүй. Санал адил тэнцүү хуваагдах тохиолдолд даргын санал шийдвэрлэх үүрэгтэй байна.

### 9 дүгээр зүйл

#### **Хүрэлцэн ирэхгүй байх**

Хэрэв маргаанд оролцогч аль нэг тал нь арбитрын шүүхийн ажиллагаанд хүрэлцэн ирээгүй байх, эсхүл байр сууриа хамгаалахгүй бол нөгөө тал нь шүүхийн ажиллагааг үргэлжлүүлэн явуулж шийдвэр гаргахыг шүүхээс хүсч болно. Талууд шүүхийн ажиллагаанд хүрэлцэн ирэхгүй байх, байр сууриа хамгаалахгүй байх нь шүүх хурал явуулахад саад болохгүй. Шийдвэрээ гаргахаас өмнө баримт нотолгооны талаас нь ч, хууль эрхийн талаас нь ч авч үзсэн, тухайн маргааныг авч хэлэлцэн, шийдвэр гаргах бүрэн эрхтэй болохоо шүүх нотолсон байна.

### 10 дугаар зүйл

#### **Шийдвэр**

Арбитрын шүүхийн шийдвэр нь зөвхөн маргалдаж буй сэдвээр хязгаарлагдах бөгөөд түүнд тухайн шийдвэр гаргасан үндэслэл, оролцсон гишүүдийн овог нэр, огноог зааж өгнө. Арбитрын шүүхийн аль ч гишүүн тухайн шийдвэрт өөрийн онцлог гэж үзсэн саналыг хавсаргаж болно.

### 11 дүгээр зүйл

#### **Эцсийн шийдвэр**

Шийдвэрийн талаар гомдол мэдүүлэх журмын талаар талууд урьдчилан тохиролцоогүй бол шийдвэр нь эцсийн байх бөгөөд давж заалдах ёсгүй. Маргаанд оролцогч талууд шийдвэрийг биелүүлэх үүрэгтэй.

### 12 дугаар зүйл

#### **Шийдвэрийг тайлбарлах, хэрэгжүүлэх**

1. Шийдвэрийг тайлбарлах, эсхүл хэрэгжүүлэх арга замын талаар маргаанд оролцогч талуудын хооронд гарч болох аливаа санал зөрүүтэй асуудлыг шийдвэрлүүлэхээр аль нэг талын хүсэлтээр тухайн шийдвэр гаргасан тэр шүүхэд шилжүүлж болно. Шүүхийн гишүүдийн орон тоо суларвал, түүнийг шүүхийн гишүүнээр анх хүн томилох журмын дагуу нөхөн томилно.

2. Маргаанд оролцогч талууд тохиролцвол аливаа ийм санал зөрүү асуудлыг шийдвэрлүүлэхээр 287 дугаар зүйлийн дагуу өөр шүүхэд шилжүүлж болно.

### 13 дугаар зүйл

#### **Оролцогч улс бүр субъектын хувьд заалтыг хэрэглэх**

Энэ хавсралтын заалтуудыг оролцогч улс бус субъектууд оролцсон аливаа маргааны хувьд нэг адил хэрэглэнэ.

## **VIII ХАВСРАЛТ. АРБИТРЫН ТУСГАЙ ШҮҮХ**

### **1 дүгээр зүйл Хэрэг мэдүүлэх**

15 дугаар бүлгийн заалтыг хэрэгжүүлэхдээ маргаанд оролцогч аль ч тал 1) загас агнуур, 2) далайн байгаль орчныг хамгаалах, 3) далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх, 4) далайн тээвэр хийх, түүнчлэн хөлөг онгоц, живсэн хөлөг онгоцны улмаас далайг бохирдохоос сэргийлэхтэй холбогдол бүхий энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлах, хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарсан маргааныг шийдвэрлүүлэхээр энэ хавсралтад заасан арбитрын тусгай шүүхэд шилжүүлж болно. Гэхдээ нөгөө талдаа урьдчилан бичгээр мэдэгдэх ёстой. Мэдэгдэлд гомдлын талаар болон гомдол гаргах шалтгааны талаар дурдана.

### **2 дугаар зүйл Шинжээчдийн нэрсийн жагсаалт**

Дараахь асуудал бүрт нэрсийн жагсаалт гарган хөтөлнө:

1) загас агнуур, 2) далайн байгаль орчныг хамгаалах, 3) далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх, 4) далайн тээвэр хийх түүнчлэн хөлөг онгоц, живсэн хөлөг онгоцны улмаас далай бохирдох зэрэг болно.

1. загас агнуурын асуудлын хувьд - Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Хүнс, хөдөө аж ахуйн Байгууллага, далайн байгаль орчныг хамгаалах асуудлын хувьд - Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын хүрээлэн буй орчны хөтөлбөр, далайн шинжлэх ухааны судалгааны ажил явуулах асуудлын хувьд - далай судлалын засгийн газар хоорондын хороо, далайн тээвэр хийх, хөлөг онгоц, живсэн хөлөг онгоцны улмаас далайн байгаль орчин бохирдох асуудлын хувьд - олон улсын далайн байгууллага, эсхүл дээрх байгууллага, хөтөлбөр, хорооны салбар байгууллагууд шинжээчдийн нэрсийн жагсаалтыг тус тус гаргана.

2. Оролцогч улс бүр асуудал тус бүрийн хувьд тухайн салбарын эрх зүй, шинжлэх ухаан, техникийн талын өндөр мэдлэг, нэр хүндтэй, үнэнч, шударга 2 шинжээч томилох эрхтэй. Ийнхүү томилогдсон хүмүүсийн нэрсийн жагсаалтад оруулна.

3. Оролцогч аль нэг улсын томилсон нэрсийн жагсаалтад оруулсан шинжээчийн тоо хоёроос цөөн байвал тухайн улс шаардлагатай тооны шинжээчийг нөхөн томилох эрх эдэлнэ.

4. Нэрсийн жагсаалтад байгаа аль нэг шүүгчийн нэрийг тухайн томилсон улс нь эргүүлэн аваагүй бол шүүгчийн нэр нь нэрсийн жагсаалтад хэвээр үлдэх бөгөөд гишүүнээр нь сонгогдсон арбитрын аливаа тусгай шүүхэд хэргийг хэлэлцэж дуустал нь ажиллана.

### **3 дугаар зүйл Арбитрын тусгай шүүх үүсгэн байгуулах**

Энэ хавсралтын дагуу хэргийг авч хэлэлцэх зорилгоор хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол арбитрын тусгай шүүхийг дараахь журмаар байгуулна:

a) “j” заалтын дагуу тусгай шүүх нь таван гишүүнээс бүрдэнэ;

b) хэрэг мэдүүлсэн тал энэ хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтаас хоёр шүүгчийг томилох бөгөөд нэг нь тухайн талын иргэн байж болно. Энэ хавсралтын 1 дэх хэсэгт заасны дагуу ийнхүү томилсон тухайгаа мэдэгдэлд тусгана;

c) маргаанд оролцогч нөгөө тал нь энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд дурдсанаар мэдэгдлийг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор хоёр шүүгчийг томилох бөгөөд нэг нь тухайн талын иргэн байж болно. Заасан хугацаанд томилолт хийгдээгүй бол хэрэг мэдүүлсэн тал томилох хугацаа дууссанаас хойш хоёр долоо хоногийн дотор “e” заалтын дагуу томилолт хийлгэх хүсэлт тавьж болно;

d) арбитрын тусгай шүүхийн даргыг талууд тохиролцон томилно. Хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол нэрсийн жагсаалтаас даргыг томилох бөгөөд тэрээр

гуравдагч улсын иргэн байна. Энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд дурдсан мэдэгдлийг хүлээн авснаас 30 хоногийн дотор өөр хоорондоо тохиролцон даргыг томилж чадахгүй бол “е” заалтын дагуу томилолт хийлгэх хүсэлт аль нэг тал тавьж болно. Энэ хүсэлтийг дээр заасан 30 хоногийн хугацаа дууссанаас хойш 2 долоо хоногийн дотор тавина;

е) хэрэв талууд “с” болон “d” заалтуудын дагуу томилолтыг талуудын сонгосон ямар нэг хувь хүн, эсхүл гуравдагч улсаар хийлгэхээр тохиролцоогүй бол тухайн томилолтыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга хийнэ. Энэ заалтад дурдсан томилолтыг энэ хавсралтын 2 дугаар зүйлд заасан нэрсийн жагсаалтаас, талуудтай болон зохих олон улсын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр хийнэ. Ийнхүү томилогдсон гишүүд нь өөр өөр улсын иргэн байх бөгөөд маргаанд оролцогч талуудын аль нэгний албан үүргийг гүйцэтгэх ёсгүй. Тэд маргаанд оролцогч талуудын иргэн бус байхаас гадна тэдний нутаг дэвсгэрт байнга оршин суухгүй;

ф) сул орон тоог анх хүн томилох журмын дагуу нөхнө;

г) сонирхол нийцэж буй талууд харилцан тохирч хамтран хоёр шүүгчийг томилж болно. Хэрэв хэд хэдэн тал өөр өөрийн сонирхолтой эсхүл адил сонирхолтой байх талаар зөвшилцөлд хүрч чадахгүй бол тал тус бүр нэг нэг шүүгчийг томилно;

h) хоёроос олон тал маргаанд оролцож буй бол тэд “a”-аас “f”-д заасан заалтыг аль болох бүрэн хэмжээгээр дагаж мөрдөнө.

#### **4 дүгээр зүйл Нийтлэг заалт**

7 дугаар хавсралтын 4-өөс 13 дугаар зүйлийг энэ хавсралтын дагуу арбитрын тусгай шүүхийн хувьд нэгэн адил хэрэглэнэ.

#### **5 дугаар зүйл Баримт бүрдүүлэх**

1. Маргаанд оролцогч аль ч тал 1) загас агнуур, 2) далайн байгаль орчныг хамгаалах, 3) далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх, 4) далайн тээвэр хийх, түүнчлэн хөлөг онгоц, живсэн хөлөг онгоцны улмаас далайг бохирдуулахаас сэргийлэхтэй холбоотой энэхүү конвенцийн бүхий заалтыг тайлбарлах, хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарсан маргааныг шийдвэрлүүлэхээр энэ хавсралтын 3 дугаар зүйлийн дагуу маргаанд оролцогч талууд байгуулагдсан арбитрын тусгай шүүхээс маргаан үүссэн шалтгаан, мөрдөн байцаалт явуулахыг хүсч болно.

2. Хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол арбитрын тусгай шүүхийн тогтоосон баримт нотолгоог 1 дэх заалтын дагуу талууд зөвшөөрсөн гэж үзнэ.

3. Маргаанд оролцогч талуудын хүсэлтээр арбитрын тусгай шүүх зөвлөмж гаргаж болно. Үүнийг тухайн талууд заавал биелүүлэх албагүй ч энэ нь үүссэн маргааныг авч хэлэлцэх үндэс болох юм.

4. Хэрэв талууд өөрөөр тогтоогүй бол 2 дахь заалтыг биелүүлэхийн хамт арбитрын тусгай шүүх энэ хавсралтын заалтын хүрээнд ажиллана.

### **IX ХАВСРАЛТ. ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН ОРОЛЦОО**

#### **1 дүгээр зүйл ”Олон улсын байгууллага” гэдэг нэр томъёог хэрэглэх**

Энэхүү конвенцийн 305 дугаар зүйл болон энэ хавсралтын зорилгод “олон улсын байгууллага” гэж улсаас байгуулсан Засгийн газар хоорондын байгууллагыг хэлнэ. Гэхдээ олон улсын байгууллагын гишүүн улс нь энэхүү конвенцоор зохицуулах асуудал, түүнчлэн ийм асуудлаар гэрээ байгуулах бүрэн эрхтэй байна.

## 2 дугаар зүйл

### Гарын үсэг зурах

Хэрэв олон улсын байгууллагын олонх гишүүн уг конвенцид гарын үсэг зурсан бол тус Байгууллага мөн энэхүү конвенцид гарын үсэг зурж болно. Гарын үсэг зурахдаа тухайн олон улсын байгууллага энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан гишүүн улсаас энэ конвенцоор зохицуулагдах асуудлын талаар ямар бүрэн эрх эдлэх эрх олгосон, энэ эрхийн хамрах хүрээний талаар тодорхой дурдсан мэдэгдэл хийнэ.

## 3 дугаар зүйл

### Батлах, нэгдэн орох

1. Гишүүн улсын олонх нь энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан батламж жуух бичиг болон түүнд нэгдэн орох тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн бол олон улсын байгууллага мөн албан ёсоор баталсан, нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгч болно.

2. Энэ байгууллагын хадгалуулахаар өгсөн баримт бичиг нь уг хавсралтын 4, 5 дугаар зүйлд заасан үүрэг, мэдэгдлийг агуулсан байна.

## 4 дүгээр зүйл

### Оролцох нөхцөл, эрх, үүрэг

1. Олон улсын байгууллагаас албан ёсоор баталсан, эсхүл нэгдэн орох тухай хадгалуулахаар өгсөн баримт бичигт энэхүү конвенцид оролцогч бөгөөд өөрийн гишүүн улсаас олгосон бүрэн эрх үүргийн талаар тусгасан байна.

2. Олон улсын байгууллага нь энэ хавсралтын 5 дугаар зүйлд заасан мэдэгдэл, захидал, мэдээлэлд дурдсан өөрийн бүрэн эрхийн хэмжээний хүрээнд энэхүү конвенцид оролцогч болно.

3. Олон улсын байгууллага энэхүү конвенцид оролцогч улсын хүлээсэн эрх, үүргийг өөрийн гишүүн улсын олгосон бүрэн эрхийн хүрээнд гүйцэтгэж биелүүлэх ёстой. Олон улсын тухайн байгууллагын гишүүн улс нь уг байгууллагад олгосон бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэхгүй.

4. Олон улсын байгууллагын ийнхүү конвенцид оролцогч болох нь энэхүү конвенцид оролцогч бөгөөд өөрийн гишүүн улсын төлөөлөл болон шийдвэр гаргахад нөлөөлөхгүй болно.

5. Олон улсын байгууллагын энэхүү конвенцид оролцогч болох нь энэхүү конвенцоор олгож буй эрхийг Оролцогч бус, гэхдээ өөрийн гишүүн улсын хувьд олгохгүй.

6. Энэхүү конвенцийн дагуу олон улсын байгууллагын хүлээсэн үүрэг нь тухайн байгууллагыг үүсгэн байгуулсан хэлэлцээр, эсхүл бусад ямар нэг эрх зүйн актаар түүний хүлээсэн үүрэгтэй зөрчилдвөл энэхүү конвенцийн дагуу хүлээсэн үүргийг давуу хүчинтэйд үзнэ.

## 5 дугаар зүйл

### Мэдэгдэл, захидал, мэдээлэл

1. Олон улсын байгууллагын энэхүү конвенцийг албан ёсны баталсан, эсхүл түүнд нэгдэн орсон тухай баримт бичигт энэхүү конвенцид оролцогч бөгөөд тухайн байгууллагын гишүүн улсаас энэхүү конвенцоор зохицуулагдах асуудлуудын талаар ямар бүрэн эрх эдлэх эрх олгосон талаар тодорхой дурдсан мэдэгдэл хийнэ.

2. Олон улсын байгууллагын гишүүн улс энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан, эсхүл түүнд нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгөхдөө энэхүү конвенцоор зохицуулагдах асуудлуудын талаар тухайн байгууллагад ямар бүрэн эрх олгосон талаар тодорхой дурдсан мэдэгдэл хийнэ.

3. Энэхүү конвенцид Оролцогч бөгөөд олон улсын байгууллагын гишүүн улс уг конвенцоор зохицуулагдах бүхий л асуудлын хувьд бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэх эрхтэй. Харин



тэд энэ зүйлийн дагуу олон улсын байгууллагад бүрэн эрх олгохдоо тодорхой асуудлын талаар мэдэгдэл хийгээгүй, захидал, мэдээлэл өгөөгүй байх учиртай.

4. Олон улсын байгууллага түүний гишүүд энэхүү конвенцид оролцогч бол 1 болон 2-т заасан мэдэгдэлд дурдсаны дагуу өөр хоорондын бүрэн эрхийн ялгаа, шинээр оруулсан өөрчлөлтийн талаар энэхүү конвенцийг эх хадгалагчид нэн даруй мэдэгдэж байна.

5. Оролцогч аль ч улс энэ конвенцид оролцогч олон улсын байгууллага болон түүний гишүүдээс тодорхой ямар нэг асуудлаар хэн нь ямар бүрэн эрх эдэлдэг тухай мэдээлэл өгөхийг хүсч болно. Олон улсын байгууллага болон түүний гишүүн улсууд ийм хүсэлтийн хариуг даруй өгөх ёстой. Олон улсын байгууллага болон түүний гишүүн улс ийм мэдээллийг мөн өөрсдийн санаачилгаар өгч болно.

6. Энэ зүйлд заасан мэдэгдэл, захидал, мэдээлэлд олгогдсон бүрэн эрх, түүний хамрах хүрээг тодорхой заасан байна.

#### **6 дугаар зүйл Хариуцлага**

1. Энэ хавсралтын 5 дугаар зүйлийн дагуу бүрэн эрх эдлэх оролцогч нар энэхүү конвенцийн дагуу хүлээсэн үүргээ биелүүлэхгүй бол, эсхүл конвенцийг аливаа өөр хэлбэрээр зөрчвөл хариуцлага хүлээнэ.

2. Оролцогч аль ч улс нь энэхүү конвенцид оролцогч олон улсын байгууллага болон түүний гишүүн улсаас тодорхой ямар нэг асуудлаар хэн нь ямар хариуцлага хүлээх тухай мэдээлэл өгөхийг хүсч болно. Олон улсын байгууллага болон түүний гишүүн улсууд нь ийм хүсэлтийн хариуг өгөх ёстой. Хүсэлтийн хариуг саатуулсан, эсхүл зөрчилтэй мэдээлэл өгсөн бол хамтын хариуцлага хүлээнэ.

#### **7 дугаар зүйл Маргааныг зохицуулах**

1. Албан ёсоор баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгөх үедээ, эсхүл дараа нь олон улсын байгууллага 287 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн “а”, “с” ба “d” заалтын дагуу энэхүү конвенцийг тайлбарлах, хэрэглэхтэй холбогдон гарч болох маргааныг зохицуулах нэг буюу хэд хэдэн арга хэлбэрийг бичгээр мэдэгдэх замаар сонгон авч болно.

2. 15 дугаар бүлгийн заалтыг энэхүү конвенцид оролцогчид түүний дотор олон улсын байгууллага нэг буюу түүнээс дээш тооны гишүүн оролцсон аливаа маргааны хувьд нэгэн адил хэрэглэнэ.

3. Олон улсын байгууллага болон түүний нэг буюу түүнээс дээш тооны гишүүн улсууд, эсхүл адил сонирхолтой улсууд маргаанд нэг тал болон орж байгаа бол олон улсын байгууллага тухайн гишүүн улсын маргаан шийдвэрлэх журмыг баримтлах бөгөөд хэрэв гишүүн улс нь 287 дугаар зүйлийн дагуу зөвхөн Олон улсын шүүхийг сонгон авсан бол тухайн олон улсын байгууллага, гишүүн улсууд, хэрэв талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол 7 дугаар хавсралтын дагуу арбитрын шүүхийг сонгосон гэж үзнэ.

#### **8 дугаар зүйл 17 дугаар бүлгийг хэрэглэх**

Дор дурдсанаас бусад тохиолдолд 17 дугаар бүлгийг зохих өөрчлөлтэйгээр олон улсын байгууллагын хувьд нэгэн адил хэрэглэнэ.

а) 308 дугаар зүйлийн 1 дэх заалтыг хэрэглэхдээ олон улсын байгууллагын албан ёсоор баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг харгалзахгүй;

б)

і) олон улсын байгууллага нь нэмэлт, өөрчлөлт оруулахтай холбогдсон бүхий л асуудалд энэ хавсралтын 5 дугаар зүйлийн дагуу эдлэх бүрэн эрхийн нэгэн адил эрхтэйгээр 312-315 дугаар зүйлийг хэрэглэнэ;

ii) энэ конвенцийн 5 дугаар зүйлийн дагуу бүхий л асуудлаар олон улсын байгууллагын эдлэх бүрэн эрх, нэмэлт, өөрчлөлтийг зөвшөөрсөн тухай олон улсын байгууллагын албан ёсоор баталсан буюу нэгдэн орсон баримт бичгийг 316 дугаар зүйлийн 1, 2, 3 дахь заалтын зорилгод энэхүү конвенцид оролцогч улс бөгөөд тухайн байгууллагын гишүүн улс тус бүрийн батламж жуух бичиг, эсхүл нэгдэн орсон баримт бичиг хэмээн адилтган үзнэ;  
iii) олон улсын байгууллагын албан ёсоор баталсан, эсхүл нэгдэн орсон баримт бичгийг бусад нэмэлт, өөрчлөлттэй холбогдсон 316 дугаар зүйлийн 1 болон 2 дахь заалтыг хэрэглэх үед харгалзаж үзэхгүй.

с)

i) хэрэв гишүүн аль нэг улс нь энэ конвенцид оролцогч улс бөгөөд тухайн байгууллага энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд заасан шаардлагыг хангаж байна гэж үзвэл олон улсын байгууллага энэхүү конвенцийг 317 дугаар зүйлийн дагуу цуцлахгүй байж болно;  
ii) гишүүн бүх улс энэ конвенцид оролцогч улс бус болсон, эсхүл тухайн байгууллага энэ хавсралтын 1 дүгээр зүйлд заасан шаардлагыг цаашид хангаж чадахгүй гэж үзвэл олон улсын байгууллага энэхүү конвенцийг цуцалж болно. Ийм цуцлалтыг нэн даруй хүчин төгөлдөр болсонд тооцно.



## 124. ОЛОН УЛСЫН ДАЛАЙН БАЙГУУЛЛАГЫН ТУХАЙ КОНВЕНЦ

1948 оны 3 дугаар сарын 6-ны өдөр баталж,  
1958 оны 3 дугаар сарын 17-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*\*

Засгийн газар хоорондын далайн зөвлөлдөх байгууллагын Ассамблейн 1975 оны 11 дүгээр сарын 14-ний болон 1977 оны 11 дүгээр сарын 9-ний өдрийн тогтоолоор конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуу байгууллагын нэрийг Олон улсын далайн байгууллага болгон өөрчилсөн.

Энэхүү конвенцид оролцогч улсууд Олон улсын далайн байгууллага /цаашид “Байгууллага” гэх/ - г үүгээр байгуулж байна.

### НЭГДҮГЭЭР ХЭСЭГ БАЙГУУЛЛАГЫН ЗОРИЛГО

#### 1 дүгээр зүйл

Байгууллагын зорилго нь:

- а) олон улсын худалдаанд тээвэрлэлт хийж буй хөлөг онгоцны бүх төрлийн техникийн асуудалтай холбогдуулан Засгийн газраас гаргасан журам болон практик үйл ажиллагааны салбарт Засгийн газруудын хооронд хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх механизмыг бий болгох, далайн тээврийн аюулгүй байдал, усан замын тээвэрлэлтийн үр ашигтай холбогдох асуудалд өндөр түвшний бодит стандартыг нийтээр батлахыг дэмжих, хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих болон энэ зүйлд заасан зорилготой холбогдох удирдлага, эрх зүйн зохицуулалтыг хангах;
- б) олон улсын худалдаанд тээвэрлэлт хийж буй хөлөг онгоцны хувьд Засгийн газруудаас ялгаварласан үйл ажиллагаа явуулах буюу шаардлагагүй хязгаарлалт тавих явдлыг арилгахад тус дөхөм үзүүлэх, ингэснээр дэлхийн худалдаа арилжаанд далайн тээврийн үйлчилгээг алагчилалгүй үзүүлэх боломжийг хөхиүлэн дэмжих; Засгийн газруудаас өөрийн үндэсний далайн тээврийг хөгжүүлэхэд болон түүний аюулгүй байдлын зорилгоор үзүүлэх туслалцаа, дэмжлэг нь өөрөө ялгаварлал үүсгэхгүй байх ёстой бөгөөд, чингэхдээ эдгээр туслалцаа, дэмжлэг нь олон улсын худалдаанд тээвэрлэлт хийж буй бүх улсын далбаа мандуулсан хөлөг онгоцны хөдөлгөөний эрх чөлөөг хязгаарлахад чиглэсэн арга хэмжээнд үндэслэсэн байж болохгүй;
- с) Хоёрдугаар хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоцны компаниас шудрага бус хязгаарлал тогтоосонтой холбогдох асуудлыг Байгууллагаар авч хэлэлцэх;
- д) далайн тээвэр болон түүнээс далайн орчинд үзүүлэх үр дагавартай холбогдох Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын байгууллага болон түүний төрөлжсөн байгууллагаас тавьсан аливаа асуудлыг Байгууллагаар авч хэлэлцэх;
- е) Байгууллагаар хэлэлцэж буй асуудлын талаар Засгийн газар хооронд мэдээлэл солилцох явдлыг хангахад оршино.

### ХОЁРДУГААР ХЭСЭГ ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

#### 2 дугаар зүйл

Нэгдүгээр хэсэгт заасан зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд Байгууллага нь:

- а) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллага болон гишүүн улсууд, Засгийн газар хоорондын аливаа байгууллагаас 1 дүгээр

\* Монгол Улс 1996.12.11-ний өдөр нэгдэн орсон.

\*\* 1991, 1993 онд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг энд оруулав. Монгол Улс тус нэмэлт, өөрчлөлтөд 2007.09.20-ны өдөр нэгдэн орсон.

- зүйлийн (a), (b), (c) заалттай холбогдуулан Байгууллагад тавьсан асуудал эсхүл 1 дүгээр зүйлийн (d) заалттай холбогдох асуудлыг 3 дугаар зүйлийн заалтын дагуу хэлэлцэж, зөвлөмж гаргах;
- b) конвенц, хэлэлцээр болон бусад шаардлагатай баримт бичгийн төслийг боловсруулах, тэдгээрийг Засгийн газрууд болон Засгийн газар хоорондын байгууллагуудад зөвлөмж болгон тараах, шаардлагатай гэж үзвэл бага хурлыг зарлан хуралдуулах;
- c) гишүүдийн дунд зөвлөлдөх болон Засгийн газруудын хооронд мэдээлэл солилцож байх арга хэлбэрийг нэвтрүүлэх;
- d) Энэ зүйлийн (a), (b) болон (c) заалттай холбогдон гарч болох үйл ажиллагааг эрхлэн гүйцэтгэж, ялангуяа далайн тээвэр болон түүнээс далайн орчинд үзүүлэх үр дагаварын асуудлаарх олон улсын баримт бичгийн дагуу хүлээсэн үүргээ хэрэгжүүлнэ,
- e) Аравдугаар хэсгийн заалтын дагуу Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд техникийн хамтын ажиллагааг шаардлагын хэрээр өргөтгөхөд тус дөхөм үзүүлэх;

### *3 дугаар зүйл*

Олон улсын худалдаа, арилжааны далайн тээврийн үйл ажиллагаанд мөрдөж буй ердийн горим журмын дагуу шийдвэрлэж болох асуудлыг шийдвэрлүүлэхээр Байгууллагад тавьсан бол ердийн журмаараа шийдвэрлэхийг зөвлөмж болгож болно. Хэрэв Байгууллагын үзэж байгаагаар Олон улсын худалдаа, арилжааны далайн тээврийн үйл ажиллагаанд мөрдөж буй ердийн горим, журмын дагуу шийдвэрлэж болохгүй, эсхүл болохгүй нь нотлогдсон үед шудрага бус, хязгаарласан үйл ажиллагаатай холбогдсон аливаа асуудлыг юуны өмнө асуудалд холбогдох гишүүдийн хооронд шууд хэлэлцээ хийх замаар шийдвэрлэх ёстой бөгөөд, эсхүл тухайн асуудалд холбогдох аль нэг гишүүний хүсэлтээр Байгууллага асуудлыг авч үзэж болно.

## **ГУРАВДУГААР ХЭСЭГ ГИШҮҮНЧЛЭЛ**

### *4 дүгээр зүйл*

Энэхүү Байгууллагад бүх улс гуравдугаар хэсгийн заалтын дагуу гишүүнээр элсэхэд нээлттэй.

### *5 дугаар зүйл*

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын гишүүн улс 76 дугаар зүйлийн заалтын дагуу конвенцийн оролцогч тал болох замаар Байгууллагын гишүүн болж болно.

### *6 дугаар зүйл*

Женев хотноо 1948 оны 2 дугаар сарын 19-ний өдөр болсон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн бага хуралд төлөөлөгч нь уригдсан Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын гишүүн бус улс 76 дугаар зүйлийн заалтын дагуу конвенцийн оролцогч тал болох замаар Байгууллагын гишүүн болж болно.

### *7 дугаар зүйл*

5, 6 дугаар зүйлийн заалтын дагуу гишүүн болох эрхгүй аливаа улс гишүүнээр элсэх хүсэлтээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гаргаж болох бөгөөд Зөвлөлийн зөвлөмжийг үндэслэн уг хүсэлтийг орлогч гишүүнийг оролцуулахгүйгээр гишүүдийн гуравны хоёр нь хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд тухайн улс 76 дугаар зүйлийн заалтын дагуу конвенцийн оролцогч тал болох замаар Байгууллагын гишүүн болж болно.

### 8 дугаар зүйл

Аливаа нутаг дэвсгэр, эсхүл хэсэг нутаг дэвсгэрийн хувьд 77 дугаар зүйлийн дагуу конвенцийг тэдгээрт хамааруулж байгаа тохиолдолд, тэдгээрийн олон улсын харилцаанд нь хариуцлага хүлээж буй гишүүн эсхүл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэх замаар тухайн нутаг дэвсгэрийг Байгууллагад орлогч гишүүнээр элсүүлж болно.

### 9 дүгээр зүйл

Орлогч гишүүн нь конвенцийн дагуу гишүүний нэгэн адил эрх эдэлж, үүрэг хүлээх боловч санал хураалтад оролцох болон Зөвлөлийн гишүүнээр сонгогдох эрхгүй. Хэрэв утга санааг нь өөрөөр тайлбарлаагүй бол конвенцид заасан “Гишүүн” гэсэн үг нь орлогч гишүүн гэсэн ойлголтыг мөн агуулж байгаа болно.

### 10 дугаар зүйл

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн тогтоолыг зөрчсөн улс, эсхүл нутаг дэвсгэр Байгууллагад гишүүнээр элсэхгүй бөгөөд түүний гишүүн байж болохгүй.

## ДӨРӨВДҮГЭЭР ХЭСЭГ БАЙГУУЛЛАГУУД

### 11 дүгээр зүйл

Байгууллага нь Ассамблей, Зөвлөл, Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо, Дэмжлэг үзүүлэх хороо, Нарийн бичгийн дарга нарын газар болон Байгууллага ямар ч үед шаардлагатай гэж үзсэн бусад салбар байгууллагаас бүрдэнэ.

## ТАВДУГААР ХЭСЭГ АССАМБЛЕЙ

### 12 дугаар зүйл

Ассамблей нь нийт гишүүдээс бүрдэнэ.

### 13 дугаар зүйл

Ассамблейн ээлжит чуулганыг хоёр жилд нэг хийнэ. Гишүүдийн гуравны нэг нь онцгой чуулган хуралдуулах хүсэлт Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гаргавал, хүсэлт гаргаснаас хойш 60 хоногийн дараа, эсхүл Зөвлөл шаардлагатай гэж үзвэл, ийнхүү шийдвэрлэснээс хойш 60 хоногийн дараа онцгой чуулганыг зарлан хуралдуулна.

### 14 дүгээр зүйл

Орлогч гишүүнийг оролцуулахгүйгээр гишүүдийн олонхи хүрэлцэн ирсэн тохиолдолд Ассамблейн чуулганы ажиллагааг хүчин төгөлдөр гэж үзнэ.

### 15 дугаар зүйл

Ассамблейн үүрэгт дараахь зүйл багтана. Үүнд:

- a) ээлжит чуулган бүрийн үеэр дараагийн чуулганыг хүртэлх хугацаанд ажиллах чуулганы Ерөнхийлөгч, хоёр дэд ерөнхийлөгчийг орлогч гишүүнийг оролцуулахгүйгээр гишүүдийн дундаас сонгох;
- b) конвенцид өөрөөр заагаагүй бол үйл ажиллагааныхаа дэгийг тодорхойлох;





- с) шаардлагатай гэж үзвэл Зөвлөлийн зөвлөмжийг үндэслэн байнгын буюу түр салбар газруудыг байгуулах,
- д) 17 дугаар зүйлд заасны дагуу Зөвлөлийн гишүүдийг сонгох;
- е) Зөвлөлийн тайланг авч хэлэлцэх, Зөвлөлөөс тавьсан аливаа асуудлыг шийдвэрлэх;
- ф) Байгууллагын ажлын хөтөлбөрийг батлах;
- г) арван гуравдугаар хэсгийн заалтын дагуу Байгууллагын төсвийн асуудлаар санал хураалт явуулах, санхүүгийн үйл ажиллагааг зохицуулах;
- h) Байгууллагын зардлыг хянах, тайланг батлах;
- i) Байгууллагын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх үүднээс 2 дугаар зүйлийн (а), (b)-д заасан асуудлаар Зөвлөлийн зөвлөмж, саналыг бэлтгүүлэхээр түүнд хүргүүлэх, түүнчлэн Зөвлөлийн аливаа зөвлөмж, саналыг авч хэлэлцээд Ассемблей хүлээн аваагүй тохиолдолд тэдгээрийг дахин судлуулахаар Ассемблейн саналын хамт Зөвлөлд буцаан хүргүүлэх;
- j) олон улсын баримт бичиг эсхүл түүнд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийн заалтаар Байгууллага үүрэг хүлээсэн далайн аюулгүй байдал, хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих, далайн тээвэр болон түүнээс далайн орчинд үзүүлэх үр дагавартай холбогдох бусад асуудлаар холбогдох дүрэм, батлах, ийм дүрэм өмнө нь баталсан бол тэдгээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулахыг гишүүдэд зөвлөмж болгох;
- к) хөгжиж буй орнуудын онцгой хэрэгцээг анхааралдаа авч, 2 дугаар зүйлийн е)-д заасны дагуу техникийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэхэд шаардлагатай гэж үзсэн аливаа үйл ажиллагааг явуулах;
- l) Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо, Дэмжлэг үзүүлэх хороо болон бусад салбар байгууллагаас боловсруулсан олон улсын конвенц болон аливаа олон улсын конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах зорилгоор олон улсын бага хурал зохион байгуулах, эсхүл өөр бусад шаардлагатай үйл ажиллагааг зохион байгуулах шийдвэр гаргах;
- m) Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах, энэ зүйлийн (j) –д заасан зөвлөмж гаргах асуудлаас бусад аливаа асуудлыг хэлэлцэх, шийдвэрлэхийг Зөвлөлд даалгах.

## ЗУРГААДУГААР ХЭСЭГ ЗӨВЛӨЛ

### 16 дугаар зүйл

Зөвлөл нь Ассамблейгаас сонгосон дөчин (40) гишүүнээс бүрдэнэ.

### 17 дугаар зүйл

Зөвлөлийн гишүүдийг сонгохдоо Ассамблей дараахь шалгуурыг баримтална:

- а) арван гишүүн нь олон улсын далайн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх талаар хамгийн их сохирхож буй улс байх;
- б) арван гишүүн нь олон улсын далайн худалдааг хамгийн их сохирхож буй улс байх;
- с) арван гишүүн нь дээр дурдсан (а) болон (b) хэсэгт заасны дагуу сонгогдоогүй бөгөөд далайн тээвэр буюу навигацийг онцгой сонирхож буй, тэдгээрийг Зөвлөлд сонгох нь дэлхийн газар зүйн үндсэн бүсүүдийг төлөөлж чадахуйц улс байна.

### 18 дугаар зүйл

16 дугаар зүйлийн дагуу сонгогдсон Зөвлөлийн гишүүд Ассамблейн дараагийн ээлжит чуулганыг дуусах хүртэл хугацаанд ажиллана. Гишүүд нь дахин сонгогдох эрхтэй.

### 19 дүгээр зүйл

- а) Зөвлөл нь өөрийн даргыг сонгох бөгөөд конвенцид өөрөөр заагаагүй бол үйл ажиллагааныхаа дэгийг батална.
- б) Зөвлөлийн 26 гишүүн хүрэлцэн ирсэн тохиолдолд Зөвлөлийн ажиллагааг хүчин төгөлдөр гэж үзнэ.
- с) Зөвлөл нь ажил үүргээ үр дүнтэй гүйцэтгэхэд шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдол бүрд даргын, эсхүл наад зах нь 4-өөс доошгүй гишүүний хүсэлтээр, хүсэлт гаргаснаас хойш нэг сарын дараа хуралдааныг хийнэ. Зөвлөлийн хуралдааныг тохиромжтой гэж үзсэн хаана ч хийж болно.

### 20 дугаар зүйл

Зөвлөл нь өөрийн хэлэлцэж буй аливаа асуудалтай холбогдол бүхий аль ч гишүүнийг хуралдаандаа оролцуулахаар урьж болно. Тухайн уригдсан гишүүн санал хураалтанд оролцох эрхгүй.

### 21 дүгээр зүйл

- а) Зөвлөл нь Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо, Дэмжлэг үзүүлэх хороо болон бусад салбар байгууллагын саналыг харгалзан Ерөнхий нарийн бичгийн даргын боловсруулсан ажлын хөтөлбөрийн төсөл, төсвийн төслийг авч хэлэлцээд Байгууллагын үндсэн эрх ашиг болон тэргүүлэх чиглэлийг анхааран үзэж, ажлын хөтөлбөр, төсвийн төслийг батлуулахаар Ассамблейд оруулна.
- б) Зөвлөл нь Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо, Дэмжлэг үзүүлэх хороо болон бусад салбар байгууллагын тайлан, санал, зөвлөмжийг хүлээн авч Ассамблейд оруулна. Хэрэв Ассамблейн чуулганы бус үед дээрх материалыг өөрийн санал, зөвлөмжийн хамт мэдээллийн журмаар гишүүдэд тараана.
- с) Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо, Дэмжлэг үзүүлэх хорооны саналыг авсан нөхцөлд л Зөвлөл 28, 33, 38, 43, 48 дугаар зүйлд хамаарах асуудлыг авч хэлэлцэнэ.

### 22 дугаар зүйл

Зөвлөл Ассамблейн зөвшөөрлөөр Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг томилно. Зөвлөл шаардлагатай тооны бусад албаны хүмүүсийг томилж болох бөгөөд Ерөнхий нарийн бичгийн даргын болон бусад ажилтны ажиллах хугацаа, нөхцөлийг тодорхойлно. Энэ хугацаа, нөхцөл нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллагын хугацаа, нөхцөлтэй боломжийн хэрээр нийцсэн байна.

### 23 дугаар зүйл

Зөвлөл Ассамблейн ээлжит чуулган бүрийн үеэр өмнөх чуулганаас хойш Байгууллагаас хийж гүйцэтгэсэн ажлын талаар Ассамблейд тайлагнана.

### 24 дүгээр зүйл

Зөвлөл Байгууллагын санхүүгийн тайланг, өөрийн санал, зөвлөмжийн хамт Ассамблейд хүргүүлнэ.

### 25 дугаар зүйл

- а) Зөвлөл нь Байгууллага болон арван зургадугаар хэсэгт заасан бусад байгууллага хоорондын харилцааг зохицуулсан хэлэлцээр, тохиролцоог байгуулж болно. Эдгээр хэлэлцээр, тохиролцоог Ассамблей батлах ёстой.

б) Арван зургадугаар хэсгийн заалт болон 28, 33, 38, 43, 48 дугаар зүйлийн дагуу холбогдох хороодоос бусад байгууллагатай тогтоосон харилцааны асуудлыг Ассамблейн чуулганы хооронд зөвлөл хариуцна.

#### *26 дугаар зүйл*

Ассамблейн чуулганы хооронд Зөвлөл нь Байгууллагын бүхий л ажлыг хариуцах бөгөөд харин үүнд 15 дугаар зүйлийн (j)-д заасан зөвлөмж өгөх үүрэг хамаарахгүй. Зөвлөл нь Байгууллагын бусад салбар байгууллагын үйл ажиллагааг зохицуулах бөгөөд Байгууллагын үйл ажиллагааг үр дүнтэй явуулахад шаардлагатай гэж үзвэл ажлын хөтөлбөрт зохих залруулга хийж болно.

### **ДОЛДУГААР ХЭСЭГ ДАЛАЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ХОРОО**

#### *27 дугаар зүйл*

Далайн аюулгүй байдлын хороо нь нийт гишүүдээс бүрдэнэ.

#### *28 дугаар зүйл*

а) Далайн аюулгүй байдлын хороо нь Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах аливаа асуудал, тухайлбал хөлөг онгоцны хөдөлгөөн, байгууламж, хөлгийн тоног төхөөрөмж, аюулгүй байдлын үүднээс бие бүрэлдэхүүн бий болгох, мөргөлдөөнөөс сэргийлэх журам гаргах, аюултай ачаа бүхий чингэлэгийн тээвэрлэлт, далайн аюулгүй байдлын журам, шаардлага, гидрографын мэдээлэл, хөлгийн дэвтэр, хөдөлгөөний тайлан, далайд гарсан ослыг мөрдөн шалгах, эд хөрөнгийг хамгаалах, аврах хэсгийг зохион байгуулах зэрэг далайн аюулгүй байдалтай шууд холбогдох бусад асуудлыг авч хэлэлцэнэ.

б) Далайн аюулгүй байдлын хороо энэхүү конвенц, Ассамблей, Зөвлөлөөс түүнд даалгасан аливаа үүрэг, олон улсын бусад баримт бичгийн дагуу Байгууллагын хүлээсэн үүрэг буюу энэ зүйлийн хүрээнд хүлээх үүргийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээ авна.

с) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд Далайн аюулгүй байдлын хороо нь Ассамблей эсхүл Зөвлөлийн хүсэлтээр, эсхүл хорооны ажилд тустай гэж үзвэл Байгууллагын зорилтыг хэрэгжүүлэх үүднээс бусад байгууллагатай ойр дотно хамтран ажиллана.

#### *29 дүгээр зүйл*

Далайн аюулгүй байдлын хороо дараахь материалыг Зөвлөлд хүргүүлнэ:

а) хорооноос боловсруулсан аюулгүй байдлын журам эсхүл ийм журамд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийн талаарх санал;

б) хорооноос боловсруулсан зөвлөмж, гарын авлага;

с) зөвлөлийн өмнөх чуулганаас хойш хорооноос хийж гүйцэтгэсэн ажлын тайлан.

#### *30 дугаар зүйл*

Далайн аюулгүй байдлын хорооны хуралдааныг жилд наад зах нь нэг удаа хийнэ. Хороо жилд нэг удаа ажилтан нараа сонгох бөгөөд үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө батална.

#### *31 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийг зөрчихгүйгээр гэхдээ 27 дугаар зүйлийн заалтын дагуу Далайн аюулгүй байдлын хороо олон улсын конвенц эсхүл бусад баримт бичгээр хүлээсэн үйл ажиллагааг явуулахдаа тухайн конвенц эсхүл баримт бичгийн холбогдох заалтыг, ялангуяа дагаж мөрдөх дэгтэй холбогдох заалтыг мөрдлөг болгох ёстой.

## НАЙМДУГААР ХЭСЭГ ЭРХ ЗҮЙН ХОРОО

### 32 дугаар зүйл

Эрх зүйн хороо нийт гишүүдээс бүрдэнэ.

### 33 дугаар зүйл

- а) Эрх зүйн хороо Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах эрх зүйн бүхий л асуудлыг авч хэлэлцэнэ.
- б) Эрх зүйн хороо энэхүү конвенц, Ассамблей, Зөвлөлөөс түүнд даалгасан аливаа үүрэг, олон улсын бусад баримт бичгийн дагуу Байгууллагын хүлээсэн үүрэг буюу энэ зүйлийн хүрээнд хүлээх үүргийг хэрэгжүүлэх шаардлагатай бүх арга хэмжээг авна.
- с) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд Эрх зүйн хороо нь Ассамблей эсхүл Зөвлөлийн хүсэлтээр, эсхүл хорооны ажилд тустай гэж үзвэл Байгууллагын зорилтыг хэрэгжүүлэх үүднээс бусад байгууллагатай ойр дотно хамтран ажиллана.

### 34 дүгээр зүйл

Эрх зүйн хороо дараахь материалыг Зөвлөлд хүргүүлнэ:

- а) хорооноос боловсруулсан олон улсын конвенц, тэдгээрт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийн талаарх санал;
- б) зөвлөлийн өмнөх чуулганаас хойш хорооноос хийж, гүйцэтгэсэн ажлын тайлан.

### 35 дугаар зүйл

Эрх зүйн хорооны хуралдааныг жилд наад зах нь нэг удаа хийнэ. Хороо жилд нэг удаа ажилтан нараа сонгох бөгөөд үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө батална.

### 36 дугаар зүйл

Энэхүү конвенцийг зөрчихгүйгээр гэхдээ 32 дугаар зүйлийн заалтын дагуу Эрх зүйн хороо олон улсын конвенц, эсхүл бусад баримт бичгээр хүлээсэн үйл ажиллагааг явуулахдаа тухайн конвенц, эсхүл баримт бичгийн холбогдох заалтыг, ялангуяа дагаж мөрдөх дэгтэй холбогдох заалтыг мөрдлөг болгох ёстой.

## ЕСДҮГЭЭР ХЭСЭГ ДАЛАЙН ОРЧНЫГ ХАМГААЛАХ ХОРОО

### 37 дугаар зүйл

Далайн орчныг хамгаалах хороо нийт гишүүдээс бүрдэнэ.

### 38 дугаар зүйл

Далайн орчныг хамгаалах хороо Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавихтай холбогдсон аливаа асуудлыг авч хэлэлцэнэ. Тухайлбал:

- а) хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих асуудлаар олон улсын конвенцийн дагуу Байгууллагын хүлээсэн, эсхүл хүлээж болох үүргийг хэрэгжүүлэх, ялангуяа эдгээр конвенцид дурдсан дүрэм, эсхүл бусад заалтыг батлах, нэмэлт оруулах үйл ажиллагааг явуулах;
- б) (а)-д заасан конвенцийн заалтыг дагаж мөрдүүлэхэд тус дөхөм үзүүлэх үүднээс шаардлагатай арга хэмжээ авах;

- с) хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих асуудлаарх шинжлэх ухаан, техникийн болон аливаа бодит мэдээллийг олж, улсад, ялангуяа хөгжиж буй орнуудад түгээх, шаардлагатай бол зөвлөмж гаргах, гарын авлага боловсруулах;
- д) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих асуудлыг хариуцдаг бүс нутгийн байгууллагуудтай хамтын ажиллагааг хөхиүлэн дэмжих;
- е) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах аливаа асуудлыг, тухайлбал хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавихад тус дөхөм болох хүрээлэн буй орчны асуудлаар олон улсын бусад байгууллагуудтай хамтран ажиллах асуудлыг авч хэлэлцэх, зохих арга хэмжээ авах.

#### 39 дүгээр зүйл

Далайн орчныг хамгаалах хороо дараахь материалыг Зөвлөлд хүргүүлнэ:

- а) хорооноос боловсруулсан хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулах явдлаас сэргийлэх, түүнд хяналт тавих журам, эсхүл ийм журамд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийн талаарх санал;
- б) хорооноос боловсруулсан зөвлөмж, гарын авлага;
- с) Зөвлөлийн өмнөх чуулганаас хойш хорооноос хийж гүйцэтгэсэн ажлын тайлан.

#### 40 дүгээр зүйл

Далайн орчныг хамгаалах хорооны хуралдааныг жилд наад зах нь нэг удаа хийнэ. Хороо жилд нэг удаа ажилтан нараа сонгох бөгөөд үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө батална.

#### 41 дүгээр зүйл

Энэхүү конвенцийг зөрчихгүйгээр гэхдээ 37 дугаар зүйлийн заалтын дагуу Далайн орчныг хамгаалах хороо олон улсын конвенц, эсхүл бусад баримт бичгээр хүлээсэн үйл ажиллагааг явуулахдаа тухайн конвенц, эсхүл баримт бичгийн холбогдох заалтыг, ялангуяа дагаж мөрдөх дэгтэй холбогдох заалтыг мөрдлөг болгох ёстой.

### **АРАВДУГААР ХЭСЭГ ТЕХНИКИЙН ХАМТЫН АЖИЛЛАГААНЫ ХОРОО**

#### 42 дугаар зүйл

Техникийн хамтын ажиллагааны хороо нийт гишүүдээс бүрдэнэ.

#### 43 дугаар зүйл

- а) Техникийн хамтын ажиллагааны хороо нь Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах аливаа асуудал, тухайлбал Байгууллага гүйцэтгэгч буюу хамтран гүйцэтгэгчээр нь ажиллаж буй Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын хөтөлбөрөөр санхүүжиж буй төслүүд, эсхүл Байгууллага сайн дурын үндсэн дээр санхүүжилт хийж буй техникийн хамтын ажиллагааны төслийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон асуудал, түүнчлэн техникийн хамтын ажиллагааны салбар дахь Байгууллагын үйл ажиллагаатай холбогдсон аливаа бусад асуудлыг авч хэлэлцэнэ.
- б) Техникийн хамтын ажиллагааны хороо техникийн хамтын ажиллагаатай холбогдох Байгууллагын нарийн бичгийн дарга нарын газрын ажлыг хянаж дүгнэлт гаргана.



с) Техникийн хамтын ажиллагааны хороо энэхүү конвенц, Ассамблей, Зөвлөлөөс түүнд даалгасан аливаа үүрэг, олон улсын бусад баримт бичгийн дагуу Байгууллагын хүлээсэн үүрэг буюу энэ зүйлийн хүрээнд хүлээх үүргийг хэрэгжүүлнэ.  
d) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд Техникийн хамтын ажиллагааны хороо нь Ассамблей, эсхүл Зөвлөлийн хүсэлтээр, эсхүл хорооны ажилд тустай гэж үзвэл Байгууллагын зорилтыг хэрэгжүүлэх үүднээс бусад байгууллагатай ойр дотно хамтран ажиллана.

#### 44 дүгээр зүйл

Техникийн хамтын ажиллагааны хороо дараахь материалыг Зөвлөлд хүргүүлнэ:

- a) Хорооноос боловсруулсан зөвлөмж;
- b) Зөвлөлийн өмнөх чуулганаас хойш хорооноос хийж гүйцэтгэсэн ажлын тайлан.

#### 45 дугаар зүйл

Техникийн хамтын ажиллагааны хорооны хуралдааныг жилд наад зах нь нэг удаа хийнэ. Хороо жилд нэг удаа ажилтан нараа сонгох бөгөөд үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө батална.

#### 46 дугаар зүйл

Энэхүү конвенцийг зөрчихгүйгээр гэхдээ 42 дугаар зүйлийн заалтын дагуу Техникийн хамтын ажиллагааны хороо олон улсын конвенц, эсхүл бусад баримт бичгээр хүлээсэн үйл ажиллагааг явуулахдаа тухайн конвенц, эсхүл баримт бичгийн холбогдох заалтыг, ялангуяа дагаж мөрдөх дэгтэй холбогдох заалтыг мөрдлөг болгох ёстой.

### **АРВАН НЭГДҮГЭЭР ХЭСЭГ ДЭМЖЛЭГ ҮЗҮҮЛЭХ ХОРОО**

#### 47 дугаар зүйл

Дэмжлэг үзүүлэх хороо Байгууллагын бүх гишүүдээс бүрдэнэ.

#### 48 дугаар зүйл

Дэмжлэг үзүүлэх хороо нь Байгууллагын үйл ажиллагааны хүрээнд багтах олон улсын далайн замын хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх, зохицуулахтай холбогдсон аливаа асуудлыг авч хэлэлцэнэ. Тухайлбал:

- a) олон улсын далайн замын хөдөлгөөнийг зохицуулах асуудлаар олон улсын конвенцийн дагуу Байгууллагын хүлээсэн, эсхүл хүлээж болох үүргийг хэрэгжүүлэх, ялангуяа эдгээр конвенцид дурдсан дүрэм, эсхүл бусад заалтыг батлах, нэмэлт оруулах үйл ажиллагааг явуулах;
- b) 25 дугаар зүйлийн заалтын хувьд Дэмжлэг үзүүлэх хороо нь Ассамблей, эсхүл Зөвлөлийн хүсэлтээр, эсхүл хорооны ажилд тустай гэж үзвэл Байгууллагын зорилтыг хэрэгжүүлэх үүднээс бусад байгууллагатай ойр дотно хамтран ажиллана.

#### 49 дүгээр зүйл

Дэмжлэг үзүүлэх хороо дараахь материалыг Зөвлөлд хүргүүлнэ:

- a) Хорооноос боловсруулсан зөвлөмж, гарын авлага,
- b) Зөвлөлийн өмнөх чуулганаас хойш Хорооноос хийж гүйцэтгэсэн ажлын тайлан.

#### 50 дугаар зүйл

Дэмжлэг үзүүлэх хорооны хуралдааныг жилд наад зах нь нэг удаа хийнэ. Хороо жилд нэг удаа ажилтан нараа сонгох бөгөөд үйл ажиллагааныхаа дэгийг өөрөө батална.

### 51 дүгээр зүйл

Энэхүү конвенцийг зөрчихгүйгээр гэхдээ 47 дугаар зүйлийн заалтын дагуу Дэмжлэг үзүүлэх хороо олон улсын конвенц, эсхүл бусад баримт бичгээр хүлээсэн үйл ажиллагааг явуулахдаа тухайн конвенц, эсхүл баримт бичгийн холбогдох заалтыг, ялангуяа дагаж мөрдөх дэгтэй холбогдох заалтыг мөрдлөг болгох ёстой.

## **АРВАН ХОЁРДУГААР ХЭСЭГ НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА НАРЫН ГАЗАР**

### 52 дугаар зүйл

Нарийн бичгийн дарга нарын газар нь Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон Байгууллага шаардлагатай гэж үзсэн бусад ажилтан нараас бүрдэнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Байгууллагын захиргааны ажилтнуудын тэргүүн байх бөгөөд ажилтнуудыг 22 дугаар зүйлд заасны дагуу томилно.

### 53 дугаар зүйл

Нарийн бичгийн дарга нарын газар нь Байгууллагын үйл ажиллагааг үр дүнтэй явуулахад шаардагдах зохих тайлан мэдээ, тухайлбал албан бичиг, баримт бичиг, хэлэлцэх хэргийн төлөвлөгөө, тэмдэглэл болон Байгууллагын үйл ажиллагаанд шаардлагатай бусад мэдээллийг боловсруулах, түгээх зэргээр бичиг хэргийг хөтөлнө.

### 54 дүгээр зүйл

Ерөнхий нарийн бичгийн дарга санхүүгийн тайланг жил бүр, жил бүрээр нь салгаж тусгасан хоёр жилийн төсвийн төслийг хоёр жилд нэг удаа бэлтгэж Зөвлөлд хүргүүлнэ.

### 55 дугаар зүйл

Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Байгууллагын үйл ажиллагааны талаар гишүүдэд мэдээлж байна. Гишүүн бүр Ерөнхий нарийн бичгийн даргатай холбоо барих үүрэгтэй нэг буюу хэд хэдэн төлөөлөгчийг томилж болно.

### 56 дугаар зүйл

Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон ажилтнууд албан үүргээ гүйцэтгэж байхдаа аливаа Засгийн газар, эсхүл Байгууллагаас бусад аливаа эрх бүхий газраас зааварчилгаа хүсэх, эсхүл хүлээн авах ёсгүй. Тэд олон улсын хэмжээний албан хаагчийн хувьд өөрийн ажил үүрэгт нөлөөлж болох аливаа үйлдлээс зайлсхийх ёстой. Гишүүн бүр өөрийн зүгээс Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон бусад ажилтны олон улсын шинж чанартай үүрэг хариуцлага хүлээж буйг хүндэтгэх үүрэгтэй бөгөөд тэдэнд ажил үүргээ гүйцэтгэхэд нь нөлөөлөх оролдлого хийхгүй байна.

### 57 дугаар зүйл

Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү конвенц, Ассамблей болон Зөвлөлөөс өгсөн аливаа бусад үүргийг гүйцэтгэнэ.

## **АРВАН ГУРАВДУГААР ХЭСЭГ САНХҮҮ**

### 58 дугаар зүйл

Гишүүн тус бүр Байгууллагаас зохион байгуулж буй хуралд оролцох өөрийн төлөөлөгчийн цалин, замын зардал болон бусад зардлыг хариуцна.

### 59 дүгээр зүйл

Зөвлөл Ерөнхий нарийн бичгийн даргын боловсруулсан санхүүгийн тайлан, төсвийн төслийг хянан үзээд, өөрийн санал зөвлөмжийн хамт Ассамблейд хүргүүлнэ.

### 60 дугаар зүйл

- а) Байгууллага болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын хооронд байгуулсан аливаа хэлэлцээрийн дагуу Ассамблей Байгууллагын төсвийн төслийг хянаж, батална.
- б) Ассамблей Зөвлөлийн саналыг авч хэлэлцсэний дараа зардлыг улс бүрийн хувьд тогтоосон тоо хэмжээний дагуу гишүүдэд хуваана.

### 61 дүгээр зүйл

Ассамблей өөрийн үзэмжээр энэ заалтыг хэрэглэхийг татгалзахаас бусад тохиолдолд, Байгууллагын өмнө хүлээсэн санхүүгийн үүргээ төлөх ёстой хугацаанаас хойш нэг жилийн дотор биелүүлж чадахгүй аливаа гишүүн Ассамблей, Зөвлөл, Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо болон Дэмжлэг үзүүлэх хорооны санал хураалтад оролцох эрхгүй болно.

## АРВАН ДӨРӨВДҮГЭЭР ХЭСЭГ САНАЛ ХУРААЛТ

### 62 дугаар зүйл

Хэрэв энэхүү конвенц, эсхүл аливаа олон улсын гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол Ассамблей, Зөвлөл, Далайн аюулгүй байдлын хороо, Эрх зүйн хороо, Далайн орчныг хамгаалах хороо, Техникийн хамтын ажиллагааны хороо болон Дэмжлэг үзүүлэх хороонд санал хураахад дараахь заалтыг баримтлана:

- а) гишүүн бүр нэг саналын эрхтэй;
- б) шийдвэрийг санал хураалтад оролцсон гишүүдийн олонхийн саналаар, хэрэв оролцсон гишүүдийн гуравны хоёрын саналаар шийдвэрийг гаргах шаардлагатай бол санал хураалтад оролцсон гишүүдийн гуравны хоёрын саналаар тус тус гаргана;
- с) энэхүү конвенцийн зорилгод “оролцсон, санал өгсөн гишүүд” гэж санал хураалтад оролцсон, санал хураалтад дэмжсэн, эсхүл эсрэг санал өгсөн гишүүнийг хэлнэ. Санал өгөхөөс түдгэлзсэн гишүүнийг санал өгөөгүйд тооцно.

## АРВАН ТАВДУГААР ХЭСЭГ БАЙГУУЛЛАГЫН ТӨВ

### 63 дугаар зүйл

- а) Байгууллагын төв нь Лондон хотноо байрлана.
- б) Шаардлагатай тохиолдолд Ассамблей гуравны хоёрын саналаар төвийг өөр газарт шилжүүлж болно.
- с) Зөвлөл шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд Ассамблейн чуулганыг төв байрладаг газраас өөр хаана ч хуралдуулж болно.

## АРВАН ЗУРГАДУГААР ХЭСЭГ НЭГДСЭН ҮНДЭСТНИЙ БАЙГУУЛЛАГА БОЛОН БУСАД БАЙГУУЛЛАГАТАЙ ХАРИЛЦАХ

### 64 дүгээр зүйл

Далайн тээвэр болон түүнээс далайн орчинд үзүүлэх үр дагавартай холбогдох асуудлаар Байгууллага нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 57 дугаар зүйлийн дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллагуудтай харилцаж

болно. Ийм харилцааг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 63 дугаар зүйл болон энэхүү конвенцийн 25 дугаар зүйлд заасны дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагатай хэлэлцээр байгуулах замаар тогтооно.

*65 дугаар зүйл*

Байгууллага нь өөрийн болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын төрөлжсөн аливаа байгууллагын эрх ашгийг хөндсөн нийтлэг асуудлын талаар эдгээр байгууллагатай хамтран ажиллаж, холбогдох асуудлыг авч хэлэлцэж, төрөлжсөн байгууллагуудтай хамтран арга хэмжээ авна.

*66 дугаар зүйл*

Байгууллага нь өөрийн үйл ажиллагааны хүрээнд багтах асуудлаар Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын төрөлжсөн бус байгууллагууд болох Засгийн газар хоорондын бусад байгууллагатай хамтран ажиллаж болно. Гэхдээ тэдгээрийн эрх ашиг, үйл ажиллагаа нь Байгууллагын зорилготой нийцсэн байна.

*67 дугаар зүйл*

Байгууллага нь өөрийн үйл ажиллагааны хүрээнд багтах асуудлаар Засгийн газрын бус олон улсын байгууллагатай зөвлөлдөх, хамтран ажиллах талаар зохих тохиролцоо байгуулж болно.

*68 дугаар зүйл*

Ассамблейн гуравны хоёрын саналаар зөвшөөрсний дагуу Байгууллага өөрийн үйл ажиллагааны хүрээнд багтах нэмэлт ажил үүрэг, эх үүсвэр, хариуцлагыг олон улсын хэлэлцээр, эрх бүхий тухайн байгууллагатай харилцан зөвшөөрсөн тохиролцооны үндсэн дээр олон улсын аливаа байгууллага, Засгийн газрын болон Засгийн газрын бус байгууллагаас шилжүүлэн авч болно. Үүний нэгэн адил Байгууллага аливаа олон улсын баримт бичгийн үндсэн дээр Засгийн газарт олгогдсон, өөрийн үйл ажиллагааны хүрээнд багтах захиргааны аливаа үүргийг мөн шилжүүлэн авч болно.

**АРВАН ДОЛДУГААР ХЭСЭГ  
ЭРХ ЗҮЙН ЧАДАВХ, ЭРХ ЯМБА, ДАРХАН ЭРХ**

*69 дүгээр зүйл*

Байгууллагад олгогдсон эрх зүйн чадавх, эрх ямба, дархан эрх, эсхүл эдгээртэй холбогдох заалтыг 1947 оны 11 дүгээр сарын 21-ний өдөр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейгаас баталсан төрөлжсөн байгууллагын эрх ямба, дархан эрхийн тухай Ерөнхий конвенцийн заалтаас ишлэн авч мөрдөх бөгөөд тэдгээрт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг дээр дурдсан Ерөнхий конвенцийн 36, 38 дугаар бүлгийн заалтын дагуу Байгууллагаас баталсан хавсралтын эцсийн (эсхүл хянасан) бичвэрт тусгах ёстой.

*70 дугаар зүйл*

Байгууллагын хувьд дээр дурдсан ерөнхий конвенцид нэгдэн орох хүртэлх хугацаанд гишүүн бүр энэхүү конвенцийн II хавсралтын заалтыг мөрдөх үүрэг хүлээнэ.

**Хоёрдугаар хавсралт**

*/70 дугаар зүйлийн заалттай холбогдоно/*

Эрх зүйн чадавх, эрх ямба, дархан эрхийн тухай дор дурдсан заалтуудыг Гишүүд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Төрөлжсөн байгууллагын эрх ямба, дархан эрхийн тухай

ерөнхий конвенцид нэгдэн орох хүртэлх хугацаанд Байгууллагын болон түүний үйл ажиллагааны хувьд мөрдөнө.

1 дүгээр хэсэг. Байгууллага нь аль ч Гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт өөрийн зорилгоо хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагаагаа явуулахад шаардлагатай эрх зүйн чадавхитай байна.

2 дугаар хэсэг.

а) Байгууллага нь аль ч Гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт өөрийн зорилгоо хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагаагаа явуулахад шаардлагатай эрх ямба, дархан эрх эдэлнэ.

б) Гишүүдийн төлөөлөгчид, түүний дотор төлөөлөгчидийн орлогч нар, зөвлөхүүд болон Байгууллагын албан тушаалтан, ажилтнууд Байгууллагатай холбогдох үйл ажиллагаагаа бие даан явуулахад шаардлагатай эрх ямба, дархан эрх эдэлнэ.

3 дугаар хэсэг. Энэ хавсралтын 1, 2 дугаар хэсгийн заалтуудыг хэрэглэхдээ Гишүүд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Төрөлжсөн байгууллагын эрх ямба, дархан эрхийн тухай ерөнхий конвенцид заасан хэм хэмжээг аль болох харгалзан үзэх ёстой.

### **АРВАН НАЙМДУГААР ХЭСЭГ НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ**

#### *71 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг Ассамблейгаар хэлэлцэхээс наад зах нь 6 сарын өмнө тэдгээрийн бичвэрийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга гишүүдэд хүргүүлнэ. Нэмэлт, өөрчлөлтийг Ассамблейн гуравны хоёрын саналаар батлана. Нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын орлогч гишүүнийг тооцохгүйгээр гишүүдийн гуравны хоёр нь хүлээн зөвшөөрснөөс хойш 12 сарын дараа тухайн нэмэлт өөрчлөлт бүх гишүүдийн хувьд хүчин төгөлдөр болно. Нэмэлт, өөрчлөлт оруулсны улмаас аль нэг гишүүн Байгууллагаас гарах тухайгаа дээр дурдсан 12 сарын эхний 60 өдрийн дотор мэдэгдсэн бол гишүүн гарах тухай шийдвэр нь конвенцийн 78 дугаар зүйлийн заалтыг хөндөхгүйгээр нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох өдрөөс эхлэн хүчинтэйд тооцогдоно.

#### *72 дугаар зүйл*

71 дүгээр зүйлийн дагуу батлагдсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бүртгүүлэх бөгөөд тэрээр нэмэлт, өөрчлөлтийн хуулбарыг бүх гишүүдэд нэн даруй хүргүүлнэ.

#### *73 дугаар зүйл*

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахын тулд 71 дүгээр зүйлийн дагуу хийсэн мэдэгдэл, хүлээн зөвшөөрсөн баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга дээрх баримт бичгийг хүлээн авсан тухай болон нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох хугацааг гишүүдэд мэдэгдэнэ.

### **АРВАН ЕСДҮГЭЭР ХЭСЭГ ТАЙЛБАРЛАХ**

#### *74 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийг тайлбарлах, хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарсан аливаа асуудал, эсхүл маргааныг шийдвэрлүүлэхээр Ассамблейд хандана. Эсхүл маргаанд оролцогч талуудын тохиролцсон бусад арга замаар шийдвэрлэнэ. Байгууллагын салбар байгууллагууд үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлэх явцад гарсан ийм асуудал, эсхүл маргааныг шийдвэрлэхэд энэ зүйлийн аль ч заалт саад болохгүй.

#### *75 дугаар зүйл*

Аливаа эрх зүйн асуудлыг 74 дүгээр зүйлд заасны дагуу шийдвэрлэж чадахгүй бол Байгууллага Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 96 дугаар зүйлийн дагуу зөвлөмжийн дүгнэлт гаргуулахаар олон улсын шүүхэд хандана.



## **ХОРЬ ДУГААР ХЭСЭГ БУСАД ЗААЛТ**

### *76 дугаар зүйл*

#### **Гарын үсэг зурах, хүлээн зөвшөөрөх**

Гуравдугаар хэсгийн заалтын дагуу энэхүү конвенц гарын үсэг зурах, эсхүл хүлээн зөвшөөрөхөд нээлттэй бөгөөд улс бүр дараахь журмаар конвенцийн оролцогч тал болж болно:

- a) хүлээн зөвшөөрснийг нотлон, тайлбар хийхгүйгээр гарын үсэг зурах;
- b) дараа нь хүлээн зөвшөөрөхөөр гарын үсэг зурах;
- c) хүлээн зөвшөөрөх.

Хүлээн зөвшөөрөх нь хүлээн зөвшөөрөх тухай баримт бичгээ Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

### *77 дугаар зүйл*

#### **Нутаг дэвсгэр**

- a) Гишүүд конвенцид оролцох түүний оролцоо нь олон улсын харилцаанд нь хариуцлага хүлээдэг бүх нутаг дэвсгэр, эсхүл хэсэг нутаг дэвсгэр, эсхүл зөвхөн нэг нутаг дэвсгэрийг хамаарах талаар аль ч үед мэдэгдэж болно.
- b) Олон улсын харилцаанд нь хариуцлага хүлээдэг нутаг дэвсгэрийн талаар гишүүд энэ зүйлийн (a)-д заасны дагуу тэдний өмнөөс албан ёсоор мэдэгдэл хийгээгүй тохиолдолд тухайн нутаг дэвсгэрийн хувьд энэхүү конвенц үйлчлэхгүй.
- c) Энэ зүйлийн (a)-д заасны дагуу хийсэн мэдэгдлийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх бөгөөд тэрээр мэдэгдлийн хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн бага хуралд уригдсан бүх улс, түүнчлэн гишүүн болж болох бусад Улсад хүргүүлнэ.
- d) Итгэлийн хэлэлцээрийн дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага эрх бүхий захиргааг нь хэрэгжүүлдэг нутаг дэвсгэрийн хувьд 76 дугаар зүйлд заасан журмын дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага тийм нэг, эсхүл хэсэг, эсхүл бүх ивээлийн нутаг дэвсгэрийн өмнөөс конвенцийг хүлээн зөвшөөрч болно.

### *78 дугаар зүйл*

#### **Байгууллагаас гарах**

- a) Аль ч Гишүүн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэх замаар Байгууллагаас гарч болох бөгөөд тэрээр ийм мэдэгдлийн талаар бусад Гишүүд болон Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэн даруй мэдээлнэ. Гарах тухай мэдэгдлийг конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 12 сарын хугацаа өнгөрсний дараа аль ч үед гаргаж болно. Гарах шийдвэрийн тухай бичгээр гаргасан мэдэгдлийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн авснаас хойш 12 сарын хугацаа өнгөрмөгц гарах шийдвэр хүчин төгөлдөр болно.
- b) 77 дугаар зүйлийн заалтад хамаарах нутаг дэвсгэр, эсхүл хэсэг нутаг дэвсгэрийн хувьд конвенцийг тухайн нутаг дэвсгэрийн олон улсын харилцаанд нь хариуцлага хүлээсэн тэр улс, эсхүл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын ивээлд байдаг нутаг дэвсгэрийн хувьд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага ямар ч үед тус тус Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэх замаар хүчингүй болгож болно. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга ийм мэдэгдлийн талаар бүх гишүүд болон Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэн даруй мэдээлнэ. Ийм мэдэгдэл нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга түүнийг хүлээн авснаас хойш 12 сарын хугацаа өнгөрмөгц хүчин төгөлдөр болно.

## **ХОРИН НЭГДҮГЭЭР ХЭСЭГ ХҮЧИН ТӨГӨЛДӨР БОЛГОХ**

### *79 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенц нь 76 дугаар зүйлийн дагуу 21 улс /тэдний дотор долоо нь тус бүр нийтдээ 1.000.000 тонн ачааг далайгаар тээвэрлэдэг байх/ түүний оролцогч тал болсон өдрөөс хүчин төгөлдөр болно.

### *80 дугаар зүйл*

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга улс бүр конвенцийн оролцогч тал болсон хугацаа, түүний хувьд конвенц хэзээ хүчин төгөлдөр болсон тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн бага хуралд уригдсан бүх улс, гишүүн болж болох бусад улсад мэдээлнэ.

### *81 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийг адил хүчинтэй байх англи, франц, испани хэлээр үйлдсэн бөгөөд түүнийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна. Тэрээр конвенцийн баталгаат хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн бага хуралд уригдсан бүх Улс, гишүүн болж болох бусад Улсад хүргүүлнэ.

### *82 дугаар зүйл*

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага конвенцийг хүчин төгөлдөр болмогц бүртгүүлэх эрх эдэлнэ.

Дээр дурдсаныг нотолж, тус тусын Засгийн газрын эрх бүхий төлөөлөгчид энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Конвенцийг нэг мянга есөн зуун дөчин найман оны гуравдугаар сарын зургааны өдөр Женев хотноо үйлдэв.

## **125. ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

1974 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдөр баталж,  
1980 оны 05 дугаар сарын 25-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар,

Нэгдсэн зарчмыг нийтийн тохиролцоогоор тогтоож түүнд чиглэсэн журмыг бий болгосноор далайд хүний аюулгүй байдлыг хангахыг эрмэлзэн,

“Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг байгуулснаас хойш гарсан хөгжил өөрчлөлтийг анхааралдаа авч тус конвенцийг орлох конвенц байгуулснаар дээрх зорилгод амжилттай хүрнэ гэж үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### *1 дүгээр зүйл*

#### **Конвенцийн дагуу хүлээх ерөнхий үүрэг**

- a) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенцийн заалт болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралтыг дагаж мөрдөх үүрэг хүлээнэ. Энэхүү конвенцоос иш татах нь хавсралтаас иш татсантай адил байна.
- b) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс хөлөг онгоцыг зориулалтын дагуу үйлчилгээ үзүүлэхэд тохирохуйц байлгахын тулд бүх хууль, зарлиг, тушаал болон дүрмийг хэрэгжүүлэх болон энэхүү конвенц бүрэн, төгс үйлчлэхэд шаардлагатай байж болох бусад бүх арга хэмжээг авах үүрэг хүлээнэ.

### *2 дугаар зүйл*

#### **Үйлчлэх хүрээ**

Энэхүү конвенц нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох Засгийн газрын төрийн далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд хамаарч үйлчилнэ.

### *3 дугаар зүйл*

#### **Хууль, тогтоомж**

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар, Засгийн газар хоорондын Далайн зөвлөлдөх байгууллагын (цаашид “байгууллага” гэнэ) Ерөнхий нарийн бичгийн даргад дор дурьдсан зүйлийг мэдээлж хадгалуулна.

- a) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт албан тушаалтанд мэдэгдэх зорилгоор далайд хүний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон арга хэмжээг төрийн нэрийн өмнөөс хэрэгжүүлэх эрх олгогдсон төрийн бус байгууллагын жагсаалт;
- b) энэхүү конвенцийн хүрээнд хамаарах төрөл бүрийн асуудлаар батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журмын бичвэр;
- c) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын албан тушаалтанд мэдэгдэх зорилгоор энэхүү конвенцийн заалтын дагуу олгосон Гэрчилгээний загварыг хангалттай тоогоор

### *4 дүгээр зүйл*

#### **Давагдашгүй хүчин зүйлийн тохиолдол**

- a) Аливаа аялалд гарах үедээ энэхүү конвенцийн заалтад хамааралгүй байсан хөлөг онгоц цаг агаарын таагүй байдлын улмаас, эсхүл давагдашгүй хүчин зүйлийн

\* Монгол Улс 2001.12.24-ний өдөр нэгдэн орсон.

аливаа бусад шалтгааны улмаас төлөвлөж байсан аяллаасаа хазайсан гэсэн шалтгаанаар энэхүү конвенцийн заалтад хамаарахгүй.

b) энэхүү конвенцийн аливаа заалт тухайн хөлөг онгоцонд үйлчлэх эсэхийг тогтоох зорилгоор давагдашгүй хүчин зүйлийн шалтгаанаар, эсхүл ахмадын сүйрсэн хөлөг онгоцны, эсхүл бусад хувь хүнийг тээвэрлэхээр хүлээсэн үүргийн улмаас хөлөг онгоцонд суусан хувь хүнийг харгалзан үзэхгүй.

#### 5 дугаар зүйл

#### Онцгой тохиолдлын үед хүмүүсийг тээвэрлэх

a) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь өөрийн хөлөг онгоцонд энэхүү конвенцид зөвшөөрснөөс илүү тооны хувь хүнийг амь насанд нь учирсан аюулыг зайлуулахын тулд нүүлгэн шилжүүлэх зорилгоор тээвэрлэхийг зөвшөөрч болно.

b) ийнхүү зөвшөөрсөн нь хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газрын өөрсдийн боомтод орж ирсэн тухайн хөлөг онгоцыг энэхүү конвенцийн дагуу шалгах эрхийг нь хязгаарлахгүй.

c) ийнхүү зөвшөөрсөн тухай мэдэгдлийг, нөхцөл байдлын талаарх мэдээллийн хамт уг зөвшөөрлийг олгосон хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

#### 6 дугаар зүйл

#### Өмнөх гэрээ, конвенц

a) Энэхүү конвенц нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хооронд 1960 оны 06 дугаар сарын 17-ны өдөр Лондонд гарын үсэг зурсан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” олон улсын конвенцийг хүчингүй болгож, орлоно.

b) Энэхүү конвенцийн талууд болох Засгийн газрын хооронд хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа далай дахь хүний аюулгүй байдал болон түүнд холбогдолтой асуудалд хамаарах бусад бүх гэрээ, конвенц болон тохиролцоо хүчин төгөлдөр байх хугацаандаа доорх асуудлын тухайд бүрэн, төгс үйлчилсэн хэвээр байна.

i) энэхүү конвенцийн заалт үйлчлэхгүй хөлөг онгоц;

ii) энэхүү конвенцийн заалт тусгайлан заагаагүй асуудалд холбогддуулан үйлчлэх хөлөг онгоц.

c) хэрэв дээрх гэрээ, конвенц болон тохиролцоо нь энэхүү конвенцийн заалттай зөрчилдвөл энэхүү конвенцийн заалт давамгайлна.

d) Энэхүү конвенцоор тусгайлан заагаагүй бүх асуудлыг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хууль тогтоомжоор зохицуулна.

#### 7 дугаар зүйл

#### Хэлэлцээрээр бий болгосон тусгай журам

Хэрэв бүх, эсхүл зарим хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хооронд тохиролцсоноор энэхүү конвенцид нийцүүлэн тусгай журам бий болговол уг журмыг бүх хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт тараах зорилгоор Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдээлнэ.

#### 8 дугаар зүйл

#### Өөрчлөлт

a) Энэхүү конвенцид орох өөрчлөлтийг дор дурдсан аль нэг журмын дагуу хийж болно.

b) Байгууллагын хүрээнд хэлэлцсэний үндсэн дээр өөрчлөлт оруулах.

i) хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газраас санал болгож буй аливаа өөрчлөлтийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад өргөн мэдүүлэх ба Ерөнхий нарийн бичгийн дарга уг саналыг хэлэлцэхээс наад зах нь 6

- сарын өмнө Байгууллагын бүх гишүүн болон хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт тараах;
- ii) дээр дурдсаны дагуу санал болгож, тараасан аливаа өөрчлөлтийг байгууллагын Далай дахь аюулгүй байдлын хороо хянах;
- iii) хэлэлцэн тохиролцогч улсын Засгийн газар нь байгууллагын гишүүн мөн эсэхээс үл хамааран Далай дахь аюулгүй байдлын хороогоор нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэх болон батлах явцад оролцох;
- iv) санал хураах үед Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын дор хаяж гуравны нэг нь байх нөхцөлтэйгөөр, энэхүү хэсгийн (iii) дэд хэсэгт заасны дагуу өргөтгөсөн Далай дахь аюулгүй байдлын хороонд байлцаж, санал өгч буй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр олонхоор нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах;
- v) энэ хэсгийн дэд хэсгийн (iv) дагуу баталсан өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газраар хүлээн зөвшөөрүүлэхээр байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргаас хүргүүлэх;
- vi) (1) энэхүү конвенцийн зүйлд, эсхүл хавсралтын 1 дүгээр бүлэгт орох нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр нь хүлээн зөвшөөрсөн өдөр хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзэх;  
(2) хавсралтын 1 дүгээр бүлгээс бусад хэсэгт орох нэмэлт, өөрчлөлтийг дор дурдсан хугацаанд хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзэх;  
(aa) өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт хүлээн зөвшөөрүүлэхээр мэдэгдсэн өдрөөс хойшхи 2 жилийн төгсгөлд;  
(bb) өргөтгөсөн Далай дахь аюулгүй байдлын хороонд байлцаж, санал өгч буй хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр олонхиор батлагдсан үед тийнхүү тодорхойлсон бол 1 жилээс доошгүй байх өөр хугацааны төгсгөлд.
- Гэсэн хэдий ч хэрэв хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны нэгээс дээш, эсхүл худалдааны хөлөг онгоц нь нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацийн 50-иас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаагаа Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдвэл тэдгээр нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй гэж үзнэ.
- vii) (1) энэхүү конвенцийн аль нэг зүйлд, эсхүл хавсралтын бүлэг I-д орох нэмэлт, өөрчлөлт нь тэдгээрийг хүлээн зөвшөөрсөн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш 6 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болох бөгөөд дээрх хугацаанаас хойш нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүрийн хувьд тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 6 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.  
(2) Хавсралтын бүлэг I-ээс бусад хэсэгт орох нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ хэсгийн (vi) (2) дэд хэсгийн дагуу өөрчлөлтийг эсэргүүцсэн, тэрхүү эсэргүүцлээ хэвээр нь үлдээснээс бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Гэсэн хэдий ч аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь дээрх өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш нэгээс дээшгүй жилийн хугацаанд, эсхүл өөрчлөлтийг батлах үед Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын дийлэнх олонхийн гуравны хоёр нь байлцан Өргөтгөсөн далай аюулгүй байдлын хорооны санал хураалтаар тогтоосон ёсоор дээр дурдсанаас илүү урт хугацаанд өөрийгөө өөрчлөлтийг дагаж мөрдөхөөс чөлөөлж байгаа тухайгаа байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад өөрчлөлтийн хүчин төгөлдөр болох өдрийг тогтоохоос өмнө мэдэгдэж болно.





- с) Бага хурлаас өөрчлөлт оруулах
- i) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын наад зах нь гуравны нэг нь дэмжсэний үндсэн дээр Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газрын хүсэлтийн дагуу Байгууллага энэхүү конвенцид орох өөрчлөлтийг хэлэлцэхийн тулд Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын бага хурлыг зарлан хуралдуулна.
  - ii) ийнхүү хуралдсан бага хурал дээр хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёртой тэнцэх дийлэнх байлцан санал хураалт явуулж баталсан өөрчлөлт бүрийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргаас хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт хүлээн зөвшөөрүүлэхээр хүргүүлнэ.
  - iii) бага хурлаас өөрөөр шийдвэрлээгүй бол өөрчлөлтийг энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vi), (vii) дэд хэсгийн заалтад тус тус тусгайлан заасан журмын дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцож хүчин төгөлдөр болох бөгөөд тэгэхдээ эдгээр дэд хэсэгт Өргөтгөсөн далайн аюулгүй байдлын хорооны талаар хийсэн тайлбар нь бага хуралд мөн адил хамаарна гэж ойлгоно.
- д) i) хавсралтад оруулсан хүчин төгөлдөр болсон өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vi) (2) дэд хэсгийн заалтад дурдсаны дагуу Засгийн газар нь нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцсэн бөгөөд тэрхүү эсэргүүцлээ хэвээр нь үлдээсэн тийм улсын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээтэй холбогдуулан энэхүү конвенцоор үзүүлэх хөнгөлөлтийг эдлүүлэх үүрэг хүлээхгүй, харин тэдгээр гэрчилгээ нь хэлэлцэж буй өөрчлөлтөд хамарсан асуудалд холбогдолтой байвал гагцхүү тэр хэмжээгээр үүрэг хүлээнэ.
- ii) хавсралтад оруулсан хүчин төгөлдөр болсон өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vii) (2) дэд хэсгийн заалтад дурдсаны дагуу Засгийн газар нь өөрчлөлтийг дагаж мөрдөхөөс өөрийгөө чөлөөлснөө Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн тийм улсын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээтэй холбогдуулан энэхүү конвенцоор үзүүлэх хөнгөлөлтийг эдлүүлнэ.
- е) Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол хөлөг онгоцны бүтцэд хамааралтай асуудлаар энэ зүйлийн дагуу оруулж буй өөрчлөлт нь аливаа тэрхүү өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг хэвтээ байдалд оруулсан, эсхүл түүнтэй ижилсгэх үе шатанд баригдаж байсан хөлөг онгоцонд л хамаарна.
- ф) Өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл түүнийг эсэргүүцсэн тухай аливаа мэдүүлэг болон энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vii) (2) дэд хэсгийн заалтын дагуу хийсэн аливаа мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр хүргүүлэх ёстой бөгөөд тэрээр тэдгээр мэдүүлэг, мэдэгдэл болон ирүүлсэн өдрийн нь талаар Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт мэдээлнэ.
- г) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болсон аливаа өөрчлөлтийн талаар болон өөрчлөлт тус бүрийн хүчин төгөлдөр болох хугацааны талаар бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээлнэ.

*9 дүгээр зүйл*

**Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх,  
батлах болон нэгдэн орох тухай**

- а) Энэхүү конвенц нь Байгууллагын төв байранд 1974 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн 1975 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй хэвээр үлдэнэ. Улс энэхүү конвенцид дараахь замаар оролцогч болж болно.
- i) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахтай холбогдуулан тайлбар хийлгүйгээр гарын үсэг зурах;
  - ii) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах үүргийн үндсэн дээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;

iii) нэгдэн орох

b) Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох нь энэ тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

c) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь аливаа гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох талаарх аливаа баримт бичгийг хадгалуулсан тухай болон хадгалуулсан өдрийн тухай энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан эсхүл нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт мэдээлнэ.

#### 10 дугаар зүйл

##### Хүчин төгөлдөр болох

a) Энэхүү конвенц нь 9 дүгээр зүйлийн дагуу нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацын 50-иас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг худалдааны хөлөг онгоц болон 25-аас доошгүй улс оролцогч талууд болсон өдрөөс хойш 12 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.

b) Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хадгалуулсан соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай аливаа баримт бичиг нь тэдгээрийг хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.

c) Энэхүү конвенцид орох аливаа өөрчлөлтийг 8 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш хадгалуулсан соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах эсхүл нэгдэн орох тухай баримт бичиг конвенцид тийнхүү өөрчлөлт орсноор үйлчилнэ.

#### 11 дүгээр зүйл

##### Цуцлах

a) Аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь тухайн Засгийн газрын хувьд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш таван жил өнгөрсний дараа хэдийд ч энэхүү конвенцийг цуцалж болно.

b) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад цуцлах тухай баримт бичгийг хадгалуулснаар цуцлалт хүчин төгөлдөр болох бөгөөд тэрээр хүлээн авсан цуцлах тухай баримт бичгийн талаар болон түүнийг хүлээн авсан өдөр, мөн цуцлах тухай баримт бичиг хүчинтэй болох хугацааны талаар бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

c) Цуцлах тухай баримт бичгийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн авсны дараа нэг жил, эсхүл тус баримт бичигт дурдсаны дагуу түүнээс илүү хугацаа өнгөрсний дараа цуцласан нь хүчин төгөлдөр болсонд тооцогдоно.

#### 12 дугаар зүйл

##### Хадгалах болон бүртгэх

a) Энэхүү конвенцийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулах бөгөөд түүнд гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт энэхүү конвенцийн баталгаажуулсан, үнэн зөв хуулбарыг хүргүүлнэ.

b) Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга эх бичвэрийг нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Журмын 102 дугаар зүйлийн дагуу бүрдүүлж, хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

#### 13 дугаар зүйл

##### Хэл

Энэхүү конвенцийг хятад, англи, франц, орос, испани хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд бичвэр тус бүр адил хүчинтэй. Араб, герман болон итали хэлээр бэлтгэсэн албан ёсны орчуулгыг гарын үсэг зурсан эх бичвэрийн хамт хадгалуулна.

Доор гарын үсэг зурагчид нь ийнхүү тохиролцсоныг нотлон өөрсдийн Засгийн газраас энэ зорилгоор зохих ёсоор олгогдсон бүрэн эрхийн дагуу энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан дөрвөн оны арваннэгдүгээр сарын нэгний өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

## **ХАВСРАЛТ**

### **БҮЛЭГ I**

#### **ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ ХЭСЭГ А -ҮЙЛЧЛЭХ ХҮРЭЭ, НЭР ТОМЬЁО**

##### **Журам 1 Үйлчлэх хүрээ**

- a) Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү журам нь гагцхүү олон улсын далайн аялал хийдэг хөлөг онгоцны хувьд мөрдөгдөнө.
- b) Бүлэг тус бүрийн үйлчлэх хөлөг онгоцны төрөл болон үйлчлэх хүрээний хэмжээ хязгаарыг бүлэг бүрд нарийвчлан заасан болно.

##### **Журам 2 Тодорхойлолт**

Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү дүрмийн зорилгоор:

- a) “журам” гэж энэхүү конвенцийн хавсралтад орсон дүрмийг;
- b) “захиргаа” гэж тухайн хөлөг онгоцонд өөрийн далбааг мандуулах эрх олгосон улсын Засгийн газрыг;
- c) “зөвшөөрөгдсөн” гэж захиргаанаас зөвшөөрснийг;
- d) “олон улсын далайн аялал” гэж энэхүү конвенц үйлчилдэг улсаас тухайн улсын гадна байдаг боомт руу, эсхүл буцах аяллыг;
- e) “зорчигч” гэж дор дурдсанаас бусад хувь хүнийг хэлнэ. Үүнд:
  - i) Хөлөг онгоцны ахмад болон хөлгийн багийн гишүүн, эсхүл уг хөлөг онгоцны ажил үүрэгт ямар нэг хэмжээгээр хөлслөгдөж, эсхүл ажиллаж буй бусад хувь хүн;
  - ii) Нэгээс доош насны хүүхэд
- f) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц” гэж арван хоёроос дээш тооны зорчигч тээвэрлэдэг хөлөг онгоцыг;
- g) “ачааны хөлөг онгоц” гэж зорчигч тээврийн биш аливаа хөлөг онгоцыг;
- h) “шатахуун тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж шатамхай чанарын шингэн ачааг бөөнөөр нь тээвэрлэх зориулалтаар баригдсан, эсхүл тохируулж өөрчилсөн ачааны хөлөг онгоцыг;
- i) “загас агнуурын хөлөг онгоц” гэж загас, халим, далайн хав, далайн морь, эсхүл далайн бусад амьд баялгийг барихад ашигладаг хөлөг онгоцыг;
- j) “цөмийн хөлөг онгоц” гэж цөмийн хүчний төхөөрөмжөөр тоноглогдсон хөлөг онгоцыг;
- k) “шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр эсхүл түүнээс хойш ёроолыг нь тавьсан, эсхүл адил үе шатандаа баригдаж байсан хөлөг онгоцыг;
- l) “одоо байгаа хөлөг онгоц” гэж шинэ биш хөлөг онгоцыг;
- m) “нэг миль” гэж 1852 метр, эсхүл 6080 футийг хэлнэ.

##### **Журам 3 Эс хэрэглэх тохиолдол**

- a) энэхүү журам нь өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол дараахь хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.



- i. дайны болон цэргийн хөлөг онгоц;
  - ii. нийт даац нь 500 тонноос бага ачааны хөлөг онгоц;
  - iii. механик аргаар хөдөлдөггүй хөлөг онгоц;
  - iv. энгийн бүтэцтэй модон хөлөг онгоц;
  - v. худалдаа хийдэггүй аяллын дарвуулт онгоц;
  - vi. загас агнуурын хөлөг онгоц.
- b) 5 дугаар бүлэгт өөрөөр тусгайлан зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү дүрмийн заалт нь гагцхүү Хойд Америкийн Их Нууруудаар болон Гэгээн Лоренс голоор зүүн зүгт, Дэс Розерс хошуунаас Антикости арал, Баруун цэг хүртэл чигээрээ татсан шугам хүртэл, тэгэхдээ Антикости арлаас хойд тал руу 63 дахь уртраг хүртэлх зайд аялдаг хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

#### **Журам 4 Чөлөөлөлт**

- a) Тухайн хөлөг онгоц нь Захиргааны үзэж байгаагаар гүйцэтгэх аяллынхаа аюулгүй байдлын шаардлагыг хангахуйц байвал ердийн үед олон улсын далайн аялалд оролцдоггүй боловч тусгай нөхцөл байдалд нэг удаагийн олон улсын далайн аялал хийх шаардлагатай хөлөг онгоцыг Захиргаа нь энэхүү дүрмээр тавигдаж буй аливаа шаардлагаас чөлөөлж болно.
- b) Энэхүү журмын II-1, II-2, II-3 бүлэг болон IV-т заасныг дагаж мөрдөх нь хөлөг онгоцны шинэ төрлийн өвөрмөц шинжийг хөгжүүлэх судалгаа явуулахад болон; тэдгээрийг олон улсын аялал хийдэг хөлөг онгоцны ангилалд нэгтгэхэд ноцтойгоор саад учруулж болзошгүй байвал Захиргаа нь тийм шинжийг агуулсан аливаа хөлөг онгоцыг эдгээр бүлгийн аливаа заалтыг дагаж мөрдөхөөс чөлөөлж болно. Гэсэн хэдий ч аливаа ийм онгоц нь тухайн Захиргааны үзэж байгаагаар, түүний үзүүлэх үйлчилгээнд болон хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг бүхэлд нь хангахад тавигдах аюулгүй ажиллагааны шаардлагад нийцсэн бөгөөд хөлөг онгоцны хүрэлцэн очих улсын Засгийн газар хүлээн зөвшөөрөхүйц байна. Ийнхүү чөлөөлөхийг зөвшөөрсөн аливаа Захиргаа нь чөлөөлсөн тухай болон шалтгааны талаар Байгууллагад мэдэгдэх бөгөөд улмаар Байгууллага энэ тухай Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээлнэ.

#### **Журам 5 Дүйцхүйц орлуулалт**

- a) Энэхүү дүрмээр тусгай тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлсээр хөлгийг тоноглон, эсхүл хангасан байхыг, эсхүл тусгай арга хэмжээ авсан байхыг шаардвал захиргаа нь тухайн онгоцыг дурдсанаас бусад аливаа тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлсээр тоноглох эсхүл хангах, эсхүл аливаа бусад арга хэмжээ авахыг зөвшөөрч болох боловч тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлс болон тусгай арга хэмжээ нь ямар ч байсан энэхүү дүрмээр тавих шаардлагаас дутуугүй үр нөлөөтэй гэдгийг туршилтаар эсхүл өөр байдлаар нотолсон байх ёстой.
- b) Ийнхүү тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлс, эсхүл арга хэмжээг орлуулахаар зөвшөөрсөн захиргаа нь тэдгээрийн тодорхойлолт болон хийгдсэн аливаа туршилтын талаар тайланг Байгууллагад хүргүүлэх бөгөөд Байгууллага нь тэдгээрийг ажилтнуудад нь мэдэгдэх зорилгоор бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт хүргүүлнэ.

#### **ХЭСЭГ В-ҮЗЛЭГ БОЛОН ГЭРЧИЛГЭЭ**

#### **Журам 6 Үзлэг болон шалгалт**

Энэхүү журмын заалтыг хэрэгжүүлэх болон түүнээс чөлөөлсөнтэй холбогдуулан хөлөг онгоцонд хийх үзлэг шалгалтыг тухайн хөлөг онгоцны далбааг нь мандуулах эрхтэй

улсын ажилтан хийж гүйцэтгэх бөгөөд аль ч Засгийн газар нь энэхүү зорилгоор томилогдсон шалгагчаар, эсхүл зөвшөөрөл олгогдсон байгууллагаар үзлэг шалгалтыг хийлгэхээр хариуцуулж болно. Ямар ч тохиолдолд холбогдох Засгийн газар нь үзлэг шалгалт бүрэн төгс, нягт нямбай хийгдсэн байх баталгааг хангана.

#### Журам 7

#### Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хийх үзлэг

- а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд дор дурдсан үзлэг хийгдэх ёстой. Үүнд:
- i. хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахын өмнө хийх үзлэг;
  - ii. 12 сар тутамд хийх ээлжит үзлэг;
  - iii. шаардлага гарсан тохиолдолд хийгдэх нэмэлт үзлэг.
- б) Дээр дурдсан үзлэгийг дараахь байдлаар хийж гүйцэтгэнэ.
- i. Хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахын өмнө хийх үзлэгт дотор хөлгийн ёроолын гадна тал болон уурын тогооны гадна, дотор талыг оролцуулан түүний бүтэц, машин механизм, тоног төхөөрөмжид хийх иж бүрэн үзлэг багтана. Энэ үзлэгээр бүтцийн бүрдэл хэсэг, материал, зохион байгуулалт, уурын тогоо болон бусад даралтат сав тэдгээрийн эд анги, үндсэн болон туслах машин механизм, цахилгаан болон радио хэрэгсэл, моторт аврах завины радио телефон байгууламж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, аврах хэрэгсэл, галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон унтраах хэрэгсэл, радиолокацийн станц, цуурай үүсгэгч, гиролуужин, лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр болон бусад тоног төхөөрөмж нь энэхүү конвенцийн болон уг хөлөг онгоцны үзүүлэх үйлчилгээний талаар Захиргаанаас баталсан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад бүрэн дүүрэн нийцсэнийг баталгаажуулна. Үзлэгээр түүнчлэн хөлөг онгоцны бүхий л хэсгийн чанар хийц, тоног төхөөрөмж нь бүх талаар шаардлага хангасан ба хөлөг онгоц нь энэхүү конвенц болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасан шаардлагын дагуу гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгсэл болон гамшгийн дохиоллоор хангагдсаныг баталгаажуулна;
  - ii. Ээлжит үзлэгт хөлгийн бүтэц, уурын тогоо болон бусад даралтат сав, түүнчлэн хөлөг онгоцны ёроолын гадна талыг оролцуулан түүний машин механизм, тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг багтан орно. Энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоц нь бүтэц, уурын тогоо болон бусад даралтат сав, тэдгээрийн эд анги, үндсэн ба туслах машин механизм, цахилгаан байгууламж, радио байгууламж, аврах радио телеграфын байгууламж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, аврах хэрэгсэл, галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон унтраах хэрэгсэл, радиолокацийн станц, цуурай үүсгэгч, лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр ба бусад тоног төхөөрөмжийн хувьд шаардагдах нөхцөлийг хангаж байгаа бөгөөд хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээнд тохирсон, түүнчлэн хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн ажиллагаа болон уг хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээний талаар батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад нийцсэнийг баталгаажуулна. Уг хөлөг онгоцон дээр байгаа гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгсэл болон гамшгийн дохиолол энэхүү конвенцийн болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасан шаардлагад нийцэж байгааг баталгаажуулах зорилгоор тэдгээрт мөн дээр дурдсан үзлэгийг хийнэ;
  - iii. Бүрэн, эсхүл хэсэгчилсэн үзлэгийг нөхцөл байдлаас хамааруулан хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд, эсхүл түүний аврах хэрэгсэл, бусад тоног төхөөрөмжийн хүчин чадал, бүрэн бүтэн байдалд нөлөөлөх осол гарсан, эсхүл гэмтэл илэрсэн үед тухай бүр, эсхүл ямар нэгэн чухал засвар, шинэчлэл хийгдсэн тохиолдол бүрд хийнэ. Уг үзлэгээр холбогдох засвар, шинэчлэл нь амжилттай хийгдсэн, засварын материал, чанар хийц нь бүхий



л талаар шаардлага хангасан, түүнчлэн хөлөг онгоц нь энэхүү конвенц болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журам болон хөлөг онгоцны үзүүлэх үйлчилгээний талаар Захиргаанаас батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад бүх талаар нийцсэнийг баталгаажуулна.

с)

(i) Энэ дүрмийн (b) хэсэгт дурдсан хууль, зарлиг, тушаал болон журам нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс, зориулалтын үйлчилгээндээ хөлөг онгоц бүх талаар нийцэж байгааг баталгаажуулахад холбогдоно.

(ii) Тэдгээр нь юуны түрүүнд үндсэн болон туслах уурын тогоо, холболт, уур дамжуулах хоолой, өндөр даралтын баллон, дотоод шаталтын хөдөлгүүрийн түлшний саванд шингэний даралтын, эсхүл өөр бусад боломжтой аргаар ашиглалтад оруулахын өмнө нь болон дараагийн шатанд хийгдвэл зохих сорилттой холбогдуулан дагаж мөрдвөл зохих шаардлагыг тодорхойлно.

#### Журам 8

##### **Ачааны хөлөг онгоцны аврах хэрэгсэл болон бусад тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг**

II-1, II-2, II-3 болон V бүлгийн заалт үйлчлэх, моторт аврах завины радио телеграфын төхөөрөмж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, цуурай үүсгэгч, гиро луужин болон ачааны хөлөг онгоцны гал унтраах хэрэгслээс бусад аврах хэрэгслийн тухайд энэ бүлгийн 7 дугаар журамд заасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хамаарах сорил хийгдэх бөгөөд энэ журмын (a)(ii) дэд хэсэгт заасан 12 сарын оронд 24 сарын хугацаа мөрдөгдөнө. Шинэ хөлөг онгоцон дахь галын хяналтын төлөвлөгөө, шинэ ба одоо байгаа хөлөг онгоцонд байгаа лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр, гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгслийг энэхүү конвенцид заасан шаардлага болон хэрэгцээтэй Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасантай бүрэн тохирч байгааг баталгаажуулах зорилгоор үзлэгт хамруулна.

#### Журам 9

##### **Ачааны хөлөг онгоцны радио болон радиолокацийн байгууламжид хийх үзлэг**

IV болон V бүлгийн заалт үйлчлэх ачааны хөлөг онгоцны радио болон радиолокацийн хэрэгслийг болон III бүлэгт заасан шаардлагын дагуу моторт аврах завины радио телеграфийн төхөөрөмж эсхүл аврах завины зөөврийн радио аппаратыг энэ бүлгийн 7 дугаар журамд зорчигч тээврийн хөлөг онгоцтой холбогдуулан заасны дагуу эхний болон дараагийн үзлэгт хамруулна.

#### Журам 10

##### **Ачааны хөлөг онгоцны их бие, машин механизм болон тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг**

Ачааны хөлөг онгоцны их бие, машин механизм болон тоног төхөөрөмжид (ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, эсхүл ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээг олгогддог зүйлээс бусдыг) үйлдвэрлэлээс гармагц үзлэг хийх бөгөөд тэдгээрийн байдал нь бүх талаар шаардлага хангасныг баталгаажуулахын тулд Захиргаанаас шаардлагатай гэж үзэж болох тийм журмаар, хугацааны зохих давтамжтайгаар үзлэг хийнэ. Уг үзлэгээр хөлөг онгоцны бүтцийн байрлал, материал, бүрдэл хэсэг, уурын тогоо болон бусад даралтат сав тэдгээрийн эд анги, үндсэн ба туслах машин механизм, цахилгааны байгууламж болон бусад тоног төхөөрөмж нь хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээнд бүх талаар тохирохыг баталгаажуулна.

## Журам 11 Үзлэгийн дараахь байдлыг хадгалах

Энэ бүлгийн 7, 8, 9, эсхүл 10 дугаар журамд заасны дагуу хөлөг онгоцонд аливаа үзлэг хийж дууссаны дараа үзлэгт хамрагдсан бүтэц, машин механизм, тоног төхөөрөмж зэрэгт Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр ямар ч өөрчлөлт хийж үл болно.

## Журам 12 Гэрчилгээ олгох

а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг II-1, II-2, II-3 болон IV дугаар бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан аливаа бусад холбогдох шаардлагыг хангасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийсний дараа олгоно.

i) Ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг энэ бүлгийн 10 дугаар журамд ачааны хөлөг онгоцонд хийх үзлэгтэй холбогдуулан заасан шаардлагыг хангасан бөгөөд гал унтраах хэрэгсэл болон галыг хянах төлөвлөгөөнд хамаарахаас бусад зүйлийн хувьд бүлэгт II-1, II-2 шаардлагатай нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

ii) Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг II-1, II-2 болон II-3 дугаар бүлэгт заасан холбогдох шаардлага болон энэхүү дүрмийн холбогдох бусад шаардлагыг хангасан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

iii) Ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг IV дүгээр бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан холбогдох бусад шаардлагыг хангасан радио телеграфын байгууламжийг суурилуулсан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

iv) Ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг IV дүгээр бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан холбогдох бусад шаардлагыг хангасан радио телефоны байгууламжийг суурилуулсан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

v) Энэхүү журамд заасны дагуу болон түүнтэй нийцүүлэн хөлөг онгоцны холбогдох шаардлагаас чөлөөлсөн тохиолдолд энэ хэсэгт тусгасан гэрчилгээнд дээр нэмж чөлөөлөлтийн гэрчилгээ хэмээн нэрлэгдэх гэрчилгээг олгоно.

vi) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээ болон чөлөөлөлтийн гэрчилгээг захиргаа эсхүл түүнээс зохих ёсоор эрх олгосон аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллага олгоно. Бүхий л тохиолдолд захиргаа нь гэрчилгээтэй холбогдсон хариуцлагыг бүрэн хүлээнэ.

б) Энэхүү конвенцийн бусад заалтыг үл харгалзан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн заалт энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох үед мөрдөгдсөөр байгаа бол түүнийг олгосон Захиргааны хувьд энэхүү конвенцийн 1 дүгээр бүлгийн 14 дүгээр журамд заасан нөхцөлийн дагуу хүчингүй болох хүртлээ мөрдөгдсөн хэвээр үлдэнэ.

с) Энэхүү конвенцийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас дагаж мөрдөхөөр хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш тухайн Засгийн газар нь “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1929, 1948 эсхүл 1960 оны олон улсын конвенцийн заалтын дагуу болон тэдгээртэй нийцүүлэн гэрчилгээ олгож үл болно

### Журам 13

#### Өөр Засгийн газраас гэрчилгээ олгох

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтээр хөлөг онгоцонд үзлэг явуулж болох бөгөөд хэрэв хөлөг онгоц энэхүү журамд заасан шаардлагыг хангасан гэж үзвэл энэхүү журамд нийцүүлэн тэрхүү хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгоно. Ийнхүү олгосон аливаа гэрчилгээ нь уг гэрчилгээг хөлөг онгоцны мандуулсан, эсхүл мандуулах эрхтэй болох улсын Засгийн газрын хүсэлтээр олгосон тухай мэдэгдлийг агуулсан байх бөгөөд энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хуулийн хүчинтэй байх бөгөөд ижил байдлаар хүлээн зөвшөөрөгдөнө.

### Журам 14

#### Гэрчилгээний үйлчлэх хугацаа

- а) Ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ болон чөлөөлөлтийн гэрчилгээнээс бусад гэрчилгээг 12 сараас дээшгүй хугацаагаар олгоно. Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээг 24 сараас дээшгүй хугацаагаар олгоно. Чөлөөлөлтийн тухай гэрчилгээ нь түүгээр олгосон чөлөөлөлтийн үйлчлэх хугацаанаас илүүгүй хугацаанд хүчинтэй байна.
- б) 300 тонн болон ба түүнээс дээш гэхдээ 500 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд анх олгосон ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, эсхүл ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээний хугацаа дуусгавар болохоос өмнө хоёр сарын дотор хэрэв үзлэг хийгдсэн бол тухайн гэрчилгээг хураан авч, шинэ гэрчилгээг өмнөх гэрчилгээний хугацаа дууссанаас хойш 12 сарын дотор хүчинтэй байхаар өгч болно.
- с) Хэрэв хөлөг онгоцны гэрчилгээний хугацаа дуусгавар болох үед далбааг нь мандуулах эрхтэй улсын боомтод байхгүй байвал гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болох боловч тийнхүү сунгах нь гагцхүү тухайн хөлөг онгоцыг далбааг нь мандуулах эрхтэй, эсхүл үзлэг хийлгэх улс хүртэл хийх далайн аяллаа дуусгахыг хөлөг онгоцонд зөвшөөрөх зорилгоор олгох бөгөөд зөвхөн ингэх нь зөв, зүйтэй гэж тооцогдох тохиолдолд хийнэ.
- д) Гэрчилгээний хугацааг тийнхүү таван сараас илүүгүй хугацаагаар сунгах бөгөөд ийнхүү гэрчилгээгээ сунгуулсан хөлөг онгоц далбааг нь мандуулах эрхтэй улсдаа, эсхүл үзлэг хийлгүүлэх боомтдоо ирснийхээ дараа ийнхүү сунгуулсан гэдэг шалтгаанаар шинэ гэрчилгээ авахгүйгээр тухайн боомт, эсхүл улсыг орхин явах эрх эдлэхгүй.
- е) Энэхүү журмын дээр дурдсан заалтын дагуу сунгагдаагүй гэрчилгээг Захиргаа уг гэрчилгээнд заасан хугацаа дууссанаас хойш нэг хүртэл сарын дотор сунгаж болно.

### Журам 15

#### Гэрчилгээний хэлбэр

- а) Бүх гэрчилгээ нь түүнийг олгосон улсын албан ёсны хэлээр, эсхүл хэлүүдээр үйлдэгдэнэ.
- б) Гэрчилгээний хэлбэр энэхүү дүрмийн хавсралтаар тогтоосон загварын дагуу байна. Гэрчилгээний загварын хэвлэмэл хэсгийн зохицуулалт нь олгосон гэрчилгээ, эсхүл түүний баталгаат хуулбартай яг ижил байдлаар буух ёстой бөгөөд олгосон гэрчилгээ, эсхүл түүний баталгаат хуулбарт оруулсан тодорхойлолтыг латин бичгээр, араб тоогоор үйлдэнэ.

### Журам 16

#### Гэрчилгээг өлгөх

Энэхүү дүрмийн дагуу олгосон бүх гэрчилгээ, эсхүл тэдгээрийн баталгаат хуулбарыг хөлөг онгоцны ил харагдахуйц, хүрч болохуйц газар өлгөнө.

**Журам 17**  
**Гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх**

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газрын бүрэн эрхийн дагуу олгосон гэрчилгээг энэхүү конвенцид хамаарах бүхий л зорилгоор бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар хүлээн зөвшөөрнө. Эдгээр гэрчилгээний хуулийн хүчин чадлыг бусад хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар өөрсдийн олгосон гэрчилгээнийхээ нэгэн адил хүндэтгэнэ.

**Журам 18**  
**Гэрчилгээний хавсралт**

- а) Хэрэв ямар нэгэн далайн аяллын үеэр хөлөг онгоцон дээр зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээнд заасан нийт тооноос цөөн хүн байсан бөгөөд үүний үр дүнд хөлөг онгоц энэхүү дүрмийн дагуу гэрчилгээнд зааснаас цөөн тооны аврах завь болон хүний амь аврах бусад хэрэгслийг авч явахад харшлахгүй бол энэ бүлгийн 12, эсхүл 13 дугаар журамд дурдсан Засгийн газар, хувь хүн, эсхүл Байгууллагаас хавсралт олгож болно.
- б) Тухайн нөхцөл байдалд энэхүү дүрмийн заалтыг зөрчөөгүй болохыг тэрхүү хавсралтад тэмдэглэнэ. Тэрхүү хавсралтыг гэрчилгээнд хавсаргах бөгөөд хүний амь аврах хэрэгслийн тухайд гэрчилгээг орлоно. Тэрхүү хавсралт нь гагцхүү тухайн олгогдсон далайн аялалд хүчинтэй.

**Журам 19**  
**Хяналт**

Энэ бүлгийн 12 дугаар журам, эсхүл 13 дугаар дүрмийн дагуу олгосон гэрчилгээг эзэмшиж буй хөлөг онгоц бүрд бусад хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын боомтод байхад нь тухайн Засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгогдсон албан тушаалтнаас хөлөг онгоц нь хүчинтэй гэрчилгээтэйг нотлоход чиглэсэн хяналт тавина. Хөлөг онгоцны болон түүний тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал нь уг гэрчилгээнд мэдээлснээс ихээхэн зөрөөтэй гэж үзэх илт үндэслэл байгаагаас бусад тохиолдолд гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрнө. Эсрэг тохиолдолд уг хөлөг онгоцыг зорчигчид, эсхүл багийн гишүүдэд аюулгүй байдлыг хангахгүйгээр далайн аялалд гарахгүй байх арга хэмжээ хяналт тавьж буй албан тушаалтнаас авна.

**Журам 20**  
**Давуу эрх**

Энэхүү конвенцийн давуу эрх нь тохирох хүчин төгөлдөр сертификатгүй аливаа хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

**ХЭСЭГ С – АВААР**

**Журам 21**  
**Осол, аваар**

- а) Энэхүү конвенцийн заалтыг дагаж мөрддөг аливаа хөлөг онгоцонд осол, аваар гарвал мөрдлөгө явуулах үүргийг энэхүү журамд ямар өөрчлөлт оруулах хэрэгтэйг тодорхойлоход тухайн мөрдлөгө туслана гэж үзвэл Захиргаа бүр хүлээнэ.
- б) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүр тухайн мөрдлөгөөр олсон зүйлтэй хамааралтай мэдээллээр Байгууллагыг хангах үүрэг хүлээнэ. Байгууллагын тухайн мэдээлэлд суурилсан тайлан, эсхүл зөвлөмж нь тухайн хөлөг онгоцны тодорхойлолт, эсхүл харьяаллыг дэлгэхгүй ба аливаа хэлбэрээр аливаа хөлөг онгоц, эсхүл хувь хүнд хариуцлага тооцохгүй.

## БҮЛЭГ II-1

### УГСРАЛТ - ДЭД ХЭСЭГ БОЛОН ТОГТВОРТОЙ БАЙДАЛ, МАШИН МЕХАНИЗМ БОЛОН ЦАХИЛГААН ТӨХӨӨРӨМЖ

#### ХЭСЭГ А - ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

##### Журам 1

##### Хэрэглэх хүрээ

а)

- i) Хэрвээ өөрөөр заагаагүй бол энэ бүлэг нь шинэ хөлөг онгоцонд хамаарна.
- ii) Одоо байгаа зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц нь дараахь зүйлийг мөрдөнө:

1. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд тухайн конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна;

2. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш боловч “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд 1948 оны конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна;

3. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд тухайн конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна.

Энэхүү конвенцийн II-1 дугаар бүлгийн 1960 болон 1948 оны конвенцийн II дугаар бүлэгт багтаагүй шаардлагын аль нь энэхүү конвенцид тодорхойлсноор одоо байгаа хөлөг онгоцонд үйлчлэхийг захиргаа шийднэ.

- iii) Засвар, өөрчлөлт, сайжруулалт хийгдэж, тэдгээртэй холбоотой тоноглол тавигдаж буй хөлөг онгоцны тухайд наад зах нь түүнд өмнө нь тавигдаж байсан шаардлага хэвээр мөрдөгдөнө. Тэгэхдээ одоо байгаа хөлөг онгоц нь зарчмын хувьд шинэ онгоцны тухайд тавигдах шаардлагыг өмнө байснаасаа доогуур түвшинд хангах ёсгүй. Их засвар, өөрчлөлт болон сайжруулалт хийхэд болон тэдгээртэй холбоотой тоноглол тавигдсан нөхцөлд Захиргаанаас үндэслэлтэй, ач холбогдолтой гэж үзсэн хэр хэмжээгээр шинэ хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлагыг хангана.

б) Энэхүү бүлгийн зорилгоор:

- i) Зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоц гэж энэхүү конвенцийн хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл түүнтэй ижил угсралтын үе шатанд байсан зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцыг, эсхүл дээрх өдөр, эсхүл түүнээс хойш зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болгон өөрчилсөн ачааны хөлөг онгоцыг хэлнэ. Зорчигч тээврийн бусад бүх хөлөг онгоцыг одоо байгаа зорчигч тээврийн хөлөг онгоц гэж үзнэ;

- ii) Шинэ ачааны хөлөг онгоц гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл түүнтэй ижил угсралтын үе шатанд байсан ачааны хөлөг онгоцыг хэлнэ.

с) Хэрэв Захиргаанаас аяллын хамгаалагдсан шинж чанар болон нөхцөл байдал нь энэхүү бүлэгт заасан шаардлагыг дагаж мөрдөх үндэслэлгүй, эсхүл шаардлагагүй болгоход хүргэсэн гэж үзвэл тэрээр эдгээр шаардлагаас аяллынхаа туршид хамгийн ойр хуурай газраас 20 милээс илүү холдохгүй, тухайн улсад харьяалагдаж буй тухайлсан хөлөг онгоцыг эсхүл тодорхой ангиллын хөлөг онгоцыг чөлөөлж болно.



д) Аврах завины хүчин чадлаас илүү тооны хүн авч явахыг зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцонд III дугаар бүлгийн 27 дугаар дүрмийн (с) хэсэгт заасан дагуу зөвшөөрсөн тохиолдолд аяллын шинж чанар болон нөхцөл байдлыг анхааралдаа авах үндсэн дээр хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн энэ бүлгийн болон II-2 дугаар бүлгийн шаардлагыг бүрэн хэмжээгээр хангахгүй байна гэж Захиргаа үзвэл тухайн хөлөг онгоц нь энэхүү бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (е) хэсэгт дурдсан эд хэсэгт хамаарах тусгай стандарт, энэхүү бүлгийн 4 дүгээр дүрмийн (d) хэсэгт заасан ус тэвчих чанарын талаарх тусгай заалтыг дагаж мөрдөнө.

е) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц мөргөлчдийн аялал зэрэг арилжааны тусгай зориулалтаар олон тооны зорчигчдыг тээвэрлэх тусгай худалдаанд хөлслөгдсөн тохиолдолд Захиргаанаас хэрэв энэхүү бүлэгт заасан шаардлагыг биелүүлэхийг албадах нь хэрэгжих бололцоогүй гэж үзсэн бол тэрээр тухайн улсад харьяалагдаж буй хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болох бөгөөд тэгэхдээ ийм хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйлийн заалтыг бүрэн биелүүлэх ёстой.

i) 1971 оны арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны тухай хэлэлцээрт хавсаргасан журам;

ii) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны багтаамжинд тавих шаардлагын тухай 1973 оны протоколд хавсаргасан журам хүчин төгөлдөр болсноос нь эхлэн.

## Журам 2 Нэр томьёо

а) Өөрөөр тусгайлан зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү бүлгийн зорилгоор:

i) “дэд хэсгийн ачааллын усан шугам” гэж хөлөг онгоцны дэд хэсгийг тодорхойлоход ашигладаг усан шугамыг;

ii) “дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий усан шугам” гэж дэд хэсэгт хуваах мөрдөгдөж буй журмын дагуу хамгийн доод түвшинд суух усан шугамыг;

б) “хөлөг онгоцны урт” гэж дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий усан шугамын хамгийн хол цэг дээр татсан босоо шулууны хоорондох уртыг;

с) “хөлөг онгоцны өргөн” гэж дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий шугаман дээрх эсхүл түүнээс доош суулттай үед гадна талын нэг хүрээнээс гадна талын нөгөө хүрээ хүртэлх туйлын өргөнийг;

д) “суулт” гэж хөлөг онгоцны суурийн онолын хавтгайгаас дэд хэсгийн тухайн ачааллын шугам хүртэлх, хөлөг онгоцны уртын дундаж цэг дээрх, босоо зайг;

е) “хаалттай тавцан” гэж ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн хаалт хана хүрдэг хамгийн дээд тавцанг;

ф) “булхалтын хязгаарын шугам” гэж хаалттай тавцангийн дээд гадаргуугаас доош наад зах нь 76 миллиметр (3 инч)-т байх хажуугийн шугамыг;

г) “зайны ус даах чадвар” гэж тухайн зайны усанд эзлэгдэж болох эзлэхүүнийг хэлнэ.

Булхалтын хязгаарын шугамаас дээш үргэлжилдэг зайны багтаамжийг гагцхүү уг шугамын өндөр хүртэл хэмжинэ.

h) Машины зай гэж суурийн онолын хавтгай болон булхалтын хязгаарын шугамын хавтгай хоорондын, түүнчлэн хүчний үндсэн болон туслах машин, хүчний машиныг тэжээдэг уурын тогоо, нүүрсний байнгын бункерыг агуулдаг ус үл нэвтрэх үндсэн хана хоорондын зайг;

Ердийн бус зохицуулалтын үед машины зайны хязгаарыг Захиргаа тодорхойлно.

i) Зорчигчдын зай гэж ачаа тээш, агуулах, хоол хүнс ба шуудангийн өрөөл оруулахгүйгээр зорчигчдын байр сууц болон үйлчилгээнд зориулагдсан зайг;

Энэ бүлгийн 4 болон 5 дугаар дүрмийн зорилгоор хөлгийн багийн байр сууц болон үйлчилгээнд зориулан олгосон булхалтын хязгаарын шугамаас дооших зайг зорчигчдын зайд хамааруулна.

ii) Бүхий л тохиолдолд багтаамж болон талбайг онолын уулзвар хүртэл тооцно.

## ХЭСЭГ В – ДЭД ХЭСЭГ БА ТОГТВОРТОЙ БАЙДАЛ

(Хэсэг В гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хамаарах бөгөөд харин журам 19 нь ачааны хөлөг онгоцонд мөн хамаарна)

### Журам 3 Усанд автуулж болох урт

- а) Хөлөг онгоцны уртын аливаа цэгт байгаа усанд автуулж болох уртыг тухайн хөлөг онгоцны хэлбэр, суулт болон бусад шинж чанарыг нь харгалзан тооцно.
- б) Үргэлжилсэн хаалттай тавцан бүхий хөлөг онгоцны тухайд өгөгдсөн цэг төвд нь байх усанд автуулж болох урт гэж живэлт доош живүүлэхгүйгээр энэхүү бүлгийн 4 дүгээр журамд заасан дагуу явагдана гэж тооцоход хөлөг онгоцны булхалтын хязгаар шугамаас доош живүүлэхгүй байх хөлөг онгоцны уртын хэсгийг хэлнэ.
- с) (I) Үргэлжилсэн хаалтгүй тавцан бүхий хөлөг онгоцны аливаа цэгт байгаа усанд автуулж болох уртыг гадна тал нь ус үл нэвтрүүлэх (хажуугийн) тавцангийн дээд түвшингээс доош ямар ч тохиолдолд 76-аас доош миллиметр (3 инч) байхгүй байхаар таамагласан тийм үргэлжилсэн булхалтын шугам хүртэл тодорхойлж болох хэмжээний ачаагаар ерөнхийдөө дүүрдэггүй хөлөг онгоцны тухайд ачааны зайны аль ч хэсгийг “b”-г тооцоолоход оруулахгүй.

### Журам 4 Ус нэвтрүүлэх чанар

- а) Энэхүү бүлгийн 3 дугаар журамд иш татсан тодорхой төсөөлөл нь хязгаарын шугамаас доош байгаа зайн ус нэвтрүүлэх чанартай холбогдоно. Усанд автуулж болох уртыг тодорхойлохдоо хязгаарын шугамаас доош байгаа хөлөг онгоцны дараахь хэсэг бүрийн уртааш жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг ашиглана.
- i) энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсон машины зай;
  - ii) машины зайн урд байгаа хэсэг;
  - iii) машины зайн ард байгаа хэсэг.
- б)
- i) Машины зайн уртааш жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$85 + 10 \left( \frac{a - c}{v} \right)$$

- $a$  - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу хязгаарын шугамаас доош, машины зайн хязгаарын дотор байгаа зорчигчдын зай;
- $c$  - ачаа, нүүрс, эсхүл нөөцийн зориулалттай хязгаарын шугамаас доош, машины зайн хязгаарын дотор байгаа тавцан хоорондын;
- $v$  - хязгаарын шугамаас доош байгаа машины нийт зай.

- ii) Нарийн тооцоогоор тодорхойлсон ус нэвтрүүлэх дундаж чанар нь өгөгдсөн томъёоныхоос бага байна гэж Захиргаа үзвэл нарийн тооцооны утгыг ашиглаж болно. Тийм тооцооны зорилгоор энэхүү бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу зорчигчдын зайн ус нэвтрүүлэх чанарыг 95 гэж авч үзэх ба ачаа, нүүрс болон нөөцний бүх зайг 60 гэж авч үзнэ. Давхар ёроол, шингэн түлш болон бусад хөөнөгийн чанарыг тохиолдол бүрд зөвшөөрч болохуйцаар тогтооно.
- с) Энэ журмын (d) хэсэгт өөрөөр заагаагүй бол машины зайн өмнө, эсхүл ард байгаа хөлөг онгоцны хэсгийн жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$65 + 35 \frac{a}{v}$$

$a$  -энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамнаас доош байрласан зорчигчдын зай;

$v$  - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамнаас доош байгаа хөлөг онгоцны нийт хэсэг.

d) III дугаар бүлгийн 27 дугаар журмын (c) хэсэгт аврах завины боломжоос хэтэрсэн тооны хувь хүнийг авч явахыг зөвшөөрсөн болон энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн дагуу тусгай заалтыг мөрдөх хөлөг онгоцны хувьд машины зайн урд эсхүл ард байгаа хэсгийн жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

$b$  - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, ачааны зай, нүүрс, эсхүл шингэн түлшний бункер, агуулах өрөө, тээш болон шуудангын ороо, цэвэр усны хөөнөгийн зориулалттай хязгаарын шугамнаас доош болон шал, дотоод ёроол, эсхүл оргилын хөөнөгөөс дээш байрласан зай;

$v$  - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамаас доош хөлөг онгоцны хэсгийн нийт эзлэхүүн.

Их хэмжээний ачааг ерөнхийдөө агуулдаггүй ачааны агуулахтай хөлөг онгоцны хувьд тухайн ачааны зайн аль ч хэсгийг (b)-г тооцоолоход ашиглахгүй.

ii) Хэвийн бус байршлын үед Захиргаа нь машины зайн өмнөх (арын) зайд зориулагдсан дундаж ус тэвчих чадварын нарийвчилсан тооцоог зөвшөөрөх, эсхүл шаардаж болно. Ийм тооцоог хийх зорилгоор энэ бүлгийн 2 дугаар дүрмээр тодорхойлогдох зорчигчдын зайн ус тэвчих чадварыг 95, машин механизм зайг 85, ачаа, нүүрс болон агуулахын зайг 60-аар авч, түүнчлэн давхар ёроол, түлшний болон бусад хөөнөгийн багтаамжийг тухай бүр баталж байна.

e) Хэрэв хоёр ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн хаалтын хооронд байгаа тавцан хоорондын тасалгаа нь зорчигчдод, эсхүл багт зориулсан ямар нэгэн зайг агуулж байгаа бол байнгын ган хаалтаар бүрэн хаагдсан бусад зориулалттай зайнаас тийм тасалгааг бүхэд нь зорчигчдын зайд хамааруулна. Гэхдээ байнгын ган хаалт бүрэн тусгаарлагдсан зөвхөн зорчигчдод, эсхүл багт зориулсан зайг зорчигчдын зай гэж үзнэ.

### Журам 5

#### Тасалгааны зөвшөөрөгдөх урт

a) Хөлөг онгоц нь үзүүлэх үйлчилгээнийхээ зориулалтаас хамааран аль болох үр ашигтайгаар дэд хэсэгт хуваагдана. Дэд хэсэгт хуваагдах түвшин нь хөлөг онгоцны урт болон үйлчилгээний төрлөөс нь хамааран ялгаатай байх бөгөөд зорчигч тээвэрлэх үүрэгтэй, хамгийн их урттай хөлөг онгоцонд дэд хэсэгт хуваагдах хамгийн өндөр төвшин тохирч байх тийм байдлаар гүйцэтгэгдэнэ.

b) *Дэд хэсэгт хуваах хүчин зүйл.* Хөлөг онгоцны уртын аливаа цэг дээр төв нь байгаа тасалгааны зөвшөөрөгдсөн дээд уртыг тодорхойлохдоо усанд автуулж болох уртыг дэд хэсгийн хүчин зүйл хэмээн нэрлэгддэг зохих хүчин зүйлээр үржүүлэх замаар гарган авна.

Дэд хэсгийн хүчин зүйл нь хөлөг онгоцны уртаас хамаарах бөгөөд өгөгдсөн уртын тухайд гэвэл хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээний зориулалтаас шалтгаалан ялгаатай байна. Энэ хүчин зүйл нь тогтмол бөгөөд тасралтгүй багасна.

i) хөлөг онгоцны урт нэмэгдэхийн хэрээр;

ii) гол төлөв ачаа тээвэрлэдэг хөлөг онгоцонд хэрэглэх А хүчин зүйлээс гол төлөв зорчигч тээвэрлэдэг хөлөг онгоцонд хэрэглэх В хүчин зүйл хүртэл.

А болон В хүчин зүйлийн өөрчлөлтийг дор дурдсан I болон II томъёогоор илэрхийлэх ба энэ бүлгийн 2 дугаар Журамд тодорхойлсноор L гэж хөлөг онгоцны уртыг хэлнэ.

L = ийг футуар илэрхийлэх нь:

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + .18$$

(L = 131 ба түүнээс дээш) .....(I)

L –ийг метрээр илэрхийлэх нь:

$$A = \frac{190}{L - 198} + .18$$

18 (L = 430 ба түүнээс дээш)

L =ийг метрээр илэрхийлэх нь

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + .18$$

18 ( L = 79 ба түүнээс дээш).....(II)

L = ийг футуар илэрхийлэх нь:

$$B = \frac{100}{L - 138} + .18$$

(L = 260 ба түүнээс дээш)

с) *Үйлчилгээний шалгуур.* Өгөгдсөн урттай хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваах зохих үзүүлэлтийг дор дурдсан III, IV томьёогоор гаргасан Үйлчилгээний шалгуурын тоогоор (цаашид үйлчилгээний “Шалгуурын тоо” гэж нэрлэх) тодорхойлно. Үүнд:

Cs - үйлчилгээний шалгуур;

L - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон хөлөг онгоцны урт;

M - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон, машины зайн эзлэхүүн, үүн дээр машины зайн өмнөх, эсхүл ард байрлах, дотоод ёроолын гадна буй шингэн түлшний байнгын бункерийн эзлэхүүн нэмэгдэнэ.

P - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон, булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа зорчигчдын нийт зай;

V - булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа хөлөг онгоц;

P1 - KN үүнд:

N - гэрчилгээнд зааснаар хөлөг онгоцны тээвэрлэх зорчигчдын тоо;

K - нь дараахь агуулгатай байна.

K –гийн хэмжигдэхүүн

Уртыг метрээр болон шоо.метрээр .065L

Уртыг футээр болон шоо футээр .6L

Хэрэв KN-ийн үзүүлэлт нь P болон булхалтын хязгаар шугамаас дээших зорчигчдын бодит зайны нийт багтаамжийн нийлбэрээс их байвал P1 болгож авах тоо нь тухайн нийлбэр, эсхүл KN-ийн гуравны хоёрын аль ихтэй нь тэнцүү байна.

Хэрэв P1 нь P-ээс их байвал

$$C_s = 72 + \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (III)$$

бусад тохиолдолд

$$C_s = 72 + \frac{M + 2P}{V} \quad (IV)$$

Үргэлжилсэн хаалттай тавцангүй хөлөг онгоцны эзлэхүүнийг усанд автаж болох уртыг тодорхойлоход ашигладаг бодит захын шугам хүртэлх хэмжээгээр авсан байна.

d) Энэ журмын (e) хэсэгт заасан журам эс хэрэглэгдэх хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваах журам

- i) 23, эсхүл түүнээс бага үйлчилгээний шалгууртай урт нь 131 ба түүнээс дээш метр (430 фут) бүхий хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арыг дэд хэсэгт хуваах тухайд (I) томьёогоор өгсөн A хүчин зүйлээр тодорхойлно; үйлчилгээний шалгуур 123, эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоцныхыг (II) томьёогоор өгсөн B хүчин зүйлээр шалгуурын тоо нь 23-аас 123-ын хооронд байгаа хөлөг онгоцныхыг дор дурдсан томьёог ашиглан A, B үзүүлэлтийн хоорондын шулуун интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad (V)$$

Гэвч хэрэв үйлчилгээний шалгуур нь 45, эсхүл түүнээс дээш байх ба мөн дэд хэсэгт хуваах тухайд тооцоолон гаргасан үзүүлэлт нь (V) томъёогоор өгсний дагуу 0.65, эсхүл түүнээс бага, гэхдээ 0.50-иас дээш байвал түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг 0.50 хүчин зүйлээр тодорхойлно.

Хэрэв F үзүүлэлт нь 0.40-өөс бага байх ба энэ нь хөлөг онгоцны машины зайн тухайд F үзүүлэлттэй нийцэх боломжгүй гэж Захиргаанаас үзвэл ийм тасалгааны дэд хэсгийн үзүүлэлтийг нэмэгдүүлж болох боловч тэр нь 0.40-өөс илүү байж болохгүй.

ii) урт нь 131 метр (430 фут)-ээс бага боловч 79 метр (260 фут)-ээс доошгүй хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийн тухайд үйлчилгээний шалгуур нь S-тэй тэнцэнэ.

$$S = \frac{3.574 - 25L}{13} \quad (L \text{ метрээр}) = \frac{9.382 - 20L}{34} \quad (L \text{ футээр})$$

Үйлчилгээний шалгуур 123, эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоцыг (II) томъёогоор өгсөн B хүчин зүйлээр тодорхойлно. Үйлчилгээний шалгуур нь S-ээс 123-ын хооронд байх хөлөг онгоцны тухайд дор дурдсан томъёог ашиглан нэг болон B үзүүлэлт хоорондын интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтийг мөрдөнө. Үүнд:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (VI)$$

iii) Бүхий л тухайн нөхцөл байдалд хамааралтай гэж зөвтгөн харж болохоор тийм чөлөөлөлтийг Захиргаа зөвшөөрч болох үед хөлөг онгоцны аль ч хэсэгт энэхүү үзүүлэлтийг дагаж мөрдөх нь боломжгүй зүйл хэмээн Захиргаанаас үзсэнээс бусад тохиолдолд урт нь 131 метр (430 фут)-ээс багагүй боловч 79 метр (260 фут)-ээс доошгүй бөгөөд S-ээс бага үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоц болон урт нь 79 метр (260 фут)-ээс доош бүх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг үзүүлэлтийн шалгуур нь хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна.

iv) Энэ хэсгийн (iii) дэд хэсгийн заалт нь 12-оос илүү гэхдээ (метрээр) (футээр) 50-аас илүүгүй зорчигч тээвэрлэх баталгаатай ямар ч урттай хөлөг онгоцонд үйлчилнэ.

$$\frac{L^2}{650} \quad (\text{метрээр}) = \frac{L^2}{700} \quad (\text{футээр})$$

е) III бүлгийн 27 дугаар журмын (с) хэсэгт зөвшөөрсөний дагуу аврах завины боломжоос хэтэрсэн тооны хувь хүн тээвэрлэх болон энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн дагуу тусгай заалтыг мөрдөх хөлөг онгоцны дэд хэсгийн тусгай стандарт.

i)

1) Зорчигч тээвэрлэх үндсэн үүрэгтэй хөлөг онгоцонд урд оройн арын дэд хэсэг нь 0.50 үзүүлэлтээр, эсхүл хэрвээ 0.50-аас бага бол энэ журмын (с) болон (d) хэсэгт тодорхойлсон үзүүлэлтээр зохицуулагдана.

2) Уртаараа 91.5 метрээс (300 фут) доош хөлөг онгоцонд хэрвээ Захиргаа нь тухайн үзүүлэлтийг дагах нь тасалгаанд тохиромжгүй гэж үзвэл тухайн тасалгааны уртыг илүү өндөр үзүүлэлтээр, хэрэв тухайн үзүүлэлт нь нөхцөл байдалд хэрэглэхэд зохимжтой, үндэслэлтэй хамгийн бага үзүүлэлт бол, зохицуулахыг зөвшөөрч болно.

ii) Уртаараа 91.5 метрээс (300 фут) доош эсэхийг үл харгалзан аливаа хөлөг онгоцонд их хэмжээний ачаа тээвэрлэх шаардлага нь урд оройн арын дэд хэсгийг 0.50-аас илүүгүй үзүүлэлтээр зохицуулахыг тохиромжгүй болгодог бол дараахь (1)-ээс (5) хүртэлх дэд хэсэгт нийцүүлэн дэд хэсгийн



стандартыг тодорхойлно. Захиргаа нь хатуу шаардлага тавихыг шаардах нь тохиромжгүй гэж үзсэн тохиолдолд дэд хэсгийн ерөнхий үр ашигтай байдлыг сулруулахгүй гэж үзвэл ус үл нэвтрэх хаалтны зохицуулалтын өөр нэг хувилбарыг зөвшөөрч болно.

1. Орон байртай зорчигчдын P1-ийн үзүүлэлтийг тодорхойлж байх үед K нь энэ журмын (c) хэсэгт тодорхойлсон үзүүлэлттэй, эсхүл 3.55 шоо метр (125 шоо фут) байх, мөн орон байргүй зорчигчдод K нь 3.55 шоо метр (125 шоо фут) үзүүлэлттэй байхаас бусад тохиолдолд энэ журмын (c) хэсгийн шалгуурын тоотой холбоотой заалт үйлчилнэ.

2. Энэ журмын (b) хэсгийн B үзүүлэлт нь дараахь томъёогоор тодорхойлсон BB үзүүлэлтээр орлогдоно.

$$BB = \frac{17.6}{L-33} + 20 \text{ L метрээр } (L = 55 \text{ ба түүнээс дээш})$$

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + 20 \text{ L футээр } (L = 180 \text{ ба тнээс дээш})$$

3. 23, эсхүл үүнээс бага үйлчилгээний шалгууртай, 131 метр (430 фут) ба түүнээс илүү урттай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ журмын (b) хэсэгт байгаа (1) дүгээр томъёогоор өгсөн A үзүүлэлтээр тодорхойлно. 123, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ хэсгийн (ii) (2) дэд заалтад байгаа томъёогоор өгсөн BB үзүүлэлтээр тодорхойлох бөгөөд үйлчилгээний шалгуур нь 23-аас 123-ын хооронд байгаа хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг дараахь томъёог ашиглан A болон BB үзүүлэлтийн хоорондын шулуун интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

Хэрэв ийнхүү гаргасан F үзүүлэлт 0.50-иас бага байвал түүнийг эсхүл 0.50 эсхүл энэ журмын (d)(l) дэд хэсгийн заалтад заасны дагуу тооцоолох үзүүлэлтийн аль багатай тэнцүү гэж үзнэ.

4. Үйлчилгээний шалгуур нь S1-тэй тэнцүү бөгөөд урт нь 131 метр (430 фут)-ээс доош боловч 55 метр (180 фут)-ээс доошгүй хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг үзүүлэлтийг хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна.

$$S = \frac{3.712 - 25L}{19} \quad (L \text{ метрээр}) \qquad S = \frac{1.950 - 4L}{10} \quad (L \text{ футээр})$$

123, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ хэсгийн (ii)(2) дэд хэсэгт байгаа томъёогоор өгсөн BB үзүүлэлтээр тодорхойлох бөгөөд үйлчилгээний шалгуур нь S1 ба 123 хооронд байх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг дараахь томъёог ашиглан нэгдэл болон BB үзүүлэлт хоорондын шулуун интерполяцийн аргаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

Сүүлчийн хоёр тохиолдлын аль нэгэнд хэрэв ийнхүү гаргасан үзүүлэлт нь 0.50 –аас бага байвал дэд хэсгийг 0.50-иас илүүгүй үзүүлэлтээр тодорхойлно.

5. 131 метр (430 фут)-ээс бага боловч 55 метр (180 фут)-ээс багагүй урттай, S1-ээс бага үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны болон 55 метр (180 фут)-ээс бага урттай бүх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийн үзүүлэлтийг (ийм үзүүлэлтийг тодорхой тасалгаанд хэрэглэх нь тохиромжгүй гэж Захиргаа үзсэнээс бусад тохиолдолд) хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна. Энэ тохиолдолд тэдгээр дэд хэсгийн тухайд нөхцөл байдлын дагуу зохих зөөлрүүлэлт хийж болох бөгөөд тэгэхдээ хамгийн арын тасалгаа болон түүнчлэн аль болох олон урд талын тасалгааг (түншүүр тасалгаа ба машины зайн

төгсгөлийн хэсгийн дараахь хэсэг хоорондын) усанд автуулж болох уртын дотор байхаар бодолцоно.

### Журам 6 Дэд хэсгийн талаарх тусгай дүрэм

- i) Хэрэв хөлөг онгоцны аль нэг хэсэг, эсхүл хэсгүүд дэх ус үл нэвтрүүлэх хаалт нь хөлөг онгоцны бусад хэсгээс өндөрт байх тавцан хүртэл үргэлжилсэн бөгөөд усанд автуулж болох уртыг тооцоолоход хаалтыг ийнхүү дээшээ сунгасаны давуу талыг ашиглах хүсэлтэй бол тэдгээр дэд хэсэг бүрд тусгайлсан булхалтын хязгаар шугамыг дор дурдсан нөхцөлд ашиглаж болно;
  - i) хажуу хана нь хөлөг онгоцны бүхий л уртын турш булхалтын дээд хязгаар шугамын дагуу тавцанд хүрсэн, энэ уулзвараас дооши гадна талын бүх нээлхий нь энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын зорилгоор булхалтын хязгаар шугамын доогуур оршин буй гэж тооцох;
  - ii) хаалттай тавцангийн “шат”-ны зэргэлдээх хоёр тасалгаа нь тус бүрийнхээ холбогдох булхалтын хязгаар шугамд тохирсон зөвшөөрөгдсөн уртын дотор байхаас гадна тэдгээрийн урт нь нийлээд булхалтын доод хязгаар шугаман дээр үндэслэсэн зөвшөөрөгдсөн уртыг хоёр дахин үржсэнээс илүүгүй байх;
- ii)
  - i) Тасалгааны урт нь энэ бүлгийн 5 дугаар Журамд заасан журмаар тогтоосон зөвшөөрөгдсөн уртаас илүү байж болох ба тухайн тасалгааг нийлүүлсэн зэргэлдээ хоёр тасалгаа бүрийн нийлмэл урт нь усанд автаж болох уртаас эсхүл зөвшөөрөгдсөн уртын аль багаас хоёр дахин илүү байж болохгүй.
  - ii) Хэрэв хоёр зэргэлдээ тасалгааны нэг нь машины зайн дотор, хоёр дахь нь машины зайн гадна байрладаг бөгөөд хоёр дахь тасалгаа байрладаг хөлөг онгоцны хэсгийн ус тэвчих байдлын дундаж нь машины зайн ус тэвчих байдлаас ялгаатай байвал хоёр тасалгааны нийлмэл уртыг тасалгаа байрлаж байгаа хөлөг онгоцны хоёр хэсгийн ус нэвтрэх байдлын гол дундажтай тохируулна.
  - iii) Хэрэв хоёр зэргэлдээ тасалгаа нь дэд хэсгийн ялгаатай үзүүлэлттэй байвал тэдгээрийн нийлмэл уртыг тоон хамаарлаар тогтооно.
- iii) 100 метр (330 фут) ба түүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын гол хөндлөн хаалтын нэгийг хошууны босоо шугамаас зөвшөөрөгдсөнөөс илүүгүй зайд суурилуулна.
- iv) Гол хөндлөн хаалт нь цүнхэлтэй байж болно. Тэгэхдээ цүнхэл нь бүхэлдээ энэхүү бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор бүрхүүлийн ялтаснаас хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгтэй тэнцүү зайд, хажуу хананаас авсан босоо хавтгайн дотор талд багтах бөгөөд хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшинд тэгш өнцгөөр байрласан байх ёстой.  
Энэхүү хязгаарлалаас гадна байгаа цүнхэлийн аливаа хэсгийг энэхүү журмын (e) хэсгийн дагуу шаттай адил үзэж зохицуулна.
- v) Гол хөндлөн хаалт нь дор дурдсан нөхцөлийн аль нэгийг хангасан нөхцөлд мөргөцөгтэй байж болно:
  - i) тухайн хаалтаар тусгаарлагдсан хоёр тасалгааны нийлбэр урт нь усанд автуулж болох уртын 90 хувиас, эсхүл зөвшөөрөгдсөн уртаас хоёр дахин илүү байж болохгүй бөгөөд тэгэхдээ дэд хэсгийн үзүүлэлт нь 0.9-ээс дээш хөлөг онгоцны тухайд тэдгээр хоёр тасалгааны нийлмэл урт нь зөвшөөрөгдсөн уртаас илүү байж болохгүй;
  - j) ус үл нэвтрэх нэмэлт хаалт тогтоохдоо мөргөцөг нь эгц хаалтын нэгэн адил аюулгүй нөхцөлийг хангахуйц байх;
  - k) мөргөцөг үргэлжилж байгаа тасалгааны урт нь мөргөцгийн доогуур 76 миллиметр (3 инч)-т өнгөрч байгаа булхалтын хязгаар шугамд дүйцэх зөвшөөрөгдсөн уртаас илүүгүй байх.

- vi) Хэрэв гол хөндлөн хаалт хана нь цүнхэл, эсхүл мөргөцөгтэй бол дэд хэсгийг тогтоохдоо дүйцэхүйц хавтгай хаалтыг ашиглана.
- vii) Хэрэв зэргэлдээ хоёр гол хаалт, эсхүл тэдгээртэй дүйцэхүйц хавтгай хаалт хоорондын зай, эсхүл хаалтын хамгийн ойрхон шаттай хэсгээр дамждаг хөндлөн хаалт хоорондын зай нь дээр хөлөг онгоцны уртын 3.05 метр (10 фут) дээр хөлгийн уртын 3 хувийг нэмснээс, эсхүл 10.67 метр (35 фут)-ээс аль багаас бага бол гагцхүү нэг нь энэ бүлгийн 5 дугаар журамд заасны дагуу хөлөг онгоцны дэд хэсгийн бүрдүүлэх хэсэгт хамаарна.
- viii) Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн тасалгаа нь дотроо дэд хэсэгтэй бол хажуу хананд гарсан 3.05 метр (10 фут)-ийн урт дээр хөлөг онгоцны уртын 3 хувийг нэмснээс, эсхүл 10.67 метр (35 фут)-ээс аль багатай тэнцүү хажуугийн гэмтлийн дараа дэд хэсэг бүхэлдээ усанд автахгүй гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байгаа бол тэрээр зөвшөөрөгдөх уртыг тоон хамаарлаар хөнгөлөлт олгож болно. Энэ тохиолдолд гэмтэл учраагүй хажуу талын хөвөх чадварын тооцоолсон хэмжээ нь гэмтэл учирсан талын тооцоолсон хэмжээнээс илүү байж болохгүй.
- ix) Дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.50, эсхүл түүнээс бага байвал аливаа хоёр зэргэлдээ тасалгааны нийлмэл урт нь усанд автуулж болох уртаас давж болохгүй.

### Журам 7

#### Гэмтэл учирсан хөлөг онгоцны тогтвортой байдал

а) Гэмтэл аваагүй аливаа хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь усанд автуулах уртад багтаж байх шаардлагатай аль нэгэн гол тасалгааг усанд автах сүүлийн шатыг тэсвэрлэж чадахуйц болгохын тулд үйлчилгээний бүх нөхцөлөөр хангагдана. Хэрэв хоёр зэргэлдээ гол тасалгааг энэ бүлгийн 6 дугаар дүрмийн (е) (I) дэд хэсэгт заасан нөхцөлийн дагуу мөргөцөгтэй хаалтаар тусгаарласан бол гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь эдгээр хоёр зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах усанд авталтыг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.50 байх, эсхүл үүнээс бага байх боловч 0.33-аас их байвал гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь аливаа хоёр зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах ус дүүргэлтийг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.33 байх, эсхүл үүнээс бага байвал гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь аливаа гурван зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах ус дүүргэлтийг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

b)

i) Энэ журмын (а) хэсэгт заасан шаардлагыг энэ журмын (с), (d) болон (f) хэсэгт заасны дагуу гаргасан тооцоо болон хөлөг онгоцны харьцаа, загварын тодорхойлолт ба эвдэрсэн тасалгааны зохион байгуулалт, хэлбэр дүрсийг харгалзсан тоогоор тодорхойлно. Эдгээр тооцоог хийхдээ хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын хувьд хамгийн муу түвшинд гүйцэтгэнэ гэж тооцсон байвал зохино.

ii) Хэрэв усны урсгалыг жинхэнэ ёсоор хаахын тулд хангалттай нягтралтай тавцан, доторлогоо, эсхүл урт хаалт суурилуулахыг санал болгосон тохиолдолд тооцоондоо хязгаарлалтыг зүй ёсоор авч үзсэн гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байх ёстой.

iii) Захиргаанаас эвдрэлтэй хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын үзүүлэлтийг эргэлзээтэй гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр шалгалт шинжилгээ хийхийг шаардаж болно.

с) Хөлөг онгоцны гэмтлийн тогтвортой байдлын тооцоог гаргах зорилгоор эзлэхүүн болон гадаргууны ус тэвчих чадварыг гол төлөв дор дурдсан байдлаар авна.

Тасалгаа

Ус тэвчих чадвар

Ачаа, нүүрсний эсхүл агуулахын зориулалттай

60

Байр, орон байрны зориулалттай

95

Машин механизм суурилагдсан  
Шингэн зүйлд зориулагдсан

85  
0 эсхүл 95[7]

Гадаргын ус тэвчих өндөр чадварыг гэмтсэн усны шугамын ойролцоо их хэмжээний байр сууц, эсхүл машин механизм агуулаагүй зай болон их хэмжээний ачаа, эсхүл нөөц эзэлдэггүй зайг бодолцон тооцно.

d) Тооцоо хийхдээ гэмтлийн дараахь хэмжээг төсөөлөл болгон авна:

i) уртааш үргэлжлэл: 3.05 метр (10 фут) дээр нь хөлөг онгоцны уртын 3 хувийг нэмсэн, эсхүл 10.67 метр (35 фут) тэдгээрийн аль багыг авна. Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.33 байх эсхүл үүнээс бага байвал таамагласан гэмтлийн уртааш үргэлжлэлийг аливаа хоёр дараалсан гол хөндлөн ус үл нэвтрүүлэх хаалтыг багтаах шаардлагатай хэмжээгээр нэмэгдүүлнэ;

ii) хөндлөн үргэлжлэл (хөлгийн хажуугаас усан замын дэд хэсгийн хамгийн гүнзгий түвшин дэх төв шугамруу тэгш өнцгөөр дотор талд хэмжсэн) энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгтэй тэнцэх зай;

iii) босоо үргэлжлэл: ёроолын зурааснаас дээш хязгааргүйгээр;

iv) Хэрвээ энэ хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт дурдсанаас аль нэгэн бага хэмжээний гэмтэл нь хазайх, эсхүл мета төвийн өндрийг алдахад хүргэх бол илүү хүнд гэмтэлд хүргэх нөхцөлийг тооцоонд авах ёстой.

e) Тэгш хэмийн бус усанд авталтын аюулыг аль болохоор багасгах арга хэмжээг авбал зохино. Хазайлтын том өнцгийг багасгах шаардлагатай бол хөлөг онгоцыг эгц байдалд оруулах арга нь болж өгвөл автомат байвал зохих ба хэрвээ усанд авталтын хянах харилцах савны төхөөрөмж суурилагдсан бол тэрээр хаалттай тавцангийн дээрээс удирддаг байвал зохино. Эгц байдалд оруулах хэрэгсэл, тэдгээрийг хянах байршил, түүнчлэн эгцлэхийн өмнө хамгийн их өнцгийг захиргаанаас хянан зөвшөөрнө. Хазайлтыг хянах харилцах савны төхөөрөмж ажиллуулах нөхцөлд хөлөг онгоцыг тэгшлэх хугацаа 15 минутаас хэтрээгүй байвал зохино. Ахмад нь харилцах савны төхөөрөмжийг ажиллуулах талаар зохих мэдээлэлтэй байвал зохино.

f) Хөлөг онгоцны гэмтлийн дараахь болон тэгш хэмийн бус авталтын үед эгцлэх талаарх арга хэмжээ нь дараахь нөхцөлийг хангах ёстой.

i) усанд тэгш хэмтэй авталтын үед төвийн эерэг үлдэгдэл өндөр 50 миллиметр (2 дюйм)-ээс илүүгүй байна. Түүнийг байнгын багтаамжийн аргаар тодорхойлно;

ii) усанд тэгш бус хэмийн авталтын үед хазайлтын ерөнхий өнцөг 7 хэмээс хэтрэх ёсгүй, гэхдээ онцгой тохиолдолд Захиргаа нэмэгдэл хэмжээний хазайлтыг зөвшөөрч болох авч нийт өнцөг ямар ч тохиолдолд 15 хэмээс хэтэрч болохгүй;

iii) булхалтын хязгаар шугам усанд авталтын төгсөлийн шатанд ч усны түвшингээс доогуур орж болохгүй. Булхалтын хязгаар шугам усанд авталтын завсрын шатанд усны түвшингээс доош орсон нөхцөлд захиргаа нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон судалгаа хийх, холбогдох арга хэмжээ авахыг шаардаж болно.

g) Хөлөг онгоцны ахмад нь хөлөг онгоцны гэмтэлгүй үеийн ашиглалтын нөхцөлд холбогдох мэдээллээр хангагдах ёстой бөгөөд хамгийн аюултайд тооцсон гэмтлийн үед тогтвортой байдлыг хангахтай холбогдсон мэдээлэлтэй байна. Хазайлтын усны урсгалаар хангахтай холбогдсон хэрэгсэлтэй усан онгоцны тухайд хөлөг онгоцны гэмтлийн тааламжтай бус тохиолдолд хазайлтын тэгшлэх тооцоог хэтрүүлэн хийхээс сэргийлсэн мэдээллийг ахмадад өгсөн байна.

h)

i) Гэмтэлгүй хөлөг онгоцны энэхүү шаардлагыг хангаж буй мета төвийн өндөр нь ашиглалтын зориулалтад шаардагдахаас хэт өндөр гэж бүрэн

итгэлтэй болсноос бусад тохиолдолд Захиргаа нь гэмтлийн тогтвортой байдалд тавих шаардлагыг сулруулах ёсгүй.

ii) Гэмтлийн үеийн тогтвортой байдалд тавих хяналтыг зөвхөн онцгой нөхцөлд зөөлрүүлж болох бөгөөд тухайлбал үндсэн хэмжигдэхүүний харьцаа тогтвортой байдлын тухай дахь хөлөг онгоцны байршил болон бусад шинж нь гэмтлийн дараагаар ихээхэн нааштай бөгөөд тухайн нөхцөл байдалд тэдгээрийг хүлээн авах бүрэн боломжтой гэж үзсэн нөхцөлд л Захиргаа тийнхүү зөөлрүүлж болно.

#### **Журам 8** **Тогтворжуулах**

Хэрэв усаар тогтворжуулах шаардлагатай байвал усан тогтворжуулагчийг шатахуунд зориулсан хөөнөгт хийхийг гол төлөв хориглоно. Усыг шатахууны хөөнөгт хийхгүй байх боломжгүй хөлөг онгоцонд Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн тостой усыг салгах тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан байх, эсхүл тостой усыг зайлуулах талаар Захиргаанаас хүлээн зөвшөөрөх өөр бусад хэрэгслээр хангана.

#### **Журам 9** **Оройн болон машины зайн хаалт голын хонгил гэх мэт**

- а)
- i) Хөлөг онгоц нь тавцан хүртэл үргэлжилсэн ус үл нэвтрүүлэх урд оройн, эсхүл түншүүрт хаалттай байна. Энэ хаалт нь хөлгийн уртын 5 хувиас доошгүй бөгөөд 3.05 метр (10 фут) дээр хөлөг онгоцны хошуунаас хөлөг онгоцны уртын 5 хувийг нэмснээс холгүй зайд байрлана.
  - ii) Хэрвээ хөлөг онгоцны хошууны байгууламж нь урт үргэлжилсэн бол урд оройн хаалт нь хаалттай тавцангийн шууд дээр байрлах ус үл нэвтрэх тавцан хүртэл үргэлжилнэ. Урд оройн хаалт нь дор байрласан хаалттай тавцантай заавал давхцах шаардлагагүй. Тэгэхдээ тэрээр хошууны босоо шугамаас хөлөг онгоцны уртын 5 хувиас доошгүй ойрхон байрласан бөгөөд мөргөцөг үүсгэж буй хаалттай тавцангийн хэсэг нь ус нэвтрэхээс найдвартай хамгаалж чадахуйц байх ёстой.
- б) Хойд оройн хаалт, түүнчлэн энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан машины зайг тусгаарлаж буй хаалт ачааны болон зорчигчдын зай болон хитэгээс хаалттай тавцан хүртэл мөн ус үл нэвтрүүлэх байна. Гэхдээ хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваахтай холбогдсон аюулгүй түвшин буураагүй нөхцөлд ард оройн хаалт нь хаалттай тавцангаас доош орсон мөргөцөгтэй байж болно.
- с) Ямар ч нөхцөлд хошууны хоолой нь ус үл нэвтрүүлэх дундаж зайд битүүмжилсэн байна. Хошууны хоолойн жийрэг нь ус үл нэвтрэх гол хонгилд эсхүл хошууны жийргээр ус нэвтэрч усанд автах нөхцөлд булхалтын хязгаар шугам усны түвшингээс доош орохгүй байх хэмжээний хошууны хоолойноос бусад ус үл нэвтрэх зайд байрлана.

#### **Журам 10** **Давхар ёроол**

- а) Давхар ёроолыг хөлөг онгоцны загвар болон зохистой ажиллагаанд тохиромжтой байхаар урд оройн хаалтаас оройн ард хаалт хүртэл сунгаж суурилуулна:
- i) урт нь 50 метр (165 фут) болон 61 метр (200 фут)-ээс доош хөлөг онгоцны давхар ёроолыг наад зах нь машины зайнаас урд оройн хаалт хүртэл, эсхүл аль болох үүнд ойртсон байхаар суурилуулна;
  - ii) урт нь 61 метр (200 фут) болон 76 метр (249 фут)-ээс доош хөлөг онгоцны давхар ёроолыг наад зах нь машины зайн гадуур суурилуулах бөгөөд урд



оройн болон ард оройн хаалт хүртэл, эсхүл аль болох тэдгээрт ойртсон байхаар суурилуулна.

iii) 76 метр (249 фут) болон үүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны давхар ёроолыг хөлөг онгоцны гол дундуур суурилуулах бөгөөд урд оройн болон оройн ард хаалт хүртэл, эсхүл тэдгээрт аль болох ойртсон байхаар суурилуулна.

b) Давхар ёроол суурилуулах шаардлага гарсан тохиолдолд гүнийг Захиргаанаас зөвшөөрсөн хэмжээнд байлгах бөгөөд доторхи ёроол нь хөлгийн хажуу тал руу ёроолын шанааг хамгаалах байдлаар үргэлжилсэн байна. Хэрэв захын шугамын гаднах хүрээ болон бүрхсэн доод хэсгийн огтлолцох шугам нь суурь шугам руу 25 хэмийн налуутай хөндлөн диагональ шугамын захын шугамын гол хэсэгтэй огтлолцох цэгээр дамжин өнгөрөх бөгөөд дунд шугамаас хөлөг онгоцны бүрхсэн өргөнийг тал дундуур нь хуваасан хэвтээ хавтгайнаас аль ч хэсэгтээ доогуур биш байвал уг хамгаалалтыг шаардлага хангасан гэж үзнэ.

c) Байрны ус зайлуулах зохицуулалттай холбогдуулан давхар ёроолд гаргасан жижиг худаг нь шаардлагатай хэмжээнээс илүү гүн байж болохгүй. Худгийн гүн нь ямар ч тохиолдолд төв шугам дахь давхар ёроолын гүн болох 457 миллиметр (18 инч)-ээс их байж болохгүй, мөн худгийг энэ журмын (b) хэсэгт дурдсан хэвтээ хавтгайнаас доош сунгаж болохгүй. Харин гаднах ёроол руу сунгасан худгийг сэлүүрт хөлөг онгоцны гол хонгилын төгсгөлд байхыг зөвшөөрнө. Хэрэв Захиргаанаас дээрх зохицуулалт нь энэ журмын дагуу давхар ёроолын хамгаалалттай ижил хамгаалалт өгч байна гэж үзвэл Захиргаа бусад худгийг (гол хөдөлгүүрийн доогуур тослогоо хийхийн тулд гэх мэт) зөвшөөрч болно.

d) Захиргааны үзэж байгаагаар ёроол, эсхүл хажуу тал гэмтсэн тохиолдолд хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд хор хөнөөл учруулахгүй байхын тулд давхар ёроолыг шингэн зүйлс тээвэрлэхэд ашигладаг дунд зэргийн хэмжээтэй ус нэвтрүүлдэггүй тасалгааны ойролцоо суурилуулахгүй.

e) Энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн заалт үйлчлэх болон бүлэг III-н 2 дугаар журамд тодорхойлсон олон улсын богино аяллын хүрээнд тогтмол үйлчилгээ үзүүлдэг хөлөг онгоцны хувьд Захиргаанаас хэрэв 0.50-иас илүүгүй үзүүлэлтээр дэд хэсэг болж хуваагдсан хөлөг онгоцны аль ч хэсэгт давхар ёроол суурилуулсан нь хөлөг онгоцны загвар, хэвийн ажиллагаанд тохирохгүй байна гэж үзвэл тэрээр хөлөг онгоцны холбогдох тохиромжтой хэсэгт давхар ёроол барихгүй байхыг зөвшөөрч болно.

#### *Журам 11*

#### **Дэд хэсгийн ачааллын усан шугамыг товлох, тэмдэглэх болон бүртгэх**

a) Дэд хэсгийн шаардлагатай түвшинг хангаж, сахихын тулд дэд хэсгийн зөвшөөрөгдсөн суултад тохирсон ачааллын шугамыг хөлөг онгоцны хажуугийн тал дээр товлон тэмдэглэнэ. Ээлжлэн зорчигчдыг байрлуулах болон ачаа тээвэрлэхэд тусгайлан өөрчилсөн зай бүхий хөлөг онгоц нь хэрэв өмчлөгч нь хүсвэл нэг, эсхүл түүнээс дээш нэмэлт ачааллын шугамтай байж болох бөгөөд эдгээр шугамыг үйлчилгээний ээлжилсэн нөхцөл бүрд зориулан Захиргаанаас зөвшөөрөх дэд хэсгийн суултад тохируулан томилж, бүртгэсэн байна.

b) Дэд хэсгийн ачааллын товлон тэмдэглэсэн шугамын талаар Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээнд тэмдэглэсэн байх бөгөөд зорчигчдын үндсэн нөхцөлд зориулан C1 тэмдэглэгээгээр, бусад нөхцөлд зориулан C2, C3 гэх мэтчилэн ялгана.

c) Эдгээр ачааллын шугам тус бүрд тохирсон хажуу хананы уснаас дээших хэмжээг ачааллын шугам тогтоох тухай хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Олон улсын конвенцийн дагуу ижил байрлалд, ижил тавцангаас хэмжин тогтоох ёстой.



- d) Дэд хэсгийн зөвшөөрөгдсөн ачааллын шугам тус бүрд болон тухайн зөвшөөрөгдсөн үйлчилгээний нөхцөл бүрд нийцэж буй хажуу хананы уснаас дээших хэмжээг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны гэрчилгээнд тодорхой зааж өгнө.
- e) Хөлөг онгоцны хүчин чадлаар болон/эсхүл ачааллын шугамын талаар үйлчилж буй олон улсын конвенцоор тогтоосноор ямар ч тохиолдолд аливаа дэд хэсгийн дэд ачааллын шугамын тэмдгийг давстай усан дахь хамгийн гүнзгий ачааллын шугамын дээр тавьж болохгүй.
- f) Дэд хэсгийн дээд ачааллын шугамын тэмдгийг ямар ч байрлалд тэмдэглэсэн бай хөлөг онгоц нь аль ч улирал, орон нутгийн нөхцөлд ачааллын шугамын талаар үйлчилж буй олон улсын конвенцийн дагуу тогтоосон ачааллын шугамын тэмдгийг живүүлэхээр ачаалал өгч болохгүй.
- g) Хөлөг онгоцыг давстай усанд байх үед ямар ч тохиолдолд түүний дэд хэсгийн ачааллын шугамыг тодорхой аялал болон үйлчилгээний нөхцөлд зориулсан тэмдгийг живүүлсэн байхаар ачаалал өгч болохгүй.

#### Журам 12

#### Ус үл нэвтрүүлэх хаалт, зэргийн угсралт болон анхны сорил

- a) Дэд хэсэг бүрийн ус үл нэвтрүүлэх хаалт бүрийг хөндлөн, эсхүл уртааш байрлалаас нь үл хамааруулан хөлөг онгоцонд гэмтэл учирсан тохиолдолд ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсэгт учирч болох усны хамгийн их давалгааг, түүнчлэн захын шугам хүртэлх усны давалгаанаас бий болсон даралтыг тэсвэрлэх зохих хэмжээний чадвартай байна. Эдгээр хаалтын угсралтыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.
- b)
- i) Хаалтын мөргөцөг болон цүнхэл нь ус нэвтэрдэггүй байхаас гадна тэдгээрийн байгаа тус газрын хаалтын нэг адил бат бэх байх ёстой.
  - ii) Хэрэв ус нэвтэрдэггүй тавцан, эсхүл хаалтаар дамжин хүрээ болон хөндлөвч өнгөрч байвал тус тавцан, эсхүл хаалтыг мод, эсхүл цемент ашиглахгүйгээр бүтцийн хувьд ус нэвтэрдэггүйгээр хийнэ.
- c) Үндсэн тасалгааг усаар дүүргэх замаар сорил хийх шаардлагагүй. Усаар дүүргэх замаар сорил хийгээгүй тохиолдолд даралтат хоолойн аргаар шалгах шаардлагатай ба энэ шалгалтыг хөлөг онгоц угсралтын хамгийн сүүлийн үе шатанд хийнэ. Ус нэвтрүүлдэггүй хаалтын бүрэн шалгалтыг ямар ч тохиолдолд хийнэ.
- d) Урд орой, давхар ёроол (хэрсэнгийн сувгийг оролцуулан) болон доторлогоог энэ журмын (a) хэсэгт заасан шаардлагад нийцсэн өндөрт усаар шүршиж шалгана.
- e) Шингэн зүйлс байлгах зориулалттай бөгөөд хөлөг онгоцны дэд хэсгийн бүрдүүлдэг хөөнөгийг дэд хэсгийн хамгийн гүнзгий ачааллын шугам хүртэл өндөр, эсхүл хэрсэнгийн оройноос захын шугам хүртэлх гүний гуравны хоёртой нийцсэн өндрийн аль ихэд нь тохируулж усаар шүршиж агаар үл нэвтрэх байдлыг шалгах ба тэгэхдээ эдгээр усны өндөр нь ямар ч тохиолдолд хөөнөгийн оройноос дээш 0.92 метр (3 фут)-ээс бага байж болохгүй.
- f) Энэ журмын (d) болон (e) хэсэгт дурдсан сорилыг дэд хэсгийн бүтцийн зохицуулалтын ус үл нэвтрүүлэх чадварыг хангах зорилгоор хийгдэх бөгөөд аливаа дэд хэсгийг шингэн түлш хадгалах, эсхүл бусад тусгай зориулалтаар ашиглах сорил байдлаар хийхгүй. Тусгай зорилгоор хийх сорилыг хөөнөг болон түүний холбоосонд шингэнийг юүлэх өндрөөс хамааруулан илүү дээд ангиллын шалгуур ашиглавал зохино.

#### Журам 13

#### Ус үл нэвтрүүлэх хаалтын нээлхий

- a) Ус үл нэвтрүүлэх хаалтан дахь нээлхийн тоог хөлөг онгоцны бүтэц болон хэвийн ажиллагаанд нийцүүлэн аль болох цөөхөн болгож багасгах ба эдгээр нээлхийг хаах зориулалттай шаардлага хангасан хэрэгслээр хангана.

- b)
- i) Сантехникийн хоолой, ус зайлуулагч, цахилгаан кабель зэрэг нь ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтаар дамжин өнгөрч буй бол тэрхүү хаалтын ус үл нэвтрүүлэх чадвар бүхэлдээ нэгдмэл байх зохицуулалт хийнэ.
  - ii) Сантехникийн хоолойн системийг бүрдүүлдэггүй хавхлага болон гохыг ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтын дотор байж болохгүй.
  - iii) Гал гарах тохиолдолд гэмтэж ус үл нэвтрүүлэх хаалтын бүрэн бүтэн байдлыг алдагдуулах аюултай тул тугалга, эсхүл халуунд мэдрэмтгий бусад материалыг ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтад нэвтэрдэг системд ашиглахгүй.
- c)
- i) Хаалга, нүх, эсхүл нэвтрэх нээлхийг үл зөвшөөрнө:
    1. Булхалтын хязгаар шугамаас доогуур түвшинд буй түншүүр хаалт;
    2. Энэ журмын (1) хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд ачааны зайг түүнд залгаа байрлах ачааны бусад зайнаас эсхүл байнгын, эсхүл нөөцийн бункерээс тусгаарладаг ус нэвтрүүлдэггүй хөндлөн хаалтад.
      - ii) Энэ хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд урд оройд буй хөөнөг дэх шингэнийг түгээдэг зөвхөн нэг хоолойг түншүүр хаалтыг булхалтын хязгаар шугамаас доош нэвтлэн гарахийг зөвшөөрөх бөгөөд тэгэхдээ тэрхүү хоолойг нь хаалттай тавцангийн дээрээс удирдаж болох шурагт хавхлагатай байх бөгөөд хавхлагын хайрцаг нь түншүүр хаалтын дотор талаас бэхлэгдсэн байна.
      - (iii) Хэрэв урд орой нь 2 өөр янзын шингэн байлгахаар хуваагдсан бол Захиргаа түншүүр хаалтыг булхалтын хязгаар шугамаас доош 2 хоолойгоор нэвтэлсэн байхыг зөвшөөрч болох ба хоолой тус бүрийг энэ хэсгийн (ii) дэд хэсэгт заасан шаардлагын дагуу суурилуулахын зэрэгцээ ийнхүү хоёр дахь хоолойг суурилуулахаас өөр боломжийн хувилбар байхгүй, түншүүр тасалгаанд хийсэн нэмэлт дэд хэсгээс шалтгаалан хөлөг онгоцны аюулгүй байдал хэвийн байгаа гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байх ёстой.
- d)
- i) Тавцангийн бункерын хаалга хоорондын талаар энэ журмын (к) хэсгийн (ii) хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд байнгын болон нөөц бункерийн хоорондын хаалтад суурилуулсан ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь хэдийд ч хүрч ашиглаж болохуйц байна.
  - ii) Ус үл нэвтрүүлэх бункерын хаалгыг хаахад нүүрс нөлөөлөхөөс урьдчилан сэргийлэхийн тулд шүүлтүүр, эсхүл бусад хэрэгслээр хангах шаардлага хангасан зохицуулалтыг хийнэ.
- e) Үндсэн болон туслах машин механизм, тэдгээрийн үйлчилдэг уурын тогоо болон нүүрсний байнгын бүх бункерын зайд хамаарах хөндлөн хаалт бүрд бункерын болон голын хонгилд хүрдэг хаалгыг эс оролцуулан нэгээс дээшгүй хаалга суурилуулсан байна. Хэрэв хоёр ба түүнээс дээш гол суурилуулсан байвал хонгилыг дотоод холболтын хоолойгоор холбосон байна. Хэрвээ хөлөг онгоц хоёр голтой бол машины зайруу нэвтрэх гагцхүү нэг хаалга байх бөгөөд хоёроос дээш гол байх тохиолдолд зөвхөн хоёр хаалга байна. Эдгээр бүх хаалга нь гулгадаг төрлийнх байх бөгөөд босго нь аль болох дээр байрласан байна. Эдгээр хаалгыг ажиллуулах гар төхөөрөмж боломжтой бол машины зайн гадна хаалттай тавцангийн дээр байрлана.
- f)
- i) Ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг, эсхүл нугастай, эсхүл дүйхүйц төрлийн хаалга байна. Гагцхүү эрэг шургаар бэхлэгдсэн хавтгай хаалга, болон өөрийн жингээрээ, эсхүл унаж байгаа зүйлийн жингээр хаагдах хаалга хэрэглэхийг хориглоно;
  - ii) Гулгадаг хаалга нь дор дурдсан аргын аль нэгээр удирдагдана. Гагцхүү гар ажиллагаатай, эсхүл механикаар ажилладаг болон гар ажиллагаатай;

iii) Энэхүү конвенцийн дагуу зөвшөөрөгдсөн ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг дараахь гурван зэрэглэлд хуваана:

Зэрэглэл 1 - нугастай хаалгатай;

Зэрэглэл 2 - гар ажиллагаатай гулгадаг хаалга;

Зэрэглэл 3 -механикаар болон гараар аль алинаар нь ажилладаг гулгадаг хаалга.

iv) Аливаа ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг ажиллуулах төхөөрөмж нь тэдгээр нь механикаар, эсхүл гараар ажилладаг эсэхээс үл хамааран хөлөг онгоц аль нэгэн тал руу 15 хэм хүртэл хазайлттай байхад хаагдах боломжтой байна;

v) Бүх зэрэглэлийн ус үл нэвтрүүлэх хаалганд заагч угсарсан байх бөгөөд тэдгээр нь ажиглалтын бүх станцаас харагдахгүй байгаа хаалга нээлттэй, эсхүл хаалттай байхыг зааж мэдээлнэ. Хэрэв ямар нэгэн ус нэвтрүүлдэггүй хаалга нь аль ч зэрэглэлийнх бай, хяналтын төв станцаас түүнийг хаах боломжгүй байхаар угсрагдсан байвал хянах үүрэгтэй ажилтнаас тухайн хаалгыг хаах үүрэг хүлээсэн хувь хүнтэй шуурхай холбоо барих боломжтой болгохын тулд уг хаалганд түрүүчийн журамд заасны дагуу механик, цахилгаан, утсан, эсхүл аливаа бусад тохиромжтой шууд холбоо барих хэрэгслийг тавина.

g) Нугастай хаалганд (Зэрэглэл 1) хаалтын тал бүрээс ажиллах боломжтой дэгээ зэрэг хурдан үйлдлээр хаагдах төхөөрөмжийг угсарна.

h) Гар ажиллагаатай гулгадаг хаалга нь (Зэрэглэл 2) хэвтээ, эсхүл босоо хөдөлгөөнтэй байна. Хаалганд байгаа өөрийнх нь механизмыг аль ч талаас нь ажиллуулах боломжтой бөгөөд үүний зэрэгцээ хаалтат тавцангийн дээрээс, эрчлүүр голын тойрог хөдөлгөөнөөр эсхүл аюулгүй байдлын дүйхүйц баталгаагаар хангаж чадахуйц бусад аргаар хаагдах боломжтой байлгана. Хэрэв зайны байрлалын улмаас боломжгүй байвал хоёр талын ажиллагаанд тавих шаардлагаас чөлөөлж болно. Гар төхөөрөмж ажиллуулах үед хөлөг онгоцны эгц байрлалд хаалгыг бүрэн хаахад шаардагдах хугацаа нь 90 секундээс илүү байж болохгүй.

i)

i) Механикаар ажилладаг гулгадаг хаалга нь (Зэрэглэл 3) босоо, эсхүл хэвтээ хөдөлгөөнтэй байж болно. Хэрэв хаалгыг төв станцаас механикаар ажиллуулах шаардлагатай байвал түүнд өөрт нь хоёр талаасаа эрчим хүчний тухайн эх үүсвэрээр ажиллаж чаддаг байхаар төхөөрөмж суурилуулсан байх ёстой. Хэрэв хаалгыг төв хяналтаар хаасны дараа тухайн хэсгийн хяналтаар онгойвол түүнийг автоматаар хаагдсан байхаар ажиллагааг тохируулах бөгөөд түүнчлэн хаалгыг тухайн хэсгийн системээр хаасан бол тэрээр түүнийг дээд хяналтаас онгойлгоход саад болохооргүй байх ёстой. Цахилгаан төхөөрөмжтэй холбоо бүхий тухайн хэсгийн хяналтын бариул хаалганы тал бүрд нь байх ёстой бөгөөд хаалгаар нэвтэрч буй хувь хүн хаах механизмыг санамсаргүй ажиллахгүйгээр хоёр бариулыг нь нээлттэй байрлалд барих боломжтой байна. Механикаар ажилладаг гулгадаг хаалганд аль ч талаасаа болон хаалтат тавцангийн дээрээс эрчлүүр голын тойрог хөдөлгөөнөөр эсхүл бусад хөдөлгөөнөөр аюулгүй байдлын дүйхүйц баталгаа өгч чадахуйц бусад аргаар хаагдах боломжтой байна. Хаалга хаагдаж эхэлж байгаа ба бүрэн хаагдах хүртлээ хөдөлгөөн нь үргэлжилж буйг дуун дохиогоор сэрэмжлүүлэг өгөх төхөөрөмжийг тавьсан байна. Хаалгыг хаах хугацаа нь аюулгүй байдлыг хангахад хүрэлцээтэй байна.

ii) Хяналтат бүх хаалгыг нээх ба хаах боломжтой байлгах наад зах нь хоёр бие даасан эрчим хүчний эх үүсвэр байх ёстой бөгөөд эх үүсвэр тус бүр нь бүх хаалгыг зэрэг ажиллуулах боломжтой байна. Хоёр цахилгаан эх үүсвэр тус бүр нь шаардлагатай үйлчилгээг үзүүлэх боломжтой гэдгийг шалгах бүхий л шаардлагатай заагчаар хангагдсан байх бөгөөд жолоодлогын байран дахь төв станц уг хоёр цахилгааны эх үүсвэрийг хянах бололцоотой байна.

iii) Усан даралтат ажиллагааны нөхцөлд эрчим хүчний эх үүсвэрт тус бүр нь бүх хаалгыг 60-аас илүүгүй секундэд хаах боломжтой шахуургаас бүрдэнэ. Үүнээс гадна бүхий л байгууламжийн зориулалттай бүх хаалгыг наад зах нь гурван удаа ажиллуулах, өөрөөр хэлбэл хаах-нээх-хаах ажиллагааг явуулах хангалттай хүчин чадал бүхий усан даралтат зай хураагуураар хангана. Хэрэглэж буй шингэн нь хөлөг онгоцноос үйлчилгээгээ үзүүлэх явцдаа гарцаагүй тулгарах аливаа температурт хөлдөхгүй байх төрлийнх байна.

j)

i) Зорчигчдын, багийн гишүүний болон ажлын зайд байгаа ус үл нэвтрүүлэх нугаст хаалгыг (Зэрэглэл 1) гагцхүү ёроол нь хамгийн бага цэгтээ хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш наад зах нь 2.13 метр (7 фут)-тэй тэнцүү зайд байх тавцанд байлгахыг зөвшөөрнө.

ii) Босго нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын дээр байгаа болон өмнөх дэд заалтад дурдсан шугамаас доош байгаа ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг хаалга байх ёстой бөгөөд гар ажиллагаатай хаалга (Зэрэглэл 1) байж болно. Харин олон улсын богино аялалд гарсан ба 0.50, эсхүл үүнээс бага дэд хэсгийн үзүүлэлттэй байхыг шаардсан хөлөг онгоцонд ийм хаалга нь механик ажиллагаатай байж болно. Хэрэв хөлдөөсөн ачаатай болон агааржуулалттай холбоотой гол зам, эсхүл хүчээр салхилуулах суваг нь нэгээс дээш үндсэн ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтаар дамжин өнгөрвөл ийм нээлхий дэх хаалга механикаар ажилладаг байж болно.

k)

i) Ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг далайд байх хугацаанд заримдаа онгойлгож болох ба босго нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас доош байгаа ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг хаалга байна. Тэдгээрийн хувьд дор дурдсан журмыг дагаж мөрдөнө.

1. Эдгээр хаалганы (үүднээс голын хонгил хүртэлх хаалга орохгүй) тоо нь таваас илүү гарвал эдгээр бүх хаалга болон үүднээс голын хонгил, эсхүл агааржуулалтын, эсхүл хүчээр салхилуулах суваг хүртэлх хаалга нь механикаар ажилладаг (Зэрэглэл 3) хаалга байх ба тэдгээрийг жолоодлогын байрны төв станцаас нэгэн зэрэг хаах боломжтой байна.

2. Хэрэв ийм хаалгын (үүднээс голын хонгил хүртэлх хаалга орохгүй) тоо нь нэгээс дээш боловч таваас илүүгүй бол

a) хөлөг онгоцонд хаалтат тавцангаас доош зорчигчдын зай байхгүй тохиолдолд дээр дурдсан бүх хаалга нь гар ажиллагаатай байж болно. (Зэрэглэл 2)

b) хөлөг онгоцонд хаалтат тавцангаас доош зорчигчдын зай байх тохиолдолд дээр дурдсан бүх хаалга механикаар ажилладаг (Зэрэглэл 3) байх бөгөөд тэдгээрийг жолоодлогын байран дахь төв станцаас нэгэн зэрэг хаах боломжтой байна.

3. Хэрэв хөлөг онгоцонд тус ус үл нэвтрэх хаалга гагцхүү хоёр байх бөгөөд тэдгээр нь машин механизмын зай руу ордог эсхүл түүний хүрээнд байгаа бол захиргаа эдгээр хоёр хаалгыг гагцхүү гар ажиллагаатай (Зэрэглэл 2) байхыг зөвшөөрч болно.

ii) хэрэв нүүрс цэвэрлэх зорилгоор заримдаа далайд онгойлгох шаардлагатай гулгадаг ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг хаалтат тавцангаас доош тавцан хоорондын бункерын хооронд угсарсан бол эдгээр хаалга нь механикаар ажилладаг байна. Эдгээр хаалгыг онгойлгох, хаах талаар хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн номонд Захиргаанаас тавьж болох шаардлагын дагуу бичлэг хийсэн байна.

l)

i) Хэрэв Захиргаанаас эдгээр хаалгыг зайлшгүй хэрэгтэй гэж үзвэл шаардлага хангасан хийц бүхий ус үл нэвтрэх хаалгыг тавцан хоорондын ус үл нэвтрүүлэх хаалтанд ачааны зайг хуваах байдлаар угсарч болно. Эдгээр хаалга нь нугастай, дугуйтай, эсхүл гулгадаг хаалга байж болох боловч алсын удирдлагатай хаалга байж болохгүй. Тэдгээрийг хамгийн дээд боломжит түвшинд, бүрхүүлийн ялтсаас аль болох зайтай угсрах боловч ямар ч тохиолдолд хөлөг онгоцны гадна талын босоо ирмэгийн бүрхүүлийн ялтсаас энэ бүлгийн журам 2-т тодорхойлсноор хөлөг онгоцны өргөний



тавны нэгээс бага зайд байрлуулж болохгүй бөгөөд уг зайг тэгш өнцгөөр хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшин дэх хөлөг онгоцны төв шугам хүртэл хэмжсэн байна.

ii) Эдгээр хаалгыг аялал эхлэхээс өмнө хаасан байх бөгөөд аяллын туршид ч хаалттай хэвээр байлгах бөгөөд боомтод эдгээр хаалгыг онгойлгох болон хөлөг онгоц уг боомтыг орхин явахын өмнө тэдгээр хаалгыг хаах цаг хугацааг хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд тусгасан байна. Аяллын үеэр эдгээр хаалгын аль нэгэнд хүрч болохуйц бол тэдгээрийг зөвшөөрөлгүй онгойлгохоос урьдчилан сэргийлэх төхөөрөмжтэйгөөр угсарсан байна. Эдгээр хаалгыг гаргахдаа тэдгээрийн тоо болон байрлалыг захиргаанаас тусгайлан авч үзэж зөвшөөрсөн байна.

m) Зөөврийн хавтанг зөвхөн машины зайд зөвшөөрнө. Ийм хавтанг хөлөг онгоц боомтыг орхихын өмнө зохих газарт байрлуулж чухал шаардлага гарахаас бусад тохиолдолд тэдгээрийг аяллын үеэр авч болохгүй. Тэдгээрийг байрлуулахдаа холболт нь ус нэвтрүүлэхгүй байхуйц урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай арга хэмжээг авсан байна.

n) Хөлөг онгоцны ажиллагааны шаардлагаар онгойлгосноос бусад тохиолдолд ус үл нэвтрэх бүх хаалгыг аяллын туршид хаалттай байлгах бөгөөд нэн даруй эргүүлж хаахад бэлэн байлгана.

o)

i) Хэрэв багийн гишүүний байрнаас зуухны зай руу хүрэх суваг, эсхүл хонгил, хоолой тавих, эсхүл аливаа бусад зорилгоор ус үл нэвтрэх үндсэн гол хаалтаар дамжин өнгөрч байвал тэдгээр нь ус нэвтэрдэггүй байх бөгөөд энэ бүлгийн 16 дугаар журмын шаардлагад нийцсэн байна. Ийм хонгил, эсхүл суваг тус бүрийн наад зах нь нэг төгсгөл бүрд хүрэх замыг, хэрэв далайд хонгил байдлаар ашиглагддаг бол, булхалтын хязгаар шугамаас дээш нэвтрэхэд хангалттай өндөр хөндийгөөр дамжин өнгөрүүлнэ. Гол зам, эсхүл хонгилын бусад төгсгөлд хүрэх замыг хөлөг онгоцонд өөрийнх нь байршлаар шаардсан төрлийн ус нэвтрүүлдэггүй хаалгаар дамжин өнгөрүүлж болно. Ийм хоолойн зам эсхүл хонгилыг түншүүр хаалганы ард талын эхний дэд хэсгийн хаалтаар дамжуулан өнгөрүүлж болохгүй.

ii) Ус үл нэвтрүүлэх үндсэн хөндлөн хаалтаар дамжин салхивчийн хонгил, эсхүл суваг суурилуулах бол захиргаанаас энэ тухай тусгайлан авч үзнэ.

#### **Журам 14**

#### **Булхалтын хязгаар шугамаас дооших гадна ханан дахь нээлхий**

a) Бүрхүүлийн ялтас дахь нээлхийний тоог хөлөг онгоцны загвар болон зохистой ажиллагаанд нь тааруулан хамгийн цөөн тоотой болтол нь багасгасан байна.

b) Бүрхүүлийн ялтас дахь аливаа нээлхийг хаах болон нээх хэрэгсэл болон үр дүнтэй ажиллагаа нь түүний зорилго болон түүнийг суурилуулсан байрлалд, түүнчлэн Захиргаанаас тавих шаардлагад бүхэлдээ нийцсэн байна.

i) Хэрэв тавцан хооронд байгаа аливаа хажуугийн нээлхийний тавцан нь хажуугийн хаалттай тавцангийн зэргэлдээ зурсан шугамаас доош байгаа бөгөөд хамгийн доод цэг нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш хөлөг онгоцны өргөний 21/2 хувьтай тэнцүү байвал энэхүү тавцан хооронд байгаа бүх хажуугийн нээлхий нь онгойдоггүй төрлийнх байна.

ii) Энэ хэсгийн (I) дэд хэсэгт дурдсан онгойдоггүй төрлийн байх шаардлагатайгаас бусад булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа хажуугийн бүх нээлхийний тавцан нь хөлөг онгоцны ахмадын зөвшөөрөлгүйгээр аливаа хувь хүн тэдгээрийг онгойлгохоос үр нөлөөтэй урьдчилан сэргийлэхээр хийгдсэн байна.

1. Хэрэв тавцан хооронд байгаа, энэ хэсгийн (ii) дэд заалтад дурдсан аливаа хажуугийн нээлхийн тавцан нь хажуугийн хаалттай тавцантай зэрэгцээ шугамаас доош

байгаа бөгөөд хамгийн доод цэг нь 1.37 метр (4 бүхэл хагас фут) дээр нэмэх нь хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувьтай тэнцүү байх бөгөөд хөлөг онгоцыг аливаа боомтоос явах үед тавцан хооронд байгаа бүх хажуугийн нээлхийг ус нэвтрүүлэхгүй хааж түгжсэн байх, тухайн хөлөг онгоцыг дараагийн боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл тэдгээрийг онгойлгохгүй байвал зохино. Энэхүү дэд заалтыг хэрэгжүүлэхдээ шаардлагатай бол цэвэр усны тухайд зохих хөнгөлөлт олгосон байж болно.

2. Хажуугийн нээлхийг боомтонд онгойлгосон ба хаасан, түүнчлэн хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө тэдгээрийг түгжсэн цаг хугацааг Захиргаанаас зааварласаны дагуу хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд тусгасан байна.

3. Хөлөг онгоцыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамд хөвж байх үед нь энэ дэд заалтын 1 дэх хэсэгт заасан шаардлага хэрэгжихээр байрласан нэг, эсхүл түүнээс олон нээлхийтэй хөлөг онгоцонд зориулан Захиргаа хязгаарлалттай суултын дундажийг зааж болох бөгөөд эдгээр нээлхийн доод хүрээ нь хажуугийн хаалттай тавцангийн зэрэгцээ шугамаас дээш 1.37 метр (4 бүхэл хагас фут) бөгөөд хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувьтай тэнцэх өндөрт байвал зохино. Ийм өндөрт буй хажуугийн нээлхийг урьдчилан хааж түгжихгүйгээр боомтыг орхин явах болон дараагийн боомт хүртэл аялах явцдаа ахмадын хариуцлага дор тэдгээрийг онгойлгохыг хөлөг онгоцонд зөвшөөрч болно. Халуун орны бүсэд ачааллын шугамын талаар хүчин төгөлдөр олон улсын конвенцид тодорхойлсноор, энэхүү хязгаарласан суултыг 0.305 метр (1 фут)-ээр нэмэгдүүлж болно.

с) Хялбар, үр дүнтэйгээр хаагдах ба ус нэвтрүүлэхээс хамгаалж чадах байдлаар тохируулсан бүдэг гэрэлтүүлэгчийг бүх хажуугийн нээлхийд суурилуулсан байх бөгөөд харин ачааллын шугамын талаар хүчин төгөлдөр хэрэгжиж буй олон улсын конвенцийн дагуу бүдэг гэрэлтүүлэгчийг байнгын бус хаалттай байхыг хориглосноос бусад тохиолдолд хошууны босоо шулуунаас хойш хөлөг онгоцны уртын наймны нэгээс хойш байрласан хаалттай тавцангийн зэрэгцээ шугамаас дээш хамгийн доод цэг нь 3.66 метр (12 фут) дээр хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувийг нэмсэнтэй тэнцэх өндөрт байгаа бүдэг гэрэлтүүлэгчийг байнгын бус хаалттай байхыг зөвшөөрч болно. Тухайн зөөврийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг хажуугийн нээлхийтэй зэрэгцүүлэн хураасан байна.

д) Аяллын үед хүрэх бололцоогүй хажуугийн нээлхий болон бүдэг гэрэлтүүлэгчийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө хааж түгжсэн байна.

е)

i) гагцхүү ачаа, эсхүл нүүрс зөөвөрлөхөд зориулсан аливаа зайд хажуугийн нээлхий суурилуулахгүй.

ii) ачаа, эсхүл зорчигч тээвэрлэхэд тохируулсан зайд хажуугийн нээлхий гаргаж болох боловч ямар нэгэн хувь хүн хөлгийн ахмадын зөвшөөрөлгүйгээр тэдгээрийг, эсхүл тэдгээрийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг онгойлгохоос үр ашигтайгаар урьдчилан сэргийлж хамгаалсан байна.

iii) Хэрэв ийм зайд ачаа тээвэрлэх бол хажуугийн нээлхий болон тэдгээрийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг ус нэвтрүүлэхгүйгээр хааж ачааг хөлөг онгоцонд ачихаас өмнө түгжсэн байх бөгөөд ийнхүү хааж түгжсэн тухай Захиргааны шаардлагын дагуу хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд бичсэн байна.

ф) Автомат агааржуулагч бүхий хажуугийн нээлхийг Захиргааны тусгай зөвшөөрөлгүйгээр булхалтын хязгаар шугамаас доош бүрхүүлийн ялтасд угсарч болохгүй.

г) Ус гадагшлуулагч, ариун цэврийн нээлхий болон бүрхүүлийн ялтас дахь бусад төсөөтэй нээлхийн тоог хамгийн цөөн болгон багасгах бөгөөд нээлхий бүрд аль болох олон тооны ариун цэврийн болон бусад хоолойнд нэгтгэсэн байхаар зохицуулна.

h)

i) Бүрхүүлийн ялтас дахь хүлээн авах болон гадагшлуулах нээлхийгээр хөлөг онгоцонд ус санамсаргүй орохоос урьдчилан сэргийлсэн байна. Тугалга болон халуунд эмзэг бусад материалыг гал гарах үед ус нэвтрэх аюулыг ихэсгэх тул бүрхүүлийн ялтасны болон хүлээн авах болон гадагшлуулах хавхлагын хооронд ашиглахыг хориглоно.

- ii) (1) Энэ хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа зайнаас гадна гадагш гарч буй ялгаруулалтын нүх бүрд хаалттай тавцангийн дээрээс удирдах зохистой хэрэгслийнх нь хамт угсарсан, буцах эргэлтгүй хавхлага байх ёстой бөгөөд тийм удирдах хэрэгсэлгүй бол буцах эргэлтгүй хоёр автомат хавхлага угсрагдсан байна. Тэгэхдээ хавхлагыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын дээр байрлуулах бөгөөд ашиглалтын нөхцөлд хүрч болохоор, ердийн үед хаалттай байх төрлийнх байна.  
(2) Хэрэв хавхлагыг хаах зохистой хэрэгслийнх нь хамт угсарсан байвал хаалттай тавцангийн дээрээс удирдах байрлал нь хүрэхэд цаг ямагт хялбар бөгөөд хавхлага онгорхой, эсхүл хаалттай эсэхийг заах зорилго бүхий хэрэгслээр хангагдана.
  - iii) Үндсэн ба туслах машин механизмын хэрэгцээний ханыг нэвтлэн гарсан хүлээн авах болон ялгаруулалтын нээлхийг хоолой болон гадна ханатай холбогдсон хайрцаг хооронд хялбар хүрэхүйц хаалтуур, эсхүл хавхлагын хамт угсарна.
- i)
    - i) Булхалтын хязгаар шугамаас доош суурилуулсан дамгуурган шат, ачаа болон нүүрсний боомт нь шаардлага хангасан бат бөх чанартай байна. Тэдгээрийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө ус үл нэвтрэхээр найдвартай хаах ба аяллын үед хаалттай хэвээр байлгана.
    - ii) Ийм боомтыг ямар ч тохиолдолд хамгийн доод цэг нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас доош байхаар угсарч болохгүй.
  - j)
    - i) Үнсний болон хогийн зэрэг нээлхий бүрийг найдвартай таглаатайгаар угсарсан байна.
    - ii) Хэрэв эдгээр нээлхий нь булхалтын хязгаар шугамаас доош байрлаж байвал таглаа нь ус нэвтрүүлдэггүй байх бөгөөд үүнээс гадна буцаж эргэдэггүй автомат хавхлагыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш хялбархан хүрч болох байрлалд угсарсан байна. Нээлхийг ашиглахгүй үед таглаа болон хавхлагыг аль алиныг нь хааж, түгжсэн байна.

#### *Журам 15*

#### **Ус үл нэвтрүүлэх хаалга, хажуугийн нээлхий зэргийн угсралт болон анхны сорил**

- a)
  - i) Энэ журамд дурдсан бүх ус үл нэвтрүүлэх хаалга, хажуугийн нээлхий, дамнуурган шат, ачааны болон нүүрсний боомт, хавхлага, хоолой, нүүрс болон хогны нээлхийн зураг төсөл, материал болон угсралтыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлсэн байна.
  - ii) Ус үл нэвтрүүлэх босоо хаалганы хүрээний доод хэсэг нь тоос шороо хуримтлагдаж хаалгыг зүй ёсоор нь хаахад саад болохуйц бүтэцгүй байна.
  - iii) Хаалттай тавцангаас доош байгаа гадна талын хүлээн авах болон ялгаруулалтын нээлхий бүхий л хавхлага болон хаалтуур, түүнчлэн ийм хавхлага, хаалтуурын гэр, холболтыг ган, гууль, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад матриалаар хийнэ. Ердийн цутгамал төмөр, эсхүл төсөөтэй материалыг ашиглаж болохгүй.
- b) Ус нэвтрүүлдэггүй хаалга бүрийг хаалттай тавцан хүртэл оргилох даралтат усаар шалгана. Шалгалтыг хөлөг онгоцыг ашиглалтанд өгөхөөс өмнө, хаалга угсрахын өмнө, эсхүл угсарсны дараа явуулна.

**Журам 16**

**Ус үл нэвтрүүлэх тавцан, үндсэн хонгил зэргийн  
угсралт болон анхны шалгалт**

- а) Ус үл нэвтрүүлэх тавцан, хонгил, хоолой, хэрсэн болон агааржуулагчийн хоолой нь холбогдох түвшин дэх ус үл нэвтрүүлэх хаалт ханатай нэгэн адил бат бөх байна. Тэдгээрийг ус нэвтрүүлдэггүй болгоход ашигласан хэрэгсэл ба тэдгээрийн нээлхийг хаах ажиллагаа нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна. Ус үл нэвтрүүлэх агааржуулагчийн болон хоолойн сувгийг наад зах нь хаалттай тавцан хүртэл үргэлжлүүлнэ.
- б) Байгууламжийг дууссаны дараа ус үл нэвтрүүлэх тавцанг хоолойгоор ус шүрших эсхүл усаар дүүргэх замаар шалгах ба ус үл нэвтрүүлэх хонгил, хоолой болон агааржуулагчийг ус шүрших замаар шалгана.

**Журам 17**

**Булхалтын хязгаар шугамаас дээших ус үл  
нэвтрүүлэх чадвар**

- а) Хаалттай тавцангаас дээш ус нэвтрэн орох ба тархах явдлыг хязгаарлахад чиглэсэн шаардлагатай практик боломжтой арга хэмжээ авахыг захиргаанаас шаардаж болно. Эдгээр арга хэмжээ нь хаалт эсхүл жаазан бэхэлгээг багтааж болно. Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хэсэгчилсэн хаалт болон жаазан бэхэлгээг хаалттай тавцан дээр гол дэд хэсгийн хаалтын үргэлжлэл байдлаар, эсхүл тэдгээр үргэлжлэлийн ойролцоо суурилуулсан байвал тэдгээр нь хөлөг онгоц гэмтсэн, хазайсан нөхцөлд усыг тавцангийн дээгүүр урсахыг хязгаарлахын тулд ус үл нэвтрүүлэх холболттой байх ёстой. Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хэсэгчилсэн хаалт нь доор байх хөндлөн хаалттай нэг эгнээнд орохгүй байвал хооронд нь байгаа хаалттай тавцанг ус нэвтрүүлдэггүй болгон хийнэ.
- б) Далай дахь ердийн нөхцөлд ус нь доошоо нэвтрэн орохгүй байхын тулд хаалттай тавцан эсхүл түүний дээрх тавцан нь ус үл нэвтрүүлэх байх ёстой. Ил тавцангийн бүх нүх нь хангалттай өндөр, бат бөх байдал бүхий хашлагатай байх бөгөөд тэдгээрийг ус нэвтрэхээс түргэн шуурхай хаах найдвартай хэрэгслээр хангана. Үйлчилгээний тавцан, нээлттэй хашлага болон ус гадагшлуулагчид нь цаг уурын бүхий л нөхцөлд ил тавцангаас ус түргэн зайлуулахад дөхөмтэй байхаар суурилуулагдсан байна.
- в) Хажуу бүдэг гэрэлтүүлэгч, дамнасан шат, ачааны болон нүүрсний боомт ба булхалтын хязгаар шугамын дээрх бүрхүүлийн ялтас дахь нээлхийг хаахад зориулагдсан бусад хэрэгсэл нь үр ашигтай загвар хийцтэй бөгөөд бат бөх байхын зэрэгцээ тэдгээрийг суурилуулсан зайтай болон хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугаманд хамаарах тэдгээрийн байрлалтай нь уялдаатай байна.
- д) Хялбар, үр дүнтэйгээр хааж ус нэвтрэхээс хамгаалж болох байдлаар тохируулсан бүдэг гэрэлтүүлэгчээр хаалттай тавцангийн дээрх эхний тавцангийн доор байрлах зайн бүх хажуугийн нээлхийг хангасан байна.

**Журам 18**

**Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны ус зайлуулалт**

- а) Хөлөг онгоц цэх босоо байх, эсхүл хэлтийсэн эсэхээс үл хамааран аливаа ослын дараа бүх тохиромжтой нөхцөлд байнгын шатахуун тосны тасалгаа ч биш байнгын усны тасалгаа ч биш аливаа ус үл нэвтрүүлэх тасалгаанаас усыг шахан гаргах боломжтой ус зайлуулах төхөөрөмжөөр хөлөг онгоцыг хангана. Энэ зорилгоор хөлөг онгоцны төгсгөл нарийхан тасалгаанаас бусдад далавчны соролт хэрэгтэй. Хэвийн бус хэлбэртэй тасалгаанд нэмэлт соролт шаардлагатай байж болно. Тасалгаанд байгаа ус нь соруулах хоолой руу орох зохицуулалтыг хийсэн байна. Хэрэв захиргаанаас тодорхой тасалгаатай холбогдуулан усыг шавхах



талаарх заалт нь тохирохгүй байж болно гэж үзвэл энэ бүлгийн 7 дугаар Журмын (b) заалтад тогтоосон нөхцөлийн дагуу хийсэн тооцоо нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг бууруулахгүй гэдгийг харуулсан тохиолдолд захиргаа эдгээр заалтаас чөлөөлөхийг зөвшөөрч болно. Тусгаарласан тасалгааны усыг шавхахад зориулсан үр ашигтай хэрэгслээр хангана.

b)

i) Хөлөг онгоц нь ус зайлуулалтын үндсэн хоолойд холбогдсон эрчим хүчээр ажилладаг наад зах нь гурван шахуургатай байх бөгөөд тэдгээрийн нэг нь хөдөлгөгч нэгжтэй холбогдсон байж болно. Хэрэв үйлчилгээний шалгуур нь 30, эсхүл түүнээс дээш байвал бие даасан эрчим хүчний нэмэлт нэг шахуургаар хангана.

ii) Шахуургын шаардагдах тоог дор дурдсан хүснэгтэд үзүүлэв.

Үйлчилгээний шалгуур түүнээс дээш	30-аас бага	30 болон
--------------------------------------	-------------	----------

**Гол хөдөлгүүрээс тэжээгддэг шахуурга  
/нэг бие даасан шахуургаар орлуулж болно/  
Бие даасан шахуурга**

<b>1</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>3</b>

iii) Ариун цэврийн, тогтворжуулалтын болон ерөнхий үйлчилгээний шахуургыг хэрэв онгоцны ус зайлуулах систем рүү шаардлагатай холболтын хамт угсарсан байвал бие даасан цахилгаан шахуургад тооцож болно.

c) Хэрэв боломжтой бол цахилгаан шахуургыг нэг гэмтлийн үед нэгэн зэрэг ус дүүрэхгүй байхаар зохион байгуулж, эсхүл байрлуулсан ус үл нэвтрүүлэх салангид тасалгаанд тавина. Хэрэв хөдөлгүүр болон уурын тогоо нь хоёр, эсхүл түүнээс дээш ус үл нэвтрүүлэх тасалгаанд байрласан бол шахуургыг эдгээр бүх тасалгаанд аль болох жигд хуваарилсан байна.

d) 91.5 метр (300 фут), эсхүл түүнээс илүү урттай, 30, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцонд далайд хөлөг онгоцны дотор тал руу ус нэвтэрч болох бүх ердийн нөхцөлд наад зах нь нэг цахилгаан шахуургатай байх боломжтой байдлаар зохион байгуулсан байна. Эдгээр шаардлагыг дараахь нөхцөлд биелэгдсэн гэж үзэж болно.

i) хэрэв шаардлагатай шахуургын нэг нь хаалттай тавцангийн дээр байрлуулсан цахилгааны эх үүсвэрээс тэжээгдэж, усан дор найдвартай ажиллах чадвартай онцгой тохиолдлын шахуурга байвал;

ii) хөлөг онгоц тэсвэрлэн өнгөрөөх шаардлагатай ус дүүргэлтийн аливаа нөхцөлд наад зах нь нэг шахуургыг гэмтээгүй тасалгаанд байлгах боломжтойгоор шахуурга болон тэдгээрийн цахилгаан эх үүсвэрийг хөлөг онгоцны нийт уртын турш хуваарилан байрлуулсан байвал.

e) Оройн тасалгаанд зориулсан нэмэлт шахуургаас бусад шахуурга бүр нь энэ журмын (a) хэсэгт дурдсан аливаа зайнаас усыг нь шавхах боломжтой байхаар зохион байгуулсан байна.

f)

i) Шахуурга бүр нь нэг минутад 122 метр (400 фут)-ээс багагүй хурдтайгаар усыг гол ус зайлуулах хоолойгоор дамжуулан гаргах боломжтой байна. Аливаа нэг зайд хоёроос дээшгүй сорох хоолой шаардагдахаас бусад тохиолдолд машины зайд байрлуулсан бие даасан цахилгаан шахуурга нь эдгээр зайнаас шууд сорох боломжтой байна. Хэрэв ийм хоёр, эсхүл түүнээс дээш сорох хоолойгоор тухайн зайг хангасан бол тэдгээрийн дор хаяж нэг нь зүүн талд, нөгөө нь баруун талд байна. Бусад зайд байрлуулсан бие даасан цахилгаан шахуургыг салангид амлуурга хоолойтой байхыг захиргаанаас шаардаж болно. Амлуурга хоолойг тохиромжтойгоор байрлуулсан байх бөгөөд машины зайд байгаа амлуурга хоолой нь үндсэн дамжуулагч шугамынхаас багагүй диаметртэй байна.



- ii) Нүүрсээр ажилладаг хөлөг онгоцны зуухны газрыг энэ дүрмээр шаардсан бусад амлуурга хоолойноос гадна бие даасан цахилгаан шахуургын соролттой талтай холбох боломжтой, тохиромжтой диаметр болон хүрэлцээтэй урттай соролтын уян хоолойгоор хангана.
- g)
- i) Энэ журмын (f) заалтад дурдсан амлуурга хоолой (хоолойнууд)-ноос гадна эргэлтийн үндсэн шахуургаас машины зайн ус зайлуулах түвшинтэй холбогдох буцаж эргэдэггүй хавхлагатай шууд амлуурга хоолой машины зайд байна. Уг амлуурга хоолойн диаметр нь уурын хөлөг онгоцонд бол шахуургын амсрын диаметрийн наад зах нь гуравны хоёртой тэнцүү байх бөгөөд илчит онгоцонд бол шахуургын амсартай ижил диаметртэй байна.
- ii) Хэрэв Захиргааны үзэж байгаагаар эргэлтийн гол шахуурга нь энэхүү зорилгод ашиглагдахааргүй байвал боломжтой хамгийн том бие даасан цахилгаан шахуургаас машины зайн ус зайлуулах түвшин хүртэл онцгой тохиолдлын амлуурга хоолой гаргах ба амлуурга хоолой нь үндсэн сорох хоолойтой ижил диаметртэй байна. Ийнхүү холбосон шахуургын хүчин чадал нь шаардлагатай хөндийн ёроолын шахуурганаас Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан хэмжээгээр илүү байна.
- iii) Далайн сорох хоолойн эргүүлэг болон шууд сорох хоолойн хавхлага хөдөлгүүрийн өрөөний шалнаас дээш байрлана.
- iv) Хэрэв түлш нь нүүрс, эсхүл нүүрс байж болох бөгөөд хөдөлгүүр болон уурын тогооны хооронд ус үл нэвтрүүлэх хаалт байхгүй бол энэхүү хэсгийн (I) дэд хэсэг дагуу ашиглаж буй аливаа эргэлтийн шахуургын тухайд хөлөг онгоцны гадна тал руу шууд, эсхүл гадагшлуулах эргэлтийн шахуургын ялгаруулалтын сувагт холбосон гадагшлуулах хоолой суурилуулна.
- h)
- i) Ачаа, эсхүл машины зайн усыг шавхахад шаардагдах шахуургын бүх хоолойг ус, эсхүл шингэн түлш дүүргэх, эсхүл гадагшлуулах хоолойноос бүхэлд нь салгасан байна.
- ii) Нүүрсний бункер, эсхүл шатахуун хадгалах хөөнөг болон тэдгээрийн доогуур, түүнчлэн түлш тунгаах болон түлшний шахуурга байрладаг зайг оролцуулан тогоо, эсхүл машины зайг дамжиж өнгөрдөг хоолойг ган, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад материалаар хийсэн байна.
- i) Ус шавхах гол шугамын диаметрийг дор дурдсан томъёонд нийцүүлэн тооцоолсон байх бөгөөд энд зааснаар ус зайлуулах гол шугамын бодит дотоод диаметр нь захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч болохуйц стандартад хамгийн ойр хэмжээтэй байна.
- Үүнд:  $d$  - миллиметрээр илэрхийлсэн гол шугамын дотоод диаметр  
 $L$  болон  $B$  - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор метрээр илэрхийлсэн хөлөг онгоцны урт ба өргөн нь;  
 $D$  - метрээр илэрхийлсэн хаалттай тавцан хүртэлх хөлөг онгоцны гүн;  
Эсхүл  
Үүнд:  $d$  - инчээр илэрхийлсэн гол шугамын дотоод диаметр  
 $L$  болон  $B$  - энэ бүлгийн журам 2-т тодорхойлсноор футээр илэрхийлсэн хөлөг онгоцны урт ба өргөн;  
 $D$  - футээр илэрхийлсэн хаалттай тавцан хүртэлх хөлөг онгоцны гүн;  
Гол шугамын салбар хоолойн диаметрийг захиргаанаас гаргасан журмаар тогтооно.
- j) Ус шавхах болон тогтворжилтын шахуургын системийн байршил нь тавцангийн гаднаас, эсхүл тогтворжилтын тасалгаанаас ачааны болон машины зай руу, эсхүл нэг тасалгаанаас нөгөө тасалгаа руу ус урсан орж ирэх боломжгүй байх ёстой. Ус шавхах, эсхүл тогтворжилтын системтэй салаа хоолойгоор холбоотой аливаа доор байрлалтай хөөнөгт ачаатай, эсхүл тогтворжилтыг устай байх үед шахуургаас дамжиж орохоос сэргийлсэн тусгайлсан арга хэмжээг авсан байна.
- k) Мөргөлдсөний, эсхүл газардсаны улмаас аливаа тасалгаан дахь хоолой тасрах, эсхүл бусад гэмтэл учрах тохиолдолд амлуурга хоолой үйлчилдэг бусад тасалгааг



ус дүүрэхээс сэрэмжлэх арга хэмжээг авсан байна. Үүнтэй холбогдуулан хэрэв амсар хоолой нь хөлөг онгоцны хажууд түүний өргөний тавны нэгээс ойр зайд (тэгш өнцгөөр хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшин дэх өв шугам хүртэл хэмжсэн) байрласан аливаа хэсэгт, эсхүл хэрсэнгийн сувагт болон нээлттэй төгсгөл бүхий тасалгаанд байгаа амсар хоолойд буцаж эргэдэггүй хавхлага угсарсан байна.

l) Ус шавхах ажиллагаатай холбогдсон бүх хуваарилалтын хайрцаг хаалтуур болон хавхлагыг тэдгээрт ямар ч үед хялбар хүрч болохоор байрлуулсан байна. Аль нэг тасалгаа усанд автах тохиолдолд шахуургын аль нэг нь аль ч тасалгаанд ажиллаж чадахаар байрлуулна, үүнээс гадна хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгээс холгүй байгаа шахуургад, эсхүл шавхалтын үндсэн хоолойд гэмтэл учрах нь ус шавхах системийг ажиллагаанаас гарахад хүргэх учиргүй. Бүх шахуургыг холбосон хоолой нь нэг системд холбоотой тохиолдолд ус шавхалтыг хянахад зориулагдсан шаардлагатай хаалтуур болон хавхлага нь хаалттай тавцангийн дээрээс удирдан ажиллуулах боломжтой байх ёстой. Ус шавхах үндсэн систем дээр нэмж онцгой тохиолдлын шахуургын системээр хангасан тохиолдолд уг систем нь үндсэн системээс хамааралгүй байх бөгөөд шахуурга нь усанд автсан аль ч тасалгаанд ажиллах боломжтой байхаар зохион байгуулна. Энэ тохиолдолд онцгой тохиолдлын системийн ажиллагаанд шаардлагатай хаалтуур болон хавхлага нь хаалттай тавцан дээрээс ажиллуулах боломжтой байна.

м) Энэ журмын (l) хэсэгт дурдсан хаалттай тавцан дээрээс ажиллуулж болох бүх гох, хавхлага нь үйл ажиллагаа явуулдаг газар дахь удирдлагаа тодорхой тэмдэглэсэн байх ба тэдгээр нь нээлттэй, эсхүл хаалттай байгааг заах төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

#### Журам 19

### Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын мэдээлэл

а) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц бүрийг угсарч дуусмагц нь хазайлган туршиж тогтвортой байдлын элементийг тодорхойлно. Үйлчилгээний янз бүрийн нөхцөлд хөлөг онгоцны тогтвортой байдалтай холбогдуулан оновчтой зааварчилгааг түргэн, хялбар хүлээн авахад шаардагдах найдвартай мэдээллээр ахмадыг хангасан байх бөгөөд хуулбарыг нь Захиргаанд өгнө.

б) Тогтвортой байдлын мэдээлэлд мэдэгдэхүйц нөлөөлөх аливаа өөрчлөлт хөлөг онгоцонд хийгдсэн тохиолдолд тогтвортой байдлын мэдээлэлд оруулсан өөрчлөлтийг ахмадад өгнө. Хэрэв шаардлагатай бол хөлөг онгоцыг дахин хазайлгаж туршина.

с) Захиргаа нь ижил төрлийн хөлөг онгоцонд хийсэн хазайлтын туршилтын тогтвортой байдлын суурь мэдээ байгаа болон тийм энгийн мэдээллээс чөлөөлөгдсөн онгоцны тогтвортой байдлын найдвартай мэдээллийг авч болно хэмээн үзвэл тухайн хөлөг онгоцыг хазайлгаж туршихаас чөлөөлөхийг зөвшөөрч болно.

д) Хөлөг онгоцны үзүүлэлтийг харьцаа болон зохион байгуулалтын улмаас мета төвийн өндөр нь бүхий л болзошгүй ачааллын нөхцөлд хангалттайгаас ч илүү үзүүлэлттэй байж болно гэж үзвэл төсөөтэй хөлөг онгоцны үзүүлэлтэд тулгуурлан тодорхой нэг хөлөг онгоц эсхүл бүлэг хөлөг онгоцыг нэн ялангуяа шингэн, эсхүл хүдрийг бөөнөөр нь тээвэрлэхэд зориулагдсан загвар бүхий хөлөг онгоцыг хазайлтын шалгалтаас чөлөөлөхийг захиргаа мөн зөвшөөрч болно.

#### Журам 20

### Гэмтлийн хяналтын төлөвлөгөө

Тавцан болон ачаа хадгалах газар бүрд хамаарах ус үл нэвтрэх тасалгааны зааг хязгаар, тэнд байгаа нээлхийг хаах төхөөрөмж, түүнчлэн тэдгээрт аливаа хяналт тавих байрлал, түүнчлэн усанд авталтын улмаас учирч болох гэмтлийг засварлах ажиллагааг

тодорхой харуулсан зураг, төлөвлөгөөг ахмадын туслахад удирдамж болгох зорилгоор байнга дэлгэн үзүүлсэн байна. Үүний зэрэгцээ дээрх мэдээллийг агуулсан товхимолоор хөлөг онгоцны ажилтныг хангана.

*Журам 21*

**Ус үл нэвтрэх хаалга зэргийг тэмдэглэх, давтамжтай ажиллуулах болон шалгах\***

Энэхүү журам нь шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.

*Журам 22*

**Замын тэмдэглэлд оруулсан зүйлс**

- а) Энэхүү журам нь шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.
- б) Удирдлагын үеэр хаалттай байлгахыг энэхүү дүрмээр шаардсан нугастай хаалга, зөөврийн хавтан, хажуугийн нээлхий, дамнасан шат, ачааны болон нүүрсний тавцан, бусад нээлхийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө хаасан байна. Хаах болон онгойлгох цаг хугацааг (хэрэв энэхүү журмын дагуу зөвшөөрч болохоор байвал) Захиргаанаас тодорхойлсноор хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн гарын авлагад бичсэн байна.
- с) Энэ бүлгийн 21 дүгээр журамд шаардсан бүхий л дасгал болон үзлэгийн талаарх бичлэгийг илэрсэн аливаа алдаа дутагдлыг тодорхой бичиж хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн номонд оруулна.

**ХЭСЭГ С – МАШИН МЕХАНИЗМ БОЛОН ЦАХИЛГААНЫ БАЙГУУЛАМЖ**

(С хэсэг нь зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцонд хамаарна)

*Журам 23*

**Ерөнхий заалт**

- а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгааны байгууламж дор дурдсан шаардлагыг хангах ёстой.
  - i) аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай үйлчилгээг янз бүрийн онцгой тохиолдолд тасралтгүй хангах;
  - ii) цахилгаанаас учрах аюулаас зорчигчид, хөлгийн баг болон хөлөг онгоцыг сэргийлсэн байна.
- б) Ачааны хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 26, 27, 28, 29, 30 болон 32 дугаар журмын шаардлагыг хангана.

\* Байгууллагын А.167 (ES.IY) дугаар тогтоолоор баталсан урт нь 100 метрээс доош зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцны бүтэн тогтвортой байдлын талаарх зөвлөмж ба байгууллагын А.206 (YII) дугаар тогтоолоор баталсан зөвлөмжид оруулсан нэмэлт өөрчлөлт.

- а) Ус үл нэвтрэх хаалга, хажуугийн нээлхий, ус гадагшлуулагчийн хавхлага болон хаах төхөөрөмж, үнс хаягч болон хог хаягчийг долоо хоног тутам ажиллуулан дасгал хийнэ. Нэг долоо хоногоос илүү хугацаагаар аялалд гарах хөлөг онгоцонд боомтыг орхин явахаас нь өмнө бүрэн шалгах бөгөөд үүнээс хойш аяллын үеэр наад зах нь долоо хоногт нэг удаа ажиллуулан дасгал хийнэ. Бүх хөлөг онгоцны далайд хэрэглэгдэж буй гол хөндлөн хаалт дахь бүхий л ус үл нэвтрэх цахилгаан хаалга болон нугастай хаалгыг өдөр тутам ажиллуулна.
- б) (i) Ус үл нэвтрэх хаалга болон тэдгээртэй холбогдсон бүх төхөөрөмж ба заагч, тасалгааг ус үл нэвтрэх болгохын тулд хаах шаардлагатай байдаг бүх хавхлага, түүнчлэн гэмтлийг хянах чагт холбоосыг ажиллуулахад шаардлагатай бүх хавхлагыг далайд наад зах нь долоо хоногт нэг удаа тогтмол шалгана.
  - (ii) Ийм хавхлага, хаалга ба төхөөрөмжийг дээд зэргийн аюулгүй байдлыг хангахын эсэхийг батлахын тулд тэдгээрт тохиромжтой тэмдэг тавина.

*Журам 24*

**Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгаан  
эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэр**

а) Хөлөг онгоцны хөдөлгөх хүч болон аюулгүй байдлын туслах байгууламжийн ажиллагааг зөвхөн цахилгаан эрчим хүчээр хангадаг зорчигч тээврийн хөлөг онгоц бүрийг наад зах нь хоёр үндсэн генератораар хангана. Эдгээр үүсгэгч төхөөрөмжийн хүч чадал нь тэдгээрийн аль нэг нь зогссон тохиолдолд энэ бүлгийн 23 дугаар журмын (а) (I) дэд хэсэгт дурдсан үйлчилгээг явуулах боломжтой хэвээр байх ёстой.

б) Хэрэв зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд ганцхан нэг үндсэн генераторын станц байгаа бол хуваарилах самбарыг нь түүнтэй галын үндсэн нэг бүсэд байрлуулна. Хэрэв нэгээс дээш үндсэн үүсгэгч станц байгаа нөхцөлд үндсэн хуваарилах самбар нэг байхыг зөвшөөрнө.

*Журам 25*

**Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгаан эрчим  
хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр**

а) Цахилгаан эрчим хүчний бие даасан онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийг хаалттай тавцангийн дээр болон машины зайн гадна байрлуулна. Цахилгаан эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэр (эх үүсвэрүүд)-ийн тухай дахь байршил нь энэ бүлгийн 2 дугаар журмын (h) хэсэгт тодорхойлсон, машины зайд гарсан гал, эсхүл бусад онцгой тохиолдолд эрчим хүчийг нийлүүлэх, эсхүл хуваарилахад саад тотгор учруулахгүй байх талаар захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна. Харин дурдсан уг эх үүсвэр нь түншүүр хаалтын урд байж болохгүй.

б) Нийлүүлсэн эрчим хүч нь онцгой тохиолдлын үед захиргааны үзэж байгаагаар зорчигчдын болон багийн аюулгүй байдалд шаардлагатай бүх ажиллагааг явуулахад эдгээр ажиллагаа нь зэрэгцэн явагдах тохиолдолд ч хангалттай хүрэлцэхүйц байна. Тавцан дээр болон гадна хажууд байгаа завины станц бүрд, түүнчлэн бүхий л хонгил, зам, гишгүүрт зам болон гарцанд, машины зай ба II-2 бүлгийн 3 дугаар журмын (d) хэсгийн заалтад тодорхойлсон хяналтын станцад байдаг онцгой тохиолдлын гэрэлтүүлэгч, хэрэв эрчим хүчний гол эх үүсвэрээс ажилладаг бол уг шүршдэг шахуурга, залуурдлагын гэрэл болон өдрийн гэрлийн дохио өгдөг чийдэнд тусгайлан анхаарал тавина. Хэрэв Захиргаанаас аюулгүй байдлын шаардлагад хохирол учрахгүй гэж үзвэл тогтмол богино хугацааны аялал хийдэг хөлөг онгоцонд арай бага эрчим хүч нийлүүлэхийг тэрээр хүлээн зөвшөөрч болох ба бусад тохиолдолд эрчим хүч нь 36 цагийн хугацаанд хангалттай байх ёстой.

с) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь дор дурдсаны аль нэг нь байна.  
i) зохих эхлэлийн зохицуулалттай, түлшний хараат бус нөөцтэй анхдагч хөдөлгүүрээр ажилладаг генератор, ашиглах түлш нь цельсийн 43 хэмээс (110 хэм F)-ээс доош биш халуунд гал авалцах цэгтэй байх;  
ii) онцгой тохиолдлын ачааллыг нэмэлт цэнэглэлтгүйгээр, эсхүл цахилгаан хүчдэлийн хэт их уналтгүйгээр даах боломжтой аккумуляторын зай.

d)

(i) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь генератор байх тохиолдолд дараахь хүчин чадал бүхий аккумуляторын зайнаас бүрддэг онцгой тохиолдлын эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэр байх ёстой.

1. хагас цагийн турш онцгой тохиолдлын гэрлийг тасралтгүй тэжээх;
2. ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) хаах, тэгэхдээ бүгдийг нэг зэрэг биш байж болно;
3. механикаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалганы онгорхой, эсхүл хаалттай эсэхийг харуулдаг заагчийг (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) ажиллуулах;

4. механикаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалганы хаагдах дохиоллыг өгдөг дуун дохиог (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) ажиллуулах.

Цахилгааны үндсэн хангамж зогсох үед онцгой тохиолдлын эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэр нь автоматаар ажиллагаанд орох ёстой.

Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр аккумуляторын зай байгаа нөхцөлд үндсэн гэрэлтүүлэг зогссон үед онцгой тохиолдлын гэрэлтүүлэгч автоматаар ажиллагаанд орох байдлаар зохицуулсан байна.

e) Энэ журамд нийцүүлэн угсарсан аливаа аккумуляторын зай нь цэнэггүй болсныг үзүүлэх заагчийг машины зайд, болж өгвөл үндсэн хуваарилах самбарт байрлуулна.

f)

i) Онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарыг эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэрт аль болох ойрхон суурилуулна.

ii) Онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарын ажиллагаанд саад болохоос бусад тохиолдолд эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийн хуваарилах самбарыг эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байгаа тэр газарт байрлуулна.

iii) Энэ журамд нийцүүлэн угсарсан аккумуляторын зайг онцгой тохиолдлын хуваарилах самбар байгаа тэр газарт суурилуулж болохгүй.

iv) Захиргаа нь онцгой тохиолдлын залгах самбарыг хэвийн нөхцөлд хуваарилах самбараас эрчим хүчээр хангагдахыг зөвшөөрч болно.

g) Онцгой тохиолдлын бүхий л төхөөрөмж нь хөлөг онгоц 22.5 хэмээр хазайх болон хөлөг онгоцны тонгойлт нь 10 хэмтэй байх үед хэвийн ажиллагаар зохицуулагдана.

h) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр болон эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэрийг тогтмол шалгах талаар тусгай журам гаргах ба шаардлагатай бол уг шалгалтын автомат ажиллагааны шалгалтыг багтаан оруулна.

#### Журам 26

#### Ачааны хөлөг онгоцны цахилгаан эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр

a) 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даац бүхий ачааны хөлөг онгоц:

i) 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц нь гал, эсхүл бусад учир холбогдлын улмаас үндсэн цахилгаан төхөөрөмж ажиллахаа больсон тохиолдолд түүний ажиллагааг баталгаатай болгохын тулд Захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу дээд үргэлжилсэн тавцангаас дээш болон машины зайн гадна байрлуулсан, эрчим хүчний бие даасан онцгой тохиолдлын эх үүсвэртэй байна.

ii) эрчим хүчний хангамж нь захиргааны үзэж байгаагаар онцгой тохиолдлын үед хөлөг онгоцон дээр байгаа бүх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон бүхий л ажиллагааг явуулахад хангалттай байх ёстой бөгөөд тэгэхдээ эдгээр ажиллагааг нэг зэрэг явуулж болох шаардлагыг харгалзан үзэж дор дурдсан зүйлийг тусгайлан анхаарч үзнэ.

1. Тавцан дээр болон гадна хажуу дахь завийн тавиур, бүх хонгил зам, гишгүүрт зам болон гарц, машины зай ба үндсэн генераторын зай, жолоодлогын байр болон штурманы өртөөний онцгой тохиолдлын гэрэл;

2. Ерөнхий түгшүүрийн дохио;

3. Зөвхөн цахилгаанаар ажиллуулдаг залуурдлагын гэрэл, түүнчлэн хэрэв цахилгаан эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэрээр ажилладаг бол өдрийн гэрлийн дохионы чийдэн.

Эрчим хүчээр 6 цагийн хугацаанд тасралтгүй хангах ёстой.

Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь дор дурдсан зүйлийн аль нэг байж болно.



1. Нэмэлт цэнэглэлтгүйгээр болон хүчдэлийн хэт уналтгүйгээр онцгой тохиолдлын ачааллыг даах боломжтой аккумуляторын зай.

2. Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан түлшний хараат бус хөдөлгүүр болон зөвшөөрөгдсөн залгах төхөөрөмж бүхий генератор. Ашиглах түлш нь цельсийн 43 хэм (110 хэм F) –ээс доош биш халуунд гал авалцах цэгтэй байна.

- i) Онцгой тохиолдлын тоног төхөөрөмжийг хөлөг онгоц 22.5 хэмээр хазайх болон хөлөг онгоцны тонгойлт нь 10 хэмтэй байх үед ч хэвийн ажиллахаар зохицуулна.
  - ii) Онцгой тохиолдлын тоног төхөөрөмжийг тогтмол шалгах талаар тусгай заалт гаргана.
- b) Бохир даац нь 5.000 тонноос бага ачааны хөлөг онгоц
- i) 5.000 тонноос бага бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц нь захиргаанаас тавих шаардлагыг хангаж байрлуулсан онцгой тохиолдлын бие даасан эрчим хүчний эх үүсвэртэй байх бөгөөд тэрээр III бүлгийн 19 дүгээр дүрмийн (a) (ii), (b) (ii), (iii) дэд хэсэгт дурдсан аврах завины тавиур, усанд буулгах ажиллагааг гэрэлтүүлэх, түүнчлэн Захиргаанаас шаардаж болох бусад ажиллагааны хэрэгцээг хангах чадвартай байна. Үүний зэрэгцээ III бүлгийн 38 дугаар дүрмийн шаардлагад анхаарал хандуулна.
  - ii) Эрчим хүчний хангамж нь наад зах нь 3 цагийн хугацаанд хүрэлцээтэй байх ёстой.
  - iii) Эдгээр хөлөг онгоцонд мөн энэ журмын (a) хэсгийн (iii), (iv) болон (v) дахь дэд заалт хамаарна.

#### *Журам 27*

### **Гүйдэлд цохиулах, гал гарах болон цахилгаан эрчим хүчнээс гаралтай бусад аюулаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ**

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
- i.
    - i) “Амьд” байхаар төлөвлөгдөөгүй боловч гэмтэл согогтой нөхцөлд “амьд” болох боломжтой цахилгаан машин механизмын, эсхүл бүх ил гарсан төмөр хэсэг, түүнчлэн бүх цахилгаан аппарат газардсан байх ёстой бөгөөд ба бүх цахилгаан аппарат төхөөрөмжийг ердийн ажиллах үед осол гарах аюулгүй байхаар хийж суурилуулсан байна.
    - ii) Зөөврийн цахилгаан гэрэл, гар багаж болон хөлөг онгоцны цахилгаан тоног төхөөрөмжийн зориулалттай, захиргаанаас аюултай гэж тодорхойлсноос илүү хүчдэл бүхий багаж хэрэгслийг давхар тусгаарлагч, эсхүл бууруулагч трансформатор ашигласнаас бусад тохиолдолд зохих ёсоор гардуулсан байна. Захиргаа нь чийгтэй орчны ашиглах цахилгаан чийдэн, хэрэгсэл, эсхүл ижил төсөөтэй аппарат төхөөрөмжид зориулагдсан, тусгай урьдчилан сэргийлэх нэмэлт арга хэмжээ авахыг шаардаж болно.
  - ii. Үндсэн болон онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарт хүмүүст аюулгүйгээр араас нь болон урдаас нь хялбар хүрэх боломжтойгоор байрлуулна. Хуваарилах самбарын хажуу тал, ар тал ба шаардлагатай бол урд талыг тохиромжтойгоор хамгаалсан байна. Түүний урд болон ард талд шаардлагатай газар нь мөн цахилгаан дамжуулдаггүй дэвсгэр, эсхүл хаалт байна. Захиргаанаас тусгайлан заасан цахилгаан хүчдэлээс давсан, газардуулах ёстой цахилгаан хүчдэл дэх ил гарсан цахилгаан дамжуулагчийн хэсгийг аливаа залгах самбар, эсхүл хяналтын самбарын нүүрэн талд суурилуулж болохгүй.
  - iii.
    - i) Хуваарилалтын системд их биеийг хоёрдогч дамжуулагчаар ашигласан тохиолдолд захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан урьдчилан сэргийлэх тусгай арга хэмжээг авсан байна.

- (ii) Хөөнөгт хөлөг онгоцны тухайд их биеийг хоёрдогч дамжуулагч болгон ашиглахгүй.
  - iv.
    - i) Цахилгаан утасны бүх төмөр гэр болон хуяг нь цахилгааны хувьд тасралтгүй хийгдсэн байх ба газардсан байна.
    - (ii) Хэрэв цахилгааны утас нь гэргүй, эсхүл хуяггүй байх бөгөөд цахилгаан гэмтлийн үед гал гарах эрсдэл байж болох тохиолдолд захиргаа урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авахыг шаардана.
  - v. Гэрэлтүүлэх төхөөрөмжийг цахилгааны утсыг аюултайгаар халаах болон орчин тойрны материалыг халаахаас урьдчилан сэргийлсэн байдлаар байрлуулан угсарна.
  - vi. Цахилгааны утсыг холголт, эсхүл бусад гэмтлээс сэргийлэх боломжит хэлбэрээр байрлуулна.
  - vii. Цахилгаан хэлхээ бүр богино холболтоос хамгаалагдсан байна. Энэ бүлгийн 30 дугаар журамд нийцсэн эсхүл Захиргаанаас чөлөөлснөөс бусад тохиолдолд цахилгаан хэлхээ бүрийг хэт ачааллаас хамгаалсан байна. Цахилгаан хэлхээ бүрийн ачааллын хэмжээ ачааллыг хэтрүүлэн даах хязгаар, хамгаалах хэрэгслийн хүч чадлыг даах заагуур байвал зохино.
  - viii. Аккумуляторын зайг зохистойгоор халхавчлан байрлуулах бөгөөд тэдгээрийн байр болгон ашиглаж буй бүхээгт нь зохих ёсоор зохион бүтээгдсэн, найдвартай агааржуулалттай байна.
- b) Гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоц
- i) Аль нэг үндсэн бүс дэх гал түймэр нь галын аливаа бусад бүс дэх чухал үйлчилгээнд саад учруулахгүй байхаар хуваарилалтын системийг зохион байгуулна. Аливаа бүсээр дамжин өнгөрч байгаа үндсэн ба онцгой тохиолдлын цахилгаан утас нь босоо болон хэвтээ байрлалд аль болох хол зайд тусгаарлагдсан байх үндсэн дээр энэ шаардлагыг хангана.
  - ii) Цахилгааны утас нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан, галд авалцахгүй байх төрлийнх байна. Гал, эсхүл тэсрэлтийг урьдчилан сэргийлэхийн тулд захиргаа онцгой газрын цахилгааны утасны тухайд нэмэлт хамгаалалтыг шаардаж байна.
  - iii) Цахилгаан тоног төхөөрөмж нь тухайн холимогт галын тэсрэлт үүсгэдэггүй, галд авалцан шатдаггүй тийм төрлийнх байхаас бусад тохиолдолд шатамхай хий, эсхүл уурын холимогийг хадгалдаг газарт цахилгаан тоног төхөөрөмж угсрахгүй.
  - iv) Нүүрсний бункер, агуулахад үйлчлэх гэрлийн цахилгаан хэлхээг тухайн газрын гадна талд тусгаарлагч унтраалгатай байрлуулна.
  - v) Нам хүчдэлийнхээс бусад цахилгааны утасны холболтыг гагцхүү холболтын болон салаалалтын хайрцаг дотор хамгаалсан байна. Бүх ийм хайрцаг, эсхүл цахилгаан сүлжээний төхөөрөмжийг гал тархахаас урьдчилан сэргийлэх боломжтойгоор бүтээсэн байна. Хэрэв залгалт хийх шаардлага гарвал цахилгаан утасны анхны механик болон цахилгаан шинж чанарыг хадгалах тийм зөвшөөрөгдсөн аргаар хийгдэнэ.
  - vi) Аюулгүйн системд болон онцгой тохиолдлын дохиоллын дотоод системд зориулагдсан цахилгаан сүлжээний системийг гал зуух, машины зай ба галын өндөр эрсдэлтэй бусад хаалттай газраас тусгаарлах байдлаар зохион байгуулах бөгөөд үүнд эдгээр газрын хүрээд холбоогоор хангах, эсхүл түгшүүрийн дохио өгөх шаардлагатай болох тохиолдолд хамаарахгүй. Хэрэв хөлөг онгоцны угсралт, түүний хэмжээ нь эдгээр шаардлагыг дагаж мөрдөхийг зөвшөөрөхгүйд хүргэх тохиолдолд эдгээр цахилгаан сүлжээний систем нь гал зуух, машины зай болон галын өндөр эрсдэл бүхий бусад хаалттай газраар дамжин өнгөрөх үед уг системд зориулсан үр ашигтай хамгаалалтаар хангахын тулд Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан арга хэмжээг авсан байна.
- c) Гагцхүү ачааны хөлөг онгоц

Тоног төхөөрөмж нь галд авалцдаггүй (тэсрэлт үүсгэдэггүй) байхаас бусад тохиолдолд зарчмын хувьд аккумуляторын зайд зориулагдсан аливаа тасалгаанд гүйдлийн нум үүсгэх тоног төхөөрөмжийг суурилуулахгүй.

#### **Журам 28**

#### **Ухрах хөдөлгөөнийг хангах**

- а) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц  
Бүхий л хэвийн нөхцөл байдалд хөлгийн зохих удирдлагыг хангахын тулд хөлөг онгоц нь ухарч явахад зориулагдсан хангалттай хүчин чадалтай байна.
- б) Гагцхүү зоригч тээврийн хөлөг онгоц  
Машин механизмын манёвр хийх хэвийн нөхцөлд хөдөлгүүрийн түлхэлтийн чиглэлийг хангалттай хугацаанд өөрчлөх болон хөлөг онгоц хамгийн их хурдтай урагшилж байгааг хөдөлгөөнгүй байдалд оруулах чадварыг эхний шалгалтаар туршина.

#### **Журам 29**

#### **Залуурын төхөөрөмж**

- а) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
- i) Хөлөг онгоцыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн үндсэн залуурын төхөөрөмж болон туслах залуурын төхөөрөмжөөр хангана.
  - ii) Залуурын үндсэн төхөөрөмж нь хангалттай бат бөх, хөлөг онгоцыг хамгийн дээд хурдаар явж байхад нь залуурдах чадвартай байх ёстой. Үндсэн залуурын төхөөрөмж болон сүүлний залуур нь хөлөг онгоц хамгийн дээд хурдаар ухрах үед гэмтэхгүй байхаар зохиогдсон байна.
  - iii) Туслах залуурын төхөөрөмж нь хангалттай хүчин чадалтай байх бөгөөд удирдаж болох хурдад хөлөг онгоцыг залуурдах чадвартай, түүнчлэн онцгой тохиолдлын үед ажиллагаанд яаралтай орох боломжтой байна.
  - iv) Хэрэв залуур цахилгаанаар ажилладаг бол түүний тодорхой байрлалыг үндсэн залуурын байранд заасан байна.
- б) Гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоц
- i) Үндсэн залуурын төхөөрөмж нь хөлөг онгоц хамгийн их хурдтай урагшилж байгаа нөхцөлд залуурыг нэг хажуугийн 35 градусаас нөгөө хажуугийн 35 градусд чиглүүлэх боломжтой байна. Залуур нь хамгийн их хурдтай байхад залуурыг 28 секундэд аль нэг талын 35 градусаас эхлэн нөгөө хажуугийн 30 градусд шилжүүлэх боломжтой байна.
  - ii) Туслах залуурын төхөөрөмж нь Захиргаанаас залуурын 228.6 миллиметр (9 инч)-ээс дээш диаметртэй чиглүүлэгчийг шаардах аливаа тохиолдолд цахилгаанаар ажиллана.
  - iii) Хэрэв үндсэн залуурын төхөөрөмжийн хүчний нэгж болон тэдгээрийн холбоосыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн хувилбар байдлаар суурилуулсан бөгөөд тэдгээр нэгж бүр нь залуурын төхөөрөмжид энэ хэсгийн (I) дэх дэд хэсгийн заалтын шаардлагыг хангах боломж олгох бол туслах залуурын төхөөрөмж заавал шаардагдахгүй.
  - iv) Хэрэв захиргаанаас залуурын чиглүүлэгчийг 228.6 миллиметр (9 инч)-ээс илүү диаметртэй байхыг шаардвал Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн байрлуулсан залуурын хувилбарын станцаар хангана. Үндсэн болон хувилбар залуурын станцыг алсаас удирдах жолоодлогын системийг аль аль систем ажиллахгүй болсон нөхцөлд хөлөг онгоцыг өөр системийн аргаар залуурдаж чадахгүйд хүргэхгүйн тулд захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн зохион байгуулна.
  - v) Жолоодлогын байрнаас хувилбар залуурын станц руу тушаал дамжуулахад нийцсэн хэрэгслийг захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу хангана.
- с) Гагцхүү ачааны хөлөг онгоц

- i) Захиргаанаас сүүлний залуурын 355.6 миллиметр (14 инч)-ээс дээш диаметртэй чиглүүлэгчийг шаардах аливаа тохиолдолд туслах залуурын төхөөрөмжийг цахилгаанаар ажиллуулах боломжтой байна.
- ii) Хэрэв цахилгаанаар ажилладаг залуурын төхөөрөмжийн нэгж болон холболтыг захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн хуулбарлан суурилуулсан бөгөөд нэгж бүр нь энэ журмын (a) хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгтэй нийцэж байвал туслах залуурын төхөөрөмж заавал шаардлагагүй. Харин хамтдаа ажиллаж буй тус хуулбарлаж суурилуулсан нэгж болон холболтыг энэ журмын (a) хэсгийн (ii) дахь дэд хэсэгт нийцсэн байна.

### Журам 30

#### Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмж

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц  
Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмжийн хөдөлгүүрийн заалтыг мэдээлэх заагчийг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн тохиромжтой байрлалд суурилуулсан байна.
- b) Зорчигч тээврийн бүх хөлөг онгоц (даацаас үл хамааран) болон 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц
  - i) Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмжид үндсэн хуваарилах самбараас тэжээгдэх хоёр цахилгаан хэлхээ үйлчилнэ. Шаардлагатай бол хэлхээний нэгийг онцгой тохиолдлын хуваарилах самбартай холбосон байж болно. Хэлхээ тус бүр нь тэдгээрт ердийн нөхцөлд холбогддог бөгөөд нэгэн зэрэг ажилладаг бүх хөдөлгүүрт цахилгаан нийлүүлэх хангалттай хүчин чадалтай байна. Хэрэв залуурын төхөөрөмжийн өрөөнд аль нэг хөдөлгүүр, эсхүл хослуулсан хөдөлгүүрт аль ч цахилгаан хэлхээнээс цахилгаан нийлүүлэхийг зөвшөөрөх дамжуулах ажиллагааг явуулсан бол хэлхээ бүрийн хүчин чадал нь хамгийн их ачаалалтай нөхцөлд ч хангалттай байх ёстой. Хэлхээг тэдгээрийн нийт уртын турш аль болох хол зайд тусгаарлана.
  - ii) Эдгээр хэлхээ болон хөдөлгүүрийг гагцхүү богино хэлхээний хамгаалалтаар хангана.
- c) тонноос доош бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц
  - i) Үндсэн болон туслах залуурын төхөөрөмж нь зөвхөн ганц эх үүсвэртэй бол цахилгаан эрчим хүчний ачааны хөлөг онгоц энэ журмын (b) хэсгийн (I) болон (ii) дахь дэд хэсгийн заалтад нийцнэ. Харин туслах залуурын төхөөрөмж нь гол төлөв бусад үйлчилгээнд зориулагдсан хөдөлгүүрээр ажилладаг бол захиргаа хамгаалалтын арга хэмжээ шаардлага хангасан гэж үзсэний үндсэн дээр (b) хэсгийн (ii) дэд хэсгийн заалтыг хэрэгсэхгүй болгож болно.
  - ii) Цахилгаанаар, эсхүл усан цахилгаан үндсэн залуурын төхөөрөмжийн хөдөлгүүр болон эрчим хүчний хэлхээг гагцхүү богино гүйдлийн хамгаалалтаар хангасан байна.

### Журам 31

#### Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц дахь онцгой тохиолдлын төхөөрөмжийн байршил

Цахилгаан эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр, онцгой тохиолдлын галын шахуурга, онцгой тохиолдлын ус зайлуулах шахуурга, гал унтраах зорилготой нүүрс төрөгчийн давхар хүчилтэй лонх болон хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд чухал бусад онцгой тохиолдлын төхөөрөмжийг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны түншүүр хаалтын урд суурилуулж болохгүй.

**Журам 32**

**Жолоодлогын байр болон хөдөлгүүрийн өрөө хоорондын холбоо**

Хөлөг онгоцонд жолоодлогын байрнаас хөдөлгүүрийн өрөө хүртэл тушаал дамжуулах хоёр төрлийн хэрэгсэл байна. Нэг хэрэгсэл нь хөдөлгүүрийн өрөөний цахилгаан шуудан байна.

**БҮЛЭГ II-2**

**УГСРАЛТ – ГАЛААС ХАМГААЛАХ, ГАЛЫГ ИЛРҮҮЛЭХ  
БОЛОН ГАЛ УНТРААХ**

**ХЭСЭГ А – ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ**

**Журам 1**

**Хэрэглэх хүрээ**

- а) Энэхүү бүлгийн зорилгоор:
- i) “Зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан зорчигч тээврийн хөлөг онгоц, эсхүл дээрх хугацаанд, эсхүл түүнээс хойш зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болгож өөрчлөгдсөн ачааны хөлөг онгоцыг; Бусад бүх хөлөг онгоцыг одоо байгаа хөлөг онгоц хэмээн тооцно;
  - ii) “ачааны шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан ачааны хөлөг онгоцыг;
  - iii) засварт орсон, өөрчлөлт болон сайжруулалт хийгдсэн ба тэдгээртэй холбоотойгоор шинэчлэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд наад зах нь өмнө тухайн хөлөг онгоцонд мөрдөгдөж байсан шаардлагад нийцэх ёстой. Одоо байгаа хөлөг онгоц нь энэ тохиолдолд шинэ хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлагыг өмнө нь дагаж мөрдөж байснаасаа доогуур түвшинд хангах ёсгүй. Томоохон чанарын засвар, өөрчлөлт болон сайжруулалт, түүнчлэн үүнтэй холбоотойг шинэчлэлт нь Захиргаанаас үндэслэлтэй бөгөөд боломжтой гэж үзсэн тэр хэмжээгээр шинэ хөлөг онгоцонд зориулагдсан шаардлагыг хангах ёстой.
- б) Тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол
- i) энэ бүлгийн А хэсгийн 4 - 16 дугаар журам нь шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
  - ii) энэ бүлгийн В хэсэг нь 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоцод үйлчилнэ;
  - iii) энэ бүлгийн С хэсэг нь 36-аас дээшгүй зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
  - iv) энэ бүлгийн D хэсэг нь ачааны шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
  - v) энэ бүлгийн E хэсэг нь шинэ хөөнөгт үйлчилнэ;
- с)
- i) Энэ бүлгийн F хэсэг нь 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг одоо байгаа зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд үйлчилнэ.
  - ii) Одоо байгаа, 36-аас дээшгүй зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон одоо байгаа ачааны хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйлийг дагаж мөрдөнө.

1. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд уг конвенцийн бүлэг II-ын заасан дагуу шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилдэг шаардлагыг нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.



2. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш боловч “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд зориулан 1948 оны конвенцийн бүлэг II-ын дагуу шинэ хөлөг онгоцны хувьд үйлчилж байсан шаардлага нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөгдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.

3. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд зориулан уг конвенцийн бүлгийн II-ын дагуу одоо байгаа хөлөг онгоцны хувьд үйлчилж байсан шаардлага нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөгдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.

d) Энэхүү конвенцид тодорхойлсон одоо байгаа аливаа хөлөг онгоцонд зориулан Захиргаа нь энэ журмын (c) (I) дэд хэсгийн заалтын дагуу мөрдөх ёстой шаардлага дээр нэмж 1948 болон 1960 оны конвенцийн бүлэг II-т байдаггүй бөгөөд энэ бүлэгт байгаа шаардлагын алийг нь дагаж мөрдөх ёстойг шийдвэрлэнэ.

e) Аяллын хаалттай шинж болон нөхцөл нь энэхүү бүлгийн аливаа тодорхой шаардлагыг мөрдөхийг үндэслэлгүй, эсхүл шаардлагагүй болгохоор байна гэж Захиргаанаас үзвэл тэрээр аяллынх нь явцад хамгийн ойр байгаа хуурай газраас 20-иос илүү миль холддоггүй, өөрийн улсад харьяалагддаг нэг хөлөг онгоц, эсхүл бүлэг хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болно.

f) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц нь бадарчдын худалдаа зэрэг тусгай худалдааны олон тооны зорчигчдыг тээвэрлэх зориулалттай тусгай худалдаанд хөлслөгдсөн тохиолдолд энэ бүлгийн шаардлагыг дагаж мөрдөхийг албадах нь тохиромжгүй гэж захиргаа үзвэл өөрийн улсад харьяалагдаж буй тэрхүү хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болох бөгөөд тэдгээр хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйл, заалтыг мөрдөнө.

i) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны тухай 1971 оны хэлэлцээрт хавсаргасан журам;

ii) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны багтаамжид тавих шаардлагын тухай 1973 оны протоколд хавсаргасан журам (хүчин төгөлдөр болсноос нь эхлэн)

### **Журам 2 Үндсэн зарчим**

Энэхүү бүлгийн зорилго нь хөлөг онгоцыг галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон гал унтраах явдлын хамгийн боломжтой түвшинг шаардахад оршино. Дор дурдсан үндсэн зарчим нь энэ бүлгийн журмын үндэс болох бөгөөд хөлөг онгоцны төрөл болон галын аюулд өртөх боломжийг харгалзан энэхүү дүрэмд хамааруулсан:

- a) хөлөг онгоцыг дулааны болон бүтцийн хязгаараар үндсэн босоо бүсэд хуваах;
- b) орон байранд зориулагдсан зайг хөлөг онгоцны бусад хэсгээс дулааны болон бүтцийн хязгаараар тусгаарлах;
- c) шатамхай материал ашиглахыг хязгаарлах;
- d) аливаа галыг үүссэн бүсэд нь илрүүлэх;
- e) аливаа галыг үүссэн бүсэд хязгаарлан барих болон унтраах;
- f) гал сөнөөх үйл ажиллагааг оруулах, эсхүл зугтах аргыг хамгаалах;
- g) гал унтраах багажийг бэлэн байлгах;
- h) шатамхай ачаанаас үүсэх хийн гал авалцах боломжийг багасгах.

### **Журам 3 Нэр томьёо**

Хэрэв тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол энэхүү бүлгийн зорилгоор:

- a) “шатамхай биш материал” гэж Захиргаанаас тавих шаардлагад шалгалтын тогтсон үйл явцаар нийцүүлэн тогтоосон, ойролцоогоор 750 цельсийн хэм (1.382

фаренгейтийн хэм) хүртэл халаахад шатдаггүй, өөрөө асахад хангалттай хэмжээний шатамхай уур гаргадаггүй материалыг; Аливаа бусад материалыг шатамхай материал гэнэ.

b) “галын стандарт сорил” гэж холбогдох хаалт, эсхүл тавцангийн загварыг сорилын зууханд оруулж, хугацаа халаалтын хэмийн стандарт муруйд нийцэх хэмд туршихыг хэлнэ. Загвар нь зориулсан бүтэцтэй аль болох ижилхэн бөгөөд тохиромжтой газраа дор хаяж нэг холбоостой, 4.65-аас багагүй ам.метр (50 квадрат фут) бүхий талбайтай, 2.44 метр (8 фут)-ийн өндөртэй, (эсхүл тавцангийн урттай) байна. Хугацаа халаалтын хэмийн стандарт муруйг дор дурдсан цэгээр дамжсан жигд муруй зураасаар тодорхойлно.

Эхний 5 минутын төгсгөлд - 538 цельсийн хэм (1.000 фаренгейтийн хэм);

Эхний 10 минутын төгсгөлд - 704 цельсийн хэм (1.300 фаренгейтийн хэм);

Эхний 30 минутын төгсгөлд - 843 цельсийн хэм (1.550 фаренгейтийн хэм);

Эхний 60 минутын төгсгөлд - 927 цельсийн хэм (1.700 фаренгейтийн хэм).

c) “А” ангиллын хэсэг” гэж дор дурдан зүйлд нийцсэн хаалт болон тавцанаар баригдсан хэсгийг хэлнэ.

i) тэдгээрийг ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц бусад материалаар хийсэн байх;

ii) тэдгээр нь зохих ёсоор биежсэн байх;

iii) тэдгээр нь нэг цагийн стандарт галын сорилын төгсгөлд утаа болон гал нэвтрэхээс хамгаалах боломжтой байхаар хийгдсэн байх;

iv) эсрэг талын дундаж халаалтын хэм нь анхны хэмээс 139 цельсийн хэмээс (250 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэх ёсгүй бөгөөд аливаа холбоосыг оролцуулан ямар нэгэн цэг дэх халалт нь дор дурдсан хугацааны дотор анхны хэмээс дээш 180 цельсийн хэмээс (325 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэхгүй байхаар зөвшөөрөгдсөн төрлийн шатамхай биш материалаар тэдгээрийг тусгаарласан байх.

“А-60” ангилал 60 минут;

“А-30” ангилал 30 минут;

“А-15” ангилал 15 минут;

“А-0” ангилал 0 минут.

v) Бүрэн бүтэн байдал болон температурын өсөлтийн шаардлагыг хангаж байгааг нотлохын тулд хаалт, эсхүл тавцангийн эх загварт сорил хийхийг Рахиргаанаас шаардаж болно.

d) “В” ангиллын хэсэг” гэж дор дурдсан шаардлагад нийцсэн хаалт, тавцан, тааз, эсхүл доторлогоогоор бүрдсэн хэсгийг хэлнэ.

i) тэдгээрийг галын стандарт сорилын эхний хагас цагийн төгсгөлд галын дөл нэвтрэхээс урьдчилан сэргийлэх боломжтой байхаар хийсэн байх;

ii) эсрэг талын дундаж халаалтын хэм нь анхны хэмээс 139 цельсийн хэмээс (250 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэх ёсгүй бөгөөд аливаа холбоосыг оролцуулан ямар нэгэн цэг дэх халаалтын хэм нь дор дурдсан хугацааны дотор анхны хэмээс дээш 225 цельсийн хэм (405 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэхгүй байх тусгаарлалтын үзүүлэлттэй байна.

“В-15” ангилал 15 минут;

“В-0” ангилал 0 минут.

iii) энэ бүлгийн Хэсэг С болон D-ийн дагуу шатамхай материал ашиглахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд тэдгээрийг зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийсэн байх бөгөөд “В” ангиллын хэсгийг хийхэд орсон бүх материал нь шатамхай биш байх ба энэ хэсгийн (ii) дахь дэд хэсэгт тусгайлан заасан халуун нэмэгдүүлэх хязгаарлалтыг стандартын галын сорилын эхний хагас цагийн төгсгөлд бүрэн хангах боломжтой байх;

iv) бүрэн бүтэн байх болон халаалтын хэмийн өсөлтийн шаардлагыг хангаж байгааг нотлохын тулд хана, эсхүл тавцангийн эх загварт сорил хийхийг Захиргаанаас шаардаж болно.

- е) “С” ангиллын хэсэг” нь зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийгдсэн байна. Тэдгээр нь утаа болон гал нэвтрүүлэх, эсхүл халаалтын хэмийн өсөлтийг хязгаарлахтай холбогдсон шаардлагад нийцсэн байх шаардлагагүй;
- ф) ”В” ангиллын үргэлжилсэн тааз, эсхүл доторлогоо” гэж гагцхүү “А” эсхүл “В” ангиллын хэсэгт дуусах “В” ангиллын тааз, эсхүл доторлогоо;
- г) “ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц бусад материал”. “Ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материал” гэдэг үгс гарч ирэх үед “дүйхүйц материал” гэдэг нь өөрөө, эсхүл тусгаарлагчаар хангагдсанахаа улмаас стандарт галын шалгалтад оруулсны төгсгөлд гантай ижилхэн бүтцийн болон гал тэсвэрлэх шинжтэй бүх материалыг хэлнэ (жишээ нь зохих тусгаарлагчтай хөнгөн цагааны хайлш);
- h) “галын бага тархалт” гэж Захиргаанаас тогтсон шалгалтын ажиллагаагаар сориход гадаргуу нь галын дөлийн тархалтыг хангалттай хязгаарлахыг;
  - i) “үндсэн босоо бүс” гэж их бие, давхарлага болон тавцаны “А” хэсгээр хуваагдсан бөгөөд аль нэг тавцан дээрх дундаж урт нь ерөнхийдөө 40 метр (131 фут)-ээс илүү гарахгүй хэсгийг;
  - ii) “орон байрны зай” гэж нийтийн зориулалттай газар, хонгил, бие засах газар, бүхээг, ажлын өрөө, багийн байр, үсчин, тусгаарлагдсан зоорины өрөө болон авдар болон эдгээртэй төсөөтэй зайг;
- i) “нийтийн зай” гэж танхим, хоолны өрөө, амрах өрөө болон байнгын хаалтаар тусгаарлагдсан төсөөтэй газарт зориулсан орон байрны зайн зарим хэсгийг;
  - i) “үйлчилгээний зай” гэж гал зуух, үндсэн зоорь, агуулах (тусгаарлагдсан зоорь болон авдараас бусад) шуудангийн болон мөнгөний өрөө, машины зайн хэсгийг бүрдүүлдэгээс бусад засварын өрөө, бусад төсөөтэй зай ба тэдгээр зайд хүрэх хөндийг;
- j) “ачааны зай” гэж ачаанд зориулагдсан (шатахууны хөөнөгийг оролцуулан) бүх зай болон ийм зайд хүрэх хөндийг;
- к) “тусгай зэрэглэлийн газар” гэж хөөнөгтөө хөдөлгөөнд зориулсан түлш бүхий моторт хэрэгслийг авч явахад зориулагдсан хаалттай тавцангийн дээр, эсхүл доор байгаа, тэдгээр рүү тус хэрэгслийг жолоодож очих, тэдгээрт зорчигчид хүрч очиж болох хаалттай зайг;
- l) “А зэрэглэлийн машины зай” гэж дор дурдсан зүйлийг агуулдаг бүх зайг;
  - i) нийлбэр дүнгээрээ 373-аас багагүй киловат бүхий эрчим хүч гаргадаг үндсэн хөдөлгөгчийн зорилгоор, эсхүл бусад зорилгоор ашиглагддаг дотоод шаталтын төрлийн машин механизм;
  - ii) нефтээр ажилладаг аливаа бойлер, эсхүл шингэн түлшний нэгж болон ийм зайд хүрэх хөндий.
- m) “машины зай” гэж А зэрэглэлийн бүх машины зай болон хөдөлгүүрийн машин механизм, бойлер, шингэн түлшний нэгж, уурын болон дотоод шаталтын хөдөлгүүр, генератор ба цахилгааны үндсэн машин механизм, шатахуун дүүргэх станц, хөргөөх, тогтворжуулах, агааржуулагч болон салхилуулагч машин механизмыг агуулдаг бусад бүх зай болон төстэй ижил зай, түүнчлэн тэдгээрт хүрэх хөндийг;
- n) “газрын тосоор ажилладаг нэгж” гэж нефтээр ажилладаг бойлерт нийлүүлэх шингэн түлш бэлтгэхэд зориулагдан тоног төхөөрөмж, эсхүл дотоод шаталттай хөдөлгүүрд халаасан шатахууныг бэлтгэн нийлүүлэхэд зориулагдсан тоног төхөөрөмжийг хэлэх бөгөөд үүнд нэг ам сантиметр тутамд 1.8 килограммаас (нэг ам инч тутамд 25 фунт) дээш хэмжээний даралтанд шатахуунтай ажиллах аливаа шатахууны даралтын шахуурга, шүүлтүүр болон халаагуур багтана;
- o) “хяналтын станц” гэж хөлөг онгоцны радио, эсхүл гол удирдлагын тоног төхөөрөмж, эсхүл эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байрласан зай, эсхүл галын мэдээлэх, эсхүл галыг хянах тоног төхөөрөмжийг төвлөрүүлсэн зайг;
- p) “галын хязгаарлагдмал эрсдэлийн эд хогшил болон тавилгыг агуулдаг өрөө” гэж энэ бүлгийн 20 дугаар журмын зорилгоор хязгаарлагдсан галын эрсдэлийн тавилга болон эд хогшлыг агуулдаг өрөөг (бүхээг, нийтийн зай, ажлын өрөө эсхүл бусад төрлийн байрны аль нь ч бай) хэлнэ. Тухайлбал,

- i) 2 миллиметр (1/12 инч)-ээс илүүгүй шатамхай өнгөлгөөг ажлын гадаргуу дээр ашиглаж болохоос бусад тохиолдолд ширээ, хувцасны шүүгээ, тольтой ширээ, бичгийн ширээ, аяганы шүүгээ зэрэг бүх битүү тавилга бүхэлдээ зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх;
  - ii) сандал, буйдан, ширээ зэрэг бүх чөлөөт байрлалын тавилга нь шатамхай биш материалаа хийсэн хүрээтэй байх;
  - iii) бүхий л бөс даавуун өнгөлгөө, хөшиг болон унждаг бусад сүлжмэл материал нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн нэг ам.метр тутамд 0.8 килограмм (нэг ам ярд тутамд 24 унци) жинтэй ноосоор хийсэн эдлэлээс доргүйгээр галын тархалтыг эсэргүүцэх чанартай байх;
  - iv) бүх шалны бүрээс нь захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн ижил зорилгоор ашиглагддаг ноосон материалаар хийгдсэн бүрээснээс доргүйгээр галын тархалтыг эсэргүүцэх чанартай байх;
  - v) хаалт хана, доторлогоо болон таазны ил гарсан бүх гадаргуу нь галыг хязгаартай тархаах шинж чанартай байна.
- q) “хаалттай тавцан” гэж ус үл нэвтрэх хөндлөн хаалт байдаг хамгийн дээд тавцанг;
- г) “хүнд жин” хөлгийн хөнгөн жин болон усан дээрх зуны тавцантай нийцсэн ачааллын шугамд тодорхой буюу 1.025 татах хүч бүхий усан дахь хөлөг онгоцны шилжилт хоорондын метр тонноор илэрхийлсэн ялгааг;
- s) “хөнгөн жин” гэж хөлөг онгоцны ачаа, түлш, тослогооны шатахуун, тогтворжуулах ус, хөөнөгийн цэвэр ус болон ундны ус, хэрэглээний зүйлсгүйгээр, зорчигчид, баг болон тэдгээрийн хэрэгцээний зүйлсийн жинг багтаасан метрийн тонноор илэрхийлсэн жинг;
- t) “хосолмол тээвэрлэгч” гэж түлш, эсхүл хатуу ачааг бөөнөөр нь тээвэрлэхээр хийгдсэн хөөнөгт хөлөг онгоцыг хэлнэ.

#### **Журам 4** **Галын хяналтын схем**

Шинэ болон одоо байгаа бүх хөлөг онгоцонд ажилтны зааварчилгаад зориулан тавцан бүрийн хяналтын станц, “А” зэрэглэлийн хэсгээр тусгаарласан төрөл бүрийн галын бүс, “В” зэрэглэлийн хэсгээр тусгаарласан бүсийг (хэрэв байвал) галын түгшүүрийн дохиолол, илрүүлэгч систем, шүршигч хэрэгсэл (хэрэв байвал), гал унтраах төхөөрөмж, өөр өөр тасалгаа, тавцан зэрэгт хүрч очих арга замыг нь онцлог шинжийн хамт, түүнчлэн сэнсний хяналтын байршил, чийглэгчийн байршил болон бүс бүрийн агааржуулах сэнсний таних дугаарыг оролцуулан агааржуулах системийн нарийвчлан харуулсан зохион байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөөг дэлгэн үзүүлсэн байна. Өөр нэг хувилбар болгон, Захиргааны үзэмжээр, дээр дурдсан нарийвчлалыг товхимол болгон хувилбарыг нь ажилтан бүрд өгсөн байх ба нэг хувийг цаг ямагт хөлөг онгоцны хүрч болох газар байрлуулна. Төлөвлөгөө болон товхимлыг байнга хамгийн сүүлийн шинэчилсэн агуулгаар нь хадгалах ба аливаа өөрчлөлт ороход аль болох хурдан шинэчилж байна. Тус төлөвлөгөө болон товхимолд оруулах тодорхойлолтыг үндэсний хэлээр үйлдсэн байна. Хэрэв үндэсний хэл нь англи, эсхүл франц биш бол эдгээр хэлний аль нэг рүү орчуулгыг хийсэн байна. Үүнээс гадна галтай тэмцэх болон галыг тогтоон барихад зориулагдсан хөлөг онгоц дээрх бүх тоног төхөөрөмж ба хэрэгслийг хадгалах, ажиллуулахтай холбоотой зааварчилгааг хүрч болохуйц газар нэг хавтсанд бэлэн байлгана.

#### **Журам 5** **Галын шахуурга, галын төв шугам, цорго болон хоолой**

- a) Галын шахуургын нийт хүчин чадал
  - i) Зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга нь ёроолын ус шахах зорилготой бол дор дурдсан зохих даралтад ёроолын

усны шахуургын дамжуулах шаардлагатай хэмжээний гуравны хоёроос доошгүй хэмжээний усыг гал унтраах зорилгоор шахах хүчин чадалтай байх;  
ii) Ачааны хөлөг онгоцонд онцгой тохиолдлын шахуургаас бусад шаардлагатай галын шахуурга нь өгөгдсөн зохих даралтад 18 дугаар журмын II-1 бүлгийн дагуу ижил хэмжээний зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны ёроолын шахуурга бүрийн дамжуулах шаардлагатай хэмжээний дөрөвний гураваас доошгүй хэмжээний усыг гал унтраах зорилгоор шахах хүчин чадалтай байх ба ямар ч ачааны хөлөг онгоцонд галын шахуургын шаардлагатай нийт хүчин чадал нь нэг цагт 180 шоо метрээс давахгүй байх;

b) Галын шахуурга

1. Галын шахуурга нь бие даасан холбогч хэрэгсэлтэй байна. Ердийн нөхцөлд түлш шахахад ашиглагддаггүй бол ариун цэврийн, тогтворжуулалтын, ёроолын, эсхүл нийтлэг үйлчилгээний шахуургыг галын шахуургын нэгэн адилаар хүлээн зөвшөөрч болох бөгөөд хэрвээ заримдаа шингэн түлш дамжуулах, эсхүл шахах үүрэг хүлээдэг бол өөрчлөх зохистой зохион байгуулалт хийнэ.

i) 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга бүр нь нийт шаардагдах хүчин чадлыг байвал зохих шахуургын хамгийн доод тоо ширхэгт хуваасны 80 хувиас доошгүй хүчин чадалтай байх бөгөөд ийм шахуурга бүр аливаа тохиолдолд дор хаяж усны хоёр урсгалыг дамжуулах боломжтой байна. Эдгээр галын шахуурга нь шаардагдах нөхцөлийн дагуу галын үндсэн системийг усаар хангах боломжтой байх;

Хэрэв шаардсан шахуургын хамгийн бага тооноос илүү шахуурга угсарсан байвал эдгээр нэмэлт шахуургын хүчин чадлыг захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.

2. Бусад төрлийн бүх хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга бүр (энэ бүлгийн 52 дугаар дүрэмд шаардсан аливаа онцгой тохиолдлын шахуурганаас бусад) шаардагдах нийт хүчин чадлыг байвал зохих шахуургын тоо ширхэгт хуваасны 80 хувиас доошгүй хүчин чадалтай байх ба ямар ч тохиолдолд дор хаяж усны хоёр урсгалыг дамжуулах боломжтой байна. Эдгээр галын шахуурга шаардлагатай нөхцөлийн дагуу галын үндсэн системийг усаар хангах боломжтой байна.

Хэрэв шаардлагатайгаас илүү тооны шахуурга суурилуулсан байвал тэдгээрийн хүчин чадал нь захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байна.

i) Хэрэв шахуурга нь усны дамжуулах хоолой, цорго болон хоолойн тэсвэрлэх даралтаас илүү хүчин чадалтай байвал бүх галын шахуургатай холбож чөлөөлөх хавхлагаар хангана. Эдгээр хавхлагыг галын үндсэн системийн аль ч хэсэгт илүү даралт үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх байдлаар байрлуулж, тохируулсан байна.

c) Галын төв шугам дахь даралт

i) Ачааны хөлөг онгоцонд диаметр нь нэг цагт 140 шоо метр ус нийлүүлэхэд хангалттай байхаас бусад тохиолдолд галын төв шугам болон усны үйлчилгээний хоолойн диаметр нь зэрэг ажиллаж байгаа хоёр галын шахуурганаас гарах хамгийн их усыг үр ашигтай тараахад хүрэлцэхүйц байх;

ii) Энэ журмын (g) хэсгийн заалтад тусгайлан заасан хошуугаар дамжуулан, түүнчлэн аливаа зэргэлдээ цоргоор дамжуулан энэ хэсгийн (l) дэд хэсэгт тусгайлан заасан хэмжээний усыг хоёр шахуургаар зэрэг нийлүүлж байгаа үед бүх цоргыг дор дурдсан хамгийн бага даралттай байлгана.

**Зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоц:**

4.000 тонн ба түүнээс дээш  
бохир даацтай

нэг ам  
сантиметр тутам 3.2 килограмм  
(нэг ам инч тутам 45 фунт)

1.000 тонн ба түүнээс дээш бохир  
даацтай боловч 4.000 тонн бохир  
даацтайгаас доош

нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм  
(нэг ам инч тутам 40 фунт)

1.000 тонн бохир даацаас доош

Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.



**Ачааны хөлөг онгоц:**

6.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай	нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм (нэг ам инч тутам 40 фунт)
1.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай боловч 6.000 тонноос доош даацтай фунт)	нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм (нэг ам инч тутам 40 бохир)
1.000 тонн бохир даацаас доош	Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.

d) Цоргоны тоо ба байршил

Цоргоны тоо болон байршил нь тухайн нэг цоргоноос гараагүй усны дор хаяж хоёр урсгал, хөлөг онгоцны аяллын явцад зорчигчид болон багийн гишүүн хэвийн нөхцөлд хүрч болохуйц зайд хүрч байх, тэгэхдээ нэг нь хоолойн дан уртаар дамжин хүрдэг байхаар зохицуулна.

e) Дамжуулах хоолой болон цорго

i) Хангалттай хамгаалагдсанаас бусад тохиолдолд халсны улмаас үр ашиггүй болдог материалыг галын төв шугамд болон цоргонд ашиглахгүй. Хоолой болон цоргыг галын хоолойг хялбар холбож болох байдлаар байрлуулна. Тавцан дээр нь ачаа байлгаж болох хөлөг онгоцны цоргыг тэдгээрт ямагт амархан хүрч болох байрлалтай байх ба дамжуулах хоолойг аль болох тус ачааны улмаас гэмтэхгүй байхаар зохион байгуулна. Хөлөг онгоцны цорго бүрийг нэг хоолой болон хошуугаар хангаснаас бусад тохиолдолд хоолойн холболт болон хошууг бүрэн харилцан солих боломжтой байлгана.

ii) Галын шахуурга ажиллаж байхад аливаа галын хоолойг салгах боломжтой байхын тулд хоолой бүрд гох, эсхүл хавхлагыг угсарсан байна.

f) Галын хоолой

Галын хоолой нь Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байх бөгөөд тэдгээрийн ажиллагаа шаардагдаж болох аливаа зайд усны урсгалыг хүргэх хангалттай урттай байна. Тэдгээрийн хамгийн их урт нь захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байна. Хоолой бүрийг хошуу ба шаардлагатай холболтоор хангасан байна. Энэ бүлэгт “галын хоолой” хэмээн тусгайлан заасан хоолойг аливаа шаардлагатай бүрдэл хэсэг болон багажны хамт нүдэнд үл харагдах байрлалд усны үйлчилгээний цорго, эсхүл холболтын ойролцоо ашиглахад бэлэн байдалтайгаар хадгалсан байна. Үүний зэрэгцээ 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны дотор байрлуулсан галын хоолойг ямагт цорготой холбосон байна.

g) Хошуу

i) энэ бүлгийн зорилгоор хошууны стандарт хэмжээ нь 12 миллиметр (1/2 инч), 16 миллиметр (5/8 инч) болон 19 миллиметр (3/4 гурван инч), эсхүл аль болох үүнд ойролцоо байна. Илүү том диаметртэй хошууг Захиргааны саналаар зөвшөөрөх;

ii) орон байрны болон үйлчилгээний зайд 12 миллиметрээс (1/2 инч) дээш хэмжээтэй хошуу ашиглах шаардлагагүй.

iii) машины зай болон гадна талын байршилд 19 миллиметрээс (3/4 инч) дээш хэмжээтэй хошууг хэрэглэх шаардлагагүй бол хошууны хэмжээг хамгийн бага шахуургаас энэ дүрмийн (с) хэсэгт дурдсан даралт бүхий усны хоёр урсгалаас хамгийн их усыг хүлээн авч болохоор байх;

iv) машины зай, эсхүл түлш асгарах эрсдэлтэй ижил төсөөтэй зайд хошуу нь түлшрүү ус цацахад зориулсан, эсхүл өөр нэг хувилбар болгон давхар зорилго бүхий төрлийх байх.

h) Олон улсын далайн эргийн холболт

Энэ бүлэгт шаардсаны дагуу олон улсын далайн эргийн холболтод зориулан хөлөг онгоцонд суурилуулах амсарын стандарт хэмжигдэхүүн нь дараахь хүснэгтэд нийцсэн байна.

Тодорхойлолт	Хэмжигдэхүүн
Гадны талын диаметр	178 миллиметр (7 инч)
Дотор талын диаметр	64 миллиметр (2.5 инч)
Эрэгний нүхний тойргийн диаметр	132 миллиметр (5.25 инч)
Амсарын нүх	Амсарын захад цоолж гаргасан дээрх диаметр бүхий эрэгний тойрог дээр ижил зайд байрлуулсан 19 миллиметр (инч) диаметр бүхий 4 нүх
Амсарын зузаан	Хамгийн бага нь 14.5 миллиметр (9/16 инч)
Эрэг шургаг болон хоолой	4 тус бүр нь 16 миллиметрийн (5/8 инч) диаметртэй, 50 миллиметрийн (2 инч) урттай

Холболтыг нэг ам сантиметр тутамд 10.5 килограмм (нэг ам инч тутам 150 фунт) үйлчилгээнд тохирох материалаар хийгдсэн байна. Амсар нь нэг талдаа хавтгай гадаргатай байх бөгөөд нөгөө тал нь түүнд тогтмол бэхлэгдсэн, хөлөг онгоцны цорго болон хоолойд тохирох холболттой байна. Нэг ам сантиметр тутамд 10.5 килограмм (нэг ам инч тутам 150 фунт) үйлчилгээнд тохирсон жийргэвчийг 50 миллиметрийн (2 инч) урттай 16 миллиметрийн (5/8 инч) дөрвөн эрэг, найман гархийн хамт хөлөг онгоцонд хадгалсан байна.

#### Журам 6 Бусад зүйл

- a) Цахилгаан халаагуурыг, хэрэв ашигладаг бол, галын эрсдэлийг хамгийн бага болгож бууруулах байдлаар байршуулах ба бүтээсэн байна. Хувцас, хөшиг, эсхүл ижил төсөөтэй бусад материалыг түлэх, эсхүл элемент халснаас гал гарахад хүргэх элементтэй халаагуурыг ашиглах ёсгүй.
- b) Целлюлоз-нитрат дээр суурилсан хальсыг киноны төхөөрөмжид ашиглахгүй.

#### Журам 7 Гал унтраагч

- a) Бүх гал унтраагч нь зөвшөөрөгдсөн төрөл болон загварын байна.
  - i) Шаардлагатай зөөврийн шингэн унтраагчийн хүчин чадал нь 13.5 литрээс (3 галлон) дээшгүй бөгөөд 9 литрээс (2 галлон) доошгүй байна. Бусад унтраагч нь 13.5 литрийн (3 галлон) шингэн унтраагчийн зөөврийн байдлын адилтгалаас илүү гарч болохгүй бөгөөд 9 литрийн (2 галлон) шингэн унтраагчтай ижил гал унтраагчаас бага байж болохгүй.
  - ii) Захиргаа гал унтраагчийн адилтгалыг тогтооно.
- b) Нөөц цэнэгийг захиргаанаас тусгайлан заасан шаардлагад нийцүүлэн хангана.
- c) Захиргааны үзэж байгаагаар өөрөө, эсхүл тооцоолсон нөхцөл байдалд хувь хүнийг аюулд оруулах хэмжээний хортой хий ялгаруулдаг гал унтраах саармагжуулагчтай гал унтраагчийг хорилоно.
- d) Зөөврийн хөөс түрхэгч нэгж нь галын төв шугамд галын хоолойгоор холбогдох боломжтой агаар-хөөсний хоолойн заагчийн төрлөөс болон дор хаяж 20 литрийн (41/2 галлон) хөөс үүсгэгч шингэн агуулдаг зөөврийн хөөнөг болон нэг нөөц хөөнөгөөс бүрдэнэ. Хошуу нь дор хаяж нэг минутанд 1.5 шоо метрийн (53 шоо фут) хурдаар түлшний гал унтраахад тохирсон хөөс гаргах чадвартай байна.
- e) Гал унтраагчийг тогтмол үзлэгт оруулж байх бөгөөд Захиргаанаас шаардсан ёсоор шалгаж байна.
- f) Аливаа зайд ашиглагдах зориулалттай зөөврийн нэг гал унтраагчийг тухайн зайд нэвтрэх хаалгатай ойрхон хураасан байна.

## Журам 8

### Гал унтраах тогтсон хийн систем

- а) Захиргааны үзэж байгаагаар өөрөө, эсхүл тооцоолсон нөхцөлд хувь хүнд аюул учруулах хэмжээний хортой хий ялгаруулдаг гал унтраагч хэрэгсэл ашиглахыг хориглоно.
- б) Гал унтраах зорилгоор хий оруулах тохиолдолд уг хийг дамжуулахад шаардлагатай хоолойгоор хангах бөгөөд уг хоолой нь аль тасалгаа руу очиж буйг тодорхой заасан байхаар тэмдэгтэй, хяналтын хавхлага, эсхүл гохоор хангагдсан байна. Аливаа тасалгаанд хий санамсаргүй орохоос урьдчилан сэргийлэхийн тулд тохиромжтой арга хэмжээ авагдсан байна. Хэрэв галаас хамгаалах тус системийг суурилуулсан ачааны зайг зорчигчийн зай болгон ашиглавал тийнхүү ашиглах үед хийн холболтыг хаасан байна.
- с) Гал унтраах хийг үр ашигтайгаар хуваарилан хангах байдлаар хоолойг суурилуулсан байна.
- д)
- i) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг ачааны зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал хамгийн багадаа хөлөг онгоцны хамгийн том ачааны тасалгааны нийт багтаамжийн 30 хувьтай тэнцэх хэмжээний хийг саадгүй өгөхөд хүрэлцэхүйц хэмжээний хий байна.
  - ii) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн машины зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал авч явж байгаа хийний хэмжээ нь хамгийн багадаа дор дурдсан хэмжээний хамгийн ихтэй нь тэнцэх хийг саадгүй өгөхөд хүрэлцэхүйц байна.
1. Хамгийн том зайны нийт багтаамжийн 40 хувь, уг багтаамжид хөөнөгийн орой болон хөндийн хамгийн доод хэсгийн дундуур авсан хэвтээ талбай нь тухайн зайны талбайн хөндлөн огтлолын 40 хувьтай тэнцүү байх хэмжээгээр хөндийг тооцох;
2. Хөндийг оролцуулсан хамгийн том зайны нийт багтаамжийн 35 хувь дээр дурдсан хувийг 2.000 тонноос доош бохир даацтай ачааны хөлөг онгоцонд зориулан тус бүр 35 хувь болон 30 хувь хүртэл багасгаж болно. Түүнчлэн хэрэв А зэрэглэлийн хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны машины зайг хооронд нь бүрэн зааглаагүй бол тэдгээрийг нэг тасалгаа бүрдүүлж байгаагаар тооцож болно.
- iii) Хэрэв А зэрэглэлийн аливаа машины зайд байгаа агаар хадгалагчдад агуулагдаж байгаа чөлөөт агаарын хэмжээ уг зайд гал гарсан үед гадагшилсан бөгөөд тус зайд тийнхүү агаар гадагшилсан нь гал унтраах байгууламжийн үр ашигтай ажиллагаанд ноцтой нөлөөлж болзошгүй бол Захиргаа нэмэлт нүүрс төрөгчийн давхар ислийн хэмжээгээр хангахыг шаардана.
  - iv) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн ачааны зай болон машины зайд аль алинд нь унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал хийний хэмжээ нь хамгийн том ачааны тасалгаа, эсхүл машины зайны аль нэгэнд шаардагдах хамгийн их хэмжээнээс илүү байх шаардлагагүй.
  - v) Энэ заалтын зорилгоор нүүрс төрөгчийн давхар ислийн хэмжээг нэг килограммд 0.56 шоо метр (нэг фундэд 9 шоо фут) байхаар тооцоолсон байна.
  - vi) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн машины зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тогтсон хоолойн систем нь хийн 85 хувийг 2 минутын дотор тухайн зайд шахаж оруулж чадахаар байна.
  - vii) Нүүрс төрөгчийн давхар исэл бүхий лонхыг хадгалах өрөөг найдвартай, хүрэхэд бэлэн байрлалд байрлуулах бөгөөд Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн үр дүнтэй агааржуулалттай байлгана. Тус хадгалах өрөөнд нэвтрэх аливаа хаалгыг болж өгвөл нээлттэй тавцангаас нэвтрэх байдлаар хийх бөгөөд ямар ч тохиолдолд хамгаалагдсан зайнаас тусдаа байна. Нэвтрэх хаалга нь хий үл нэвтрүүлэх бөгөөд тус өрөөний заагийг

бүрдүүлдэг хаалт болон тавцан нь хий үл нэвтрүүлдэг ба хангалттай тусгаарлагдсан байна.

е)

i) Энэ журмын (f) заалтаар зөвшөөрөгдсөний дагуу нүүрс төрөгчийн давхар ислээс өөр төрлийн хий, эсхүл уур хөлөг онгоцон дээр үйлдвэрлэж, унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тэдгээр нь хүчил төрөгчийн агуулга, нүүрс төрөгчийн дан ислийн агууламж, идэмхий элемент болон аливаа хатуу шатамхай элементийг зөвшөөрч болох хамгийн бага хэмжээнд багасгасан шатдаг түлшний төрлийн хийн бүтээгдэхүүн байна.

ii) Хэрэв ийм хийг А зэрэглэлийн машины зайг хамгаалахад зориулагдсан гал унтраах тогтсон системийн унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тэрээр нүүрс төрөгчийн давхар ислийн тогтсон системтэй дүйхүйц хамгаалалтыг хангах ёстой.

iii) Хэрэв ийм хийг ачааны зайг хамгаалахад зориулагдсан гал унтраах тогтсон системийн унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал ийм хий нь 72 цагийн турш ийм байдлаар хамгаалагддаг хамгийн том тасалгааны нийт багтаамжийн наад зах нь 25 хувьтай тэнцэх хэмжээний чөлөөт хийг тогтмол нийлүүлэх чадвартай байх ёстой.

Захиргаа нь шинэ хөлөг онгоцны гал унтраах тогтсон системд уурыг гал унтраах хэрэгсэл болгож ашиглахыг ерөнхийдөө зөвшөөрөхгүй. Хэрэв уур ашиглахыг Захиргаанаас зөвшөөрвөл түүнийг шаардлагатай гал унтраах хэрэгсэл дээр нэмэлт болгон гагцхүү хязгаарлалттай талбай, эсхүл тогоонууд нь ийм байдлаар хамгаалагдсан хамгийн том зайны нийт эзлэхүүний 0.75 шоо метр тутамд нэг цагт 1 килограмм (12 шоо.фут тутамд нэг цагт 1 фунт) уур өгч байх болзолтойгоор зөвшөөрнө. Дээр дурдсан шаардлагыг дагаж мөрдөхөөс гадна систем нь бүхий л талаар Захиргаанаас тогтоож, мөрдүүлэх шаардлагад нийцүүлсэн байна.

f) Ердийн нөхцөлд бие бүрэлдэхүүн нэвтэрч болдог аливаа зай руу гал унтраах хийг сулласныг сонсогдохоор автоматаар сэрэмжлүүлэг өгөх хэрэгслээр хангасан байна. Түгшүүрийн дохиог хийг суллахаас өмнө хангалттай хугацааны туршид ажиллуулна.

g) Аливаа ийм хийн гал унтраагч суурилуулсан системийн хяналтын хэрэгсэл нь хүрэхэд бэлэн байдалтай бөгөөд ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг тухайн хамгаалагдсан зайд галаар тусгаарлагдахааргүй байрлалд аль болох цөөн газар хамтад нь бүлэглэсэн байдлаар хадгална.

### Журам 9

#### Машины зайн тогтсон гал унтраах хөөсөн систем

а) Машины зай дахь аливаа тогтсон гал унтраах хөөсний систем нь түлш тархаж болох хамгийн том талбайд 150 миллиметр (6 инч) зузаантай хөөсийг 5-аас дээшгүй минутанд тогтсон цоргоор дамжуулан ялгаруулах чадвартай байна. Уг систем нь түлшнээс гарсан галыг унтраахад тохиромжтой хөөсийг гаргах чадвартай байна. Хөөсийг хоолойн байнгын систем болон хяналтын хавхлага, эсхүл гохоор дамжуулан хуваарилах найдвартай төхөөрөмж байх ёстой бөгөөд хамгаалагдсан зай дахь галын өөр аюул руу зохих шүршигчээр хөөсийг үр ашигтайгаар чиглүүлэхэд зориулсан хэрэгслээр хангасан байна. Хөөсний тэлэлт нь 1-ийг харьцах 12-оос хэтрэхгүй.

б) Аливаа ийм системийн хяналтын хэрэгсэл нь хүрэхэд саадгүй, ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг хамгаалагдсан зайд галаар тусгаарлагдахааргүй газар аль болох цөөн газар бүлэглэн байрлуулсан байна.



### Журам 10

#### Машины зайн тогтсон өндөр тэлэлттэй хөөсний гал унтраах систем

- а)
- i) Машины зай дахь аливаа тогтсон өндөр тэлэлттэй хөөсний гал унтраагч систем нь тогтсон тараах цоргоор дамжуулан хамгаалагдах хамгийн том зайг дүүргэх хүрэхүйц нэг минутад дор хаяж 1 метр (3.3 фут) зузаантай хөөсийг хурдтайгаар тараах чадвартай байна.
  - ii) Захиргаа нь ижил хамгаалалт өгч байна гэж үзвэл өөр зохицуулалт болон ялгаруулалтын хурдыг зөвшөөрч болно.
- б) Хөөс нийлүүлэх суваг, хөөс үүсгэгчийн агаарын хэрэгцээ болон хөөс үүсгэгч нэгжийн тоог Захиргааны үзэж байгаагаар, хангалттай хэмжээний хөөс үйлдвэрлэх болон нийлүүлэхээр байна.
- в) Хөөс үүсгэгчийн нийлүүлэх сувгын ажиллагааг хамгаалах зайд гарсан гал нь хөөс үүсгэгч тоног төхөөрөмжид нөлөөлөхгүй байхаар зохион байгуулна.
- д) Хөөс үүсгэгч, түүний цахилгаан хангамжийн эх үүсвэр, хөөс бүрдүүлэгч шингэн болон хяналтын системийн хэрэгсэл нь хүрэхэд саадгүй, ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг хамгаалагдсан зайд, галаар тусгаарлахааргүй газар аль болох цөөн газар бүлэглэн байрлуулсан байна.

### Журам 11

#### Машины зай дахь суурилсан ус шүрших гал унтраагч систем

- а) Машины зай дахь аливаа тогтсон даралтат ус шүрших гал унтраагч систем нь зөвшөөрсөн төрлийн шүрших хошуугаар хангагдсан байна.
- б) Хошууны тоо болон ажиллагаа нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байх бөгөөд хамгаалагдах зайд нэг минутад наад зах нь дунджаар ам.метр тутамд 5 литр (ам фут тутамд 0.1 галлон) ус нийлүүлэх чадвартай байна. Хэрэв хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж үзвэл энэ нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байх ёстой. Хошууг хөндийний ёроол, хөөнөгийн оройн болон дээр нь шингэн түлш асгарч болох бусад талбайгаас дээш, түүнчлэн машины зайн дахь бусад онцгой галын аюултай байршлаас дээш суурилуулсан байна.
- в) Системийг хэсэглэлд хувааж болох ба тараах хавхлагыг нь хамгаалагдсан байх ёстой зайн гадна хялбар хүрч болох газраас ажиллуулж болохоор, гэнэт гал гарвал тусгаарлагдахааргүй байх ёстой.
- д) Систем шаардлагатай даралтанд байнга цэнэглэгдсэн байх ба уг системд зориулсан усаар хангах хоолой нь систем дэх даралтны уналтаар автоматаар ажиллагаанд орох ёстой.
- е) Шахуурга нь системийн хамгаалагдсан байх ёстой бүх хэсэглэлийн аливаа тасалгааг шаардлагатай даралт бүхий усаар нэгэн зэрэг хангах чадвартай байна. Шахуурга болон түүний удирдлагын хэрэгслийг хамгаалагдсан байх ёстой зай (зайнууд)-ын гадна байрлуулсан байна. Ус шүрших системээр хамгаалагдсан зай (зайнууд)-д гарсан гал нь системийг ажиллагаанаас гаргах ёсгүй.
- ф) Шахуургыг бие даасан дотоод шаталтат төхөөрөмжөөр ажиллуулж болох боловч хэрэв тэрээр энэхүү конвенцийн II-1 Бүлгийн 25 дугаар журам, эсхүл 26 дугаар журмын заалтын дагуу суурилуулсан онцгой тохиолдлын генератороос цахилгаан эрчим хүчээр хангагддаг бол үндсэн цахилгаан эрчим хүч тасалдах тохиолдолд энэ журмын (е) хэсэгт дурдсан шахуургад зориулагдсан цахилгаан эрчим хүч нь нэн даруй ажиллагаанд орж дээрх генератор автоматаар ажиллаж эхлэхээр зохион байгуулагдсан байна. Хэрэв шахуургыг бие даасан дотоод шаталттай төрөлд хамаарах төхөөрөмжөөр ажиллуулдаг бол хамгаалагдсан зай дахь гал нь машин механизмд агаар нийлүүлэхэд нөлөөлөхгүй байхаар түүнийг байрлуулсан байна.



г) Хошуу усанд байгаа бохир зүйлээр болон хоолой, цорго, хавхлага болон шахуургын зэврэлтийн улмаас бөглөрөхөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авсан байна.

### Журам 12

#### Автомат ус цацагч, галын түгшүүрийн дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх систем

а)

i) Ус цацагч, галын түгшүүрийн дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх аливаа автомат төхөөрөмж ямар ч үед ажиллуулахад бэлэн байх ёстой бөгөөд түүнийг ажиллагаанд оруулахад багийн зүгээс ямар нэгэн үйл ажиллагаа шаардагдахгүй байвал зохино. Төхөөрөмж нь усаар дүүргэгдсэн байх боловч Захиргааны үзэж байгаагаар сэрэмжлүүлэх ач холбогдолтой бол зарим жижиг ил харагдах хоолой усгүй байж болно. Энэ төхөөрөмжийн хөлдөж болзошгүй бүх хэсэг хөлдөхөөс зохистойгоор хамгаалагдсан байх ёстой. Энэ төхөөрөмжийн даралтыг шаардлагатай хэмжээнд тохируулсан байвал зохих бөгөөд энэ дүрэмд зааснаар усаар тасралтгүй хангагдах ёстой.

ii) Ус цацагчийн аль нэг ажиллаж эхэлмэгц, түүний нэг, эсхүл түүнээс олон дохиоллын нэгж, гэрэлт болон дуут автомат түгшүүрийн дохио өгөх тоноглолтой байна. Эдгээр нэгж нь системийн үйлчилдэг бүх талбайн ямар нэгэн хэсэгт гал гарсан тухай болон түүний байрлалыг дохиогоор мэдээлэх ёстой бөгөөд эдгээр дохиоллын систем нь жолоодлогын байр, эсхүл галын хяналтын төв станцад холбогдсон байх ёстой. Ингэснээр системд гарсан түгшүүрийн дохиог багийн хариуцлагатай гишүүн шууд хүлээж авах боломжтой болно. Эдгээр түгшүүрийн систем нь түүнд гарсан аливаа гэмтлийг харуулсан заагууртай байхаар зохион бүтээгдсэн байна.

б)

i) Ус цацагчийг хэд хэдэн бүлэгт хуваасан байх бөгөөд бүлэг тус бүр нь 200-аас илүүгүй ус цацагчтай байна. Ус цацагч бүлэг тус бүр нь хөлөг онгоцны 2-оос илүүгүй тавцанд үйлчлэх бөгөөд 1-ээс илүүгүй үндсэн босоо бүсэд байрласан байна. Харин Захиргаа хөлөг онгоцыг галаас хамгаалахад сөргөөр нөлөөлөхгүй гэж үзвэл нэг бүлэг ус цацагчийг 2-оос илүү тавцанд эсхүл 1-ээс илүү үндсэн босоо бүсэд байрлуулахыг зөвшөөрч болно.

ii) Ус цацагчийн бүлэг тус бүр нэг л хаах хавхлагаар тусгаарлагдсан байвал зохино. Бүлэг тус бүрийн хавхлага хүрч очиход хялбар бөгөөд түүний байрлал нь тогтмол, тодорхой заагдсан байвал зохино. Эдгээр хаах хавхлага нь ямар нэгэн эрх олгогдоогүй хувь хүнээс ажиллуулахаас урьдчилан сэргийлэх тоноглолтой байна.

iii) Бүлэг тус бүрийн хаах хавхлага болон төв станцад системийн даралт хэмжигчийг байрлуулна.

iv) Ус цацагч нь далайн уур амьсгалын нөлөөнд явагдах зэврэлтэд тэсвэртэй байвал зохино. Орон байрны болон үйлчилгээний орон зайд ус цацагч нь 68°C (155°F)-ээс 79°C (175°F) хэмийн хэлбэлзэлд ажиллана. Харин хатаалгын өрөөнд үүнээс илүү хэмтэй байж болзошгүй учраас ажиллах үеийн хэмийг нэмэгдүүлж болох боловч тэр нь тавцангийн хамгийн дээд хэмээс 30°C (54°F) илүү байхыг хориглоно.

v) Бүлэг тус бүрийн заагуурын хэсэгт түүний хамаарах талбайг болон бусад бүлгийн байрлалыг харуулсан зургийг байрлуулсан байвал зохино. Сорил, техникийн үйлчилгээтэй холбогдсон заваарчилгаа хүртээмжтэй байвал зохино.

с) Ус цацагчийн хоолойг нь дээш харуулж байрлуулсан байх шаардлагатай бөгөөд ус цацагчийн хамрах талбайн 1м<sup>2</sup> тутамд 5-аас доошгүй литр ус (1 ам.футэд 0.1 галлон) минут тутам цацахаар сүлжээг зохион байгуулсан байна. Захиргаа нь дээр

дурдсанаас үр ашиг нь дутуугүй гэж үзвэл өөр хэмжээний ус цацах хүчин чадалтай тоног төхөөрөмж байрлуулахыг өөр нэг хувилбар болгон зөвшөөрч болно.

d)

i) Энэ дэд хэсэгт заасан усны хэмжээнээс хамгийн бага гэхэд л 2 дахин их хэмжээний ус багтаах багтаамжтай даралтын хөөнөгтэй байна.

Энэ журмын (e) хэсгийн (ii) дэд хэсэгт заасан шахуургын 1 минутад хэрэглэх хэмжээтэй тэнцүү хэмжээний цэвэр ус хөөнөгт тогтмол байх ёстой. Гэхдээ дээр дурдсан хэмжээний усыг хэрэглэсний дараа хөөнөг дэх агаарын даралт нь ус цацагчийн ажлын даралт дээр нэмэх нь хөөнөгийн ёроолоос системийн хамгийн өндөр ус цацагч хүртэлх төвшний даралтыг нэмснээс доошгүй даралттай байх ёстой. Даралттай агаар болон цэвэр усаар хөөнөгийг дүүргэх тоноглолоор хангагдсан байна. Мөн хөөнөг дэх усны төвшинг хэмжих шилэн хэмжүүрээр тоноглогдсон байна.

(ii) Хөөнөгт далайн ус нэвтрэхээс урьдчилан сэргийлэх төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

e)

i) Ус цацагчаас усыг автоматаар цацах бие даасан цахилгаан шахуурга байна. Шахуурга нь системийн даралт унахад автоматаар ажиллагаанд орох бөгөөд хөөнөг дэх цэвэр усны нөөц дуусах хүртэл ажиллана.

ii) Шахуургын шахалтын талдаа задгай амсар бүхий богино хоолойтой сорилын хавхлагатай байна. Хавхлагын болон хоолойн хөндлөн огтлолын хэмжээ энэ журмын (d) хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан даралтыг хадгалах шаардлагатай хэмжээний усыг гаргах боломжтой байна.

iii) Шахуургад зориулсан далайн ус оруулах хавхлагыг бололцоотой бүх тохиолдолд шахуурга байгаа зайд байлгах бөгөөд хөлөг онгоц хөвж байх үед далайн усыг шахуургаруу оруулахын тулд, шалгах эсхүл зааварлахаас бусад тохиолдолд, түүнийг хаах шаардлага байхгүй.

f) Ус цацагчийн шахуурга болон хөөнөгийг боломжийн хэрээр А зэрэглэлийн машины хэсгээс хол зайд байлгавал зохих бөгөөд ус цацах системийн хамгаалалтын бүсэд байрлуулахыг хориглоно.

g) Далайн усны шахуурга болон автомат дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх систем нь 2-оос доошгүй эрчим хүчний эх үүсвэртэй байвал зохино. Шахуургын эрчим хүч нь цахилгаан бол үндсэн генератор, болон онцгой тохиолдолд хэрэглэх нэмэлт эх үүсвэртэй байх ёстой. Шахуургын нэг хангамжийг үндсэн хуваарилах самбараар, нөгөө нь онцгой тохиолдлын хуваарилах самбараар зөвхөн тухайн зориулалтын бие даасан цахилгааны утсаар тэжээлийн системд холбогдоно. Цахилгааны утас нь зайлшгүйгээс бусад тохиолдолд усан онгоцны гал зуух, машины зай болон бусад гал гарах өндөр эрсдэлтэй зайнаас гадуур өнгөрөх бөгөөд ус цацагч шахуургын ойролцоох автоматаар шилжих залгуурт холбогдсон байна. Энэ залгуур нь аль болохоор үндсэн самбараас цахилгаан авах, тэр нь ажиллахаа больсон тохиолдолд автоматаар онцгой тохиолдлын самбар руу шилжиж цахилгаан авахаар тоноглогдсон байна. Үндсэн болон онцгой тохиолдлын цахилгаан самбарын унтраалга нь тодорхой тэмдэгтэй байх бөгөөд ердийн үед хаалттай байна. Энэхүү тэжээлийн системд өөр унтраалга байрлуулахыг хориглоно. Дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх системийн эрчим хүчний нэг эх үүсвэр нь онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байна. Шахуургын эрчим хүчний нэг эх үүсвэр нь дотоод шаталтын хөдөлгүүр байгаа тохиолдолд энэ зүйлийн (f) хэсэгт заасан шаардлагыг хангахаас гадна хамгаалалттай зайд гарсан гал нь хөдөлгүүрийн агаарын хангамжид нөлөөлөхгүй байхаар байрлана.

h) Ус цацах систем нь хөлөг онгоцны гал унтраах үндсэн системтэй буцах эргэлтгүй хавхлагын түгжээсээр холбогдох бөгөөд энэ нь ус цацах системээс ус буцаж үндсэн систем рүү орохоос сэргийлнэ.

i)

i) Ус цацагчийн бүлэг тус бүрд дохиоллын систем ажиллаж байгаа эсэхийг шалгах зориулалттай, нэг ус цацагчийн ажиллагаанд шаардагдах усыг шахах

- замаар сорил явуулах сорилын хавхлага байвал зохино. Бүлэг тус бүрийн сорилын хавсарга тус бүлгийн хаах хавхлагын ойролцоо байрлана;
- ii) Үндсэн системийн даралт буурахад шахуурга автоматаар ажиллагаанд орох явдлыг хянах тоноглолоор хангагдсан байна;
- iii) Энэ журмын (а) хэсгийн (ii) дэд хэсэгт дурдсан аль нэг дохиоллын хэсэгт шилжих залгуурыг байрлуулна. Ингэснээр дохиоллын систем болон ус цацагчийн бүлэг тус бүрд хяналт тавих боломж бүрдэнэ;
- j) Захиргаанаас шаардсан тооны ус цацагчийн нөөц хоолойг ус цацагчийн бүлэг тус бүрд хангана.

### Журам 13

#### Галын түгшүүрийн дохиоллын болон галыг илрүүлэх автомат систем

#### 36-аас дээш зорчигч тээврийн усан онгоцонд тавигдах шаардлага:

- a)
  - i) Галын түгшүүрийн болон галыг илрүүлэх автомат систем нь ямар ч үед шууд ажиллах чадвартай байх бөгөөд түүнийг ажиллагаанд автоматаар оруулахад хөлгийн багийн зүгээс ямар нэгэн ажиллагаа шаардагддаггүй байвал зохино;
  - ii) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж нь хэдийд ч ажиллагаанд орохдоо нэг, эсхүл хэд хэдэн бүлгээс түгшүүрийн гэрэлт болон дуут дохиог автоматаар өгдөг төхөөрөмжтэй байна. Эдгээр нэгж нь систем үйлчилж байгаа аль ч зайд гал гарахад гал гарсан тухайг болон түүний байршлыг заах заагууртай байх бөгөөд тэр нь жолоодлогын байр, эсхүл галын хяналтын гол самбарт төвлөрсөн байх бөгөөд ямар нэгэн түгшүүрийн дохио өгөхөд хөлөг онгоцны багийн хариуцлагатай гишүүн түгшүүрийн дохиог нэн даруй хүлээж авахаар тоноглогдсон байна. Энэ түгшүүрийн систем нь түүнд гарсан аливаа эвдрэлийн талаар заадаг байхаар зохион бүтээгдсэн байна;
- b) Галыг илрүүлэх хэрэгсэл нь тус бүр 50-иас илүүгүй өрөөнд үйлчлэх, 100-аас илүүгүй илрүүлэх төхөөрөмжтэй бие даасан бүлэгт хуваагдана. Галыг илрүүлэх тэдгээр бүлэг нь хөлөг онгоцны зүүн болон баруун хажуу нэгэн зэрэг, эсхүл нэгээс илүү тавцан, эсхүл нэгээс илүү үндсэн босоо бүсэд үйлчлэх ёсгүй. Харин захиргаанаас хөлөг онгоцыг галаас хамгаалахад хохирол учруулахгүй гэж үзвэл гал илрүүлэх төхөөрөмжийн нэг бүлэг баруун зүүн хажууг нэгэн зэрэг, эсхүл нэгээс илүү тавцанд үйлчлэхийг зөвшөөрч болно.
- c) Гал илрүүлэх систем нь агаарын хэвийн бус хэм, утааны хэвийн бус нягтрал, эсхүл гал гарч эхэлснийг заах бусад хүчин зүйл аль нэг хэсэгт үүссэнийг заахад ажиллаж эхлэх ёстой. Агаарын хэмийн мэдрэмжтэй систем нь 570С (135<sup>0</sup>F)- аас доош хэмд ажиллах ёсгүй бөгөөд хэмийн өсөлт нь минут тутамд 1<sup>0</sup>С өсөж (1.8<sup>0</sup>F)- аас бага байх нөхцөлд 74<sup>0</sup>С /165<sup>0</sup>F/-д хүртэл хэмд ажиллаад түүнээс дээш хэмд ажиллах ёсгүй. Захиргааны шийдвэрээр ажиллаж эхлэх хэмийг хатаагч өрөө болон бусад өндөр хэмтэй өрөөнд тавцангийн хамгийн өндөр хэмээс 30<sup>0</sup>С(54<sup>0</sup>f) хэмээр илүү байхаар тогтоож болно. Утаанд мэдрэмжтэй систем нь Захиргаанаас тогтоосон гэрлийн цацрагийн эрчим буурахад ажиллахаар зохицуулагдах ёстой. Адил үр ашигтай гэж тооцож болох бусад аргыг Захиргааны шийдвэрээр хэрэглэж болно. Галыг илрүүлэх системийг галыг илрүүлэхээс өөр зорилгоор ашиглахыг хориглоно.
- d) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж нь түгшүүрийн дохио өгөхдөө цахилгаан хэлхээг холбох, эсхүл салгах, эсхүл бусад зохистой аргаар ажилладаг байж болно. Тэдгээр нь дээд талд суурилагдсан байх бөгөөд гадаад нөлөө, эсхүл физик гэмтлээс хамгаалагдсан байх ёстой. Тэдгээр нь далайн уур амьсгалд ашиглахад зохицсон байна. Тэдгээрийг мэдрэмжит элемент рүү нь халуун хий, утаа очиход элдэв туяа болон ямар нэгэн саадгүй байхуйц газар байрлуулсан байвал зохино. Цахилгаан хэлхээ залгагдаж ажилладаг төрлийн мэдрэмж нь халалтын хайрцагт байх бөгөөд



сүлжээнд гэмтэл гарсан эсэхийг илрүүлэхийн тулд тэдгээрийг тогтмол шалгадаг байвал зохино.

е) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж шаардлагатай зай бүрд 1-ээс доошгүй мэдрэмж суурилуулсан байх бөгөөд онгоцны тавцангийн 37 м<sup>2</sup> тутам /400 ам.фут/ 1-ээс доошгүй илрүүлэгч байна. Томоохон талбайд мэдрэмжийг жигд схемээр байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь өөр хооронд нь 9 метр (30 фут) хаалт хананаас 4,5 метрээс (15 фут) холгүй суурилагдсан байна.

г) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж шаардлагатай зай бүрт 1-ээс доошгүй мэдрэмж суурилуулсан байх бөгөөд онгоцны тавцангийн 37 м<sup>2</sup> тутам /400 ам.фут/ 1-ээс доошгүй детектор байна. Томоохон талбайд мэдрэмжийг жигд схемээр байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь өөр хооронд нь 9 метр (30 фут) хаалт хананаас 4,5 метрээс (15 фут) холгүй суурилагдсан байна.

г)

i) Дохиоллын хэсэг бүрийн ойролцоо тухайн бүсэд хамрагдсан талбай, бусад хэсгийн тухай дахь байрлалыг нь харуулсан төлөвлөгөө, эсхүл жагсаалтыг өлгөсөн байна. Сорилын болон техникийн үйлчилгээний заавар хүртээмжтэй байна;

ii) Мэдрэмж болон заагуурын хэсэг зөв ажиллаж байгаад сорилт хийхэд шаардагдах халуун агаар болон утаагаар хангах арга хэрэгслийг мэдрэмж суурилуулсан газарт байрлуулсан байна;

д) Захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу мэдрэмжийг нөөц хоолойгоор мэдрэмжийн бүлэг тус бүрийг хангана.

**Бусад бүх төрлийн хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлага:**

а) Галыг илрүүлэх үүрэгтэй аливаа систем нь гал гарсныг, эсхүл түүний шинж тэмдгийг болон байрлалыг нь автоматаар заадаг байх ёстой. Заагуур нь жолоодлогын байр, эсхүл түүнтэй шууд холбоотой бусад хяналтын станцад төвлөрсөн байвал зохино. Захиргаа нь заагуурыг хэд хэдэн станцад хуваарилагдсан байхыг зөвшөөрч болно.

б) Зорчигч тээврийн усан онгоцонд гал гарсныг илрүүлэх цахилгаан төхөөрөмж нь тэжээлийн 2 эх үүсвэртэй байвал зохих бөгөөд нэг нь онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байна.

в) Түгшүүрийн систем нь энэ журмын (i) хэсэгт заасан гол станц дахь дуут болон гэрэлт дохиог ажиллуулна. Ачааны зай дахь галыг илрүүлэх систем нь дуут дохиотой байх шаардлагагүй.

#### Журам 14

#### Гал сөнөөгчийн тоноглол

Гал сөнөөгчийн тоноглол нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ:

а) Хувийн тоноглол:

i) Галаас ялгарах халуун, уурын улмаас хүний арьсыг түлэгдэлтээс хамгаалах материалаар хийсэн хамгаалалтын хувцас. Хувцасны гадаргуу нь ус нэвтрүүлдэггүй байх;

ii) Резинэн, эсхүл цахилгаан дамжуулдаггүй өөр материалаар хийгдсэн гутал болон бээлий;

iii) Цохилтоос найдвартай хамгаалах малгай;

iv) 3-аас доошгүй цаг асдаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн аюулгүй цахилгаан гэрэл/гар чийдэн/;

v) Захиргааны шаардлагын дагуух сүх.

б) Дор дурдсан зөвшөөрөгдсөн төрлийн амьсгалын аппаратын аль нэг:

i) Агаарын хоолойтой холбогдох үндсэн дээр шаардлагатай агаарын шахуургаар тэжээгддэг утааны дуулга, эсхүл маск. Хоолойн урь нь нээлттэй тавцангийн дээрх хаалга, эсхүл нээлхийнээс зохих зайд байгаа байршлаас ёроол, эсхүл машины зайн аль ч хэсэгт хүрэлцэхүйц байна. Энэ хэсгийн шаардлагад нийцэх үүднээс агаарын хоолой нь 36 метр (120 фут)-ээс урт

байхаар бол Захиргаа шийдвэрлэсний дагуу түүнийг бие даасан амьсгалын аппаратаар орлуулах, эсхүл нэмж хангана.

ii) Захиргааны тогтоосон хугацаанд ажиллах хүчин чадалтай бие даасан амьсгалын аппарат.

Амьсгалын аппаратыг галд тэсвэртэй, хангалттай урттай, бат бэх аюулгүйн уяагаар, аппарат салж унахаас хамгаалах зорилгоор, тусгай бүсэнд түүнийг холбож болно.

#### Журам 15

### Гал унтраах төхөөрөмжийн бэлэн байдал

Шинэ болон одоо байгаа бүх хөлөг онгоцны гал унтраах тоноглол нь бүрэн бүтэн бөгөөд аяллын ямар ч үед нэн даруй ажиллагаанд оруулахад бэлэн байвал зохино.

#### Журам 16

### Орлон хэрэглэх зүйлийг хүлээн зөвшөөрөх тухай

Энэ бүлэгт шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд байвал зохихоор заасан гал унтраах тусгай төхөөрөмж, аппарат, саармагжуулагч бодис бусад зүйлсийг шаардлага хангасан бөгөөд үр өгөөж нь дутуугүй гэж Захиргаа үзсэн бол өөр зүйлсээр орлуулан хэрэглэхийг зөвшөөрч болно.

### ХЭСЭГ В- 36-ААС ИЛҮҮ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВЭРЛЭХ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ

#### Журам 17

### Угсралт

Их бие, давхарлага, бүтцийн хана, тавцан, тавцангийн барилгыг ган, эсхүл түүнтэй дүйцэхүйц материалаар хийсэн байвал зохино. Ган болон түүнтэй дүйцэхүйц материалын тодорхойлолтыг энэ бүлгийн 3 дугаар журмын (g) хэсэгт дурдсан дагуу хэрэглэхийн тулд "гал тэсвэрлэх" харьцааг энэ бүлгийн журам 20-ын хүснэгтэд заасан материалын дулаан тэсвэрлэх болон тусгаарлах стандартаар тогтооно. Жишээлбэл, давтан, давхарлага, тавцангийн барилгын хажуу болон захын ханын гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанар нь "В-О" байвал "гал тэсвэрлэх" хугацаа нь 1 цаг 30 минут байна.

Угсралтийн аль нэг хэсэг хөнгөн цагааны хайлш дараахь шаардлага тавигдана:

a) Захиргаанаас даацийн биш гэж үзсэнээс бусад хөнгөн цагааны хайлшаар хийсэн "А" болон "В" ангиллын дулаалага чанар нь галд тэсвэртэй эсэхийг стандартын дагуу шалгалтаар галд илчлэх аливаа хугацааны турш бүтцийн голын температур орчныхоос 200<sup>0</sup>С (360<sup>0</sup>F) илүү хэмжээнд өсгөхгүй байвал зохино.

b) Аврах завь, аврах салыг хадгалах, ус руу буулгах, тэдгээрт суух хэсэг болон "А" болон "В" ангиллын хэсгийг дэмжих хөнгөн цагааны хайлшийн шон, багана болон бүтцийн бусад тулгуурын тусгаарлах чанарт тусгай анхаарал тавибал зохино:

i) аврах завь, аврах сал болон "А" ангиллын тулгуур бүтцэд энэ журмын (a) хэсэгт заасан халалтын хэмийн хязгаар хагас цагийн дараа үйлчилж эхлэх ёстой;

ii) "В" ангиллын тулгуур бүтцэд энэ зүйлийн (a) хэсэгт заасан халалтын хэмийн хязгаар 1 цаг 30 минутын дараа үйлчилж эхлэх ёстой.

c) А ангиллын машины зайн хучилт болон хонгил нь гангаар хийгдсэн байх бөгөөд тэдгээрт гаргасан нээлхий нь зохистой тусгаарлагдсан байх бөгөөд гал дамжихаас хамгаалагдсан байна.

#### Журам 18

### Үндсэн босоо болон хэвтээ бүс

a) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага болон тавцангийн барилга нь "А" ангиллын хэсгээр үндсэн босоо бүсэд хуваагдсан байна. Цүнхэл болон мөргөцгийг аль болох



цөөн байлгах бөгөөд зайлшгүй шаардлагатай нөхцөлд тэдгээр нь мөн нэгэн адил "А" ангиллын хэсэгт хамаарна. Эдгээр хэсэг нь энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасны дагуу зохих хэмжээнд тусгаарлагдсан байна.

b) Хаалттай тавцангийн дээр байрлах үндсэн босоо бүсийн заагийг тогтоогч хаалт нь боломжийн хэрээр тавцангийн доор байрлах ус үл нэвтрэх хаалттай нэг шугамд харалдаа байвал зохино.

c) Эдгээр хаалт нь нэг тавцангаас нөгөө тавцанд хүртэл, эсхүл хөлөг онгоцны гадар хана болон бусад хязгаарлалт хүртэл үргэлжилнэ.

d) Хөлөг онгоцны үндсэн босоо бүс нь усан цацрагаар хамгаалагдсан болон хамгаалагдаагүй бүсийн хооронд зааг тогтоох зорилгоор "А" ангиллын хэвтээ бүсэд дахин хуваагдвал энэ бүс нь заагийг тогтоогч босоо бүс хөлөг онгоцны гадар хана, эсхүл хөлгийн гадаад хязгаарлал хүртэл үргэлжилж энэ бүлгийн 20 дугаар журмын 3 дугаар хүснэгтэд заасан ёсоор галаас тусгаарлах, галд тэсвэртэй байх шаардлагын дагуу тусгаарлалттай байна.

e) Автомашин болон төмөр замын вагон ачих зэрэг тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд үндсэн босоо бүсийг заагласан хаалт хийх нь хөлгийг зориулалтаар нь ашиглахад саад учруулахаар байвал галыг хянах, хязгаарлах шаардлагыг хангахуйц орлуулсан арга хэмжээг Захиргаанаас зөвшөөрч, хэрэгжүүлнэ.

Тусгай ангиллын зайтай хөлөг онгоцонд эдгээр зай нь энэ бүлгийн 30 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг хангавал зохино. Хэрэв 30 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг хангах нь энэ бүлгийн бусад заалтыг зөрчихөд хүргэвэл 30 дугаар дүрмийн заалт давамгайлна.

#### *Журам 19*

#### **Үндсэн босоо бүсийн доторх хаалт**

a) "А" ангиллынх байх шаардлага тавигдаагүй бүх хаалт хана нь дор хаяж энэ бүлгийн 20 дугаар журамд дурдсан хүснэгтэд тодорхойлсон дагуу "В", эсхүл "С" ангиллынх байна. Эдгээр хана нь энэ бүлгийн 27 дугаар журамд заасны дагуу шатамхай материалаар өнгөлөгдсөн байж болно.

b) "А" ангиллынх байх шаардлага тавигдаагүй хонгилын хана "В" ангиллынх байвал зохих бөгөөд дор дурдсанаас бусад тохиолдолд нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл үргэлжилнэ:

i) хоёр талын хана болон тааз нь "В" ангиллын материал бол тэдгээр уулзвар, өнгөлгөөний арын материал зузаан болон бүтцээрээ "В" ангиллын хэсгийг барихад тохирсон байвал зохих боловч Захиргааны зөвшөөрсний дагуу боломжийн хэрээр "В" ангиллын нийлмэл чанарын стандартыг хангасан байж болно.

ii) энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан автомат ус цацах системээр хөлөг онгоц хамгаалагдсан бол "В" ангиллын материалаар хийгдсэн хонгилын хана тааз хүртэл үргэлжлэхийг зөвшөөрч болох бөгөөд тэгэхдээ тааз нь зузаан, бүтцээрээ "В" ангиллын материалд хамаарах материалаар хийгдсэн байвал зохино. Энэ бүлгийн 20 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг харгалзах боловч эдгээр хана болон тааз нь "В" ангиллын нэгдмэл чанарын стандартад зөвхөн Захиргаанаас боломжтой бөгөөд бодитой гэж үзсэн хэмжээнд нийцэж байж болно. Эдгээр хананы бүх хаалга болон хүрээ нь шатамхай бус материалаар хийгдсэн байвал зохих бөгөөд Захиргааны шаардсан хэмжээнд галд тэсвэртэй байхаар зохион бүтээгдэж, угсрагдсан байна.

c) Хонгилын хананаас бусад бүх "В" ангиллынх байвал зохих бүх хаалт нь хэрэв тэдгээрийн хоёр талын тааз болон бусад гадаргууг "В" ангиллын материалаар үргэлжид нь өнгөлж тэдгээрт хүрснээс бусад тохиолдолд нэг тавцангаас нөгөө тавцан, усан онгоцны гадар хана, бусад хязгаарлал хүртэл үргэлжилнэ.

## Журам 20

### Хаалт болон тавцангийн галд тэсвэртэй чанар

а) Энэ хэсгийн холбогдох дүрмийн дагуу хаалтын болон тавцангийн галд тэсвэртэй байх чанарт тавигдсан шаардлагаас гадна энэ журмын 1-4 дүгээр хүснэгтэд хаалт болон тавцангийн галд тэсвэртэй байх хамгийн доод стандартыг тогтооно. Хөлөг онгоцны бүтэц дахь тусгай өөрчлөлтөөс хамааран хүснэгтээс аль нэг хэсгийн галд тэсвэртэй байх доод стандартыг тогтооход бэрхшээлтэй байгаа бол эдгээр стандартыг Захиргааны үзэмжээр тогтооно.

б) Хүснэгтийг хэрэглэхэд дараахь шаардлагыг удирдлага болгоно:

i) Хүснэгт 1-ийг үндсэн босоо, эсхүл хэвтээ бүсийг заагласан хаалтад хэрэглэнэ.

Хүснэгт 2-ийг үндсэн босоо бүсэд эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй хаалтад хэрэглэнэ.

Хүснэгт 3-ийг үндсэн босоо бүсэд мөргөцөг үүсгэсэн эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй тавцанд хэрэглэнэ.

Хүснэгт 4-ийг үндсэн босоо бүсэд мөргөцөг үүсгээгүй эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй тавцанд хэрэглэнэ.

ii) Зэрэгцээ зай хоорондын заагийн галд тэсвэртэй байх чанарыг тодорхойлохын тулд тэдгээрийг галд эрсдэлтэй чанараар нь дор дурдсан 1-14 дүгээр зэрэглэлийн дагуу ангилна. Энэ журмын дагуу тухайн зайг ашиглалтаар нь болон агуулгаар нь ангилахад хүндрэлтэй байвал тэр зайг хамгийн хатуу шаардлага тавигддаг зэргэлдээ зэрэглэлд нь хамааруулж үзнэ. Зэрэглэл бүрийн гарчиг нь хязгаарласан байхаасаа илүү нэг маягийн байна. Зэрэглэл тус бүрийн өмнө хаалтанд байгаа тоо нь хүснэгтийн зохих багана эгнээний дугаарыг заана.

1. Удирдлагын станц:

Онцгой тохиолдлын эрчим хүч, гэрэлтүүлгийн эх үүсвэр байдаг орон зай;

Жолоо болон штурманы зургийн өрөө;

Хөлөг онгоцны радио төхөөрөмжийг байрлуулсан зай;

Галын хяналт тавих, бичлэг хийх станц;

Хөдөлгүүрийн үндсэн машины хяналтын өрөө, (тэдгээр нь машины үндсэн зайнаас тусдаа байдаг бол);

Галын түгшүүрийн дохионы төвлөрсөн төхөөрөмжийн зай;

Онцгой тохиолдлын тухай нийтэд мэдээлэх төвлөрсөн станц болон төхөөрөмжийн зай.

2. Шат

Зорчигч, багийн гишүүнд зориулсан дотоод шат, лифт (машины хэсэгт бүхэлдээ багтдагаас бусад) болон тэдгээрийн хашлага;

Энэ утгаараа тавцан хоорондын нэг зайд байгаа шат нь, галаас тусгаарлагдсан хаалгагүй бол, тухайн зайныхаа бүрэлдэхүүнд тооцно.

3. Хонгил

Зорчигч болон багийн гишүүнд зориулсан хонгил

4. Аврах завь, аврах сал агуулах болон тэдгээрт суух станц.

Аврах завь, саланд суух болон завь буулгах станцад зориулсан тавцангийн нээлттэй хэсэг, тавцангийн зугаалах зориулалттай хаалттай хэсэг.

5. Нээлттэй тавцангийн зай

Аврах завь, саланд суух хэсэг, завь буулгах станцад хамааралгүй нээлттэй тавцангийн хэсэг, тавцангийн зугаалах зориулалттай хаалттай хэсэг;

Задгай зай (давхарлага, тавцангийн барилгын гаднах зай).

6. Галын эрсдэл багатай байр орон байрны зай

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй бүхээг;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэй тавилга болон хэрэгсэлтэй нийтийн зориулалттай зай;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй бөгөөд тавцан нь 50 метр<sup>2</sup> /540 ам.фут/-ээс доош талбайтай нийтийн зориулалттай зай;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй ажлын байр болон эмийн сан.

7. Галын дундаж эрсдэлтэй орон байрны зай

(6)-тай адил гэхдээ галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэйгээс өөр тавилга, хэрэгсэл агуулсан;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга, хэрэгсэлтэй, бөгөөд 50 метр<sup>2</sup> /540 ам.фут/ түүнээс том тавцантай нийтийн зориулалттай зай;

Орон байрны хэсэг дэх шүүгээ болон агуулахын жижиг өрөө;

Дэлгүүр;

Кино гаргах болон киноны хальс хадгалах өрөө;

Цагаан хоолны гал зуух (ил галгүй);

Угаах, цэвэрлэх бодис хадгалах шүүгээ (шатамхай бодис хадгалдаггүй);

Лаборатори (шатамхай бодис хадгалдаггүй);

Эмийн сан;

Хатаалгын жижиг өрөө /тавцангийн хэсэг нь 4 ам.2 (43 кв.фут) эсхүл түүнээс бага/;

Үнэт зүйлсийн төмөр авдарт өрөө.

8. Галын эрсдэл өндөртэй орон байрны зай

Галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэйгээс өөр тавилга, хэрэгсэлтэй бөгөөд 50 метр<sup>2</sup> (540 ам.фут) болон түүнээс дээш талбайтай нийтийн зориулалттай зай;

Үсчин, гоо сайхан.

9. Ариун цэврийн болон түүнтэй төсөөтэй зай

Нийтийн ариун цэврийн барилга байгууламж, шүршүүр, ванн, суултуур зэрэг;

Жижиг угаалгын газар;

Хөлөг онгоцон доторх усан сан;

Мэс заслын өрөө;

Орон байрны зай дахь тусгаарлагдсан мухлагийн өрөө;

Хувийн ариун цэврийн байгууламж нь байрлаж байгаа зайныхаа бүрэлдэхүүнд тооцогдоно.

10. Галын эрсдэл багатай, эсхүл эрсдэлгүй хөөнөг, туслах машины зай болон хоосон зай

Хөлөг онгоцны бүтцэд ордог усны хөөнөг;

Хоосон зай болон коффердам;

Даралтат тослогооны системтэй машин байдаггүй бөгөөд түлш хадгалахыг хориглодог, туслах машины зай. Үүнд: Агааржуулалтын болон салхилуулалтын өрөө, эргүүлгийн өрөө, жолоодох механизмын өрөө, гүйдэл тохируулах тоног төхөөрөмжийн өрөө, цахилгаан хөдөлгүүрийн өрөө, хэсгийн хуваарилах самбар байрлах өрөө, шатахуун тосоор цэцэглэдэг трансформатороос бусад дан ганц цахилгаанаар ажилладаг тоног төхөөрөмжийн өрөө (10 кVа-аас өндөр), шахуурга болон хөлдөөх төхөөрөмжийн зай(шатамхай шингэн ашигладаггүй);

Дээр дурдсан зайд үйлчлэх зориулалттай хаалттай хөндий;

Хоолойн болон кабелин бусад хаалттай хөндий.

11. Туслах машины зай, ачааны зай, тусгай зэрэглэлийн зай, ачаа болон шатахууны хөөнөг байрлах болон түүнтэй адил галын дундаж эрсдэлтэй зай.

Түлшний ачааны хөөнөг;

Ачааны хонгил, үндсэн зам, ачааны нээлхий;

Хөлдөөх өрөө;

Шингэн түлшний хөөнөг (машингүй тусгай зайд суурилуулсан нөхцөлд);

Шатамхай материал хадгалах боломжтой, голын суваг болон хоолойн суваг;

Даралтат тослогооны системтэй машин байрлуулдаг, эсхүл шатамхай материал хадгалахыг зөвшөөрдөг 10 дугаар зэрэглэлд заасан туслах машины өрөө;

Шингэн түлш цэнэглэх станц;

Нефтээр цэнэглэсэн цахилгаан трансформатортой өрөө (10 кVа-аас дээш);

Туслах генераторыг ажиллуулдаг бүлүүрэн уурын хөдөлгүүр болон турбин; онцгой тохиолдлын генератор, ус цацагч, услуурын болон галын шахуурга, ёроолын ус шавхагч насос г.м. ажиллуулдаг 112 kW хүртэл хүчин чадалтай дотоод шаталтын жижиг хөдөлгүүрийг байрлуулсан зай;

Тусгай зэрэглэлийн зай (зөвхөн 1-3 хүснэгтийг хэрэглэнэ);

Дээр дурдсан зайд үйлчлэх хаалттай хөндий.

12. Машины болон үндсэн гал зуухны зай

Үндсэн машины зай (цахилгаан хөдөлгүүрийн өрөөнөөс бусад) болон бойлерийн өрөө;

10 болон 11 зэрэглэлд зааснаас бусад дотоод шаталтын хөдөлгүүрээр ажилладаг төхөөрөмжтэй эсхүл нефть шатаах, халаах, шахах нэгжтэй туслах машины өрөө;

Үндсэн гал зуух болон түүний туслах зай;

Дээр дурдсан зай руу ордог хөндий болон өнгөлгөө.

13. Агуулах, засварын болон мухлагийн зай

Гал зуухтай залгаа биш гол мухлаг;

Угаалгын үндсэн өрөө;

Хатаалгын том өрөө (тавцангийн хэсэг 4м<sup>2</sup> /43 ам.фут-ээс илүү талбайтай);

Төрөл бүрийн агуулах;

Шуудан болон тээшний өрөө;

Хог хаягдлын өрөө;

Засварын өрөө (машины болон гал зуухны хэсэгт хамаарахгүй бол)

14. Шатамхай шингэн агуулдаг бусад өрөө

Гэрэлтүүлгийн өрөө;

Будгийн өрөө;

Шатамхай шингэн хадгалдаг агуулахын өрөө (үүнд эм, будаг г.м. орно);

Лаборатори (шатамхай, шингэн агуулдаг).

i) Хоёр зайн заагийн гал тэсвэрлэх чанарыг адилхан нэг үзүүлэлтээр харуулсан бол энэ үзүүлэлт бүх тохиолдолд хэрэглэгдэнэ.

ii) Энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу автомат ус цацах системээр хамгаалагдаагүй үндсэн босоо, эсхүл хэвтээ аль нэг бүсийн доторх хоёр зайны хоорондох заагийн гал тэсвэрлэх чанарыг тодорхойлохдоо хүснэгтэнд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль өндрийг нь хэрэглэнэ.

iii) Ус цацах системээр энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу хамгаалагдсан үндсэн босоо эсхүл хэвтээ аль нэг бүсийн доторх, эсхүл тийнхүү хамгаалагдсан хоёр хэсгийн хоорондох хоёр зайны дундах заагийн гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанарыг тодорхойлохдоо хүснэгтэд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль багыг нь хэрэглэнэ. Орон байрны болон үйлчилгээний зайны дотор ус цацагчтай бүс, ус цацагчгүй бүстэй нийлж байвал хүснэгтэд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль ихийг нь тэдгээрийн заагийн хувьд хэрэглэнэ.

iv) Зэргэлдээ бүс нь ижил дугаартай зэрэглэлд багтаж хүснэгтэд "1" гэсэн тэмдэглэлтэй тохирч байгаа бөгөөд Захиргаа нь шаардлагагүй гэж үзвэл эдгээр зайг хаалтаар, эсхүл тавцангаар зааглахгүй байх болно. Жишээ нь 12 дугаар зэрэглэлд агуулахын хана болон тавцан нь гал зуухны нэгдмэл хязгаарыг хадгалж байвал гал зуух болон түүний залгаа агуулахын хооронд хана байх шаардлагагүй. Харин гал зуух болон машины хэсэг хоёул 12 дугаар зэрэглэлд багтдаг байсан ч хооронд нь зааглах хана байх шаардлагатай.

v) Хүснэгтэд "2" гэсэн тэмдэглэл гарч ирсэн тохиолдолд залгаа орон байрны аль нэг нь бүлгийн 12 дугаар журмын заасан ус цацах системээр хамгаалагдсан бол тусгаарлах түвшингийн хэмжээ нь арай бага байхыг зөвшөөрнө.

vi) Энэ бүлгийн 19 дүгээр журмын заалтыг баримтлах боловч хүснэгтэд "-" байвал зааглагчийн материал болон нэгдсэн чанарт ямар нэгэн шаардлага тавигдахгүй.

vii) 5 дугаар зэрэглэлийн тухайд захиргаа нь тавцангийн барилга болон давхарлагын төгсгөлийн хэсэгт 1, эсхүл 2 дугаар хүснэгтэд заасан тусгаарлалтын хэмжээг, түүнчлэн ил тавцанд 3, эсхүл 4 дүгээр хүснэгтэд заасан тусгаарлалтын хэмжээг хэрэглэх эсэхийг тогтоож өгнө. Захиргаа нь хаах шаардлагатай гэж үзээгүй зайг ямар ч тохиолдолд 1-4 хүснэгтийн 5 дугаар зэрэглэлийн шаардлагыг үндэслэн хааж болохгүй.

"В" ангиллын таазны болон бусад гадаргуун өнгөлгөөг нь зохих тавцан, хаалтын хамт тухайн хэсгийг тусгаарлах болон нэгдмэл байлгах шаардлагыг бүрэн болон хэсэгчлэн хангах хүчин зүйл гэж хүлээн зөвшөөрч болно.

с) Галаас хамгаалах нарийвчилсан бүтцийг батлахдаа Захиргаа нь дулааны хаалтын огтлолцох болон хязгаарлах цэг хоорондын дулаан дамжуулах аюулыг харгалзан үзнэ.

### **Журам 21** **Зугтах арга зам**

а) Зорчигчийн болон хөлгийн багийн бүх зай руу орох, гарах болон машиныаас бусад багийн тогтмол ажилладаг зайнаас аврах завь болон аврах саланд суух тавцан руу зугтахад шаардагдах босоо болон хэвтээ шат элдэв саадгүй, ашиглахад хялбар байвал зохино. Тухайлбал, дараахь заалтыг мөрдлөгө болгоно:

i) Хаалттай тавцангийн доод талын ус үл нэвтрэх зайнаас, эсхүл бүлэг зай тус бүрээс хоёроос доошгүй зугтах зам байх ёстой бөгөөд тэдгээрийн 1-ээс доошгүй нь ус үл нэвтрүүлэх хаалганаас үл хамааралгүй байх ёстой. Захиргаа нь тухайн зайны шинж чанар, байрлал болон тэнд тогтмол суудаг болон ажилладаг хүмүүсийн тоог харгалзан зугтах нэг замтай байхыг зөвшөөрч болно.

ii) Хаалттай тавцангийн дээд талд, үндсэн босоо бүс, эсхүл түүнтэй төсөөтэйгөөр хязгаарлагдсан зай, эсхүл бүлэг зай тус бүрээс зугтах хоёр зам байх бөгөөд тэдгээрийн дор хаяж нэг нь босоо бүсээс зугтах шатанд хүргэдэг байвал зохино.

iii) Энэ журмын (а) (i) болон (ii) дэд хэсэгт заасан зугтах аль нэг зам нь чөлөөтэй нэвтэрч болох далд шат байх бөгөөд аврагч завь болон аврагч саланд суух тавцанд, эсхүл шатны хамгийн өндөр түвшинд хүрэх замд галаас хамгаалах халхавч болох ёстой. Захиргаа нь (а)(i) дэд хэсгийн заалтын дагуу чөлөөлөлт олгосон бол зугтах цор ганц арга зам нь захиргааны шаардлагад нийцүүлэн аюулгүй зугтах боломжоор хангана. Шатны өргөн, гишгүүрийн тоо, урт нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна.

iv) Шатнаас аврах завь, аврах саланд суух тавцан руу очих зайг Захиргааны шаардлагыг хангахуйц хэмжээнд хамгаалсан байна.

v) Цахилгаан шатыг зугтах арга замын нэг гэж тооцохгүй.

vi) Зөвхөн тухайн нэг зайг болон түүнд байгаа тагтанд үйлчлэх шатыг зугтах зам гэж тооцохгүй.

vii) Радио телеграфын станцаас аль нэг нээлттэй тавцан руу шууд нэвтрэх боломжгүй бол станцаас зугтах хоёр арга замыг хангасан байх ёстой.

viii) 13 метр /43 фут/-ээс урт мухар хонгил гаргахыг хориглоно.

б)

i) Тусгай зэрэглэлийн зайд үйлчлэх хаалттай тавцангийн дээд талын болон доод талын зугтах замын тоо, байрлалыг Захиргааны үзэмжээр тогтооно. Гэвч аврах завьтай тавцанд аюулгүй хүрэх арга хэрэгсэлд тавих наад захын шаардлага нь энэ журмын (а)(i), (ii), (iii), (iv) болон (v) дэд хэсэгт заасантай дүйхүйц байна.

ii) Хөлгийн багийн гишүүн тогтмол ажилладаг машины зайнаас зугтах аль нэг зам нь аливаа тусгай зэрэглэлийн зай руу шууд очдоггүй байвал зохино.



Машины зай тус бүрээс зугтах хоёр зам байвал зохино. Тухайлбал, дараахь шаардлагыг биелүүлнэ:

1. Гангаар хийгдсэн хоёр босоо шат нь аль болох хол тусгаарлагдсан байвал зохих бөгөөд мөн төсөөтэйгөөр тусгаарлагдсан зайд хүргэж улмаар аврах завьтай тавцан руу тэндээс нэвтрэх боломжтой байна. Эдгээр шатны нэг нь тухайн зайнаас аюулгүй бүсэд гарах хүртэл галаас хамгаалах халхавчтай; эсхүл

2. тавцангийн дээд хэсэг рүү хүргэдэг нэг ган шат нь аврах завь байдаг тавцанд нэвтрэх хаалганд хүргэх бөгөөд энэ хаалга нь аль аль талаасаа онгойдог, аврах завины тавцанд аюулгүй хүргэх боломжтой байна.

3. Зай нь хаалттай тавцангийн дээд талд байрладаг бол зугтах хоёр зам нь боломжийн хэрээр хол зайд тусгаарлагдсан байна. Эдгээр зам нь аврах завьтай тавцанд нэвтрэх боломжтой хаалганд хүргэнэ. Энэ зугтаах замд шат байвал тэр нь гангаар хийгдсэн байвал зохино.

Захиргаа нь 1000 тонноос доош бохир даацтай хөлөг онгоцонд тухайн зайн дэд хэсгийн өргөнөөс хамаарч зугтах нэг замтай байхыг зөвшөөрч болно. Мөн 1000 тонн, эсхүл түүнээс дээш бохир даацийн хөлөг онгоцонд хаалга болон ган шат нь аврах тавцанд аюулгүй хүрэх боломжийг хангаж байвал тухайн зайн шинж чанар, байрлал болон тэнд хүн тогтмол ажилладаг эсэхийг харгалзан зугтаах нэг замтай байхаар шийдвэрлэж болно.

### Журам 22

#### Орон байрны болон үйлчилгээний зайн шат, цахилгаан шатны хамгаалалт

а) Захиргаанаас адил төрлийн бусад материал ашиглахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд бүх шат нь гангаар хийгдсэн хүрээтэй байх бөгөөд бүх нээлхийг нь зохих таг бүхий "А" ангиллын ханатай байна: Тэгэхдээ

i) Хэрэв аль нэг тавцангийн хаалт болон хаалга нь тавцан хоорондох зайг халхавч тавцангийн нэгдмэл байдлыг хангаж байвал зөвхөн хоёр тавцанг холбосон шат халхлагдсан байх шаардлагагүй. Шат нь тавцангийн хооронд халхавчтай байвал тэр халхавч нь энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасан ёсоор хамгаалагдсан байх;

ii) хэрэв шат нь бүхлээрээ нийтийн зориулалттай зайд багтахаар байвал шатыг халхавчгүйгээр нийтийн зориулалттай зайд суурилуулж болно.

б) Шатны тавцангийн хашлага хонгилтой шууд холбогддог байвал зохих бөгөөд онцгой тохиолдолд хэдэн хүн ашиглахыг тооцож түгжрэлээс хамгаалах зорилгоор хангалттай талбайтай байна. Шатны тавцангийн хэсэг нь боломжийн хэрээр бүхээг, шатамхай материалтай кабин, шүүгээ болон гал гарч болох бусад хаалттай зай руу шууд хүргэдэггүй байвал зохино.

с) Цахилгаан шатны хонгил нь гал, утааг нэг тавцангаас нөгөө тавцанд шилжихээс хамгаалах, нэвт салхилах болон утгаа нэвтрэхийг хянах зорилгоор хаах төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

### Журам 23

#### "А" ангиллын хаалт дахь нээлхий

а) "А" ангиллын хэсгийг дам, нуруу, багана болон бусад бүтцэд очих цахилгаан утас, хоолой, суваг, хөндий зэрэг дамжин өнгөрөхөөр цоолсон байвал энэ журмын (g) хэсгийн заалтын дагуу галд тэсвэртэй байх нөхцөлийг сулруулахгүй байх зохицуулалт хийнэ.

б) Шаардлагатай үед агааржуулах суваг үндсэн босоо бүсийг заагласан хаалтыг нэвтлэн гарч байвал хаалтын ойролцоо галын аюулгүйн автомат амортизатор байрлуулна. Амортизаторыг хаалтын аль ч талаас гараар хаахад байрлуулсан байх. Ажиллагааны байрлал нь хүрэхэд хялбар бөгөөд гэрэл ойлгодог улаан өнгөөр тэмдэглэгдсэн байна. Галын хаалт, амортизатор хоёрын хоорондох суваг нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байх бөгөөд шаардлагатай бол энэ журмын (а) хэсэгт заасан тусгаарлах стандартыг хангасан байна. Галын

амортизаторыг наад зах нь нэг талд нь байрлах нээлттэй эсэхийг харуулах заагуур байна.

с) "А" ангиллын хэсгийн бүх хаалга болон хаалганы хүрээний бүтэц нь хаалгыг хаасан нөхцөлд гал, утаанаас боломжийн хэрээр хамгаалж, суурилагдсан ханатайгаа адил түвшинд гал тэсвэрлэх чанартай байвал зохино. Эдгээр хаалга болон тэдгээрийн хүрээ нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.

д) "А" ангилал нь бүх хаалга болон хаалганы хүрээний угсралт болон тэдгээрийг хаалттай үед бэхлэж хамгаалах арга нь хаалганы байрлаж буй хаалттай адил галд тэсвэртэй, утаа болон галын дөлийг нэвтрүүлдэггүй байна. Эдгээр хаалга болон тэдгээрийн хүрээ нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино. Ус үл нэвтрэх хаалганд тусгаарлалт хийх шаардлагагүй.

е) Хаалга тус бүрийг хаалтын аль ч талаас нэг л хүн онгойлгож, хаах боломжтой байвал зохино.

ф) Үндсэн босоо бүсийн хананы болон шатны хаалтын: механик ажиллагаатай ус үл нэвтрэх хаалга болон ердийн үед түгжээтэй байдаг хаалганаас бусад гал нэвтрэхээс хамгаалах хаалга нь 31/2 хэмийн налууд өөрөө хаагддаг байвал зохино. Хаалга хаагдахад ажилчдыг гэмтээхгүйн тулд түүний хаагдах хурдыг, шаардлагатай гэж үзвэл, хянадаг байвал зохино. Ердийн нөхцөлд хаалттай байдгаас бусад бүх хаалга нь хяналтын станцаас нэгэн зэрэг, эсхүл бүлгээр, түүнчлэн хаалганы хажуугийн байрлалаас тус тусдаа суллагддаг удирдлагатай байвал зохино. Хяналтын систем гэмтсэн тохиолдолд хаалга автоматаар хаагддаг байхаар суллах механизм нь зохион бүтээгдсэн байвал зохино. Энэ зорилгоор цахилгаанаар ажилладаг ус нэвтэрдэггүй хаалгыг ажиллуулахыг зөвшөөрч болно. Хяналтын станцаас удирддаггүй, дэгээгээр тогтоодог хаалга ашиглахыг хориглоно. Хоёр хацартай хаалга зөвшөөрөгдсөн бол тэдгээр нь хаалгыг суллах систем ажиллахад автоматаар түгжигддэг байвал зохино.

г) Тухайн зай энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан автомат ус цацагчаар хамгаалагдсан, эсхүл "В" ангиллын таазны үргэлжилсэн өнгөлгөөтэй бол үндсэн босоо бүсэд шат үүсгэдэггүй бөгөөд хэвтээ бүсийг хязгаарладаггүй тавцангийн нээлттэй хэсэг боломжийн хэрээр нягт хаагддаг байвал зохих бөгөөд эдгээр тавцан нь Захиргааны үзэмжээр "А" ангиллын нэгдмэл шаардлагыг боломжийн хэрээр хангах ёстой.

h) Хөлөг онгоцны гадна хил хязгаарт тавигдах "А" ангиллын нэгдмэл шаардлага нь шилэн хана, цонх, хажуу салхивчид хамаарахгүй. Үүний нэгэн адил "А" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлага нь давхарлагын болон тавцангийн барилгын гаднах хаалганд хэрэглэгдэхгүй.

#### Журам 24

#### "В" ангиллын хаалт дахь нээлхий

а) "В" ангиллын хэсгийг агааржуулах хавчаар, гэрэлтүүлэг болон адил төхөөрөмжийг суурилуулах, эсхүл цахилгааны утас, хоолой, суваг оруулахын тулд нэвтэлсэн бол галд тэсвэртэй байх чанарыг сулруулахгүй байх зохицуулалт хийнэ.

б) "В" ангиллын хаалга болон хаалганы хүрээ болон тэдгээрийг хамгаалах хэрэгсэл нь тэдгээр хаалганы доод хэсэгт агааржуулах системийн нээлхий хэсгийг байрлуулахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд боломжийн хэрээр гал тэсвэрлэх чанартай хаагдах аргаар тухайн хэсгийг хангана. Эдгээр нээлхий нь хаалганд, эсхүл хаалганы доор байвал тэдгээрийн нийт талбайн хэмжээ нь 0,05 ам.метр (78 ам инч)-ээс илүүгүй байна. Хэрэв эдгээр нээлхий нь хаалганд гаргасан нүх байвал тэр хэсгийг шатамхай биш материалаар хийсэн тороор хаасан байх ёстой. Хаалга нь мөн шатамхай биш байна.

с) Хөлөг онгоцны "В" ангиллын гадаад заагийн нэгдмэл чанарт тавигдах шаардлага нь шилэн хаалт, цонх, хажуугийн нээлхийд үйлчлэхгүй. Үүнтэй адилаар

"B" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлага нь давхарлага болон тавцангийн барилгын гадна хаалганд үйлчлэхгүй.

d) Энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан ус цацагч автомат систем нь:

i) үндсэн босоо бүсэд ч заагласан хэвтээ бүсэд ч шат үүсгээгүй тавцангийн нээлхий нь боломжийн хэрээр нягт хаагддаг байх бөгөөд тус тавцан нь "B" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлагыг хангах нь Захиргааны үзэж байгаагаар үндэслэлтэй болон боломжтой байх;

ii) "B" ангиллын материалаар хийсэн хаалттай хонгилын нээлхийг энэ бүлгийн 19 дүгээр журамд заасны дагуу хамгаална.

### Журам 25

#### Агааржуулах систем

a) Агааржуулах сэнсийг төрөл бүрийн зайд хүрч байгаа суваг нь үндсэн босоо бүсэд багтаж байхаар байрлуулна.

b) Агааржуулах суваг нь тавцанг нэвтлэн өнгөрч байвал энэ бүлгийн 23 дугаар журамд тавцанд тавигдах галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанараас гадна утаа болон халуун хий агааржуулах сувгаар тавцангаас тавцанд дамжихаас сэргийлэх нэмэгдэл арга хэмжээ авна. Энэ журамд заасан тусгаарлах арга хэмжээнээс гадна босоо хоолойг энэ бүлгийн 20 дугаар дүрмийн зохих хүснэгтэд шаардсан ёсоор тусгаарлах арга хэмжээ авбал зохино.

c) Агааржуулах сувгийн бүх орц болон гарц нь агааржуулж байгаа зайныхаа гадна талаас хаагддаг байвал зохино.

d) Харин ачааны зайнаас бусад агааржуулах суваг нь дор дурдсан материалаар хийгдсэн байна:

i) хөндлөн огтлол нь 0.075 метр<sup>2</sup> (116 ам.фут)-ээс доошгүй талбайтай суваг болон нэгээс илүү тавцан хооронд үйлчлэх бүх босоо суваг нь ган болон түүнтэй адил материалаар хийгдэх;

ii) хөндлөн огтлол нь 0.075 метр<sup>2</sup> (116 м.фут)-ээс доош талбайтай салбар суваг нь шатамхай биш материалаар хийгдэнэ. Эдгээр суваг нь "A" болон "B" ангиллын хэсгийг дайран өнгөрч байвал эдгээр хэсгийн галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанарыг хадгалах шаардлагатайг харгалзан үзэх;

iii) хөндлөн огтлол нь 0,0<sup>2</sup> метр<sup>2</sup> (31 ам.инч)-ээс доош талбайтай бөгөөд 2 метр (79 инч)-ээс доош урттай богино салбар сувгийг дор дурдсан нөхцөл бүрдсэн бол шатамхай биш материалаар хийх шаардлагагүй.

1. Захиргааны шаардлагын дагуу галын эрсдэлийг хязгаарлах материалаар суваг хийгдсэн бол;

2. Сувгийг зөвхөн агааржуулах сувгийн төгсгөлийн хэсэгт хэрэглэдэг бол;

3. Сувгийг уртааш нь хэмжихэд "B" ангиллын таазны өнгөлгөөг оролцуулан "A", эсхүл "B" ангиллын хэсэгт 0.6 метр (24 инч)-ээс илүү дөхөж очдоггүй бол.

e) Шатны хонгилыг агааржуулах нөхцөлд сэнсний өрөөнөөс эхлэх суваг нь бусад агааржуулах сувгаас тусдаа байх бөгөөд бусад зайд үйлчлэхгүй байвал зохино.

f) Ачааны болон машины зайн агааржуулалтын болон энэ журмын (h) хэсэгт заасны дагуу шаардагдаж болох нөөц хувилбарын агааржуулах сувгаас бусад цахилгаан агааржуулагчийн сувгийн бүх сэнсийг боломжийн хэрээр хоорондоо хол зайд байрлуулсан 2 төвлөрсөн цэгийн аль нэгнээс зогсоодог байвал зохино. Цахилгаан агааржуулагч үйлчилдэг машины зайн хяналтын удирдлагыг мөн нэгэн адил 2 цэгт төвлөрүүлэх бөгөөд нэг нь үйлчилж байгаа зайныхаа гадна талд байвал зохино.

Ачааны зайд үйлчлэх цахилгаан агааржуулах сувгийн сэнсийг тэр зайн гаднах ямар нэгэн аюулгүй байрлалаас зогсоох боломжтой байна.

g) Гал зуухны хэсгээс орон байрны болон шатамхай материалтай бусад зайг дайран өнгөрч байгаа бохирын хоолой нь "A" ангиллын хэсгээс бүрдэх бөгөөд тус бүр нь дараахь төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна:

- i) хялбар цэвэрлэж болох тос шүүгч;
  - ii) сувгийн доод төгсгөлд байрлах галын амортизатор;
  - iii) гал зуухнаас удирдаж болох бохирын сэнсийг хаах төхөөрөмж;
  - iv) сувгийн дотор гарсан галыг унтраах суурилуулсан төхөөрөмж
- h) Машины зайн гаднах хяналтын станцын хувьд агааржуулж, утаагүй, бүх зүйл тод харагдах нөхцөлд байлгах, гал гарсан тохиолдолд машин, төхөөрөмжийг хяналтад байлгаж, үр ашигтай үргэлжлэн ажиллуулах боломжтой арга хэмжээг авна. Өөр хувилбар болон орлон ажиллах бие даасан агааржуулах арга хэрэгслээр хангах бөгөөд агааржуулах хоёр эх үүсвэрийн агаар орох орц нь аль болох нэгэн зэрэг утаанд автах боломжийг бүрдүүлэхгүйгээр байрлуулсан байна. Хяналтын станц нь нээлттэй тавцан дээр байрласан, эсхүл тийм тавцан руу гардаг, эсхүл тухайн хэсэгт унтраалгын тоног төхөөрөмж байрлуулах нь илүү үр ашигтай гэж Захиргаа үзсэн тохиолдолд дээр дурдсан шаардлага тавигдахгүй.
- i) "А" зэрэглэлийн машины хэсгийг агааржуулахад зориулсан суваг нь ерөнхийдөө орон байрны, үйлчилгээний хэсэг болон хяналтын станцаар дамжин өнгөрөх ёсгүй. Захиргаа нь дор дурдсан тохиолдолд энэ шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно:
- i) суваг нь гангаар хийгдсэн бөгөөд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол;
  - ii) суваг гангаар хийгдсэн бөгөөд нэвтрэн өнгөрөх гэж байгаа хязгаарын ойролцоо автомат галын амортизатортай, машины зайнаас галын амортизатор өнгөрөх хүртэл 5 метр (16 фут)-ээс доошгүй зайд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан.
- j) Ерөнхийдөө орон байрны болон үйлчилгээний зай, хяналтын станцын агааржуулах суваг нь А зэрэглэлийн машины зайгаар дамжин өнгөрөхгүй. Захиргаа нь суваг гангаар хийгдсэн, эсхүл автомат галын хаалт нь нэвтрэх хязгаарт ойрхон байвал дээрх шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

#### Журам 26

#### Цонх болон хажуугийн салхивч

- a) Энэ бүлгийн 23 дугаар дүрмийн (h), 24 дүгээр дүрмийн (c) хэсэгт хамаарахаас бусад орон байр, үйлчилгээний зайны болон хяналтын станцын бүх хаалтад суулгасан цонх болон хажуугийн салхилавч нь өөрийн суурилагдсан хаалтынхаа гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанарыг хадгалахаар зохион бүтээгдсэн байна.
- b) Энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасныг харгалзахгүйгээр:
- i) Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцыг заагласан хаалтын бүх цонх, хажуугийн салхивчийн хүрээ нь ган, эсхүл өөр тохирох материалаар хийгдсэн байх, Шил нь металл хүрээтэй, эсхүл булантай байх;
  - ii) Гал гарах үед тэдгээрийн гэмтэл аврах завь, салыг усанд буулгахад, тэдгээрт суухад саад учруулж болзошгүй тул аврагч завь, саланд суух нээлттэй болон хаалттай хэсэг рүү харсан болон тэдгээрийн доод талын цонхны галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанарт тусгайлан анхаарвал зохино.

#### Журам 27

#### Шатамхай материал хэрэглэхийг хязгаарлах

- a) Ачааны зай, шуудан, тээшний өрөө болон үйлчилгээний зайн хөлдөөх өрөөнийхөөс бусад хана, шал, таазны өнгөлгөө болон тусгаарлагч нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байна. Хэрэгцээ практикийн дагуу болон уран сайхны чимэглэл зэрэг тодорхой зорилгоор зарим зайг хагас хаалтаар, эсхүл тавцангаар заагласан бол тэр нь мөн адил шатамхай бус байна.
- b) Тусгаарлагчтай холбон хэрэглэдэг уурын хаалт болон наалт, мөн хүйтний үйлчилгээний системийн хоолойн тусгаарлагч нь заавал шатамхай бус материалаар хийгдсэн байх шаардлагагүй боловч тэдгээрийн тоо нь аль болох

цөөн байвал зохих бөгөөд тэдгээрийн ил гарах хэсэг нь галд тэсвэртэй байх Захиргааны шаардлагыг хангасан байна.

с) Бүх орон байр болон үйлчилгээний зайны хана, тааз нь шатамхай наамал банзаар өнгөлөгдсөн байж болох боловч тус банз нь хонгил, шатны хаалт, хяналтын станцад 1,5 мм (1/17 инч)-ээс бусад газарт 2 мм /1/12 инч/-ээс илүүгүй байвал зохино.

д) Орон байрны болон үйлчилгээний зайны шатамхай өнгөц, өнгөлгөө, чимэглэлийн нийт зузаан нь дээвэр хананы уулзвар хэсэгт 2.5 мм/1/10 инч/-ээс илүүгүй байна. Энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан ус цацах автомат системтэй хөлөг онгоцны тухайд дээрх эзлэхүүнд "С" ангиллын хэсгийг барихад ашигласан зарим шатамхай материалыг оролцуулж болно.

е) Хонгил, шатны халхавч, орон байрны болон үйлчилгээний зай, хяналтын станцын далд, эсхүл хялбар хүрэх боломжгүй хананы гадаргуу нь гал хялбар түгэхгүй шинж чанартай байвал зохино.

ф) Хонгилд болон шатны халхавчийн ойролцоо аль болох цөөн тавилга байвал зохино.

г) Дотор чимэглэлийн ил хэсэгт ашигласан будаг, лак болон бусад гадаргуу нь захиргаанаас тавьсан шаардлагын дагуу гал гарах аюулд хялбар өртөх ёсгүй бөгөөд, хэт их утаа гарах, хортой бодис ялгаруулах нөхцөлийг бүрдүүлэх ёсгүй.

х) Орон байр, үйлчилгээний зай, болон хяналтын станцад хамаарах тавцангийн анхны өнгөлгөө нь шатамхай биш, өндөр температурт хорт бодис ялгаруулдаггүй зөвшөөрөгдсөн төрлийн материалаар хийгдсэн байвал зохино.

и) Хаягдал цаасны сав нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх бөгөөд биежсэн хатуу хана, ёроолтой байна.

#### **Журам 28 Бусад зүйл**

##### **Хөлөг онгоцны бүх хэсэгт хамаарах шаардлага:**

а) "А", эсхүл "В" ангиллын хэсгийг дамжин өнгөрч байгаа хоолой нь энэ хэсгийн халалтын хэмийг харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байвал зохино. Нефть болон шатамхай бусад шингэн урсдаг хоолойг галын эрсдэлийг нь харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийсэн байна. Халаахад чанар нь алдагдаж гэмтдэг материалыг онгоцны ус гадагшлуулагч, ариун цэврийн хоолой болон усан шугамд ойрхон гарах нүхэнд хэрэглэхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд тэдгээр нь ус нэвтэрч хөлгийг живүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлж болзошгүй.

##### **Үйлчилгээний зай, хяналтын станц, хонгил болон шатад хамаарах шаардлага:**

б) Дээвэр, тааз болон өнгөлгөөний цаана байгаа зайг 14 метр (46 фут)-ээс холгүй байрлуулсан салхи хаах ханаар зааглана.

i) Эдгээр зай, үүний дотор шат, хоолойн цаад талын зайг босоо чиглэлд тавцан тус бүр дээр хаагдахаар хийнэ;

ii) Таазны бүтэц, хананы уулзвар нь галын хамгаалалтыг сулруулахгүйгээр, Захиргаа нь эдгээр газарт гал гарах эрсдэл байхгүй гэж үзсэнээс бусад нөхцөлд, галын эргүүлд хаалттай болон хүрэхэд хүндрэлтэй газарт утаа гарахад илрүүлэх боломжтой байна.

#### **Журам 29**

##### **Ус цацагч болон галын түгшүүрийн хийгээд гал илрүүлэх автомат систем, эсхүл галын түгшүүрийн болон гал илрүүлэх автомат байгууламж**

Энэ хэсгийн заалт хэрэглэгдэх аливаа хөлөг онгоцонд галын бодитой эрсдэл байхгүй гэж үзсэнээс бусад зайд тухайлбал (хоосон зай, ариун цэврийн г.м.), босоо болон хэвтээ хэсэг бүр, орон байрны болон үйлчилгээний зай бүрд болон түүнчлэн Захиргаанаас



шаардлагатай гэж үзсэн хяналтын станцад дор дурдсан системийн аль нэгийг байрлуулсан байна:

- i) энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан ус цацагч болон галын түгшүүр, гал гарсныг илрүүлэх автомат системийг тухайн зайг хамгаалахуйцаар суурилуулж бэлтгэсэн;
- ii) энэ бүлгийн 13 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан галын түгшүүрийн болон гал гарсныг илрүүлэх автомат системийг тухайн зайд гарсан галыг илрүүлэхүйцээр суурилуулж бэлтгэсэн.

### Журам 30

#### Тусгай ангиллын зайг хамгаалах

Хаалттай тавцангийн дээд, доод талын тусгай зэрэглэлийн зайд хамаарах заалт

a) Нийтлэг зүйл

- i) энэ журмын үндсэн зарчим нь ердийн босоо бүсийг онцгой зэрэглэлийн зайд хэрэглэх нь практикт тохирохгүй байж болох тийм нөхцөлд бөгөөд эдгээр зай нь хэвтээ бүсийн зарчмын дагуу хамгаалалтанд орж гал унтраах үр нөлөө бүхий системтэй байвал зохино. Дурдсан зарчмын дагуу энэ журмын зорилгоор аливаа хэвтээ бүс нь 1-ээс илүү тавцангийн тусгай зэрэглэлийн зайг багтааж болно. Гэхдээ хэвтээ бүсийн нийт өндөр нь 10 метр (33 фут)-ээс илүүгүй байна.
- ii) энэ бүлгийн 23 болон 25 дугаар журамд заасан босоо бүсийн нэгдмэл байдлыг хангахтай холбогдсон заалт хэвтээ бүсийн хоорондох болон тэдгээрийг хөлгийн бусад хэсгээс тусгаарласан заагийг тогтоох тавцан, хананд нэгэн адил хамаарна.

b) Угсралтийн хамгаалалт

- i) тусгай зэрэглэлийн зайн зааглагч хаалт нь энэ бүлгийн 20 дугаар дүрмийн 1 дүгээр хүснэгтийн 11 дүгээр зэрэглэлийн зайд хамаарах шаардлагын түвшинд тусгаарлагдсан байна. Хэвтээ бүсийн зааглагч нь мөн дүрмийн 3 дугаар хүснэгтийн 11 дүгээр зэрэглэлийн зайн адилаар тусгаарлалт хийгдсэн байвал зохино.
- ii) тусгай зэрэглэлийн зайнаас гарах, эсхүл орох хаалга хаагдсан тохиолдолд жолоодлогын байрыг үүнийг заах заагчаар хангана.

c) Тогтсон гал унтраах систем

Тусгай зэрэглэлийн зай тус бүрд шахалтаар ус цацах гар удирдлагатай зөвшөөрөгдсөн төрлийн тогтсон байгууламж байвал зохино. Энэ нь аливаа тавцангийн бүх хэсэг болон энэ тавцан дээр тээврийн хэрэгслийн зогсоол байвал түүнийг хамгаалах ёстой. Захиргаа нь гал унтраах өөр системийг ашиглахыг зөвшөөрч болох бөгөөд тэр систем нь тусгай зэрэглэлийн зайд бензин урсаж гарсан галыг хиймлээр зохион байгуулж бүх үзүүлэлтээр нь туршихад иймэрхүү зайд гарсан галыг хянахад дээр дурдсан системээс дутахгүй үр ашигтай байвал зохино.

d) Эргүүл болон гал гарсныг илрүүлэх

- i) тусгай зэрэглэлийн зайд үр ашигтай эргүүл хийх систем байх ёстой. Хөлөг онгоцны аяллын туршид тогтмол галын эргүүл ажиллуулдаггүй зайд гал гарсныг илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн төрлийн автомат системийг суурилуулсан байна.
- ii) тусгай зэрэглэлийн зайн бүх шаардлагатай цэгт гар ажиллагаатай галын түгшүүрийн дохио байрлуулсан байх бөгөөд энэ дохиог нь эдгээр байрнаас гарах хаалганы дэргэд байрлуулна.

e) Гал унтраах тоног төхөөрөмж болон хэрэгсэл

Тусгай зэрэглэлийн зай тус бүрийг дараахь төхөөрөмжөөр хангана:

- i) зөвшөөрөгдсөн төрлийн хоёр зориулалтын хошуу, хоолой бүхий хэд хэдэн цорго байх. Гэхдээ нэг цоргонд холбогдоогүй хэд хэдэн хоолойгоос хоёроос доошгүй урсгал гарч энэ зай талбайн аль ч хэсэгт хүрэхээр тохируулагдсан байна;

- ii) 3-аас доошгүй усан манангийн төхөөрөмж байх;
  - iii) энэ бүлгийн 7 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан зөөврийн төхөөрөмж. Эдгээр зайд ашиглах зориулалтын ийм төхөөрөмж хөлөг онгоцон дээр 2-оос доошгүй байх;
  - iv) Захиргаанаас хангалттай гэж үзсэн тооны зөөврийн гал унтраагч.
- f) Агааржуулах систем
- i) тусгай зэрэглэлийн зайг агааржуулах үр ашигтай системтэй байвал зохих бөгөөд энэ систем нь нэг цагт агаарын солилцоог 10 удаа хийх хүчин чадалтай байвал зохино. Эдгээр зайд үйлчлэх систем нь бусад агааржуулах системээс бүрэн тусгаарлагдсан байх бөгөөд тээврийн хэрэгсэл энэ зайд байх нөхцөлд тогтмол ажилладаг байвал зохино. Тээврийн хэрэгслийг буулгах, ачих үед агаарын солилцооны давтамжийг нэмэгдүүлэхийг Захиргаанаас шаардаж болох;
  - ii) агааржуулалт нь агаарын давхарга, эсхүл агаарын цоорхой үүсэхээс урьдчилан сэргийлэгдсэн байх;
  - iii) шаардлагатай агааржуулах хүчин чадал буурах эсхүл алдагдах үед жолоодлогын байранд үүнийг мэдээлэх төхөөрөмж суурилуулсан байна.

Хаалттай тавцангийн зөвхөн дээд талын тусгай зэрэглэлийн орон зайд хамаарах нэмэлт заалт

- g) Ус гадагшлуулагч

Ус цацах суурилуулсан шахуургын системийг ажиллуулахад их хэмжээний ус нэг, эсхүл олон тавцанд хуримтлагдвал онгоцны тогтвортой байдал ноцтойгоор нөлөөлж болох учраас энэ усыг хөлөг онгоцноос түргэн зайлуулахын тулд ус гадагшуулагчийг байрлуулна.

- h) Шатамхай уурнаас гал авалцахаас урьдчилан сэргийлэх

- i) Гал авалцахад хүргэж болзошгүй шатамхай уур гаргах төхөөрөмж, тухайлбал цахилгаан төхөөрөмжийг тавцангаас 450 мм (18 инч)-ээс доошгүй өндөрт суурилуулна. Захиргаанаас хөлөг онгоцыг аюулгүй ажиллагааг хангахын тулд үүнээс доош түвшинд байрлуулах шаардлагатай гэж үзвэл эдгээр төхөөрөмж нь тэсрэмтгий бензин болон агаарын холимогт хэрэглэх зөвшөөрөгдсөн төрлийнх байх ёстой. Тавцангаас 450 мм (18 инч)-ээс дээш өргөгдөж суурилагдсан цахилгаан төхөөрөмж нь оч алдагдахаас хамгаалагдсан болон хаалттай төрлийнх байна. Цахилгаан төхөөрөмж нь тавцангаас дээш 450 мм (18 инч) өргөгдсөн байх шаардлагыг тээврийн хэрэгслийг байрлуулдаг болон тэсрэмтгий уур хуримтлагдаж болох бүх тавцанд тавина.
- ii) Бохир агаарыг зайлуулах сувагт байрлуулсан цахилгаан тоног төхөөрөмж, утас нь бензин болон тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байх бөгөөд сувгийн гарц нь бусад гал авалцах эх үүсвэрийн тухайд аюулгүй байрлалтай байх ёстой.

Хаалттай тавцангийн зөвхөн доод талд байрлах тусгай зэрэглэлийн зайд хамаарах нэмэлт заалт

- i) Ёроолын усыг шахуургаар шахах болон шавхах

Ус цацах суурилагдсан шахуургыг ажиллуулахад тавцанд болон хөөнөгийн оройд их хэмжээний ус хуримтлагдаж хөлгийн тогтвортой байдалд ноцтойгоор нөлөөлж болзошгүй учраас Захиргаа нь энэхүү конвенцийн II-1 бүлгийн 18 дугаар журамд заасан зүйл дээр нэмж ус шавхах болон гадагшлуулах төхөөрөмжөөр хангахыг шаардаж болно.

- j) Шатамхай уурнаас гал авалцахаас урьдчилан сэргийлэх

- i) Цахилгаан тоног төхөөрөмж, дамжуулагч утас суурилуулсан бол тэдгээр нь бензин болон тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байвал зохино. Шатамхай уурнаас гал авалцах нөхцөлийг бүрдүүлж болзошгүй бусад төхөөрөмж хэрэглэхийг хориглоно.
- ii) Бохир агаарыг зайлуулах сувагт суурилуулсан цахилгаан төхөөрөмж болон дамжуулагч утас тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байвал зохино. Сувгийн нь гарц нь бусад гал авалцах эх үүсвэрийн тухайд аюулгүй байрлалтай байх ёстой.

### Журам 31

#### **Хөөнөгтөө түлштэй хөдөлгүүрт тээврийн хэрэгслийг тээвэрлэх зориулалттай тусгай ангиллын зайнаас бусад ачааны зайг хамгаалах**

Тусгай ангиллын зайнаас бусад хөөнөгтөө түлштэй хөдөлгүүрт тээврийн хэрэгсэл агуулсан бүх ачааны зайд дараахь заалт үйлчилнэ.

- a) Гал илрүүлэх  
Зөвшөөрөгдсөн гал илрүүлэх болон галын түгшүүрийн системээр хангасан байна.
- b) Гал унтраах зохицуулалт
  - i) энэ бүлгийн 8 дугаар журамд нийцүүлэн гал унтраах тогтсон хийн систем суурилуулсан байна. Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийн систем суурилуулсан бол бэлэн байгаа хийн хэмжээ нь хамгийн багадаа хаагдах боломжтой хамгийн том ачааны зайн нийт эзлэхүүний 45 хувьтай тэнцэх эзлэхүүнтэй чөлөөт хийг гаргах боломжтой байх ба хийг хурдан, үр дүнтэйгээр ялгаруулах боломжтой байх зохицуулалт хийгдсэн байна. Хэрвээ адил хэмжээний хамгаалалт өгдөг бол өөр төрлийн гал унтраах тогтсон хийн систем, эсхүл гал унтраах тогтсон хөөсний систем суурилуулж болно.
  - ii) Захиргааны үзэж байгаагаар зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчийн хангалттай тоо хэмжээг тухайн зайд хэрэглэхэд бэлэн байхаар хангана.
- c) Агааржуулах систем
  - i) Ачааны тийм зайд наад зах нь нэг цагт 10 удаа агаарын солилцоо хийх боломжтой цахилгаан агааржуулах систем суурилуулсан байна. Ачааны тийм зайн систем нь бусад агааржуулах системээс бүхэлдээ тусгаарлагдсан байх ба тээврийн хэрэгсэл тус зайд байгаа үед байнга ажиллаж байна.
  - ii) Агааржуулалт нь агаарын үелэлт болон хийн цэврүү үүсэхээс сэргийлсэн байна.
  - iii) Шаардлагатай агааржуулах хүчин чадал алдагдсан, эсхүл буурсан бол жолоодлогын байранд мэдэгдэх арга замаар хангасан байна.
- d) Шатамхай уур гал авалцахаас сэргийлэх
  - i) Хэрвээ суурилуулсан бол цахилгаан төхөөрөмж болон утас нь тэсрэмтгий түлш болон агаарын холимогт ашиглахад тохиромжтой төрлийн байна. Шатамхай уур гал авалцах эх үүсвэр болж болох бусад төхөөрөмжийг зөвшөөрөхгүй.
  - ii) Бохирын агааржуулах хоолойд цахилгаан төхөөрөмж, эсхүл утас суурилуулсан бол тэсрэмтгий түлш болон агаарын холимогт ашиглахад тохиромжтой төрлийн байх ба аливаа бохирын хоолойн гарц нь гал авалцах боломжтой эх үүсвэрийг харгалзан аюулгүй байрлалд тавигдсан байна.

### Журам 32

#### **Галын эргүүлийг ажиллуулах зэрэг болон гал унтраах төхөөрөмжөөр хангах**

- a) Галын эргүүл, гал гарсныг илрүүлэх, түгшүүрийн болон нийтэд мэдээлэх систем
  - i) гал авалцсаныг шуурхай илрүүлэхийн тулд үр ашигтай эргүүлийн системийг ажиллуулна. Галын эргүүлийн гишүүн тус бүр нь хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон хэрэглэхийг шаардсан аливаа төхөөрөмжийн байрлал, ажиллагааг нь мэдэхэд суралцсан байх;
  - ii) удирдлагын байр болон галыг хянах ерөнхий станц руу нэн даруй дохио өгөх боломжийг бүрдүүлэхийн тулд орон байрны болон үйлчилгээний зайд бүхэлд нь гар ажиллагаатай түгшүүрийн дохиог байрлуулсан байх;
  - iii) Захиргааны үзэж байгаагаар эргүүл нэвтрэх боломжгүй аливаа ачааны зайд Захиргаа нь аяллын хугацаа богино учраас энэхүү шаардлагыг хэрэгжүүлэх нь оновчгүй гэж үзсэнээс бусад тохиолдолд автоматаар гал

гарсныг болон түүний байрлалыг заах галын түгшүүрийн эсхүл гал илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн системийг суурилуулах;

iv) хөлөг онгоц далайд, эсхүл боомтод байх бүх хугацаандаа (үйлчилгээнээс гарсанаас бусад тохиолдолд) галын анхны түгшүүрийн дохиог хөлгийн хариуцлагатай гишүүн нэн даруй хүлээж авах боломжтой байхаар тоноглогдсон байх;

v) галын хяналтын станцын жолоодлогын байрнаас хөлгийн багийн гишүүнийг дуудах тусгай дохиог ажиллуулах. Энэ түгшүүр нь хөлөг онгоцны түгшүүрийн дохиоллын ерөнхий системийн нэг хэсэг байж болох боловч зорчигчдын байранд дангаар дугарах боломжтой байх;

vi) хөлөг онгоцны нь орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцад нийтэд мэдээлэх систем, эсхүл үр дүнтэй бусад харилцах аргаар хангагдсан байна.

b) Галын шахуурга болон галын үндсэн систем

Хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын заалтад нийцсэн галын шахуурга, галын үндсэн систем, цорго, хоолойтой байх бөгөөд тэдгээр нь дор дурдсан шаардлагыг хангасан байна:

i) 4000 тонны болон түүнээс дээш бохир даацтай хөлөг онгоцонд тусдаа удирдлагатай 3-аас доошгүй галын шахуурга байна. 4000 тонноос доош бохир даацтай хөлөг онгоцонд ийм шахуурга 2-оос доошгүй байна;

ii) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцонд далайн холболтын зохион байгуулалт, галын шахуурга болон тэдгээрийг ажиллуулах цахилгааны эх үүсвэр нь нэг бүхээгт гарсан гал бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгохоос урьдчилан сэргийлэх явдлыг хангасан байна;

iii) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцны галын шахуурга, галын үндсэн төхөөрөмж, цоргыг нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (с) хэсэгд зааснаар онгоцны доторх нэг цоргоос нэгээс доошгүй үр ашигтай усны урсгал нэн даруй гарах боломжтой байхаар суурилуулсан байх. Мөн галын шахуургаас усыг автоматаар тасралтгүй өгөхөөр тохируулсан байна;

c) Галын цорго, хоолой болон хошуу

i) хөлөг онгоц нь Захиргаанаас шаардсан диаметрийн болон тооны хоолойтой байх. Энэ бүлгийн дугаар 5 дүрмийн (d) хэсэгт зааснаар цорго тус бүр 1-ээс доошгүй галын хоолойтой байна. Энэ хоолойг зөвхөн гал унтраах сургууль, ажиглалтад гал унтраах, эсхүл гал унтраах аппарат шалгахад ашиглана;

ii) ус үл нэвтрэх хаалга, үндсэн босоо бүсийн хаалтын бүх хаалга хаагдсан нөхцөлд орон байрны болон үйлчилгээний зай, машины зайн бүх цоргын тоо болон тэдгээрийн байрлал нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (g) хэсгийн шаардлагыг хангасан байх;

iii) ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд 2-оос доошгүй усны урсгал энэ зайн аль ч хэсэгт хүрэх бололцоотой байх арга хэмжээг авах;

iv) машины зайд шаардагдах бүх цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (g) хэсэгт заасан хошуунаас гадна түлш рүү ус цацах хошуу, эсхүл давхар зориулалтын хошуу болон хоолойтой байх ёстой. Түүнчлэн "А" ангиллын машины зай тус бүр нь 2-оос доошгүй усан манангийн төхөөрөмжтэй байх;

v) ус шүрших, эсхүл давхар зориулалтын хошуу хөлөг онгоцны машины зайнаас бусад хэсэгт шаардагдах хоолойн тооны 4-ний 1-тэй дор хаяж тэнцүү байх;

vi) амьсгалах хоёр аппарат тус бүр нь нэг усан манангийн төхөөрөмжтэй байх бөгөөд түүнийг тэдгээр аппаратын ойролцоо байрлуулах;

vii) "А" зэрэглэлийн машины зай руу доод түвшингийн хонгилоос ордог бол энэ зайны гадна талд хаалганы ойролцоо давхар зориулалтын хошуутай 2 цорго байрлуулах. Энэ зай руу доод түвшингийн хонгилоос биш өөр зайнаас нэвтэрдэг бол энэ зайн машины зай рүү ордог хаалганы дэргэд давхар зориулалтын хошуутай 2 цорго байрлуулна. Хэрэв энэ хонгил болон түүний

залгаа байр нь зугтах замын нэг хэсэг биш бол энэ заалтыг хэрэгжүүлэх шаардлагагүй.

- d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй олон улсын эрэгтэй холбогдох холболтын хэрэгсэлтэй байх;
  - ii) энэ холболтыг хөлгийн аль ч хажуугаас хэрэглэж болохоор суурилуулсан байх;
- e) Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станц дахь зөөврийн гал унтраагч
- Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцын хэсгийг Захиргаанаас үр ашигтай бөгөөд зохистой гэж зөвшөөрсөн зөөврийн гал унтраагчаар хангана.
- f) Ачааны зайд суурилагдсан гал унтраах төхөөрөмж
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцны ачааны зай нь энэ бүлгийн 8 дугаар дүрмийн шаардлагыг хангасан гал унтраах суурин системтэй, эсхүл адил хэмжээнд хамгаалах өндөр тэлэлттэй хөөсөөр гал унтраах системтэй байх;
  - ii) Захиргаа нь хөлөг онгоц богино хугацааны аялалд гарахад энэ хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлэх нь оновчгүй гэж үзвэл, түүнчлэн 1000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоцонд өөр шаардлага тавих нь зүйтэй гэж үзвэл эдгээр асуудлыг Захиргааны үзэмжээр шийдвэрлэнэ.
- g) Бойлерийн өрөөний болон түүнтэй төсөөтэй зайны гал унтраах төхөөрөмж
- Газрын тосоор ажилладаг бойлер эсхүл шингэн түлшийн нэгж хадгалдаг өрөөнд дараахь шаардлага тавигдана:
- i) Дор дурдсан гал унтраах системийн аль нэгийг суурилуулсан байна:
    - 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр журамд тавьсан шаардлагыг хангасан шахалтаар ус цацах систем;
    - 2) энэ бүлгийн 8 дугаар дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хийн систем;
    - 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хөөсөөр ажиллах систем;
    - 4) энэ бүлгийн 9 дүгээр дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хөөсөөр ажиллах систем.
- Хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөө нь бүрэн тусгаарлагдаагүй эсхүл шатахууны тос нь бойлерын өрөөнөөс хөдөлгүүрийн өрөө рүү урсаж орох боломжтой бол бойлерийн болон хөдөлгүүрийн өрөөг нэг тасалгаа болгон авч үзнэ.
- ii) бойлерийн өрөө тус бүрд энэ бүлгийн 7 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан нэгээс доошгүй иж бүрэн агаар-хөөсөн зөөврийн төхөөрөмж байх;
  - iii) бойлерийн өрөөний гал түлэх зай болон шатахуунаар ажилладаг төхөөрөмж суурилуулсан өрөө тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн 2-оос доошгүй зөөврийн хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж байна. Бойлерийн өрөө тус бүр 136 литр (30 галлон)-ээс доошгүй багтаамжтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн 1-ээс доошгүй хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл үүнтэй адил төхөөрөмж байна. Эдгээр гал унтраагч нь өрөөний аль хэсэгт хүрэх дамарт хоолойтой байна.
  - iv) Гал түлэх бүрд элс, содын уусмалаар норгосон үртэс, эсхүл бусад зөвшөөрөгдсөн хуурай материалыг Захиргаанаас шаардсан хэмжээгээр агуулсан сав байна. Зөөврийн гал унтраагчаар тэдгээрийг орлуулан хэрэглэж болно.
- h) Дотоод шаталтын машин байрлуулах зайн гал унтраах төхөөрөмж
- 373 kW-ээс доошгүй хүчин чадалтай, үндсэн хөдөлгөгч болон бусад зорилгоор ашигладаг дотоод шаталтын машиныг байрлуулсан зайд дор дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино:





- i) энэ журмын (g), (i) дэд хэсэгт заасан гал унтраах системийн аль нэг нь байвал зохих;
  - ii) энэ бүлгийн 7 дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан агаар хөөсөөр ажилладаг зөөврийн төхөөрөмжийн нэгээс доошгүй иж бүрдэл байх;
  - iii) ийм орон зай тус бүрд хөөсөөр ажилладаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж нь шатахуун болон нефтээр тосолдог даралтын систем, дамжуулагч болон галын аюултай бусад хэсэгт чиглэж шүршихэд хүрэлцээтэй тоогоор байвал зохино. Үүнээс гадна хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч нь хүрэлцээтэй тоогоор байх бөгөөд энэ зайд 2-оос доошгүй гал унтраагч заавал байх бөгөөд тэдгээр нь энэ зайны аль ч өнцгөөс 10 метр (33 фут)-ээс холгүй зайд байрлана.
- i) Уурын турбин, эсхүл хаалттай уурын хөдөлгүүрийн зайн галыг унтраах арга хэмжээ
- 373 kW-аас доошгүй нийт хүчин чадалтай үндсэн хөдөлгөгч, эсхүл бусад зорилгоор хэрэглэдэг уурын турбинтай, эсхүл хаалттай уурын хөдөлгүүртэй зайд:
- i) 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай хөөсөөр ажилладаг гал унтраагчаар, эсхүл түүнтэй адил тоног төхөөрөмжөөр хангана. Тэдгээрийн тоо нь даралтын системийг тослох систем, хөдөлгүүр, турбин, холбогдох дамжуулах системийн тослох хэсгийн хүрээ, болон галын аюултай бусад зүйлд чиглүүлэхэд хүрэлцэхүйц тоогоор байна. Хэрэв энэ журмын (g), (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан адил хүчин чадлын гал унтраах системийг эдгээр хэсэгт суурилуулсан байвал дээр дурдсан гал унтраагч байх шаардлагагүй;
  - ii) хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж хүрэлцэхүйц тоогоор байвал зохих бөгөөд ийм зайд 2-оос доошгүй гал унтраагч заавал байх бөгөөд тэдгээр нь тухайн зайн аль ч цэгээс 10 метр (33 фут)-ээс холгүй байрласан байна. Энэ журмын (h), (iii) дэд хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан нөхцөлд ийм гал унтраагч байх шаардлагагүй.
- j) Бусад машины зайн гал унтраах төхөөрөмж
- Захиргааны үзэж байгаагаар аль нэг машины зайд галын аюул байгаа бөгөөд энэ журмын (g), (h) болон (i) хэсэгт тэдгээр зайд галын аюулаас хамгаалах төхөөрөмж байрлуулахаар заагаагүй бол энэ зай болон түүний ойролцоо хэсгийг Захиргаанаас үр ашигтай гэж үзсэн тооны зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар хангана.
- k) Энэ хэсгийн шаардлагад тусгагдаагүй тогтсон гал унтраагч
- Энэ хэсгийн шаардлагад тусгагдаагүй тогтсон гал унтраагч суурилагдсан нөхцөлд систем нь Захиргааны шаардлагад нийцсэн байна.
- l) Машины зайд хамаарах тусгай шаардлага:
- i) "А" зэрэглэлийн машины зай руу доод түвшинд байрлах хонгилоор ордог бол ус үл нэвтрэх хаалганаас гадна машины зайнаас зайдуу хөнгөн болдоор хийсэн хоёр талаасаа онгойдог хаалга байвал зохино;
  - ii) Захиргаа нь тогтмол эргүүл ажиллуулахын оронд машины зайд гал гарсныг илрүүлэх, дохио өгөх автомат систем суурилуулах шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд ийм системийг суурилуулсан байна.
- m) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багаж
- i) Энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн шаардлагыг хангасан гал сөнөөгчийн тоноглол болон энэ журмын (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг хангах үүднээс авч явах хувийн багаж зэргийн хамгийн наад захын хэрэгцээ нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ:
    - 1) гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол;
    - 2) Зорчигчийн болон үйлчилгээний зайг нэгтгэсэн 80 метр (262 фут) урттай талбай тус бүрд, эсхүл ийм тавцан хэд хэд байвал эдгээрийн хамгийн урт зайд гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол болон хувийн багажийн 2 иж бүрдэл байрлуулна. Иж бүрдэл тус бүр нь

энэ Бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн (а) хэсгийн (i), (ii),(iii) дэд хэсэгт заасан зүйлээс бүрдэнэ.

ii) Гал сөнөөгчийн тоноглол тус бүрд энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын (b) хэсэгт заасан амьсгалын бие даасан аппарат бэхлэгдсэн байх бөгөөд нөөц тоноглолыг Захиргааны зөвшөөрсөн тоогоор зэхнэ.

iii) Гал сөнөөгчийн тоноглол, хувийн багажийн иж бүрдлийг аль болох хоорондоо хол зайд байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь хэрэглэхэд бэлэн байвал зохино. Нэг ийм байрлалд 2-оос доошгүй гал сөнөөгчийн тоноглол, 1-ээс доошгүй хувийн багажны иж бүрдэл байна.

### Журам 33

#### **Газрын тосон шатахуун, тослогооны тос болон бусад шатамхай тосонд холбогдох журам**

##### а) Шингэн түлшний зохицуулалт

Шингэн түлш хэрэглэдэг хөлөг онгоцны шингэн түлш хадгалах, хуваарилах, хэрэглэх зохицуулалт нь хөлөг онгоц болон түүн дээрх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангаж наад зах нь дараахь шаардлагад нийцсэн байна:

i) гал авалцах хэмийг тогтоодог тусгай аппаратаар хэмжихэд (хөмөрсөн аяганы сорил) 60°C доош (140°F) хэмд гал авалцдаг шингэн түлшийг хэрэглэхийг хориглоно. Зөвхөн онцгой тохиолдлын генераторт гал авалцах хэм нь 43°C(110°F) доошгүй шатахууныг хэрэглэж болно. Захиргаа нь ерөнхийдөө гал авалцах хэм (110°F) доошгүй шатахууныг зохих урьдчилан сэргийлэх хэмжээг авснаар хэрэглэхийг зөвшөөрч болох боловч тухайн түлшийг хадгалах, хэрэглэх байрны хэмийг дээр дурдсан хэмийн хязгаарлалтаас 10°C (18°F)-ээс илүү өсгөж болохгүй;

ii) ам сантиметр тутамд 1,8 кг (18 фунт) инч дээш даралт үзүүлэх халаасан шингэн түлш агуулж байгаа түлшний системийн аливаа хэсгийг боломжийн хэрээр далдлахгүйгээр эдгээрт гарсан гэмтэл болон тос алдагдаж урсахыг хялбар олж харах боломжтой байлгавал зохино. Шингэн түлшний системийн ийм хэсэгт машины зайг хангалттай гэрэлтүүлсэн байна;

iii) ердийн нөхцөлд машины зайн агааржуулалт нь тосны ууршилт хуримтлагдахаас урьдчилан сэргийлж чадахуйц байх;

1. Түлшний хөөнөг нь боломжийн хэрээг хөлөг онгоцны бүтцийн хэсэг болж "А" зэрэглэлийн машины зайн гадна талд байрлавал зохино. Давхар ёроолтойгоос бусад шингэн түлшний хөөнөг "А" зэрэглэлийн машины зайд ойрхон байрлах шаардлагатай бол тэдгээр нь давхар ёроолтой хөөнөгтэй нэг хил хязгаартай бөгөөд машины зайтай ойрхон байх зайг нь аль болох ойрхон байлгавал зохино. Нийтлэг журмын дагуу салангид түлшний хөөнөг хэрэглэхийг хориглодог боловч тэдгээрийг хэрэглэж байгаа нөхцөлд "А" ангиллын машины зайд байрлуулах ёсгүй;

2. Халуун гадаргууд түлш асгарч, урсаж болох газар түлшний хөөнөг байрлуулахыг хориглоно. Даралтын шахуурга, тунгаагч болон халаагч ажиллуулахад газрын тос алдагдаж халуун гадаргуутай хүрэлцэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авагдсан байвал зохино;

i) түлш дамжуулах хоолой гэмтсэн нөхцөлд давхар ёроолтой хөөнөгчийн дээд байрлах түлшний үндсэн, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгөөс шингэн түлш алдаж болох тул бүх хоолой нь тухайн хөөнөгт залгагдах хэсэгтээ хавхлагатай байх бөгөөд хөөнөг байгаа газар гал гарсан нөхцөлд тэдгээрийг өөр аюулгүй газраас хаах боломжтой байвал зохино. Хөөнөгийг эрчлүүрт голын туннель болон хөндийд, эсхүл үүнтэй адилтгаж болох зайд байрлуулсан нөхцөлд хавхлагыг хөөнөг дээр байрлуулах бөгөөд гал гарсан нөхцөлд эдгээр зайн гаднах хоолойд суурилуулсан нэмэлт хавхлагын тусламжтайгаар хяналтыг хэрэгжүүлэх боломжтой байна;

ii) хөлөг онгоц нь түлшний хөөнөгт байгаа газрын тосны хэмжээг тогтоох аюулгүй бөгөөд үр ашигтай арга хэрэгслэлээр хангагдсан байна. Хаах

төхөөрөмж бүхий хэмжүүрт хоолойн дээд амсар нь аюулгүй газар төгсөж байвал ийм хоолойг хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Хөөнөгт хэмжилт хийх зорилгоор, түүнээс шингэн түлш алдагдах, өөр хөөнөг рүү шилжин орох нөхцөл бүрдэж буй бол амсарынх нь доогуур түвшинд нүх гаргахыг хориглоно. Гэхдээ захиргаа зөвшөөрсөн дагуу хөөнөгт байгаа газрын тосны хэмжээг хэмжих бусад хэрэгсэл хэрэглэхийг зөвшөөрч болно;

iii) шатахууны бүх хөөнөг болон хөөнөгийг шатахуунаар цэнэглэх хоолойг оролцуулан шатахууны нийт системд хэт их даралт үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авах. Бүх нээх хавхлага, агаарын болон илүүдлийн хоолой нь Захиргаанаас аюулгүй гэж үзсэн байрлалтай байвал зохино;

iv) түлшний хоолой нь ган, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад материалаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаа нь зарим тохиолдолд уян хатан материалаар хийгдсэн хоолой ашиглах шаардлагатай гэж үзвэл тийм хоолой хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Эдгээр уян хатан хоолой болон залгагдах хэсэг нь Захиргааны шаардлагыг хангасан галд тэсвэртэй адил материалаар хийгдсэн байвал зохино.

b) Тослох материалд холбогдох журам

Даралтын системийг тослоход ашиглагдах тосыг хадгалах, хуваарилах, хэрэглэхдээ хөлөг онгоц болон түүн дээр байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдал, "А" зэрэглэлийн зайд тавигдах шаардлагыг түүнчлэн боломжийн хэрээр бусад машины хэсэгт энэ дүрмийн (а) хэсгийн (ii), (iv) (2), (v), (vi) болон (vii) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг наад зах нь хангавал зохино.

c) Бусад шатамхай тосонд холбогдох журам

Цахилгаан дамжуулах систем, хяналтын болон идэвхжүүлэх систем, халаалтын системд шахаж ашигладаг бусад шатамхай тосыг хадгалах, хуваарилах, хэрэглэхдээ хөлөг онгоц болон түүн дээрх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангавал зохино. Гал авалцах хэрэгсэл байгаа байрлалд наад зах нь энэ журмын (а) хэсгийн (iv) (2) болон (а) хэсгийн (viii) дэд хэсэгт дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино.

**Журам 34**

**Машины зайд авах тусгай арга хэмжээ**

a) Энэ журмын заалт "А" зэрэглэлийн машины хэсгийн зайд хамаарна. Захиргаанаас зохистой гэж үзсэн нөхцөлд бусад машины зайд мөн нэгэн адил хамааруулна.

b)

i) таазны гэгээвч, хаалга, сэнс, бохир агаарыг гаргах яндангийн нээлхий болон машины зай дахь бусад нээлхийг агааржуулах хэрэгцээ, хөлөг онгоц зохистой, аюулгүй ажиллах шаардлагыг бодолцон аль болох цөөн байлгавал зохих;

ii) таазны гэгээвчийн хаалт нь гангаар хийгдсэн байх; Тухайн зайд гал гарсан нөхцөлд утааг зайлуулах нээлхийг хамгаалах арга хэмжээг цахилгаанаар ажилладаг хаах зохицуулалт, эсхүл зайнаас удирдах чөлөөлөх төхөөрөмжтэй, найдвартай буцаж гохдох төхөөрөмжтэй 31/2 хэмийн хазайлтын эсрэг өөрөө хаагдах чадвартай хаалга суурилуулж авах ёстой.

c) Машины зайн хөндийд цонх суулгахыг хориглоно.

d) Удирдлагыг дараахь арга хэрэгслээр хангана:

i) таазны гэгээвчийг нээх, хаах, бохир агаар гаргах яндангийн нүхийг хаах, агааржуулалтын тохируулгатай хаалтуурыг хаах;

ii) утааг гадагшлуулах;

iii) цахилгаанаар ажиллах хаалгыг хаах болон ус үл нэвтрүүлэх цахилгаан хаалганаас бусад хаалганы механизмыг чөлөөлөх;

iv) агааржуулах сэнсийг зогсоох;

- v) агаарын солилцооны албадлагаар болон индукцээр ажиллах сэнс, шингэн түлшийг дамжуулах шахуурга, шингэн түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адилтгах түлшний бусад шахуургыг зогсоох.
- а) Агааржуулах сэнсний хяналтын систем нь энэ бүлгийн 25 дугаар дүрмийн (f) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан байна. Суурилуулсан гал унтраах системийн хяналт болон энэ журмын (d) хэсгийн (i), (ii), (iii), (v) болон энэ бүлгийн 33 дугаар дүрмийн (a) хэсгийн (v) дэд хэсгийн дагуу шаардагдах хяналт нь нэг газар төвлөрч байрлах, эсхүл Захиргааны шаардлагыг хангасан тохиолдолд хэд хэдэн байрлалд бүлэглэж байрлана. Эдгээр байрлал нь гал гарсан нөхцөлд үйлчилж байгаа зайнаасаа таслагдахааргүй бөгөөд ил тавцангаас аюулгүй нэвтэрч болох газар байна.

### **ХЭСЭГ С- 36-ААС ИЛҮҮГҮЙ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦЫГ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ**

#### **Журам 35 Бүтэц**

- а) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцангийн барилга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.
- б) Энэ бүлгийн 40 дүгээр дүрмийн (b) хэсэгт заасан галаас хамгаалах арга хэмжээ авагдсан болон дор дурдсан нөхцөлийг хангасан тохиолдолд давхарлага нь хөнгөн цагааны хайлшаар хийгдсэн байж болно:
- i) "А" ангиллын хаалтыг галын стандартын дагуу туршихдаа суурь металл материалынх нь механик чанарт тавигдах зохих шаардлагыг анхааран үзсэн;
  - ii) хөлөг онгоцны зохих хэсэгт шатамхай материал ашиглах явдлыг зохистойгоор бууруулсан бөгөөд тааз (тавцангийн дээд хэсгийн уулзвар) нь шатамхай биш материалаар хийх шаардлагыг хангасан гэж Захиргаа үзсэн;
  - iii) гал гарсан нөхцөлд аврах завь болон сал руу очих, тэдгээрт суух, усанд завийг буулгах хэрэгсэл нь давхарлагыг гангаар хийсний нэг адил найдвартай байх арга хэмжээг авсан;
  - iv) бойлерийн болон машины зайн дээд хаалт, болон хөндий нь зохих тусгаарлалт бүхий гангаар хийгдсэн бөгөөд хэрвээ нээлхийтэй бол гал тархахаас сэргийлсэн байрлал болон хамгаалалтай хийгдсэн.

#### **Журам 36 Үндсэн босоо бүс**

- а) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хана, тавцангийн барилга нь үндсэн босоо бүсэд хуваагдвал зохино. Мөргөцөг болон цүнхэл хэсэг аль болох цөөн байвал зохино. Тэдгээр нь зайлшгүй шаардлагатай бол "А" ангиллын хэсэгт байвал зохино.
- б) Хаалттай тавцангийн дээрх үндсэн босоо бүсийг зааглаж байгаа хаалт нь боломжийн хэрээр тавцангийн доор байгаа хэсгийг заагласан ус үл нэвтрэх хаалттай нэг шугамд байвал зохино.
- с) Эдгээр хаалт нь тавцангаас тавцанд, онгоцны гадар хана болон бусад хязгаар хүртэл үргэлжилнэ.
- д) Автомашин, төмөр замын зүтгүүрийн машин тээвэрлэх тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд ийм хаалт суурилуулах нь хөлгийг зориулалтаар ашиглахад саад учруулахаар байвал галыг унтраах, хязгаарлахтай холбогдсон ижил тэнцүү арга хэрэгслээр орлуулах бөгөөд түүнийг Захиргаа тусгайлан батална.

**Журам 37**

**"А" ангиллын хаалт дахь нээлхий**

- а) "А" ангиллын хаалтад дам нуруу, хөндлөвч болон бусад бүтцэд хүрэх цахилгаан утас, хоолой, суваг өнгөрөх нүх гаргасан нөхцөлд тухайн орон зайн галд тэсвэртэй чанар нь алдагдахгүй байх арга хэмжээг авсан байвал зохино.
- б) Суваг нь үндсэн босоо бүсийн хаалтыг нэвтлэн гарах шаардлагатай бол автоматаар хаагддаг галын тохируулгатай амортизаторыг тухайн хаалтад суурилуулсан байна. Энэхүү амортизаторыг хаалтын хоёр талаас гар ажиллагаагаар хаах боломжтой байна. Ажиллах үеийн байрлал нь хүрэхэд хялбар бөгөөд гэрэл ойдог улаан өнгөөр тод тэмдэглэгдсэн байна. Хаалт болон амортизаторын хоорондох суваг нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн бөгөөд шаардлагатай бол энэ журмын (а) хэсэгт заасан тусгаарлах шаардлагыг хангасан байна. Амортизатор нь хаалтын 1-ээс доошгүй талд байрлуулсан заагууртай байх бөгөөд амортизатор нь нээлттэй байрлалд байгаа эсэхийг харуулдаг байвал зохино.
- с) Ачааны, агуулахын, тээшийн зайны хоорондох түүнчлэн тэдгээр зай болон задгай тавцан хоорондох салхивчнаас бусад бүх нээлхий нь хаагддаг төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байвал зохих бөгөөд энэ нь тэдгээрийг суурилуулсан хэсгээс дутахгүй галд тэсвэртэй байвал зохино.
- д) "А" ангиллын хэсгийн бүх хаалга, хаалганы хүрээний бүтэц нь хаагдсан үед аюулгүй болгох тоноглолынхоо хамт утаа болон дөл нэвтрэхээс хамгаалаад зогсохгүй мөн боломжийн хэрээр хаалгыг суулгасан хаалттай адил хэмжээгээр галд тэсвэртэй байвал зохино. Ус үл нэвтрэх хаалгыг тусгаарлах шаардлагагүй.
- е) Хаалга тус бүрийг хаалтын аль ч талаас нь нэг хүн онгойлгох боломжтой байна.
- ж) Цахилгаанаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалга, ердийн үед түгжээтэй хаалганаас бусад үндсэн босоо бүсийн болон шатны хонгилын галаас хамгаалах хаалга нь 3.5 хэмийн налууд өөрөө хаагддаг төрлийнх байвал зохино. Ердийн үед түгжээтэй хаалганаас бусад бүх хаалгыг хяналтын станцаас нэгэн зэрэг, эсхүл бүлгээр нь, эсхүл хаалганы хажуугаас нэг нэгээр нь суллах боломжтой байна. Хяналтын систем эвдэрсэн нөхцөлд эдгээр хаалга нь автоматаар хаагдахаар суллах механизмтай бүтээгдсэн байна. Гэвч энэ зорилгоор зөвшөөрөгдсөн төрлийн цахилгаанаар ажилладаг ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг ашиглаж болно. Хяналтын станцаас суллагдахгүй дэгээгээр түгждэг хаалга хэрэглэхийг хориглоно. Хоёр хавтаст хаалга зөвшөөрөгдсөн нөхцөлд тэдгээр нь хаалгыг суллах механизм ажиллах үед автоматаар ажилладаг оньсон түгжээтэй байна.

**Журам 38**

**"А" ангиллын гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанар**

Энэ хэсгийн дагуу "А" ангиллын хэсэг шаардагдах нөхцөлд Захиргаа нь зайлшгүй тусгаарлалтын түвшинг тогтоохдоо энэ бүлгийн "В" хэсгийг баримтлана. Гэхдээ зарим тохиолдолд тусгаарлалтын түвшинг дээрх хэсэгт зааснаас доош байхыг зөвшөөрч болно.

**Журам 39**

**Орон байрны зайг машины, ачааны болон үйлчилгээний зайнаас тусгаарлах**

Машины, ачааны болон үйлчилгээний зайнаас орон байрны зайг тусгаарлаж байгаа заагийн хаалт болон тавцан нь "А" ангиллын хэсгээр баригдсан байх ба эдгээр хаалт болон тавцан нь зэрэгцээ зайны шинж чанарыг харгалзан Захиргааны шаардлагад нийцсэн тусгаарлалттай байна.



*Журам 40*

**Орон байрны болон үйлчилгээний зайг хамгаалах**

Орон байрны болон үйлчилгээний зай нь энэ журмын (а), эсхүл (b) хэсгийн дагуу хамгаалагдсан байна

а)

i) Орон байрны зайн "А" ангиллын хэсгийн шаардлагыг хангасан байвал зохих хаалтаас бусад бүх хаалт нь "В" ангиллын хэсгийн шаардлагад нийцсэн шатамхай бус материалаар хийгдсэн байвал зохино. Гэхдээ энэ хэсгийн (iii) дэд хэсгийн дагуу шатамхай материалаар өнгөлөгдсөн байж болно.

ii) Хонгилын бүх хаалт нэг тавцангаас нөгөө тавцанд үргэлжилнэ."В" ангиллын хаалтын хаалганд агааржуулах нүх гаргахыг зөвшөөрч болно. Гэхдээ тэр нь аль болох доор байна. Бусад бүх хаалтын хана нь босоогоороо нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл, хөндлөнгөөрөө хөлгийн гадаа хана, эсхүл бусад хязгаарт хүрнэ. Харин шатамхай бус материалаар хийсэн тааз, эсхүл хана байгаа бол тэдгээр нь тухайн тааз, хананд тулж зогсоно.

iii) Ачааны зай, шуудангийн зай, тээшийн өрөө болон үйлчилгээний зайны хөлдөөх өрөөнөөс бусад өрөөний шал, тааз, хананы болон тусгаарлагчийн өнгөлгөө нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байвал зохино. Орон байрны болон нийтийн зориулалттай зайн шатамхай материалаар хийсэн өнгөлгөө, чимэглэл, наамал банзаар доторлогдсон талбай нь хана, таазны нийт талбайд 2.54 мм (1/10 инч)-тэй тэнцэх наамал банзтай тэнцэхээс илүүгүй байна. Хонгил, шат, болон хүрэх боломжгүй болон хаалттай өрөөний ил гадаргуу нь гал тархахгүй төрлийн байвал зохино.

б)

i) Орон байрны зайн хонгилын бүх хаалт нь гангаар хийгдсэн, эсхүл "В" ангиллын хавтангаар хийгдсэн байвал зохино.

ii) Гал гарсныг илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн төрлийн системийг зорчигч болон багийн гишүүнд үйлчлэх хаалттай зайд (үүнд гал гарах аюул багатай зай хамаарахгүй) суурилуулсан байх бөгөөд гал гарсан тухай болон галын байрлалыг автоматаар заах хөлгийн гишүүн болон ажилтнуудад зориулсан заагуурыг станцын нэг болон хэд хэдэн хэсэгт байрлуулсан байна.

*Журам 41*

**Тавцангийн өнгөлгөө**

Орон байрны зай, хяналтын станцын, шатны, хонгилын үндсэн өнгөлгөө нь зөвшөөрсөн төрлийн гал шууд авалцдаггүй материалаар хийгдсэн байвал зохино.

*Журам 42*

**Орон байрны болон үйлчилгээний зай дахь шат,  
цахилгаан шатны хамгаалалт**

а) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн бүх шат болон зугтах зам нь гангаар, эсхүл бусад тохиромжтой материалаар хийгдсэн байна.

б) Зорчигчийн болон үйлчилгээний цахилаан шатны хөндий, зорчигчийн хэсгийг гэрэлтүүлэх, агааржуулах босоо суваг нь "А" ангиллын хаалтад хамаарна. Хаалга нь гангаар, эсхүл өөр галаас адил хэмжээнд хамгаалах бусад материалаар хийгдсэн байх бөгөөд хаалттай нөхцөлд суурилуулсан сувгаасаа доошгүй түвшинд галд тэсвэртэй байна.

*Журам 43*

**Хяналтын станц болон агуулах өрөө**

- а) "А" ангиллын хаалт болон тавцангаар хяналтын станцыг хөлгийн бусад хэсгээс тусгаарлана.
- б) Тээшний өрөө, шуудангийн өрөө, агуулах өрөө, будаг болон чийдэнгийн шүүгээ, гал зуух болон бусад төстэй зайн заагийн хаалт нь "А" ангиллын хэсгийг байна. Маш шатамхай нөөц агуулсан зай нь гал гарсан үед зорчигч болон багийн гишүүнд учрах аюулыг багасгахаар байрласан байна.

*Журам 44*

**Цонх болон хажуугийн салхивч**

- а) Орон байрны зайг цаг агаараас тусгаарлаж буй хаалтны бүх цонх болон хажуугийн салхивчийг ган, эсхүл бусад тохиромжтой материалаар хийсэн байна. Шил нь металл өнгөлгөөтэй хүрээтэй байна.
- б) Орон байрны зай доторх хаалтны бүх цонх болон хажуугийн салхивчийг суурилуулсан хаалтны төрөлд тавигдах нэгдмэл байдлын шаардлагыг хангахаар хийсэн байна.

*Журам 45*

**Агааржуулах систем**

Машины зайн цахилгаан агааржуулалт нь машины зайн гаднаас хялбар хүрэх боломжтой байрлалаас унтраах боломжтой байна.

*Журам 46*

**Угсралтын нарийвчлал**

- а) Будаг, өнгөлгөө болон төстэй нитро-целлюлизтай бэлдмэл, эсхүл бусад шатамхай суурийг хөлгийн аль ч хэсэгт хэрэглэхгүй.
- б) "А", эсхүл "В" ангиллын хэсгийг нэвтэлсэн хоолой нь тухайн хэсгийн тэсвэрлэх шаардлагатай халаалтын хэмийг харгалзан захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна.  
Түлш, эсхүл шатамхай шингэн дамжуулдаг хоолой нь галын аюулыг харгалзан захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна. Завины гаднах усны хоолой, ариун цэврийн хоолой болон усны шугамтай ойролцоо бусад гарцыг гал гарсан үед живэх аюулыг нэмэгдүүлэх тул халуунд чадвараа алддаг материалаар хийхгүй.
- с) Нийт цахилгаан гаргалт нь 746kW ба түүнээс дээш үндсэн хөдөлгөгч механизм, эсхүл нефтээр ажилладаг бойлер, эсхүл дотоод шаталтат туслах машин механизмтай зайд дараахь арга хэмжээг авна:
  - i) таазны гэрлийг тухайн зайн гаднаас хаах боломжтой байх;
  - ii) шилэн хавтантай таазны гэрэлд гаднах ган хаалт, эсхүл бусад төстэй материал байнга бэхлэсэн байх;
  - iii) захиргаанаас зөвшөөрсөн аливаа цонх нь онгойдоггүй төрлийн байх ба гаднах ган хаалт, эсхүл бусад төстэй материал байнга бэхлэсэн байх;
  - iv) энэ хэсгийн (i), (ii) болон (iii) дэд хэсэгт заасан цонх болон таазны гэрэлд утсаар бэхлэгдсэн шил хэрэглэнэ.

*Журам 47*

**Гал гарсныг илрүүлэх систем болон гал унтраах төхөөрөмж хэрэгсэл**

- а) Эргүүл болон галын илрүүлэлт
  - i) аливаа хөлөг онгоцонд гал гарсныг нэн даруй илрүүлэх зорилгоор үр ашигтай эргүүлийн системийг хэрэгжүүлбэл зохино. Зорчигч болон хөлгийн

багийн гишүүний орон байрны аль ч зайд гар ажиллагаатай галын түгшүүрийн тоноглол суурилуулсан байна. Ингэснээр галын эргүүл нь жолоодлогын байр болон галын хяналтын станцад гал гарсан даруйд түгшүүрийн дохио өгөх боломжийг бүрдүүлнэ;

ii) Захиргаанаас эргүүл хүрч очих боломжгүй гэж үзсэн хөлгийн хэсэгт гал гарсныг, эсхүл шинж тэмдгийг илрүүлэх болон галын түгшүүрийн зөвшөөрөгдсөн төрлийн систем суурилуулсан байх. Энэ систем нь хөлөг онгоцны аль нэг хэсэгт нь гал гарсан нөхцөлд гал гарсан тухай болон түүний байрлалыг станцын нэг болон хэд хэдэн хэсэгт автоматаар мэдээлдэг байвал зохино. Захиргаа нь богино хугацааны аяллын үед эдгээр төхөөрөмжийг хэрэглэх нь оновчгүй гэж үзвэл энэ заалтыг биелүүлэх шаардлагагүй;

iii) шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоц нь ямар ч үед далайд болон боомтод байхдаа (үйлчилгээнээс гарснаас бусад үед) гал гарсан анхны дохиог хөлгийн багийн холбогдох хариуцлагатай гишүүн нэн даруй хүлээж авахаар жолоодогдсон, эсхүл тоноглогдсон байна.

b) Галын шахуурга болон гал унтраах үндсэн шугам

Хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журамд заасан болон дор дурдсан шаардлагыг хангасан галын шахуурга, гал унтраах үндсэн шугам, цорго болон хоолойгоор хангагдсан байна:

i) 4000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай усан онгоц 3-аас доошгүй бие даасан удирдлагатай галын шахуургатай байна. 4000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоц 2-оос доошгүй ийм шахуургатай байна;

ii) 1000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд тавцангийн гаднах холболт, галын шахуурга болон тэдгээрийг ажиллуулах цахилгаан эх үүсвэр нь нэг бүхээгт гарсан гал нэгэн зэрэг бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгохгүй байх явдлыг хангасан байвал зохино;

iii) 1000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоцонд авах арга хэмжээ нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.

c) Галын цорго, хоолой, хошуу

i) хөлөг онгоц нь Захиргаанаас хангалттай гэж үзсэн тооны хошуугаар хангагдах. Энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсгийн дагуу шаардагдах цорго тус бүрд 1-ээс доошгүй хоолой байх бөгөөд хоолойг зөвхөн сургалт, үзлэгийн үед гал унтраах, эсхүл гал унтраах аппаратыг туршиж үзэхэд хэрэглэнэ;

ii) орон байрны, үйлчилгээний болон машины зайд ус үл нэвтрэх бүх хаалга болон үндсэн босоо бүсийн хаалтын хаалга хаалттай байгаа нөхцөлд энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангахуйц тооны цорго байж зохих байрлалд суурилагдсан байна;

iii) ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд усны шүршүүрийн 2-оос доошгүй урсгал тэр байрны бүх хэсэгт хүрэх боломжтой байх бэлтгэлийг хангасан байх;

iv) шингэн түлшээр ажилладаг бойлер, эсхүл дотоод шаталтын үндсэн хөдөлгүүртэй хөтлөх машин байрладаг машины зайд шаардагдах цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (g) хэсэгт шаардсан цорго, хошуу, хоолойтой байвал зохино.

d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох

i) 1000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй олон улсын эрэгтэй холбогдох хэрэгсэлтэй байх;

ii) хөлөг онгоцны аль ч хажууд энэ холболтыг хэрэглэж болохоор тоногдсон байх.

e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайд ашиглах зөөврийн гал унтраагч

Хөлөг онгоц нь орон байрны болон үйлчилгээний зайд Захиргаанаас зохистой бөгөөд үр ашигтай гэж үзэж зөвшөөрсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчтай байна.

f) Ачааны зайн тогтсон гал унтраагчийн зохицуулалт

- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын онгоцны ачааны орон зай нь энэ бүлгийн 8 дугаар журамд тавигдах шаардлагыг хангасан хийн суурилагдсан гал унтраагчтай байх;
- ii) энэ хэсгийн (i) хэсэгт заасан төхөөрөмжийг хэрэглэх нь хөлөг онгоц хэт богино аялал хийдэг учир оновчгүй гэж Захиргаа үзсэн нөхцөлд болон 1000 тонноос доош даацын хөлөг онгоцны ачааны зай тухайд авах арга хэмжээ нь Захиргааны шаардлагад нийцнэ.
- g) Бойлерын өрөөний болон түүнтэй төсөөтэй зайн гал унтраах төхөөрөмж Үндсэн, эсхүл туслах нефтээр ажилладаг бойлер байрласан, эсхүл шингэн түлшний нэгж, тогтворжуулах хөөнөг байдаг зайд дараахь зохицуулалтыг хийнэ:
  - i) дараахь гал унтраах тогтсон зохицуулалтын аль нэг нь байна:
    - 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр журамд нийцсэн ус шүрших даралтат систем;
    - 2) энэ бүлгийн 8 дугаар журамд нийцсэн гал унтраах хийн төхөөрөмж;
    - 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр журамд нийцсэн хөөсний тогтсон систем. (Захиргаа нь шалны хавтангийн дээр гал унтраах даралтат ус, эсхүл хөөс цацах тогтсон, эсхүл зөөврийн зохицуулалт шаардаж болно.
- Хөдөлгүүрийн болон бойлерийн өрөө бүрэн тусгаарлагдаагүй бол, эсхүл бойлерын өрөөний шатахууны тос хөдөлгүүрийн өрөөнд урсаж очиж доод хэсэгт нь тунаж үлдэх боломжтой бол энэ хоёр орон зайг нэг тасалгаа гэж авч үзнэ.
  - i) бойлерийн өрөөний галлагааны зай болон шингэн түлшээр ажилладаг тоног төхөөрөмж суурилагдсан зай тус бүрд 2-оос доошгүй хөөсөөр, эсхүл бусад тусгаарлагч бодисоор ажилладаг зөөврийн гал унтраагч байвал зохино. Бойлерийн өрөө тус бүрд 136 литр (30 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай хөөсөөр ажилладаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн, эсхүл түүнтэй дүйхүйц гал унтраагч байна. Эдгээр гал унтраагч нь бойлерийн өрөөний болон шингэн шатахуунтай төхөөрөмж суурилуулсан зайн бүх хэсэгт хүрэх урттай дамарт хоолойтой байна;
  - ii) галлагааны зай тус бүрд Захиргаанаас шаардсан хэмжээний элс, содны уусмалаар норгосон үртэс, эсхүл зөвшөөрдөгдсөн бусад хуурай материалыг агуулах сав байна. Зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар тэдгээрийг орлуулж болно.
- h) Дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй машины зайг галаас хамгаалах төхөөрөмж 746 kW-ээс доошгүй хүчин чадалтай дотоод шаталтын хөдөлгүүрийг үндсэн, эсхүл туслах хөдөлгүүр болгон ашигладаг хөлөг онгоцны тухайд дараахь арга хэмжээг авсан байна.
  - i) энэ журмын (g) хэсгийн (i) дэд хэсэгт шаардсан аль нэг суурилуулсан төхөөрөмж;
  - ii) хөдөлгүүрийн зай тус бүрд 45 литр (10 галон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр ажилладаг 1 гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж, эсхүл 746 kW-аас доошгүй хүчин чадалтай хөдөлгүүртэй зай тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч байна. Гэвч зөөврийн гал унтраагчийн нийт тоо 2-оос доошгүй, 6-аас илүүгүй байвал зохино.
- i) Уурын турбины, суурилагдсан тоног төхөөрөмж шаардагдахгүй зайн галтай тэмцэх арга хэмжээг Захиргаа тусгайлан авч үзнэ.
- j) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багаж
  - i) гал сөнөөгчийн энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн шаардлагыг хангасан хамгийн наад захын тоноглол болох, тэр журмын (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан хувийн багажийн иж бүрдэл дараахь зүйлээс бүрдэнэ:
    - 1) гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол;
    - 2) зорчигчийн болон үйлчилгээний нийт 80 метр (262 фут) урттай тавцан тус бүрд, хэрэв ийм тавцан нь 1-ээс илүү байвал

- хамгийн урт тавцанд гал сөнөөгчийн 2 тоноглол, энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан зүйлээс бүрдсэн хувийн багажны иж бүрдэл.
- ii) энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын (b) хэсэгт заасан бие даасан амьсгалын аппараттай гал сөнөөгчийн тоноглол тутамд Захиргаанаас зөвшөөрсөн тооны нөөц хэсгийг авч явах;
- iii) гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдлийг хэрэглэхэд бэлэн болгож хооронд нь аль болох хол зайд байрлуулах. Ийм байрлал тус бүрд 2-оос доошгүй гал сөнөөгчийн тоноглол, хувийн багажийн иж бүрдэл 1-ээс доошгүй байвал зохино.

**Журам 48**  
**Зугтах зам**

- a) Зорчигчийн болон багийн гишүүний зай, мөн машины зайнаас бусад хөлгийн багийн гишүүний ердийн ажлын байрны хэвтээ болон босоо шат нь аврах завинд суух тавцанд хялбар хүрэх боломжтойгоор зохион бүтээгдсэн байна. Тухайлбал, дор дурдсан сэрэмжлэх арга хэмжээг авсан байна:
- i) хаалттай тавцангийн доод хэсэгт зугтах 2 зам байвал зохих бөгөөд тэдгээрээс наад зах нь нэг нь ус үл нэвтрэх бүхээг, эсхүл түүнтэй төсөөтэй хаалттай зай, эсхүл бүлэг зайд ус үл нэвтрэх хаалганаас хамааралгүйгээр хүрэх бололцоотой байна. Холбогдох зайн шинж чанар, байрлал, болон ердийн үед тэнд хэдэн хүн байж, эсхүл ажиллаж болохыг харгалзан Захиргаа нь зугтах 2 замын нэгийг заавал байлгах шаардлагагүй гэж үзэж болно;
- ii) хаалттай тавцангийн дээд хэсэгт үндсэн босоо бүс тус бүрээр болон түүнтэй адил хаалттай зай, эсхүл бүлэг зайгаас зугтах 2-оос доошгүй зам байх бөгөөд нэг арга зам нь дээшээ зугтах шатанд хүргэдэг байх;
- iii) 1-ээс доошгүй зугтах арга зам нь саадгүй хүрэх боломжтой халхлагдсан шат байх бөгөөд аврах завинд суух тавцан хүрэх замд боломжийн хэрээр галаас халхавч болох ёстой. Шатны өргөн, тоо, урт нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.
- b) Машины зайд, машины өрөө бүрээс түүнчлэн голын туннель болон бойлерийн өрөө тус бүрд галаас зугтах 2 арга зам байна. Нэг зам нь ус үл нэвтрүүлэх хаалга байж болно. Машины зайн ус үл нэвтрүүлэх хаалга суурилуулах боломжгүй зайгаас зугтах 2 арга зам нь гангаар хийсэн 2 босоо шат байна. Эдгээр шат нь хоорондоо аль болох хол тусгаарлагдсан байвал зохих бөгөөд мөн адил тусгаарлагдсан хөлөг онгоцны хөндий хүргэнэ. Тэр үүднээс аврах завинд суух тавцанд хүрэх боломжтой байна. 2000 тонноос доош даацтай усан онгоцны тухайд хаалганы байрлал, өргөнийг харгалзан Захиргаа нь дээрх шаардлага тавихаас чөлөөлж болно.

**Журам 49**  
**Дотоод шаталтын хөдөлгүүрт хэрэглэх шингэн түлш**

Гал авалцах түвшинг тодорхойлох зөвшөөрөгдсөн аппаратаар хэмжихэд  $43^{\circ}\text{C}(110^{\circ}\text{F})$  болон түүнээс бага температурт (хөмөрсөн аяганы сорил) гал авалцдаг түлшээр ажилладаг дотоод шаталтын хөдөлгүүрийг усан онгоцны ямар ч тогтсон төхөөрөмжид хэрэглэхийг хориглоно.

**Журам 50**  
**Машины зайд авах тусгай арга хэмжээ**

- a) Машины болон ачааны зайд үйлчилдэг бүх агааржуулагчийн сэнсийг унтраах болон эдгээр орон зайн хаалга, агааржуулагч, яндангийн эргэн тойрны болон бусад



нээлхийг хаадаг арга хэрэгслээр хангагдсан байвал зохино. Эдгээр арга хэрэгсэл нь гал гарсан нөхцөлд энэ зайн гаднаас ажиллуулах боломжтой байна.

b) Хүчээр болон индукцээр сэнсийг ажиллуулдаг машин, шингэн түлшийг юүлэх шахуурга, газрын тосон түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адил төсөөтэй түлшний шахуурга нь тэдгээр зайн гадна байрлах алсын удирдлагатай байвал зохино. Ингэснээр тухайн зайд гал гарсан нөхцөлд гаднаас нь тоног төхөөрөмжийг удирдаж унтраах боломжтой болно.

c) Шингэн түлшийг давхар ёроолтой хөөнөгийн дээр байрладаг агуулах, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгөөс дамжуулах хоолой нь хөөнөгтэй зайд гал гарсан нөхцөлд тухайн зайгаас гадна орших газраас хааж болох хавхлага, цоргоор тоноглогдсон байвал зохино. Хөндий, эсхүл хоолой явдаг хонгилд байрладаг тусгай гүнзгий хөөнөгийн тухайд хавхлагыг хөөнөгт суурилуулна. Гэхдээ гал гарсан нөхцөлд хоолойд суурилуулсан, эсхүл хонгилын гадна байгаа нэмэлт хавхлагаар хяналт тавина.

### **ХЭСЭГ D - АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦОНД АВАХ ГАЛЫН АЮУЛГҮЙН АРГА ХЭМЖЭЭ**

#### *Журам 51*

**Энэ бүлгийн "Е" хэсэгт хамаарах хөөнөгөөс бусад 4000 тонны болон түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоцонд тавигдах ерөнхий шаардлага**

a) Их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцан, тавцангийн барилга нь гангаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаа нь галын аюулын түвшинг харгалзан онцгой нөхцөлд өөр зохистой материал ашиглахыг зөвшөөрч болно.

b) Орон байрны зайны хонгилын хаалт нь гангаар, эсхүл "B" ангиллын хавтангаар хийгдсэн байна.

c) Машины болон ачааны зайн тавцангийн оройг үүсгэдэг орон байрны зайн тавцангийн хучилт нь амархан гал авалцахгүй материалаар хийгдсэн байвал зохино.

d) Нээлттэй тавцангийн доод талд орших дотоод шат нь гангаар, эсхүл өөр тохирох материалаар хийгдсэн байвал зохино. Орон байрны зайд байдаг хөлгийн багийн гишүүнд зориулагдсан цахилгаан шатны хонгил нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.

e) Гал зуух, будгийн агуулах, чийдэнгийн өрөө, боцманы агуулах нь орон байрны зай, онцгой тохиолдлын генераторын өрөөний ойролцоо байвал тэдгээрийн хаалтыг ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийсэн байвал зохино.

f) Орон байрны болон машины зайд нитро-целлюлоз болон бусад гал авалцах их эрсдэл бүхий суурьтай будаг, лак болон бусад бэлдмэл хэрэглэхийг хориглоно.

g) Нефть эсхүл, өөр шатамхай шингэн дамжуулагч хоолой нь Захиргаанаас гал гарах эрсдлийг нь харгалзан зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна. Хажуугийн ус гадагшлуулагч, бохир ус зайлуулах яндан зэргийн усанд ойрхон байдаг хавхлагыг халаахад чанараа алдаж гэмтдэг материалаар хийхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд ийм материал нь ус дүүрч хөлөг онгоцыг живүүлэхэд аюулд хүргэж болзошгүй.

h) Машины зайн цахилгаан агааржуулагчийг машины зайн гадна орших хялбар хүрч очиж болох газраас зогсоох боломжтой байна.

#### *Журам 52*

### **Гал унтраах систем болон тоноглол**

a) Хэрэглэх хүрээ

Энэ журамд заасан даацнаас бага даацын усан онгоцны тухайд энэ журамд тусгагдсан асуудлаар авах арга хэмжээг захиргааны үзэмжээр шийдвэрлэнэ.

- b) Галын шахуурга болон галын үндсэн шугам  
Хөлөг онгоц энэ бүлгийн 5 дугаар журамд нийцүүлэн шахуурга, галын үндсэн шугам, цорго, хоолойгоор хангагдаж дор дурдсан шаардлагад нийцсэн байна:
- i) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц нь тусдаа удирдлагатай 2 цахилгаан шахуургатай байх;
  - ii) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд нэг бүхээгт гарсан гал нь бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгосон нөхцөлд гал унтраах усаар хангах өөр хувилбар арга хэрэгсэл байвал зохино. Нийтдээ 2000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцны тухайд ийм хувилбар арга хэрэгсэл нь бие даасан удирдагатай онцгой тохиолдлын шахуурга байна. Энэ шахуурга Захиргааны шаардлагыг хангах үүднээс 2 урсгал усаар шүршдэг байна.
- c) Галын цорго, хоолой, хошуу
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоцонд 30 метр (100 фут) тутам углуурга хошуутай иж бүрэн 1 хоолой болон 1 нөөц хоолой байх бөгөөд нийт тоо нь 5-аас доошгүй байна. Үүнд хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөөнд шаардагдах хоолой хамаарахгүй. Тухайн усан онгоцны төрөл, эрхэлдэг ажлын шинж чанарыг харгалзан хоолой нь хангалттай тоо ширхэгтэй, бүх үед хэрэглэх боломжтой, хүрч очиход хялбар байх явдлыг хангах зорилгоор Захиргаа нь шаардагдах хоолойн тоог нэмэгдүүлж болно;
  - ii) орон байр, үйлчилгээний болон машины зайд байх цоргоны тоо, байрлал нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байх;
  - iii) хөлөг онгоцны ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд усны 2 урсгал ачааны зайн аль ч цэгт хүрэх боломжтой байх;
  - iv) шингэн түлшээр ажилладаг бойлертой, эсхүл дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны машины зайд шаардагдах бүх цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (g) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан хошуу, хоолойтой байвал зохино.
- d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох
- i) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоц нь олон улсын эрэгтэй энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй холболттой байх;
  - ii) тоног төхөөрөмж нь энэ холболтыг хөлөг онгоцны аль ч хажуугаас ажиллуулж болохоор зохион бүтээгдсэн байх.
- e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн зөөврийн гал унтраагч  
Хөлөг онгоцны орон байрны болон үйлчилгээний зай нь Захиргаанаас зохистой бөгөөд хангалттай гэж үзсэн тооны зөөврийн гал унтраагчаар хангагдсан байна. Нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд ямар ч тохиолдолд тэдгээрийн тоо нь 5-аас доошгүй байна.
- f) Ачааны зайн тогтсон гал унтраах арга хэрэгсэл
- i) нийтдээ 2000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцны ачааны хэсэг нь энэ бүлгийн 8 дугаар журмын шаардлагыг хангасан тогтсон гал унтраагчаар хангагдсан байх;
  - ii) Захиргаа нь дор дурдсан нөхцөлийг хангаж буй аль ч хөлөг онгоцны ачааны хөндийг энэ хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлээс чөлөөлж болно (тэдгээр нь хөөнөгт хөлөг онгоц биш бол):
    - 1) хэрэв тэдгээрийн салхивчийн хаалт нь гангаар хийгдсэн бөгөөд ачааны хэсэгт хүргэдэг агааржуулалтын болон бусад нээлхийг нь хаах ашигтай арга хэрэгсэлтэй бол;
    - 2) хэрэв хөлөг онгоц нь зөвхөн хүдэр, нүүрс, буудай тээвэрлэх зорилгоор зохион бүтээгдсэн бол;
    - 3) хөлөг онгоц нэн богино хугацааны аялалд гарч байгаагаас эдгээр төхөөрөмжийг хэрэглэх нь оновчгүй гэж Захиргаа үзвэл

iii) Аливаа хөлөг онгоц нь энэ журмын шаардлагыг хангахаас гадна энэ конвенцийн VII дугаар бүлгийн 7 дугаар дүрмийн дагуу зорчигч тээврийн онгоцонд тээвэрлэхийг зөвшөөрөөгүй төрлийн болон хэмжээний тэсрэх дэлбэрэх бодисыг авч явах үедээ дор дурдсан шаардлагыг хангасан байна:

- 1) тэсрэх бодистой аль ч тасалгаанд уур хэрэглэхийг хориглоно. Энэхүү дэд хэсгийн зорилгоор "тасалгаа" гэдэгт суурилсан зэргэлдээ 2 хананы хоорондох орон зайг хамааруулна. Үүнд ачааны хөндий болон түүний дээрх бүх орон зай багтана;
- 2) түүнчлэн ачааны зайн тэсрэх, дэлбэрэх бодистой тасалгаа болон тэдгээрийн зэрэгцээ тасалгаа тус бүрийг утаа болон гал гарсныг илрүүлэх системээр хангана.

g) Бойлерийн өрөөний гал унтраах төхөөрөмж

Нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоцонд шингэн түлшээр ажилладаг үндсэн болон туслах бойлер байрлуулсан, эсхүл шингэн түлшээр ажилладаг нэгж болон тунгаах хөөнөгтэй зайд дор дурдсан арга хэмжээг авна:

i) тэдгээр зайд дор дурдсан гал унтраах тоноглолын аль нэг нь байна:

- 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр дүрмийн заалтад нийцсэн даралтаар ажилладаг ус шүрших систем;
- 2) энэ бүлгийн 8 дугаар журмын заалтад нийцсэн гал унтраах тоноглол;
- 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр журмын заалтад нийцсэн хөөсөөр ажилладаг тогтсон гал унтраах төхөөрөмж. (Захиргаа нь бүрмэл шалан дээгүүр гарсан галыг унтраах усны шахалтаар, эсхүл хөөсөөр ажилладаг тогтсон, эсхүл хөдөлгөөнт гал унтраах системтэй байхыг шаардаж болно).

Хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөө нь бүрэн тусгаарлагдснаас бусад тохиолдолд, эсхүл шингэн түлш нь бойлерийн өрөөнөөс хөдөлгүүрийн өрөө рүү урсаж орох боломжтой бол хөдөлгүүрийн болон бойлерийн өрөөг нэг тасалгаа гэж үзнэ.

i) бойлерийн өрөөний галлагааны зай болон шингэн түлшээр ажилладаг тоног төхөөрөмж суурилуулсан зай тус бүрд 2-оос доошгүй хөөс, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад тусгаарлагч бодис цацдаг зөөврийн гал унтраагч төхөөрөмж байх. Үүний зэрэгцээ зуух тус бүрийн дэргэд 9 литр (2 галлон)-ийн хүчин чадалтай адил төрлийн 1-ээс доошгүй гал унтраагч байна. Гэхдээ бойлерийн өрөө тус бүрд байх ийм нэмэлт гал унтраагчийн хүчин чадал нь 45 литр (10 галлон)-ээс илүүгүй байна;

ii) галлагааны зай тус бүрд элс, содны уусмалаар норгосон үртэс болон бусад хуурай материалыг Захиргаанаас шаардсан хэмжээнд агуулсан сав байвал зохино, эсхүл зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар үүнийг орлуулж болно.

h) Дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй машины зайн гал унтраах төхөөрөмж

746kW доошгүй хүчин чадалтай дотоод шаталтын үндсэн болон туслах хөдөлгүүр хэрэглэх үед нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд дор дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино:

i) энэ журмын (g),(i) хэсэгт дурдсан аль нэгэн тогтсон тоног төхөөрөмж;

ii) хөдөлгүүрийн зай тус бүрд 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл түүнтэй дүйхүйц төхөөрөмж байх. Мөн 746kW хүчин чадлын хөдөлгүүр тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн 1 зөөврийн гал унтраагч байна. Гэвч ийм зөөврийн гал унтраагчийн нийт тоо нь 2-оос доошгүй бөгөөд 6-аас илүүгүй байна.

iii) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдлийг хялбар хүрч болох газар хэрэглэхэд бэлэн байдалтай хадгална. 1-ээс илүү гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдэл авч яваа хөлөг онгоцонд тэдгээр нь хоорондоо аль болох хол зайд байрласан байна.

**Журам 53**  
**Зугтах зам**

- а) Хөлгийн багийн гишүүний болон зорчигчдын бүх зай болон хөлгийн багийн гишүүн ердийн үед ажилладаг бүх зайд нэвтрэн орох болон гарах хэвтээ болон босоо шат нь аврах завийн тавцанд чөлөөтэй хүрэх боломжийг бүрдүүлсэн байна.
- б) Машины зайд зугтах 2 арга зам байвал зохино. Нэг нь хөдөлгүүрийн өрөө, голын хонгил, бойлерийн өрөөний ус үл нэвтрүүлэх хаалга байж болно. Ус үл нэвтрүүлэх хаалга хэрэглэх боломжгүй машины зайн гангаар хийсэн 2 босоо шат зугтах замын үүрэг гүйцэтгэж болно. Эдгээр шат нь хоорондоо аль болох хол зайд байх бөгөөд мөн адил нэг нэгнээсээ хол байх тавцангийн хонгилын хаалганд хүргэнэ. Тэр хаалганаас аврах завинд суух тавцан руу хүрэх боломжтой байна. Нийтдээ 2000 тонноос доош даацийн хөлөг онгоцны өргөн, онгойдог тагтай хаалганы байрлалыг харгалзан дээрхи шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

**Журам 54**  
**Машины зай дахь тусгай арга хэмжээ**

- а) Машины, ачааны зайд үйлчилдэг бүх агааржуулагчийн сэнсийг унтраах болон бүх хаалга, агааржуулагчийн сувгийг болон, яндангийн эргэн тойрон болон эдгээр зайн бусад нээлхийг хаах арга хэрэгслээр хангагдсан байвал зохино. Эдгээр арга хэрэгсэл нь гал гарсан нөхцөлд тухайн зайн гаднаас ажиллуулахад боломжтой байна.
- б) Албадлагаар болон индукцээр ажилладаг сэнсийг хөтлөгч машин, шингэн түлшийг дамжуулах шахуурга, шингэн түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адилхан түлшний шахуурга нь алсын удирдлагатай байвал зохино. Ингэснээр тэдгээрийн байрлаж байгаа зайд гал гарсан нөхцөлд гаднаас нь тоног төхөөрөмжийг удирдаж унтраах боломжтой болно.
- с) Шингэн түлшийн давхар ёроолтой хөөнөгийн дээр байрладаг түлш агуулах, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгт холбогдсон хоолойг хөөнөгтэй байранд гал гарсан нөхцөлд тухайн зайнаас гадна орших байрлалаас хааж болох хавхлага, цоргоор тоногдсон байвал зохино. Хонгил, эсхүл хоолой явдаг хөндийд байрладаг тусгай гүнзгий хөөнөгийн тухайд хавхлагыг хөөнөгт суурилуулна. Гэхдээ гал гарсан нөхцөлд хоолойд байгаа, эсхүл хонгилын гадна байгаа нэмэлт хавхлагаар удирдан хянаана.

**ХЭСЭГ Е - ХӨӨНӨГТ ОНГОЦЫГ ГАЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ**

**Журам 55**  
**Хэрэглэх хүрээ**

- а) Энэ хэсгийн заалтыг гал авалцах түвшинг тодорхойлох зөвшөөрөгдсөн аппаратаар хэмжихэд 60<sup>0</sup>С (140<sup>0</sup>F)-ээс доош хэмд (хөмөрсөн аяганы тест) гал авалцах болон ууршилтын даралт нь Рейдэрийн аргаар тодорхойлоход агаарын даралтаас бага боловсруулаагүй газрын тос болон нефтийн бүтээгдэхүүн болон галд аюултай бусад шингэн бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэдэг шинэ хөөнөгт онгоцонд хэрэглэнэ.
- б) Үүний зэрэгцээ энэ хэсэгт хамаарагдах бүх хөлөг онгоц энэ бүлгийн 52, 53 болон 54 дүгээр журамд заасан шаардлагыг хангасан байвал зохино. Харин энэ бүлгийн 60 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан шатахуун тээвэрлэгчид 52 дугаар дүрмийн (f) хэсэгт хамаарахгүй.
- с) Энэ журмын (а) хэсэгт зааснаас бусад галын аюултай ачааг тээвэрлэх зориулалтын хөлөг онгоцонд галын аюулаас хамгаалах нэмэлт арга хэмжээг Захиргааны шаардлагын дагуу хангасан байна.



d) Хосолмол зориулалтын хөлөг онгоцны хөөнөгийн бүх зайг газрын тосноос цэвэрлэж, алив хийнээс бүрэн ангижруулсан бөгөөд энэ арга хэмжээг нь Захиргаа хангалттай гэж үнэлснээс бусад тохиолдолд хуурай ачаа тээвэрлэж болохгүй.

### Журам 56

#### Зайн байрлал болон тэдгээрийн тусгаарлал

a) "А" зэрэглэлийн машины зай нь ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөгийн ард талд байрласан байвал зохих бөгөөд тэдгээрээс коффердам, ачааны шахуургын өрөө, түлшний хөөнөгөөр тусгаарлагдсан байна. Түүнчлэн тэдгээр нь ачааны шахуургын өрөө болон коффердамын ард байрлах бөгөөд заавал түлшний хөөнөгийн ард байрлуулах шаардлагагүй. Гэхдээ шахуургын өрөөний доод хэсгийг бүх шахуургыг багтаах зорилгоор ийм хөндий рүү цүнхэл гаргасан байж болно. Гэвч энэ цүнхэлийн өндөр нь 25.000 метр тонноос дээш жинтэй хөлөг онгоцны тухайд түүний хажуугийн өндрийн гуравны нэгээс ихгүй бөгөөд суурийн уртын 1/3-аас илүүгүй байна.

b) Орон байрны зай, ачааны хяналтын үндсэн станц, хяналтын станц болон үйлчилгээний хэсгийн зай нь бүх ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөг, ачааны шахуургын өрөө, болон "А" зэрэглэлийн машины зайг ачааны болон бохирын хөөнөгөөс заагласан коффердамын ард байрласан байвал зохино. Шахуургын өрөөний хаалгыг оролцуулан ачааны шахуургын өрөөг орон байрны, үйлчилгээний зай болон хяналтыг оролцуулан ачааны шахуургын өрөөг орон байрны, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцаас тусгаарласан бүх хаалтыг "А-60" ангиллын материалаар хийсэн байвал зохино. Аюулгүйн төстэй арга хэмжээ авагдсан гэж үзвэл Захиргаа нь шаардлагатай үед орон байрны, хяналтын станцын болон "А" ангиллынхаас бусад машины зайг бүх ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөг, ачааны шахуургын өрөө болон коффердамын өмнө талд байрлуулахыг зөвшөөрч болно.

c) Ачааны хөөнөгийн дээд хэсэгт жолоодлогын байр суурилуулах шаардлагатай бол түүнийг зөвхөн удирдлагын зориулалтаар л ашиглаж болно. Энэ байр нь ачааны хөөнөгөөс 2-оос доошгүй метрийн өндөр ил зайгаар тусгаарлагдсан байна. Удирдлагын ийм байрыг 57 дугаар дүрмийн (a) болон (b) дэд хэсэгт заасан хяналтын зайг галаас хамгаалах тухай заасан шаардлагад болон энэ хэсгийн хэрэглэх боломжтой бусад заалтад нийцүүлэн хамгаалсан байна.

d) Тавцан дээр асгарсан ачаа нь орон байрны болон үйлчилгээний байр руу нэвтрэхээс сэргийлэх арга хэмжээг авагдсан байна. Үүнийг нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл үргэлжилдэг зохих өндрийн ховил байрлуулснаар хэрэгжүүлж болно. Арын дээд зайд ачаа ачихтай холбогдсон арга хэмжээг тусгайлан авч үзвэл зохино.

e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайг халхалсан давхарлага, тавцангийн барилгын хаалт, үүний дотор эдгээр байрыг үүсгэж буй ачааны хөөнөг рүү харсан тавцангийн хаалт нь 3 метрийн өндөр хүртэл "А"-60 ангиллынх байна. Давхарлага болон тавцангийн барилгын хажуу ханыг ямар өндрийн түвшинд тусгаарлахыг Захиргаа шийднэ.

f) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн давхарлага болон тавцангийн барилгын ачааны хөөнөг руу харсан хананд дор дурдсан шаардлага тавигдана:

i) дурдсан хананд орон байрны болон үйлчилгээний зай руу ямар ч гарцгүй ачааны хяналтын станц, хүнсний агуулах, бусад агуулах руу орох хаалгыг байрлуулахыг Захиргаа зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд өөр хаалгыг энэ хананд суурилуулахыг хориглоно. Эдгээр хаалгыг суулгахдаа энэхүү зайн ханыг "А"-60 ангиллын стандартаар тусгаарлана. Эдгээр хананд машины байрлалд зориулсан төмөр хавтанг эргээр тогтоож болно;

ii) энэ ханан дахь гэгээвч нь тогтсон (онгойдоггүй) төрлийнх байна. Харин штурманы өрөөний гэгээвч нь тогтоогүй (онгойдог) төрлийнх байж болно;

iii) үндсэн тавцангийн эхний эгнээний гэгээвч нь дотор талдаа гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн хаалттай байна.



Энэ хэсгийн шаардлага нь жолоодлогын байрны зайд хамаарахаас бусад тохиолдолд боломжийн хэрээр давхарлага, тавцангийн барилгын нүүрний хэсгээс уртааш нь 5 метр хэмжиж тогтоосон хил хягаарын хананд хамаарна.

### **Журам 57** **Угсралт**

а)

- i) хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцан, тавцангийн барилга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино;
- ii) ачааны шахуургын өрөөний хоорондох хана (тэдгээр рүү нэвтрэх хөндийг оролцуулан) болон "А" ангиллын машины зайн хоорондох хаалт нь "А" зэрэглэлийнх байх бөгөөд "А-0"-гаас доош ангиллын нээлхийтэй байж болохгүй. Үүнд ачааны шахуургын хөндийн жийрэг бусад жийрэгтэй хөндий хамаарахгүй;
- iii) "А" зэрэглэлийн машины зай болон ачааны шахуурга, түүний хонгилог орон байрны болон үйлчилгээний зайнаас тусгаарлаж байгаа хаалт, тавцан нь "А-60" ангиллынх байх. Эдгээр хаалт, тавцан болон "А" ангиллын машины зайг ачааны шахуургын зайнаас хязгаарлаж байгаа хаалтанд цонх болон хананы гэгээвчийн нүх гаргахыг хориглоно;
- iv) энэ хэсгийн (ii), (iii) дэд хэсэгт тавигдах шаардлага нь шахуургын зайг гэрэлтүүлэх зорилгоор тогтмол суурилуулсан, зөвшөөрөгдсөн төрлийн, хий нэвтэрдэггүй "А" ангиллын хаалтын нэгдмэл чанарыг хадгалсан гэгээвчтэй байхыг хориглохгүй. Мөн энэ заалт нь машины зайд бүрэн багтдаг хяналтын өрөөнд цонх ашиглахыг хориглохгүй;
- v) хяналтын станц нь зэрэгцээ зайгаас "А" ангиллын хаалт болон тавцангаар тусгаарлагдсан байх. Зэрэгцээ зайд гарч болзошгүй галын эрсдлийг харгалзан Захиргаанаас тавьсан шаардлагад нийцүүлэн хяналтын станцын зааг хязгаарыг тусгаарлана;
- vi) "А" зэрэглэлийн машины зайн хаалга нь өөрөө хаагддаг төрлийнх байвал зохих бөгөөд энэ журмын (b) хэсгийн (viii) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино;
- vii) "А" зэрэглэлийн машины зайн дотоод хил хязгаарын гадаргууг газрын тос болон түүний ууршилт нэвтэрдэггүй материалаар бүрж тусгаарласан байх;
- viii) тавцангийн үндсэн өнгөлгөө нь зөвшөөрөгдсөн, галд түргэн авалцдаггүй төрлийн материалаар хийгдсэн байх.
- ix) дотоод шат нь ган болон бусад тохирох материалаар хийгдсэн байх;
- x) орон байрны зайд залгаа байгаа нөхцөлд гал зуух, будгийн өрөө, чийдэнгийн өрөө, штурманы агуулахын хаалт гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байна.
- xi) хөлөг онгоцны дотоод хэсгийн ил гадаргууг өнгөлсөн будаг, лак, бусад бэлдмэл нь Захиргааны үзэж байгаагаар галын зүй бус эрсдэл үүсэхгүй материалаар хийгдсэн байх бөгөөд хэтэрсэн хэмжээний их утаа бусад хордуулах бодис ялгаруулдаггүй байвал зохино.
- xii) газрын тос бусад шатамхай шингэн дамжуулах хоолой нь галын эрсдийг нь харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байх. Хажуугийн ус дамжуулагч, бохир усны яндан зэргийн усанд ойрхон байдаг хавхлагыг халаахад чанараа түргэн алддаг материалаар хийхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд ийм материал нь гэмтэж хөлөг онгоц усаар түргэн дүүрч живэх аюулд хүргэж болзошгүй.
- xiii) машины зайн агааржуулагч нь машины зайн гадна талын хялбар хүрч болох газраас зогсоох боломжтой байна.
- xiv) "А" ангиллын машины хэсэг, ачааны шахуургын өрөөний таазны гэгээвч нь цонх, хажуугийн гэгээвчийн тухай дахь энэ журмын (a) хэсгийн (iii) дэд

- хэсэгт тавьсан шаардлагад нийцүүлэн суурилуулсан байх бөгөөд хажуугийн гэгээвч үйлчилж буй зайныхаа гаднаас унтраах боломжтой байна.
- b) Орон байрны болон үйлчилгээний зай болон хяналтын станцийн зайд дор дурдсан шаардлага тавигдана:
- i) хаалгыг оролцуулан тавцангаас тавцанд үргэлжлэх хонгилын бүх хаалт нь "А", эсхүл "В" ангиллынх байна. Хаалтын хоёр талд хоёуланд нь тааз болон хана нь үргэлжлэх нөхцөлд "В" ангиллын материалаар өнгөлөгдсөн бол хананы өнгөлгөө нь тэдгээр тааз, хананд тулж очоод зогсож болно. Бүхээг болон нийтлэг зориулалтын зайны ийм хана нь доод хэсэгтээ хаагддаг цонхтой байж болно;
  - ii) тааз, хавтан, хананы цаана байрлэх хөндий хэсэгт хоорондоо 14 метрээс холгүй салхи хаах хаалт суурилуулсан байх;
  - iii) хөлдөөх өрөөнийхөөс бусад өрөөний тааз, хананы өнгөлгөө, уулзвар болон тусгаарлагч нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх. Уурын хаалт болон наалт, түүнчлэн хөргөх системийн хоолойн бүрээс нь шатамхай бус байх шаардлагагүй. Гэвч ийм бүрээстэй хэсэг нь аль болох цөөн байвал зохих бөгөөд ил харагдах гадаргуу нь Захиргааны шаардсан дагуу гал авалцахад тэсвэртэй материалаар хийгдсэн байх;
  - iv) хаалтын холбоос, уулзвар, хэсэг, таазны дэр зэрэг холбогч, бэхжүүлэгч эд ангийг шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх;
  - v) хонгил, шат, хаалттай болон хүрч очих боломжгүй зайны бүх ил гадаргуу шатамхай бус материалаар хийгдсэн байх;
  - vi) хаалт, хананы уулзвар, тааз нь шатамхай фанераар өнгөлөгдсөн байж болох боловч түүний зузаан нь хонгил, шат, хяналтын станцаас бусад зайд 2 мм, дээр дурдсан зайд 1,5 мм-ээс илүүгүй байх;
  - vii) зөвхөн 1 тавцанг дамжин өнгөрдөг шат нь наад зах нь нэг давхар "А", эсхүл "В" ангиллын өнгөлгөөгөөр бүрхэгдсэн байх ёстой бөгөөд галыг нэг тавцангаас нөгөө тавцанд шилжихээс хамгаалсан өөрөө хаагддаг хаалттай байна. Хөлгийн багийн гишүүнд зориулсан цахилгаан шатны хөндий нь "А" ангиллынх байна. Нэгээс илүү тавцангаар дамжин өнгөрдөг шат, цахилгаан шатны хөндий нь "А" ангиллын хэсгээр хүрээлэгдсэн байх бөгөөд бүх түвшиндөө өөрөө хаагддаг ган хаалгатай байна. Өөрөө хаагддаг хаалга нь гохоор тогтоогддоггүй байвал зохино. Харин гохоор тогтоодог төхөөрөмжийг онцгой тохиолдлын хаалгыг зайнаас чөлөөлдөг төхөөрөмжид хэрэглэж болно.
- c) "А" зэрэглэлийн машины зайг агааржуулах суваг нь Захиргаанаас дор дурдсан нөхцөлд зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд орон байрны, үйлчилгээний болон хяналтын станцын хэсгээр нэвтрэх өнгөрдөггүй байвал зохино:
- i) суваг нь гангаар хийгдсэн байх бөгөөд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол;
  - ii) суваг нь гангаар хийгдсэн бөгөөд автомат ажиллагаатай галын амортизаторын нэвтрэн өнгөрч байгаа заагийн дэргэд суурилуулсан болон "А" зэрэглэлийн машины зайнаас цааш 5 метрийн зайд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол.
- d) Орон байрны, үйлчилгээний зайны болон хяналтын станцын агааржуулах суваг нь "А" ангиллын машины зайгаар дамжин өнгөрөх ёсгүй. Захиргаа нь суваг гангаар хийгдсэн болон нэвтрэн өнгөрч байгаа зааг хязгаарт галын автомат амортизатор нь ойрхон байрласан тохиолдолд энэ шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

#### **Журам 58** **Агааржуулалт**

- a) Ачааны хөөнөгийн хий алдагдаж болох нээлхий нь шатамхай материал агуулдаг тасалгаа руу хий алдах, тавцангийн машин болон тоног төхөөрөмжийн эргэн тойронд хий хуримтлагдаж гал авалцах аюул үүсэхээс урьдчилан

сэргийлэхээр байрлагдсан байна. Бүх тохиолдолд тавцангийн дээрх гарцийн өндөр болон хий тараах хурдыг аливаа гал авалцах эх үүсвэр болон залуурын өрөөний нээлхийн гарцны зайтай холбон авч үзнэ.

б) Давхарлагатай тавцан, тавцангийн барилгатай тавцанг зааглаж буй хананд гаргасан агаар орох, гарах нүх болон бусад нээлхий нь энэ дүрмийн (а) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байна. Эдгээр нээлхий нь ялангуяа машины зайн нээлхий нь хөлөг онгоцны хитэнгээс аль болох алслагдсан байвал зохино. Хөлөг онгоц ар талаасаа ачаа ачдаг, эсхүл буулгадаг бол энэ нөхцөлийг онцгойлон харгалзаж үзэх шаардлагатай. Цахилгаан төхөөрөмж гэх мэт гал авалцаж болох эх үүсвэр нь дэлбэрэлт гарахаас урьдчилан сэргийлэгдсэн байна.

с) Ачааны шахуургын өрөөг механик аргаар салхилуулдаг байх бөгөөд ялгаруулах сэнснээс гарсан хаягдлыг нээлттэй тавцангийн аюулгүй хэсэг рүү гаргадаг байвал зохино. Эдгээр өрөөний агааржуулах системийн хүчин чадал нь шатамхай уур хуримтлагдах нөхцөлийг аль болох бууруулах боломжтой байна. Нийт зайн багтаамжийг үндэслэн агаар цагт 20-оос доошгүй удаа солигддог байвал зохино. Агааржуулалтын суваг нь бүх л зайг үр ашигтай агааржуулахаар байрласан байна. Сэнс нь сорох төрлийнх байна.

### **Журам 59** **Зугтах арга зам**

Энэ бүлгийн 53 дугаар дүрмийн (а) хэсэгт тавигдах шаардлагаас гадна Захиргаа нь бүхээг тус бүрээс хөлгийн багийн гишүүн зугтах боломжийг бүрдүүлэхэд тусгайлан анхаарна.

### **Журам 60** **Ачааны хөөнөгийг хамгаалах**

а) Энэ хэсгийн 60 болон 61 дугаар журмын шаардлагын дагуу 100.000 метр тонн болон түүнээс дээш хүнд жинтэй хөөнөгт болон 50,000 метр тонн болон дээш хүнд жинтэй холимог зориулалтын онгоцонд тавцангийн хөөсний тогтсон систем болон идэвхгүй хийн тогтсон системээр ачааны хөөнөгийн тавцангийн талбай болон ачааны хөөнөгийг хамгаална. Энэ конвенцийн 1 дүгээр бүлгийн 5 дугаар журмын дагуу Захиргаа нь хөлгийн зохион байгуулалт болон тоног төхөөрөмжийг харгалзаж үзсэний дараа дээр дурьдсантай адил хамгаалалт өгч чадаж байвал тогтсон төхөөрөмжийн бусад холимогийг оронд нь зөвшөөрч болно.

б) Дээр дурдсан хөөсөөр ажиллах гал унтраах системийг орлох систем нь дор дурдсан нөхцөлийг хангасан тохиолдолд адил хамгаалалт олгож байгаад тооцогдоно:

i) авалцсан галыг унтраах болон асгарсан газрын тосыг гал ноцохоос нь өмнө урьдчилан сэргийлдэг байх;

ii) гэмтэлтэй хөөнөгт гарсан галыг унтраах хүчин чадалтай байх.

а) Тогтсон идэвхгүй хийн системийн оронд санал болгосон систем нь адил тэнцүүд тооцогдохын тулд:

i) хөөнөгт шаардлагатай ажиллагаа явуулах үед болон аливаа эвдрэлд ороогүй ачааны хөөнөгт дэлбэрэх хий хуримтлахаас хөлөг онгоцыг ердийн аяллын турш хамгаалах;

ii) системийн өөрийнх нь ажиллагааны явцад статик цэнэг хуримтлагдаж гал ноцох эрсдлийг бууруулахаар зохион бүтээгдсэн байх.

б) Захиргаа нь энэ бүлгийн 52 дугаар журмын (f) хэсгийн шаардлагын дагуу 100.000 метр тонноос доош хүнд жинтэй хөөнөг болон 50,000 метр тонноос доош хүнд жинтэй хосолмол зориулалтын онгоцонд дотор, эсхүл гадна хөөс гаргах боломжтой хөөсний систем хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Энэ тоноглолд тавигдах нарийвчилсан шаардлагыг Захиргааны шийдвэрээр тогтооно.

### Журам 61

#### Тавцангийн тогтсон хөөсөөр ажиллах систем

Энэ бүлгийн 60 дугаар дүрмийн (а) хэсэгт дурдсан тавцангийн тогтсон хөөсөөр ажиллах систем дараахь байдлаар зохион бүтээгдсэн байвал зохино.

- а) Хөөсийг тавцанд нь ан цав гарсан ачааны хөөнөгийн бүх талбайд болон аливаа ачааны хөөнөгт нийлүүлэх боломжтой байх;
- б) Систем нь хялбар бөгөөд шуурхай ажиллагаатай байх. Системийн хяналтын үндсэн станц нь ачааны хөөнөг байрладаг талбайн гадна талд орон байрны хэсэгтэй залгаа бөгөөд хамгаалалтын зайд гал гарсан нөхцөлд хүрч очиж ажиллуулахад хялбар байршилд суурилагдсан байх;
- в) Хөөсөөр хангах түвшин дор дурдсаны хамгийн ихээс доошгүй хэмжээнд байна:
  - i) ачааны тавцанг ачааны хөөнөгийн байрлах орон зайн нийт уртыг усан онгоцны хамгийн өргөн хэсэгт үржүүлж гаргасан талбай гэж ойлгох бол ачааны тавцангийн 1 метр<sup>2</sup> тутамд минут тутам 0.6 литрээс доошгүй хөөс цацдаг байх;
  - ii) хэвтээ бүсийн хамгийн өргөн талбайтай хөөнөгийн 1 метр<sup>2</sup> тутам минут тутам 6 литр хөөс цацдаг байх.

Энэ хэсгийн (i), эсхүл (ii) хэсэгт заасан төвшинд ажиллахад 20 минут тасралтгүй хөөс гаргах боломжийг бүрдүүлсэн байна. Хөөсний тэлэх харьцаа нь (гарсан хөөсний эзлэхүүнийг ус болон хөөсрүүлэгч хандын холимогтой харьцуулбал) 12:1 гэсэн харьцаанаас илүүгүй байна. Систем нь бага тэлэлттэй боловч 21:1 гэсэн харьцаанаас арай их хөөс гаргадаг бол хөөсний гарсан холимогийг тэлэлтийн системтэй харьцуулахдаа 12:1 гэсэн харьцаагаар бодож тооцно. Дундаж хэмжээний тэлэлттэй (50:1, 150:1) хөөсийг ашиглах үед хөөсний хэрэглэх төвшин, хяналтын хүчин чадал нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагад нийцсэн байна.

- д) Тогтсон хөөсний системээс хөөсийг хянагч болон хөөс түрхэгч хэрэглэн хангана. Хянагч тус бүрээс шаардагдах түвшингийн 50 хувиас доошгүй хэмжээний хөөс цацагдвал зохино;
  - е) Буун цацагчийн тоо, байрлал нь энэ журмын (а) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байх. Хөөсний бэлдмэлийн хянагчийн хүчин чадлыг нэг минутад литрээр хэмжсэн нь тухайн хянагчаар хамгаалагдсан тавцангийн талбайн ам метрээр хэмжсэнээс наад зах нь гурав дахин их байна. Тухайн талбай нь бүхэлдээ хянагчийн урд байна;
- Цацагчийн хамгаалалтад буй зайн хамгийн зайдуу цэг нь түүний салхигүй үеийн хүчин чадлын 75 хувиас илүүгүй байна.

- ф) Хөөсний цацагчийн хянагч болон хоолой нь ачааны тавцан руу харсан орон байрны зайн, өмнөх зайн баруун болон зүүн хажууд байрласан байна. Гал унтраах ажиллагааны үед цацагчийг ажиллуулах боломж нь уян хатан байх бөгөөд хянагчаас халхлагдсан талбайг бүрэн хамрах ёстой;
- г) Хөөсний үндсэн хоолой болон хошуу тус бүрийн өмнөх галын үндсэн шугамд тэдгээрийн гэмтсэн хэсгийг тусгаарлах зорилгоор хавхлага байрлуулах;
- д) Тавцангийн хөөсөөр ажиллах системийн ажиллагаа нь гал унтраах үндсэн шугамаас шаардсан хэмжээний даралтаар, шаардагдах хамгийн доод хэмжээний усны урсгалыг нэгэн зэрэг ашиглах боломжтой байхаар зохион байгуулагдсан байна.

### Журам 62

#### Идэвхгүй хийн систем

Энэ бүлгийн 60 дугаар журмын (а) хэсэгт заасан идэвхгүй хийн систем нь шаардлагатай үед ачааны хөөнөгт ус төрөгчөөр ханаагүй хий болон хийн холимогийг хүргэх боломжтой байна. Ингэснээр хөөнөгийн агаар нь идэвхгүй болж гал авалцах нөхцөл арилна. Энэ систем нь дараахь шаардлагыг хангасан байна:



- а) хөөнөгт ажилчин орох бэлтгэлийг хангахаас бусад тохиолдолд ердийн ажиллагааны үед цэвэр агаар хөөнөгт ордоггүй байх;
- б) ачааг буулгасны дараа хоосон хөөнөг дэх нүүрс ус төрөгчийн агуулгыг багасгахын тулд идэвхгүй хийгээр цэвэрлэх боломжтой байх;
- с) хөөнөгийг идэвхгүй хийтэй орчинд угаах боломжтой байх;
- д) ачааг буулгах үед энэ журмын (f) хэсэгт заасан хэмжээний хий системд бэлэн байх. Бусад үед энэ журмын (g) хэсэгт заасан хэмжээний хийг тогтмол бэлэн байлгавал зохино;
- е) систем нь хөөнөгийг цэвэр агаараар болон идэвхгүй хийгээр цэвэрлэх тоног төхөөрөмжөөр хангагдсан байх;
- ф) систем нь ачааны шахуургын хамгийн их чадлын наад зах нь 125 хувийн хурдаар идэвхгүй хий хангах боломжтой байх;
- г) ердийн нөхцөлд хөөнөгийг идэвхгүй хийгээр дүүргэхэд болон дүүргэсний дараа хөөнөгт эерэг даралт хадгалагддаг байх;
- h) цэвэрлэгээнд зориулсан хий гарах хавхлага нь гаднах орчинд байрласан байвал зохих бөгөөд энэ бүлгийн 58 дугаар журмын (а) хэсэгт агааржуулах системийн гарах хавхлагад тавьсан шаардлагыг хангасан байх;
- i) хийг үр ашигтай хөргөх болон хатуу болон хүхэрт үлдэгдлийг зайлуулах хий цэвэрлэгчээр тоноглогдсон байх;
- j) энэ журмын (f) хэсэгт зааснаас доошгүй хэмжээний хийг нийлээд хангах боломжтой наад зах нь 2 сэнсээр (үлээгч) хангагдсан байх;
- к) идэвхгүй хийд агуулагдах хүчил төрөгчийн эзлэхүүн 5 хувиас илүүгүй байх;
- l) хөөнөг дэх нүүрс ус төрөгчийн хий, эсхүл уур нь машины хэсэг болон түүний дээд хэсэг рүү буцаж очихоос хамгаалах, хэт их даралт болон агааргүй зай үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэрэгслээр хангагдсан байна. Үүний зэрэгцээ тавцан дээр, эсхүл хий цэвэрлэгч дээр ус найдвартай хаах хаалтуур байрлуулсан байна. Хаах хавхлага, эсхүл хяналт тавих түүнтэй адил төхөөрөмжийг хөөнөг тус бүрд идэвхгүй хийн салбар хоолойд суурилагдсан байна. Статик цэнэг үүсч гал авалцах эрсдлийг бууруулахаар систем нь зохион бүтээгдсэн байх;
- m) идэвхгүй хийгээр үндсэн хоолойг хангах тухай бүрд хийн даралт болон түүнд агуулагдах хүчил төрөгчийн хэмжээг тогтмол хэмжих болон бичлэг хийх төхөөрөмжийг сэнсний хий гарах талд суурилуулсан байна. Ийм төхөөрөмжийг суурилуулсан бол тэр нь ачааг хянах өрөөнд байвал илүү зохимжтой боловч ямар ч тохиолдолд ачааг хариуцсан ажилтан хүрч очиход хялбар байвал зохино. Хүчил төрөгч болон нүүрс ус төрөгчийн хий, эсхүл уурыг хэмжих зөөврийн төхөөрөмж болон шаардлагатай суурилуулсан хөөнөгийг хөөнөгийн агууламжийг хянах зорилгоор хангах;
- n) идэвхгүй хийн үндсэн хоолойн халалтын хэм болон даралтыг заах төхөөрөмжөөр хангагдсан байх;
- o) дор дурдсан зүйлийг заах түгшүүрийн дохиогоор хангана:
  - i) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийд хүчил төрөгчийн хэмжээ өндөр байгааг;
  - ii) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийн даралт бага байгааг;
  - iii) тавцангийн усыг хаах төхөөрөмж суурилуулсан бол түүн дэх даралт бага байгааг;
  - iv) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийн халаалтын хэм өндөр байгааг;
  - v) хий цэвэрлэгчийн усны даралт бага байгааг мөн энэ хэсгийн (iii), (iv) болон (v) дэд хэсгийн дагуу урьдчилан тогтоогдсон хязгаарт хүрсэн бол системийг автоматаар унтраах зохицуулалт хийгдсэн байна.
- p) Идэвхгүй хийн системтэй аливаа хөлөг онгоцны ахмад нь энэ системийг ажиллуулах, аюулгүйн байдал болон ажилчдын эрүүл мэндийг хамгаалахтай холбогдсон асуудлыг тусгасан зааварчилгаагаар хангагдсан байна.



**Журам 63**  
**Ачааны шахуургын өрөө**

Ачааны шахуургын өрөө тус бүр нь өрөөний гаднаас хүрч очиход хялбар байрлалтай тогтсон гал унтраах системтэй байна. Систем нь усаар шүрших, эсхүл Захиргааны шаардлагыг хангасан бусад төрлийн саармагжуулагчийг ашиглана.

**Журам 64**  
**Хоолойн хошуу**

Бүх хоолойн хошуу нь хосолмол зориулалтынх байх (цацрах болон нэг урсгалаар гарах) бөгөөд хаагчтай байна.

**ХЭСЭГ F – ОДОО БАЙГАА ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦЫГ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ ТУСГАЙ АРГА ХЭМЖЭЭ**

Энэ бүлгийн энэ хэсэгт журам .../1948/ гэж иш татсаныг Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1948 оны олон улсын конвенцийн II дугаар бүлгийн журмыг, мөн журам ...(1960) гэж иш татсаныг энд өөрөөр заагаагүй бол Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1960 оны олон улсын конвенцийн II дугаар бүлгийн журмыг тус тус иш татсан гэж үзнэ.

**Журам 65**  
**Хэрэглэх хүрээ**

36-аас дээш тооны зорчигч тээвэрлэх аливаа хөлөг онгоц нь наад зах нь дор дурдсан шаардлагыг биелүүлсэн байвал зохино:

- а) Хэрсэн нь 1952 оны 11 дүгээр сарын 19-өөс өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь энэ хэсгийн 66-аас 85 дугаар журамд нийцсэн байх;
- б) Хэрсэн нь 1952 оны 11 дүгээр сарын 19-нд, эсхүл түүнээс хойш боловч 1965 оны 05 дугаар сарын 26-наас өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн шинэ онгоцонд хамаарах галын аюулаас хамгаалах тухай заалт болон энэ хэсгийн 68(b), (c), 75, 77(b), 78, 80(b), 81(b), (g), 84, 85 дугаар журамд заасан шаардлагад тус тус нийцсэн байх;
- с) Хэрсэн нь 1965 оны 05 дугаар сарын 26-нд, эсхүл түүнээс хойш боловч энэ конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн А болон В хэсэгт заасан шаардлагыг хангаагүй бол “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн шинэ хөлөг онгоцонд хамаарах галын аюулаас хамгаалах тухай заалт болон энэ хэсгийн 68(b), (c), 80(b), (c), (d) болон 85 дугаар журамд дурдсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.

**Журам 66**  
**Бүтэц**

Угсралтийн бүрэлдэхүүн хэсэг нь 1948 оны конвенцийн 27 дугаар дүрмийн дагуу ган болон бусад тохиромжтой материалаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан галаас хамгаалах арга хэмжээг авсан бол орон байрны зай болон тавцан байрлаагүй ил тавцангийн барилгыг модоор хийж болно.

**Журам 67**  
**Үндсэн босоо бүс**

1948 оны конвенцийн 28 дугаар дүрмийн дагуу хөлөг онгоц нь "А" ангиллын хэсгээр үндсэн босоо бүсэд хуваагдана. 1948 оны конвенцийн 26 дугаар дүрмийн (c) (iv) хэсэгт

заасны дагуу зэрэгцээ бүсийн шинж чанарыг харгалзан боломжийн хэрээр тусгаарлалт хийгдсэн байна.

**Журам 68**  
**Үндсэн босоо бүсийн нээлхий**

- а) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 29 дүгээр журамд тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.
- б) Галын хаалга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар тусгаарлагчтай, эсхүл тусгаарлагчгүйгээр хийгдсэн байна.
- с) 0.02 метр<sup>2</sup> (31 ам.инч), эсхүл түүнээс илүү хөндлөн огтлолтой агааржуулах хөндий болон суваг нь үндсэн бүсийг дайран өнгөрч байвал дараахь нэмэлт шаардлагыг хангасан байна:
  - i) 0.02 метр<sup>2</sup> (31 ам.инч)-ээс 0.075 метр<sup>2</sup> (116 ам.инч)-ийн хөндлөн огтлолтой агааржуулах хөндий болон сувгийн гал зохицуулагч хаалтуур нь автоматаар аюулгүй унтардаг төрлийнх байх, эсхүл ийм хөндий, суваг нь хаалтанд тавигдах шаардлагыг хангах зорилгоор хэсгийн хоёр талаас 475 мм /18 инч/-ийн зузаантай тусгаарлагчаар тусгаарласан байна;
  - ii) 0.075 метр<sup>2</sup> (116 ам.инч)-ээс илүү хөндлөн огтлолтой агааржуулах сувгийн зохицуулагч хаалтуур нь аюулгүйн автомат унтраагчтай байна.

**Журам 69**  
**Амьдрах хэсгийг машин тоног төхөөрөмж болон ачаа,  
үйлчилгээний хэсгээс тусгаарлах**

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 31 дүгээр журмын шаардлагыг хангасан байвал зохино.

**Журам 70**  
**Хамгаалалтын арга I, II, III-г хэрэглэх нь**

- Хөлөг онгоцны орон байрны зай болон үйлчилгээний зай нь энэ журмын (а) 8 (b), (с), (d) хэсгийн аль нэг заалтын бүх шаардлагыг хангасан байвал зохино:
- а) Хөлөг онгоцыг I дүгээр аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол 1948 оны конвенцийн 30 дугаар дүрмийн (а) хэсгийн заалтыг ихэнх тохиолдолд хангасан шатамхай биш материалаар хийгдсэн "В" ангиллын хаалт болон мөн конвенцийн 39 дүгээр журмын (а) хэсгийн дагуу аль болох их хэмжээгээр шатамхай бус материал ашиглалтаар хангавал зохино.
  - б) Хөлөг онгоцийг II дугаар аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол:
    - i) 1948 оны конвенцийн 42 болон 48 дугаар журмын шаардлагыг хангасан автомат ус цацагч болон галын түгшүүрийн дохиотой байна;
    - ii) бүх төрлийн шатамхай материалын ашиглалтыг боломжийн хэрээр, оновчтойгоор багасгана.
  - с) Хөлөг онгоцийг III дугаар аргын дагуу зөвшөөрөхөөр авч үзэж байгаа бол 1948 оны конвенцийн 30 дугаар журмын (b) хэсгийн заалтын дагуу тавцангаас тавцан хүртэл гал удаашруулах хаалт, мөн конвенцийн 43 дугаар журмын автомат гал илрүүлэгчийн хамт сууриллуулсан байвал зохино. Шатамхай болон гал авалцах эрсдэл ихтэй материалын хэрэглээг 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэг болон 40 дүгээр дүрмийн (g) хэсгийн заалтын дагуу аль болох хязгаарлавал зохино. 20 минутаас илүүгүй давтамжтай эргүүл явуулсан тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэг, 40 дүгээр дүрмийн (g) хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэхээс чөлөөлж болно.
  - д) Хөлөг онгоцыг III дугаар аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол:
    - i) орон байрны зайд үндсэн босоо бүсийн дундаж уртыг 20 метр (65,5 фут) хүртэл бууруулахын тулд нэмэлт "А" ангиллын хаалтаар хангах;

- ii) 1948 оны конвенцийн 43 дугаар журамд нийцсэн автомат гал илрүүлэх системээр хангах;
- iii) орон байрны зайн хонгил болон бүхээгийн хаалтын ил гадаргуу болон өнгөлгөө нь галын тархацыг хязгаарлах материалаар хийгдсэн байх;
- iv) шатамхай материалын хэрэглээг 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэгт заасны дагуу хязгаарласан байна. Галын харуул 20 минутаас илүүгүй давтамжтай эргүүл хийсэн тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэхээс чөлөөлж болох;
- v) тавцангаас тавцан хүртэл гал зогсоох хананы сүлжээ үүсгэх зорилгоор нэмэлт "В" ангиллын шатамхай бус хэсгийг суурилуулна. Ингэснээр нийтийн зориулалттай зайнаас бусад тасалгаа тус бүрийн талбай нь нийтдээ 300 метр<sup>2</sup> (3200 ам.фут)-ээс илүүгүй болно.

#### *Журам 71*

#### **Босоо шатны хамгаалалт**

Шатыг 1948 оны конвенцийн 33 дугаар журамд тавьсан шаардлагад нийцүүлнэ. Шатны халхавч болон хаалгыг "А" ангиллын материалаар хийхэд туйлын хүндрэлтэй бол "В" ангиллын шатамхай бус хэсгээр болон хаалга ашиглахыг Захиргаа зөвшөөрч болно. Үүнээс гадна Захиргаа нь ус цацах хэрэгслээс хамгаалагдсан болон сайн хаагддаг нөхцөлд модон шатыг хэвээр үлдээхийг зөвшөөрч болно.

#### *Журам 72*

#### **Цахилгаан шат (зорчигчийн болон үйлчилгээний), гэрэлтүүлгийн болон агааржуулалтын босоо сувгийг хамгаалах**

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 34 дүгээр журамд нийцсэн байна.

#### *Журам 73*

#### **Хяналтын станцын хамгаалалт**

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 35 дугаар дүрэмд нийцсэн байна. Хэрэв хяналтын станцын байрлал болон бүтэц нь энэ зүйлийн заалтад бүрэн нийцэхгүй байгаа бол жишээ нь, жолоодлогын байр нь модоор хийгдсэн гэх мэт, Захиргаа нь шатамхай бус "В" ангиллын ханаар хяналтын станцын зааг хязгаар үүсгэхийг зөвшөөрч болно. Ийм тохиолдолд хяналтын станцын дор байгаа зай нь үлэмж хэмжээний галын аюул үүсгэхээр байвал тэдгээрийн хоорондох тавцанг "А" ангиллын хаалгаар бүрэн тусгаарласан байна.

#### *Журам 74*

#### **Агуулахын өрөөг хамгаалах**

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 36 дугаар журамд нийцсэн байна.

#### *Журам 75*

#### **Цонх болон хажуугийн салхивч**

Хөдөлгүүрийн болон бойлерийн зайн таазны гэрлийг тэдгээр зайн гаднаас хаах боломжтой байна.

#### *Журам 76*

#### **Агааржуулах систем**

а) Ачааны болон машины зайнаас бусад бүх цахилгаан агааржуулах систем нь машины хэсгийн гадна, хүрч очиход хялбар газар байрлах мастер удирдлагатай байна. Ачааны болон машинахаас бусад зайн агааржуулагчийн бүх сэнсийг унтраахад 3-аас илүү станцыг дамжин өнгөрөх шаардлагагүй байх ёстой. Машины

зайн агааржуулагч нь машины зайн гадна талаас удирдаж болох мастер удирдлагатай байна.

b) Гал зуухны бохирын яндан нь орон байрны зайгаар дамжин өнгөрдөг бол түүнийг үр ашигтайгаар тусгаарласан байвал зохино.

*Журам 77*  
**MISC зүйл**

a) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 40 дүгээр дүрмийн (a), (i) хэсэгт 20 метр (65.5 фут) гэснийг 13,73 метр (45 фут) болгон орлуулж болно гэж зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоц нь 40 дүгээр дүрмийн (a), (b) болон (f) хэсгийн заалтад нийцсэн байна.

b) Түлшний шахуурга нь тухайн зайн гадна талд орших, тэдгээр зайд гал гарсан нөхцөлд унтраах боломжтой зайнаас удирдах төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

*Журам 78*  
**Киноны хальс**

Целлюлоз-нитратын суурьтай хальсыг хөлөг онгоцон дээрх киноны төхөөрөмжид хэрэглэхгүй.

*Журам 79*  
**Төлөвлөгөө**

Төлөвлөгөөг 1948 оны конвенцийн 44 дугаар дүрмийн дагуу хангана.

*Журам 80*  
**Шахуурга, галын үндсэн систем, цорго болон хоолой**

a) 1948 оны конвенцийн 45 дугаар журамд нийцсэн байна.

b) Гал унтраах үндсэн шугамаас усыг нэн даруй өгөх боломжтой байна. Үүнийг даралтыг зохих хэмжээнд байлгах, галын шахуургыг ажиллуулахад болон хүрч очиход хялбар зайнаас удирдах системээр хангах замаар хэрэгжүүлнэ.

*Журам 81*  
**Гал илрүүлэх болон гал унтраах шаардлага**

Нийтлэг зүйл

a) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 50 дугаар журмын (a), (o) хэсэгт болон энэ журмын заалтад нийцсэн байвал зохино.

Эргүүл, илрүүлэх болон холбооны систем

b) Энэ хэсгийн дагуу шаардагдах эргүүлийн гишүүн тус бүр нь хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон хэрэглэх шаардлага гарахад бүх төхөөрөмжийн байрлал болон түүнийг хэрхэн ажиллуулахад суралцсан байна.

c) Хөлөг онгоц нь багийн гишүүнийг цуглуулах дохиоллын системийг суурилуулсан байх бөгөөд энэ нь усан онгоцны түгшүүрийн системийг нэг хэсэг байж болно.

d) Орон байрны, нийтийн болон үйлчилгээний зайг хамарсан нийтэд хандах радио холбооны систем, эсхүл бусад холбооны арга хэрэгсэлтэй байна.

Машины болон бойлерийн зай

a) Гал унтраагчийн тоо, төрөл, түгээлт нь 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр дүрмийн (g)-ийн (ii), (iii) болон (h)-ийн (ii) хэсэгт нийцсэн байна.

Олон улсын эргийн холболт

b) 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр журмын (d) заалтад нийцсэн байна.

Гал сөнөөгчийн тоноглол

с) 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр журмын (j) заалтанд нийцсэн байна.

*Журам 82*

**Гал унтраах төхөөрөмжийн бэлэн байдал**

1960 оны конвенцийн 66 дугаар журамд нийцсэн байна.

*Журам 83*

**Зугтах арга зам**

1948 оны 54 дүгээр журмын заалтад нийцсэн байна.

*Журам 84*

**Цахилгааны онцгой тохиолдлын эх үүсвэр**

Цахилгааны онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийн байрлал нь 1960 оны конвенцийн 25 дугаар журмын (a) хэсэгт нийцсэнээс бусад тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 22 дугаар журмын (a), (b), (c) хэсгийн заалтад нийцсэн байвал зохино.

*Журам 85*

**Дадлагын цугларалт болон сургалт**

"Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай" 1960 оны олон улсын конвенцийн III дугаар бүлгийн 26 дугаар журамд заасан галын сургалтын үеэр хөлгийн багийн гишүүн тус бүр хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон байгууламж, шаардлага гарвал хэрэглэх аливаа тоног төхөөрөмж, болон өөрийн үүргийг мэдэх эсэхээ харуулах ёстой. Ахмад нь энэ хүрээнд хөлгийн багийн гишүүдэд зааварчилга өгч, танилцуулах үүрэгтэй.



## **126. ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИЙН ПРОТОКОЛ**

*1988 оны 11 дүгээр сарын 11-ний өдөр баталж,  
2000 оны 2 дугаар сарын 3-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү протоколд оролцогч талууд,

Лондон хотноо 1974 оны 11 дүгээр сарын 01-нд үйлдсэн “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны олон улсын конвенцид оролцогч талууд болж,

Гэрчилгээ болон үзлэг хийх тухай хэсгийг олон улсын бусад баримт бичгийн зохих заалттай уялдуулан дээр дурдсан конвенцид тусгах шаардлагатай гэдгийг хүлээн зөвшөөрч,

энэ зорилтод “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны олон улсын конвенцийн нэмэлт протокол байгуулах замаар хүрэх нь зүйтэй гэж үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### **1 дүгээр зүйл Ерөнхий үүрэг**

1. Энэхүү протоколд оролцогч талууд уг протокол болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралтыг хүчин төгөлдөр болгох үүрэг хүлээнэ. Энэхүү протоколыг иш татах бүрт хавсралтыг иш татсан хэрэг болно.

2. Нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1974 оны олон улсын конвенц /цаашид “конвенц” гэх/-ийн заалт нь энэхүү протоколд оролцогч талуудын хувьд энэхүү протоколд оруулсан өөрчлөлт болон нэмэлтийн хамт үйлчилнэ.

3. Конвенц болон энэхүү протоколын оролцогч бус улсын далбааг мандуулсан хөлөг онгоцны хувьд энэхүү протоколд оролцогч талууд илүү тааламжтай нөхцөл олгохгүй байх тухай конвенц болон энэхүү протоколд заасан шаардлагыг биелүүлнэ.

### **2 дугаар зүйл Өмнөх олон улсын гэрээ**

1. Энэхүү протоколд оролцогч талуудын хувьд энэхүү протокол нь конвенцийн 1978 оны протоколыг хүчингүй болгож орлоно.

2. Энэхүү протоколын аливаа бусад заалт, болон түүний нөхцлийн дагуу олгосон аливаа гэрчилгээ, конвенцийн 1978 оны протоколын заалт болон түүний нөхцөлийн дагуу тухайн гэрчилгээнд оруулсан аливаа өөрчлөлт нь уг гэрчилгээтэй холбогдох талуудын хувьд энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш конвенц буюу 1978 оны протоколын нөхцөлийн дагуу үйлчлэх хугацаа нь дуусах хүртэл хүчин төгөлдөр байна.

3. Энэхүү протоколд оролцогч тал 1974 оны 11 дүгээр сарын 1-нд нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны олон улсын конвенцийн заалт болон түүний нөхцөлийн дагуу гэрчилгээ олгохгүй.

### **3 дугаар зүйл Мэдээллийн харилцаа**

Энэхүү протоколд оролцогч талууд Далайн олон улсын Байгууллага /цаашид “Байгууллага” гэх/-ын Ерөнхий нарийн бичгийн даргатай дараахь зүйлсийн хүрээнд харилцаж үүрэг хүлээнэ:

а) энэхүү протоколын хүрээнд хамаарах бүх төрлийн асуудлаар гаргасан хууль, журам, тушаал, зохицуулалт болон бусад баримт бичиг,

\* Монгол Улс 2007.05.04-ний өдөр нэгдэн орсон.

- б) талуудын нэрийн өмнөөс далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор захиргааны арга хэмжээ авах, талуудад зааварчилгаа өгөх, тэдгээрийн албан тушаалтныг мэдээллээр хангах эрх мэдэл бүхий нэр дэвшүүлсэн шинжээчид буюу хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын бүртгэл болон эдгээр нэр дэвшүүлсэн шинжээч, хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад ногдуулсан эрх мэдлийн хариуцлага болон нөхцөлийн онцлогийг тусгасан мэдээлэл,
- с) энэхүү протоколд заасны дагуу олгох гэрчилгээний загварыг хангалттай тоогоор хүргүүлнэ

#### 4 дүгээр зүйл

### Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох

1. Энэхүү протокол нь Байгууллагын төв байранд 1989 оны 3 дугаар сарын 01-ээс 1990 оны 2 дугаар сарын 28 хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. Тухайн улс нь 3 дахь дэд хэсэгт заасны дагуу энэхүү протоколыг биелүүлэх тухай зөвшөөрлөө дараахь замаар илэрхийлж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах тухай тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах, эсхүл
- б) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцөлтэйгөөр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахаар гарын үсэг зурах, эсхүл
- с) нэгдэн орох.

2. Соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөр тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

3. Конвенцийг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох тайлбаргүйгээр түүнд гарын үсэг зурсан улс энэхүү протоколыг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох тайлбаргүйгээр түүнд гарын үсэг зурж болно.

#### 5 дугаар зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү протокол нь дараахь хоёр нөхцлийн аль нэг нь биелсэнээс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно:

- а) худалдааны хөлөг онгоц нь нийтдээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт багтаамжийн тавиас доошгүй хувийг эзлэх арван таваас доошгүй улс 4 дүгээр зүйлийн дагуу түүнийг белүүлэхээ зөвшөөрсөн тухайгаа мэдэгдсэн бол, эсхүл
- б) “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцийн 1988 оны протоколын нөхцлүүд хүчин төгөлдөр болсон болох бөгөөд энэхүү протокол нь 1992 оны 02 дугаар сарын 01-ний өдрөөс өмнө хүчин төгөлдөр болохгүй.

2. Энэхүү протоколыг соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг түүнийг хүчин төгөлдөр болмогц мөрдөх нөхцлөөр түүнийг хүчин төгөлдөр болохоос өмнө хадгалуулахаар өгсөн оролцогч улсын хувьд соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл уг баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн сүүлчийн өдрөөс хойш гурван сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш түүнийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан буюу нэгдэн орсон тухай халгалуулахаар өгсөн баримт бичгийн хувьд ийнхүү халгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш гурван сарын дараа тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

4. 6 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү протоколд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш хадгалуулахаар өгсөн соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан энэхүү протоколын хувьд хүчинтэй гэж үзнэ.

### **6 дугаар зүйл** **Нэмэлт, өөрчлөлт**

Конвенцийн 8 дугаар зүйлд заасан журмын дагуу энэхүү протоколд дараахь тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлт оруулна:

- а) конвенцийн энэ зүйл болон хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрыг иш татах нь энэхүү протокол болон энэхүү протоколын талуудыг тус тус иш татсан хэрэг болох;
- б) энэхүү протокол болон түүний хавсралтад оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг конвенц буюу түүний хавсралтын I бүлгийн заалтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөд хэрэглэх журмын дагуу батлаж, хүчин төгөлдөр болгох;
- с) энэхүү протоколын хавсралтад оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг конвенцийн хавсралтын I бүлгээс бусад заалтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөд хэрэглэх журмын дагуу баталж, хүчин төгөлдөр болсон.

### **7 дугаар зүйл** **Цуцлалт**

1. Энэхүү протоколыг түүнд оролцогч аль ч тал протокол тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсноос хойш 5 жилийн дараа хэдийд ч цуцалж болно.
2. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад халгалуулахаар өгснөөр хүчин төгөлдөр болно.
3. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөс хойш нэг жилийн дараа, эсхүл түүнд тодорхойлж болох хэсэг хугацааны дараа хүчин төгөлдөр болно.
4. Конвенцийг түүнд оролцогч тал цуцласнаар тухайн тал энэхүү протоколыг мөн цуцласан гэж үзнэ. Уг цуцлалт нь конвенцийн 11 дүгээр зүйлийн (С) дэд хэсэгт заасны дагуу конвенцийн цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдөр мөн адил хүчин төгөлдөр болно.

### **8 дугаар зүйл** **Хадгалах**

1. Энэхүү протоколыг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга /цаашид “Хадгалагч”гэх/ хадгална.
2. Хадгалагч нь:
  - а) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон улсын Засгийн газарт дараахь зүйлийг мэдээлнэ:
    - i) гарын үсэг зурсан буюу соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн тухай бүрийг тэдгээрийн он, сар, өдрийн хамт,
    - ii) энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрийн тухай,
    - iii) энэхүү протоколыг цуцалсан тухай аливаа баримт бичгийг хадгалуулахаар өгснийг ийнхүү өгсөн өдөр болон цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдрийн хамт.
  - б) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон бүх улсад энэхүү протоколын баталгаат хуулбарыг илгээнэ.
3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болмогц хадгалагч түүний баталгаат хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

### **9 дүгээр зүйл** **Хэл**

Энэхүү протоколыг араб, хятад, англи, франц, орос болон испани хэлээр нэг эх хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр бүр нь адил хүчинтэй. Итали хэлээрх албан ёсны орчуулгыг хийж гүйцэтгэх бөгөөд гарын үсэг зурсан эхийн хамт хадгална.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун наян найман оны арван нэгдүгээр сарын арван нэгний өдөр үйлдэв.

Дээр дурдсаныг нотолж, тус тусын Засгийн газраас зохих ёсоор олгосон бүрэн эрх бүхий дор гарын үсэг зурагчид эл зорилгоор энэхүү протоколд гарын үсэг зурав.

**“ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ”  
ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИЙН ХАВСРАЛТАД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ  
ОРУУЛАХ ХАВСРАЛТ**

**I БҮЛЭГ**

**НИЙТЛЭГ ЗААЛТ**

**ХЭСЭГ А – ҮЙЛЧЛЭХ ХҮРЭЭ, ТОДОРХОЙЛОЛТ ГЭХ МЭТ**

*2 дугаар журам*  
**Тодорхойлолт**

/К/ хэсгийн тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

/К/ “шинэ хөлөг онгоц” гэж 1980 оны 05 дугаар сарын 25-ны өдөр гэхэд буюу түүнээс хойш хитэгийн дам нурууг нь зангидсан, эсхүл байгуулалтын адил үе шатанд байгаа хөлөг онгоцыг хэлнэ.

Тухайн эх бичвэрт дараахь нэмэлтийг оруулав:

/N/ “жил бүрийн өдөр” гэж зохих гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа дуусах өдөр хамаарах жил бүрийн сар, өдрийг хэлнэ.

**ХЭСЭГ В – ҮЗЛЭГ БОЛОН ГЭРЧИЛГЭЭ**

*6 дугаар журам*  
**Шалгалт болон үзлэг**

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) Энэхүү дүрмийн заалтыг хэрэглэх болон түүний дагуу чөлөөлөхтэй холбогдуулан хөлөг онгоцны шалгалт болон үзлэгийг Захиргааны албан тушаалтнууд хэрэгжүүлнэ. Гэсэн хэдий ч Захиргаа нь шалгалт болон үзлэг хийх, байцаагчдыг томилох, эсхүл өөрөө хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагад тухайн үүргийг хэрэгжүүлэхийг даалгаж болно.

б) Дээр (А) хэсэгт дурдсан шалгалт болон үзлэгийг хэрэгжүүлэх байцаагчдыг томилж буй, эсхүл байгууллагыг хүлээн зөвшөөрч буй Захиргаа нь томилогдсон байцаагчид, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад хамгийн багадаа дараахь эрх мэдлийг олгоно:

- i) хөлөг онгоцонд засвар хийхийг шаардах,
- ii) боомтын улсын холбогдох эрх бүхий этгээдийн хүсэлтээр шалгалт болон үзлэгийг явуулах.

Захиргаа нь томилогдсон байцаагчид, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад олгосон тодорхой үүрэг болон эрх мэдлийн нөхцөлийн талаар Байгууллагад мэдэгдэнэ.

с) Хэрэв томилогдсон байцаагчид, эсхүл байгууллага хөлөг онгоцны бүрэн бүтэн байдал буюу түүний тоног төхөөрөмж нь тухайн гэрчилгээнд заасантай үлэмж хэмжээгээр үл нийцсэн, эсхүл уг хөлөг онгоц нь хөлөг онгоц буюу тавцан дээрх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг үл хангаж далайд гарах гэж байгааг олж тогтоовол



эдгээр байцаагч, эсхүл байгууллага нь дурдсан зөрчлийг арилгах арга хэмжээг нэн даруй авч, энэ талаар Захиргаанд зохих хэлбэрээр мэдэгдэнэ. Хэрэв эдгээр зөрчлийг арилгах арга хэмжээ аваагүй бол холбогдох гэрчилгээг хурааж Захиргаанд нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд хэрэв хөлөг онгоц нь нөгөө талын боомтод байвал боомтын улсын холбогдох эрх бүхий этгээдэд энэ талаар мөн нэн даруй мэдэгдэнэ. Хэрэв Захиргааны албан хаагч, томилогдсон холбогдох эрх бүхий этгээдэд мэдэгдсэн бол зохих боомтын улсын Засгийн газар тухайн албан хаагч, байцаагч, эсхүл байгууллага нь боомтын улсын холбогдох эрх бүхий этгээдэд мэдэгдсэн бол зохих байгууллагад энэхүү журамд заасан үүргээ биелүүлэхэд нь зайлшгүй аливаа туслалцааг үзүүлнэ. Боломжтой бол зохих боомтын улсын Засгийн газар нь хөлөг онгоц буюу тавцан дээрх хүмүүст аюул учруулахгүйгээр тухайн хөлөг онгоцыг холбогдох хөлөг онгоцны засварын газар шилжүүлэх зорилгоор боомтыг орхих, эсхүл далайд гарч чадах тухайн хөлөг онгоцыг явуулахгүй байх арга хэмжээг авна. Аль ч тохиолдолд Захиргаа нь шалгалт болон үзлэгийн бүрэн болон үр дүнтэй байдлын бүх баталгааг гаргах бөгөөд үүнийг биелүүлэхэд авах зайлшгүй арга хэмжээг хангах үүрэг хүлээнэ.

#### 7 дугаар журам

### Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцыг үзлэгт хамруулах

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

- а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд дараахь үзлэгийг хийнэ:
  - i) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахаас өмнө хийх анхан шатны үзлэг,
  - ii) 14(B), (E), (F) болон (G) хэсгийн дүрмийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд гэрчилгээг 12 сард нэг удаа шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг,
  - iii) шаардлагатай үед хийх нэмэлт үзлэг.
- б) Дээр дурдсан үзлэгийг дараахь хэлбэрээр хийнэ:
  - i) анхан шатны үзлэгт хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжийн хангалтаа хийх бүрэн хэмжээний шалгалт, түүнчлэн хөлөг онгоцны ёроолын гаднах хэсэг болон уурын тогооны дотоод болон гадаад үзлэг хамаарна. Энэ хяналт нь ерөнхий байгууламжийн төхөөрөмж, эд ангийн материал болон хэмжээ, уурын тогоо болон даралтан дор ажиллах бусад тоноглол, тэдгээрийн туслах төхөөрөмж, гол болон туслах механизм, цахилгаан тоноглол, радио төхөөрөмжийн тоноглол, түүний дотор аврах хэрэгсэлд зориулагдсан радио тоног төхөөрөмж, аврах хэрэгсэл болон төхөөрөмж, гал унтраах хэрэгсэл, галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, хөлөг онгоцны навигацын тоног төхөөрөмж, навигацын зааварчилгаа, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл болон бусад тоног төхөөрөмж нь энэхүү журам, мөн хууль тогтоомж, заавар болон Захиргаанаас тухайн хөлөг онгоцыг зориулалтынх нь дагуу ашиглах талаар энэхүү журамд нийцүүлэн гаргасан журам, журамд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино. Энэ үзлэг нь түүнчлэн хөлөг онгоцны бүх эд хэсэг болон түүний тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэлийн чанар ямар ч нөхцөлд ажиллах чадвартай эсэх, тухайн хөлөг онгоц нь дохионы гэрэл, дохионы тэмдэглэгээ болон энэхүү дүрмийн заалт, Далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх дүрмийн шаардлагын дагуу хангагдсан эсэхийг тогтооход оршино;
  - ii) гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгт хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, уурын тогоо болон даралтан дор ажиллах бусад тоноглол, механизм, тоног төхөөрөмжийн хангалт, түүнчлэн хөлөг онгоцны усан доорх ёроолын гаднах хэсэгт хийх шалгалт хамаарна. Энэ үзлэг нь хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, уурын тогоо болон даралтан дор ажиллах бусад тоног төхөөрөмж, тэдгээрийн бэхэлгээ, гол болон туслах механизм, цахилгаан тоног төхөөрөмж, радио тоног төхөөрөмж, түүний дотор аврах хэрэгсэлд зориулагдсан радио тоног төхөөрөмж, гал унтраах хэрэгсэл, галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, аврах хэрэгсэл болон



төхөөрөмж, хөлөг онгоцны навигацын тоног төхөөрөмж, навигацын зааварчилгаа, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл, бусад тоног төхөөрөмжийн хангалтын хувьд чанарын хангалттай байдалд байгаа эсэх болон тэдгээрийг зориулалтынх нь дагуу ашиглаж байгаа эсэх, мөн энэхүү журам, хууль тогтоомж, заавар болон Захиргаанаас энэхүү журамд нийцүүлэн гаргасан журмын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино. Тухайн хөлөг онгоцны дохио ялгааны гэрэл, дохионы тэмдэглэгээ, дуут болон ослын дохио тоноглол хэрэгслийг энэхүү дүрмийн заалтууд, түүнчлэн Далайд хөлөг онгоцууд мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтоохоор дээр дурдсан үзлэгт хамруулна;

iii) нэмэлт үзлэгийг 11 дүгээр журамд заасны дагуу байцаалт явуулсны дүнд засвар хийсний дараа нөхцөл байдлаас шалтгаалж бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн, эсхүл аливаа бүрэн хэмжээний засвар буюу сэргээх ажил хийх бусад бүх тохиолдолд хийнэ. Нэмэлт үзлэг нь тухайн засвар буюу сэргээх ажлыг чанартай, үр дүнтэй гүйцэтгэсэн эсэх, тухайн засвар буюу сэргээх ажлын материал болон чанар нь ямар ч тохиолдолд хангалттай гүйцэтгэсэн байх, мөн энэхүү журам болон Далай дахь хөлөг онгоцны мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх дүрмийн хүчин төгөлдөр заалтууд, түүнчлэн хууль, тогтоомж, заавар болон Захиргаанаас энэхүү журамд нийцүүлэн гаргасан журам, журамтай нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино.

с)

i) Энэхүү дүрмийн (B) хэсэгт дурдсан хууль, тогтоомж, заавар, журам нь бүх тохиолдолд хүний амь насыг хамгаалах үүднээс тухайн хөлөг онгоцыг түүний зориулалтынх нь дагуу ашиглахад зориулагдсан байна.

ii) Тэдгээр нь бусад зүйлээс гадна гол болон туслах уурын тогоо, холболт, уурын хоолой, өндөр даралтан дор ажиллах баллон, дотоод шаталтын хөдөлгүүрт зориулагдсан түлшний савыг ашиглахаас өмнө буюу дараа хийгдэх шингэн болон бусад боломжит аргаар туршилт хийх шаардлагыг тусгах бөгөөд эдгээр шаардлага нь туршилт явуулах журам болон дэс дараалсан хоёр туршилтын хоорондох хугацааг тогтоосон байна.

#### 8 дугаар журам

#### **Ачааны хөлөг онгоцны аврах хэрэгсэл болон бусад тоног төхөөрөмжинд хийх үзлэг**

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) (B) хэсгийн (I) дэд хэсэгт заасан нийт бохир даац нь 500 тонн болон бусад төхөөрөмжийн хангалтад дараахь үзлэгийг хийнэ:

i) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахаас өмнө хийх анхан шатны үзлэг;

ii) 14 (B), (E), (F) болон (G) хэсгийн дүрмийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд Захиргаанаас тогтосон, гэхдээ 5 жилээс илүүгүй хугацаанд гэрчилгээг тогтмол шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг;

iii) (A) (IV) дэд хэсэгт заасны дагуу жил бүр хийх үзлэгийн аль нэгний оронд Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн хангалтын аюулгүй байдлын гэрчилгээ олгосон өдрөөс хойш хоёр жил тутмын өмнө буюу хойно гурван сарын хугацаанд, эхүл гурван жил тутмын өмнө буюу хойно гурван сарын хугацаанд хийх тогтмол үзлэг,

iv) ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн хангалтын аюулгүй байдлын гэрчилгээ олгосон өдрөөс хойш жил тутмын өмнө буюу хойно гурван сарын хугацаанд хийх тогтмол үзлэг;

v) 7 дугаар дүрмийн (B) хэсгийн (III) дэд хэсэгт заасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хийдэгтэй адил нэмэлт үзлэг.

б) (A) хэсэгт дурдсан үзлэгийг дараахь хэлбэрээр хийнэ:

- i) анхан шатны үзлэг нь радио тоног төхөөрөмж, хөлөг онгоцны навигацын тоног төхөөрөмж, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл, бусад тоног төхөөрөмж болон хангамжийн хувьд II-1, II-2, III болон V бүлгийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, аврах хэрэгсэл болон төхөөрөмжинд хийх бүрэн шалгалтыг хамаарах бөгөөд эдгээр нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, чанарын хангалттай нөхцөл байдалд байгаа эсэх, хөлөг зохицуулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино. Галын хяналтын схем, навигацын зааварчилгаа, дохио ялгааны гэрэл, дохионы тэмдэглэгээ, дуут дохио болон аюул ослын дохио өгөх хэрэгслийг дээр дурдсан үзлэгт мөн хамааруулах бөгөөд эдгээрийг энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, боломжтой тохиолдолд Далайд хөлөг онгоцууд мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх дүрмийн хүчин төгөлдөр заалтын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтооно;
- ii) гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон тогтмол давтамжтай хийх үзлэг нь (B) хэсгийн (I) дэд хэсэгт заасан тоног төхөөрөмжинд хийх шалгалтыг хамаарах бөгөөд эдгээр нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, Далайд хөлөг онгоцууд мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх дүрмийн хүчин төгөлдөр заалтуудад нийцэж байгаа эсэх, чанарын хангалттай нөхцөл байдалд нийцэж байгаа эсэх, хөлөг онгоцны зориулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино;
- iii) жил бүр хийх үзлэг нь (B) хэсгийн (I) дэд хэсэгт заасан тоног төхөөрөмжинд хийх үзлэг шалгалтыг хамаарах бөгөөд эдгээр нь 11 дүгээр дүрмийн (A) хэсэгтэй нийцэж байгаа эсэх, хөлөг онгоцыг зориулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино.
- c) (A) хэсгийн (III) дэд хэсэг болон (A) хэсгийн (IV) дэд хэсэгт дурдсан тогтмол давтамжтай болон жил бүрийн үзлэгийг Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн хангалтын аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд баталгаажуулсан байна.

#### 9 дүгээр журам

### **Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмж болон радиолокацийн тоног төхөөрөмжинд хийх үзлэг**

Тухайн гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

- a) III болон IV бүлэгт хамаарах ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмж, түүний дотор аврах хэрэгсэлд ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжийг дараахь үзлэгт оруулна:
- i) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахаас өмнө анхан шатны үзлэг хийх;
- ii) 14 (B), (E), (F) болон (G) хэсгийн дүрмийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд Захиргаанаас тогтоосон, гэхдээ 5 жилээс илүүгүй хугацаанд гэрчилгээг тогтмол шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг;
- iii) ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны жил тутмын гэрчилгээ олгосон өдрөөс өмнө буюу хойно гурван сарын дотор тогтмол давтамжтай хийх үзлэг;
- iv) 7 дугаар дүрмийн (B) хэсгийн (III) дэд хэсэгт заасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хийдэгтэй адил нэмэлт үзлэг.
- b) (A) хэсэгт дурдсан үзлэгийг дараахь хэлбэрээр хийнэ:
- i) анхан шатны үзлэг нь ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмж, түүний дотор аврах хэрэгсэлд ашиглаж буй радио тоног төхөөрөмжинд хийх бүрэн шалгалт хамаарах бөгөөд эдгээр тоног төхөөрөмж нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино;
- ii) гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон тогтмол давтамжтай хийх үзлэгт ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмж, түүний дотор



- төхөөрөмжинд хийх бүрэн шалгалт хамаарах бөгөөд эдгээр тоног төхөөрөмж нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино.
- с) (А) хэсгийн (III) дэд хэсэгт дурдсан тогтмол давтамжтай үзлэг хийснийг Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд баталгаажуулсан байна.

*10 дугаар журам*

**Ачааны хөлөг онгоцны их бие, механизм болон тоног төхөөрөмжийн хангалтад хийх үзлэг**

Тухайн гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж механизм болон тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) (В) хэсгийн (I) дэд хэсэгт дурдсан ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжийн хангалтад (Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ болон Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд хамаарагдах төхөөрөмжөөс бусад) дараахь үзлэг болон шалгалтыг хийнэ:

i) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахаас өмнө түүний усан доорхи ёроолын гаднах хэсэгт хийх шалгалтыг оролцуулсан анхан шатны үзлэг;

ii) 14 (В), (Е), (F) болон (G) хэсгийн дүрмүүдийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд Захиргаанаас тогтосоон, гэхдээ 5 жилээс илүүгүй хугацаанд гэрчилгээг тогтмол шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг;

iii) (А) (IV) дэд хэсэгт заасны дагуу жил бүр хийх үзлэгийн аль нэгний оронд Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны жил тутмын гэрчилгээ олгосон өдрөөс хоёр жил тутмын өмнө буюу хойно гурван сарын хугацаанд, эсхүл гурван жил тутмын өмнө буюу хойно гурван сарын хугацаанд хийх завсрын үзлэг;

iv) ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ олгосон өдрөөс өмнө буюу хойно гурван сарын дотор хийх жил бүрийн үрлэг,

v) 14 дүгээр дүрмийн (Е) буюу (F) хэсгийг хэрэглэхээс бусад тохиолдолд аливаа таван жилийн дотор хөлөг онгоцны усан доорхи гаднах хэсэгт наад зах нь хоёр удаа шалгалт хийнэ. Хэрэв 14 дүгээр дүрмийн (Е) буюу (F) хэсгийг хэрэглэх тохиолдолд уг таван жилийн хугацааг гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгасан хугацаанд хүртэл нэмэгдүүлж болно. Аль ч тохиолдолд тухайн хоёр шалгалтын хоорондох хугацаа 36 сараас илүүгүй байна;

vi) 7 дугаар дүрмийн (В) хэсгийн (III) дэд хэсэгт заасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хийдэгтэй адил нэмэлт үзлэг.

б) (А) хэсэгт дурдсан шалгалт болон үзлэгийг дараахь хэлбэрээр хийнэ:

i) анхан шатны үзлэг нь ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжийн хангалтад хийх бүрэн шалгалтыг хэлнэ. Энэ үзлэг нь ерөнхий байгууламжийн тоног төхөөрөмж, материал болон эд ангийн хэмжээ, үйлдвэрлэлийн чанар, уурын тогоо болон даралтан дор ажиллах бусад тоноглол, тэдгээрийн бэхэлгээ, гол болон туслах механизм, түүний дотор жолоодлогын залуур, түүнд холбогдох удирдлагын систем, цахилгаан тоног төхөөрөмж, бусад тоног төхөөрөмж нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, чанарын хангалттай нөхцөлд байдалд байгаа эсэх, хөлөг онгоцыг зориулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэх, тогтвортой хөвөх шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино. Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэ үзлэг нь шахуургын тасаг, ачаа болон түлш дамжуулагч хоолойн систем, хий зайлуулах хоолой, түүнд

- холбогдох урьдчилан сэргийлэх тоног төхөөрөмжинд хийх шалгалт мөн хамаарна;
- ii) гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэгт (B) хэсгийн (I) дэд хэсэгт заасан ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжид хийх шалгалт хамаарах бөгөөд эдгээр нь энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэх, хөлөг онгоцыг зориулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино;
- iii) завсрын үзлэг нь ерөнхий байгууламж, уурын тогоо болон даралтан дор ажиллах бусад тоноглол, бэхэлгээ, гол болон туслах механизм, түүний дотор жолоодлогын залуур, түүнд холбогдох удирдлагын систем, цахилгаан тоног төхөөрөмж, бусад тоног төхөөрөмжинд хийх шалгалт хамаарах бөгөөд эдгээр нь чанарын хангалттай нөхцөл байдалд байгаа эсэх, хөлөг онгоцыг зориулалтаар нь ашиглаж байгаа эсэхийг тогтооход оршино. Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэ үзлэг шахуургын тасаг, ачаа болон түлш дамжуулагч хоолойн систем, хий зайлуулах хоолой, түүнд холбогдох урьдчилан сэргийлэх тоног төхөөрөмж, аюултай бүсэд цахилгаан тоног төхөөрөмжийг тусгаарлах эсэргүүцлийн туршилт хийх шалгалт мөн хамаарна;
- iv) жил бүрийн үзлэгт (B) хэсгийн (I) дэд хэсэгт заасан ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжийн хангалтад хийх нийтлэг шалгалт хамаарах бөгөөд эдгээр нь 11 дүгээр дүрмийн /A/ хэсэгтэй нийцэж байгаа эсэх, хөлөг онгоцыг тухайн зориулалт, ашиглалтын төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино;
- v) тухайн цаг мөчид хөлөг онгоцны усан доорхи ёроолын гаднах хэсэгт хийх шалгалт болон түүнтэй холбогдох объектод хийх үзлэг нь хөлөг онгоцыг тухайн зориулалт, ашиглалтын тухайн төрөлд нийцэж байгаа эсэхийг тогтооход оршино.
- с) (A) дэд хэсгийн (III) дэд хэсэг, (A) хэсгийн (IV) дэд хэсэг болон (A) хэсгийн (V) дэд хэсэгт дурдсан хөлөг онгоцны усан доорхи ёроолын гаднах хэсэгт хийх завсрын болон жил бүрийн үзлэг, шалгалтыг Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд баталгаажуулсан байна.

#### 11 дүгээр журам

### Үзлэгийн дараа хөлөг онгоцны бүрэн бүтэн байдлыг хадгалах

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

- a) хөлөг онгоц болон түүний тоног төхөөрөмжийн бүрэн бүтэн байдлыг хөлөг онгоц, түүний тавцан дээрх хүмүүс аюул учруулахгүй тухайн хөлөг онгоц далайд хөвөхөд бүх талаараа тохирсон байх үүднээс энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцсэн нөхцөл байдалд байлгана;
- b) 7, 8, 9 буюу 10 дугаар журамд заасны дагуу хөлөг онгоцны аливаа үзлэгийг хийж дууссаны дараа Захиргаанаас зөвшөөрөл авалгүйгээр үзлэгт хамрагдсан ерөнхий байгууламжийн тоног төхөөрөмж, механизм, тоног төхөөрөмж болон эд ангид ямар нэгэн өөрчлөлт оруулахгүй;
- с) хөлөг онгоцны аюулгүй байдал, эсхүл түүний аврах хэрэгсэл буюу бусад тоног төхөөрөмжийн үр ашигтай, бүрэн бүтэн байдалд нөлөөлөхүйцээр хөлөг онгоц осолд орсон, эсхүл аливаа гэмтлийг илрүүлсэн аль ч тохиолдолд хөлөг онгоцны ахмад, эсхүл эзэмшигч нь энэ талаар холбогдох гэрчилгээ олгох үүрэг бүхий Захиргаа, томилогдсон байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад эхний боломжоор мэдэгдэх бөгөөд тэд 7, 8, 9 болон 10 дугаар дүрэмд заасан үзлэгийг хийх шаардлагатай эсэхийг тодорхойлох зорилгоор хянан шалгалт явуулна. Хэрэв хөлөг онгоц нь хэлэлцэн тохиролцогч өөр Засгийн газрын боомтод байвал хөлөг онгоцны ахмад, эсхүл эзэмшигч нь энэ талаар боомтын улсын холбогдох эрх бүхий

этгээдэд нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага ийнхүү мэдэгдэл хийсэн эсэхийг тогтооно.

## 12 дугаар журам Гэрчилгээ олгох

Тухайн гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээ олгох буюу баталгаажуулах”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) Үүнд:

i) анхан шатны үзлэг, эсхүл гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийсэн үзлэгийн дараа, II-1, II-2, III, IV болон V бүлгийн холбогдох шаардлага, мөн энэхүү дүрмийн холбогдох шаардлагад нийцсэн зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээ олгоно;

ii) анхан шатны үзлэг, эсхүл гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийсэн үзлэгийн дараа II-1 болон II-2 бүлгийн холбогдох шаардлага (галын аюулгүй ажиллагааны систем болон галын хяналтын схемд хамаарагдах шаардлагаас бусад) мөн энэхүү дүрмийн холбогдох шаардлагад нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээг олгоно;

iii) анхан шатны үзлэг, эсхүл гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийсэн үзлэгийн дараа II-1, II-2 III болон V бүлгийн холбогдох шаардлага, мөн энэхүү дүрмийн холбогдох шаардлагад нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээ олгоно;

iv) анхан шатны үзлэг, эсхүл гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийсэн үзлэгийн дараа IV бүлгийн холбогдох шаардлага, мөн энэхүү дүрмийн холбогдох шаардлагад нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээ олгоно;

v) ачааны хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээг II-1, II-2, III, IV болон V бүлгийн холбогдох шаардлага, мөн энэхүү дүрмийн холбогдох шаардлагад нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд анхан шатны үзлэг, эсхүл гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийсэн үзлэгийн дараа (A) хэсгийн (II) дэд хэсэг, (A) хэсгийн (III) дэд хэсэг болон (A) хэсгийн (IV) дэд хэсэгт заасан гэрчилгээний оронд олгож болно. Аль ч үед энэ бүлэгт ишлэл хийсэн ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж хангалтыг аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ буюу ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнүүдийн оронд хэрэв ачааны хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээг ашигласан бол түүнийг хэрэглэнэ;

vi) (I), (III), (IV) болон (V) дэд хэсэгт дурдсан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ болон ачааны хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд тоног төхөөрөмжийн жагсаалтыг хавсаргана;

vii) хэрэв хөлөг онгоцонд энэхүү дүрмийн заалтын дагуу хөнгөлөлт олгосон бол энэ хэсэгт дурдсан гэрчилгээн дээр нэмж Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ гэж нэрлэгдэх гэрчилгээ олгоно;

viii) энэхүү журамд дурдсан гэрчилгээг Захиргаанаас, эсхүл түүнээс эрх олгосон этгээд буюу байгууллага олгоно. Ямарч тохиолдолд тухайн Захиргаан нь гэрчилгээнтэй холбогдох бүх хариуцлагыг хүлээнэ.

b) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенцтухайн Засгийн газрын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах



тухай” 1960 оны, 1948 оны буюу 1929 оны конвенцийн заалтыг үндэслэсэн гэрчилгээ олгохгүй.

### 13 дугаар журам

#### **Бусад улсын Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

Тухайн гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Бусад улсын Засгийн газраас гэрчилгээ олгох буюу баталгаажуулах”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Захиргааны хүсэлтээр хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар хөлөг онгоцонд үзлэг хийж болох бөгөөд хэрэв тухайн хөлөг онгоц энэхүү дүрмийн шаардлагад нийцэж байна гэж үзвэл хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгох, эсхүл гэрчигээ олгох эрхийг олгож, шаардлагатай үед хөлөг онгоцны гэрчилгээг энэхүү дүрмийн дагуу баталгаажуулах, эсхүл баталгаажуулах эрх олгоно. Ийнхүү олгосон гэрчилгээ нь далбааг нь мандуулж явах эрх олгосон улсын Засгийн газрын хүсэлтээр тухайн гэрчигээ олгогдох тухай, мөн тухайн гэрчилгээ нь 12 дугаар журамд заасан гэрчилгээний адил хүчинтэй байж, хүлээн зөвшөөрөгдсөн тухай мэдээллийг агуулна.”

### 14 дүгээр журам

#### **Гэрчилгээний үйлчлэх хугацаа**

Тухайн гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээний үйлчлэх болон хүчин төгөлдөр байх хугацаа”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээг 12 сараас илүүгүй хугацаатай олгоно. Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй гэрчилгээ болон ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмж хангалтын аюулгүй ажиллагааны Захиргаанаас тогтоосон хугацаагаар 5 жилээс илүүгүй хугацаанд олгоно. Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ нь түүнд хамааралтай гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаанаас илүүгүй хугацаанд үйлчилнэ.

б)

i) (А) хэсгийн шаардлагыг хөндөхгүйгээр хэрэв гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэгийг тухайн гэрчилгээний үйлчлэл дуусахаас өмнө гурван сарын дотор гүйцэтгэсэн бол шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг дууссан өдрөөс дараахь тохиолдолд дор дурдсан хүчинтэй байна:

1) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дуусах өдрөөс таван сараас илүүгүй хугацаанд;

2) ачааны хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дуусах өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.

ii) Хэрэв гэрчилгээ шинэчлэх сэргээх зорилгоор хийх үзлэгийг тухайн гэрчилгээний үйлчлэл дууссаны дараа гүйцэтгэсэн бол шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг дууссан өдрөөс дараахь тохиолдолд дор дурдсан хүчинтэй байна:

1) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дуусах өдрөөс таван сараас илүүгүй хугацаанд;

2) ачааны хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дуусах өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.

iii) Хэрэв гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэгийг тухайн гэрчилгээний үйлчлэл дуусахаас өмнө гурван сараас илүүгүй хугацаанд гүйцэтгэсэн бол шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг дууссан өдрөөс дараахь тохиолдолд дор дурдсан хүчинтэй байна:

1) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг дууссан өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд;

- 2) ачааны хөлөг онгоцны хувьд гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг дууссан өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.
- с) Хэрэв зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнээс бусад төрлийн гэрчилгээг таван жилээс бага хугацаагаар олгосон бол Захиргаа нь 8, 9 болон 10 дугаар журамд дурдсан 5 жилийн хугацаатай олгох гэрчилгээнд хийх ёстой холбогдох үзлэгийг хийсний үндсэн дээр тухайн гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг (А) хэсэгт заасны дагуу хамгийн дээд хугацаагаар нь сунгаж болно.
- д) Хэрэв гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийсний дараа хүчин төгөлдөр байгаа гэрчилгээний хугацаа дуусахаас өмнө шинэ гэрчилгээ олгоогүй буюу хөлөг онгоцонд өгөөгүй бол Захиргаанаас томилогдсон этгээд, эсхүл байгууллага хүчин төгөлдөр байгаа тухайн гэрчилгээг баталгаажуулж болох бөгөөд тухайн гэрчилгээний хугацаа дуусахаас 5 сарын өмнө хүртэл түүний хугацааг хүчинтэй гэж хүлээн зөвшөөрнө.
- е) Хэрэв гэрчилгээний хугацаа дуусах үед хөлөг онгоц үзлэг хийх боомтод байгаагүй бол Захиргаа нь гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгаж болох бөгөөд тухайн сунгалт нь үзлэг хийх боомтод аялалаа дуусгах боломжийг уг хөлөг онгоцонд олгох буюу зөвхөн зайлшгүй шаардлага, үндэслэл бүхий тохиолдолд түүнийг хийнэ. Ямар ч гэрчилгээг гурван сараас илүү хугацаагаар сунгахгүй бөгөөд гэрчилгээнд сунгалт хийсэн хөлөг онгоц үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирсэн бол шинэ гэрчилгээ авалгүйгээр тийнхүү сунгалт хийсэн гэрчилгээтэйгээр уг боомтыг орхиж явах эрхгүй. Гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийж дууссаны дараа олгох шинэ гэрчилгээ нь дараахь тохиолдолд дор дурдсан хүчинтэй байна:
- i) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнө үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс 12 сараас илүүгүй хугацаанд;
  - ii) ачааны хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнөх үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.
- f) Богино аялалд явах хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээг энэхүү дүрмийн дээр дурдсан заалтуудын дагуу сунгахгүй бол Захиргаа нь гэрчилгээн дэх хугацаа дуусах өдрөөс хойш нэг хүртэл сараар хугацааг нь хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр сунгаж болно. Гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийж дууссаны дараа олгох шинэ гэрчилгээ нь дараахь тохиолдолд дор дурдсан хүчинтэй байна:
- i) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнө үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс 12 сараас илүүгүй хугацаанд;
  - ii) ачааны хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнөх үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.
- g) Захиргаанаас тогтоосон онцгой нөхцөл байдлын үед (В) хэсгийн (II) дэд хэсэг, (Е) хэсгийн шаардлагын дагуу тухайн гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дуусах өдрөөс эхлэн шинэ гэрчилгээний үйлчлэлийг эхлүүлэхгүй. Эдгээр онцгой байдлын үед шинэ гэрчилгээ нь дор дурдсан хугацаанд хүчин төгөлдөр байна:
- i) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнө үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс 12 сараас илүүгүй хугацаанд;
  - ii) ачааны хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнөх үйлчлэлийн хугацаа дууссан өдрөөс таван жилээс илүүгүй хугацаанд.
- h) Хэрэв жил бүрийн, завсрын, эсхүл тогтмол үзлэгийг холбогдох дүрмийн дагуу тогтоосон хугацаанаас өмнө хийсэн бол:
- i) зохих гэрчилгээнд заасан жил бүрийн өдрийг үзлэг хийж дууссан өдрөөс хойш гурван сараас илүүгүй хугацааны өдрөөр бичилт хийж өөрчилнө;
  - ii) Холбогдох дүрмүүдийн шаардлагын дагуу хийх ажил бүрийн, завсрын, эсхүл тогтмол хийх дараагийн үзлэгийг эдгээр дүрмээр тодорхойлогдох хугацаанд жил бүрийн шинэ өдөрт тохируулан хийж гүйцэтгэнэ;
  - iii) Холбогдох дүрмүүдээр тогтоосон үзлэгүүдийн хоорондын цаад захын хугацааг хэтрүүлэхгүйгээр жил бүрийн, завсрын, эсхүл тогтмол нэг, эсхүл түүнээс олон үзлэгийг нөхцөл байдлаас шалтгаалж хийх нөхцөлд

гэрчилгээний хүчин төгөлдөр үйлчлэлийн хугацааг өөрчлөхгүйгээр хэвээр үлдээж болно.

i) 12 буюу 13 дугаар дүрмийн үндсэн дээр олгогдсон гэрчилгээ дараахь тохиолдлын аль нэгэнд хүчингүй болно:

i) хэрэв 7 дугаар дүрмийн (А) хэсэг, 8 дугаар дүрмийн (А) хэсэг, 9 дүгээр дүрмийн (А) хэсэг болон 10 дугаар дүрмийн (А) хэсэгт заасан хугацаанд холбогдох үзлэг болон шалгалтыг хийж дуусаагүй бол,

ii) хэрэв гэрчилгээг энэхүү дүрмийн дагуу баталгаажуулаагүй бол,

iii) хэрэв хөлөг онгоцыг өөр улсын далбааны дор шилжүүлсэн бол. Шинэ гэрчилгээ олгох Засгийн газрын 11 дүгээр дүрмийн (А) болон (В) хэсгийн шаардлагын заалтыг зөвхөн хөлөг онгоц нь бүрэн хангаж байна гэж үзсэн тохиолдолд шинэ гэрчилгээ олгоно. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хооронд хөлөг онгоц шилжүүлэх тохиолдолд хэрэв гурван сарын дотор хүсэлт гаргасан бол тухайн хөлөг онгоц өмнө нь далбааг мандуулж явах эрхтэй байсан улсын Засгийн газар хөлөг онгоцыг шилжүүлэхээс өмнө ашиглаж байсан гэрчилгээний хуулбар, боломжтой бол үзлэг хийсэн тухай холбогдох бичиг баримтыг Захиргаанд аль болох богино хугацааны дотор хүргүүлнэ.

#### *15 дугаар журам*

#### **Гэрчилгээ үйлдэх хэлбэр**

Тухайн гарчигийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээ үйлдэх хэлбэр болон тоног төхөөрөмжийн жагсаалт”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

Тоног төхөөрөмжийн гэрчилгээ болон жагсаалтыг энэхүү конвенцийн хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөд дурдсан загварын дагуух хэлбэрээр бүрдүүлнэ. Хэрэв гэрчилгээг англи, эсхүл франц хэлээр үйлдээгүй бол түүний эх бичвэрт эдгээр хоёр хэлний аль нэгний орчуулгыг тусгана.

#### *16 дугаар журам*

#### **Гэрчилгээг байрлуулах**

Тухайн гарчигийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээ үзэх боломж”

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

12 болон 13 дугаар дүрмийн дагуу олгосон гэрчилгээг хөлөг онгоцны тавцанд хийх шалгалтад зориулан аль ч үед үзүүлэхэд бэлэн байлгана.

#### *19 дүгээр журам*

#### **Хяналт**

Тухайн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

а) Хэлэлцэн тохиролцогч бусад улсын Засгийн газрын боомтод байгаа хөлөг онгоц бүрийг тухайн Засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгосон албан тушаалтнуудын хяналтад байлгах бөгөөд уг хяналт нь 12 буюу 13 дугаар дүрмийн дагуу олгосон гэрчилгээг хүчинтэй эсэхийг тогтооход чиглэгдсэн байна.

б) Хэрэв хөлөг онгоцны нөхцөл байдал, эсхүл түүний тоног төхөөрөмж нь аливаа гэрчилгээн дэх мэдээлэлтэй үндсэндээ үл нийцэж байх, эсхүл хөлөг онгоц буюу түүний тоног төхөөрөмж нь 11 дүгээр дүрмийн (А) болон (В) хэсгийн заалтуудтай нийцэж байна гэж үзэх тодорхой үндэслэлээс бусад тохиолдолд тухайн гэрчилгээнүүдийг хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрнө.

с) (В) хэсэгт заасан нөхцөл байдал, эсхүл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацаа дууссан буюу хүчингүй болсон хяналтаа тогтоосон албан тушаалтан нь хөлөг онгоц буюу тавцан дээрх хүмүүст аюул учруулахгүйгээр тухайн хөлөг онгоцыг холбогдох

хөлөг онгоцны засварын газар шилжүүлэх зорилгоор боомтыг орхих, эсхүл далайд гарч чадах хүртэл тухайн хөлөг онгоцыг явуулахгүй байх арга хэмжээ авна.

d) Хэрэв тухайн хяналтын дүнд аливаа хэлбэрээр зайлшгүй оролцох шаардлага гарвал хяналтаа тогтоосон албан тушаалтан тухайн хөлөг онгоц далбааг нь мандуулах эрх бүхий улсын консул, эсхүл түүний эзгүйд аль ойр байх дипломат төлөөлөгчийн газарт зайлшгүй оролцох болсон шаардлагын талаархи бүх нөхцөл байдлын тухай бичгээр мэдэгдэнэ. Үүнээс гадна гэрчилгээ олгох үүрэг бүхий томилогдсон байцаагч, эсхүл байгууллагын талаар мэдэгдэнэ. Мөн ийнхүү оролцох болсон шалтгааны талаар Байгууллагад мэдээлнэ.

e) Боомтын улсын холбогдох эрх бүхий этгээд хэрэв (C) болон (D) хэсэгт заасан арга хэмжээг авч чадахгүй, эсхүл дараагийн очих боомт хүртэл явахыг тухайн хөлөг онгоцонд зөвшөөрсөн бол хөлөг онгоцны тухай бүх мэдээллийг дараагийн очих боомтын эрх бүхий этгээдэд хүргүүлнэ.

f) Энэхүү дүрмийн дагуу хяналт тавихдаа хөлөг онгоцыг үндэслэлгүйгээр саатуулах буюу удаах явдлаас зайлсхийх боломжтой бүхий л хүчин чармайлтыг гаргана. Хэрэв үүний үр дүнд хөлөг онгоц нь үндэслэлгүй саатуулагдсан буюу түүнийг удаасан бол тухайн хөлөг онгоцны учирсан аливаа алдагдал болон хохирлыг нөхөн төлүүлэх эрхтэй.

**ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ  
ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИЙН ХАВСРАЛТЫН НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТӨД  
ОРУУЛСАН ХАВСРАЛТЫН НЭМЭЛТ**

Конвенцийн хавсралтын нэмэлтэд тусгасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж хяналтын аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээ, хөнгөлөлтийн гэрчилгээг дараахь гэрчилгээний хэлбэр болон тоног төхөөрөмжийн жагсаалтаар өөрчлөв:

“Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээний хэлбэр”

**ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ АЮУЛГҮЙ  
АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

Энэхүү гэрчилгээнд тоног төхөөрөмжийн жагсаалтыг нэмж тусгана. (“Р хэлбэр”)  
/албан ёсны тамга/ /улс/

Олон улсын аливаа\* /1/ аялал  
богино \_\_\_\_\_ ын  
/улсын нэр/  
Засгийн газраас эрх олгосны дагуу

\_\_\_\_\_ /эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/

1988 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ 1974 ОНЫ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэв.  
Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл\*/2/

Хөлөг онгоцны нэр .....  
Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
Бүртгэлийн боомт .....  
Нийт даац .....  
Хөлөг онгоц зорчих гэрчилгээ  
олгогдсон далайн бүс /IV/2 дугаар журам/ .....  
ОУДБ-ын дугаар\* /3/ .....  
Хитэгийн дам нурууг зангидсан, эсхүл хөлөг онгоцны  
ерөнхий байгууламжийн тухайн шатан дахь өдөр,  
эсхүл боломжтой бол тоног төхөөрөмж дахин  
суурилуулсан, эсхүл өөрчилсөн,  
эсхүл үндсээр нь өөрчилсөн өдөр .....

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:

1. Хөлөг онгоцонд конвенцийн 1/7 дугаар дүрмийн дагуу үзлэг хийсэн.
2. Үзлэгээр дараахь зүйлийг тогтоов:
  - 2.1 Хөлөг онгоц нь дараахь зүйлийн хувьд конвенцийн шаардлагад нийцнэ:

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /2/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /3/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.



- 2.1.1 ерөнхий байгууламж, гол болон туслах механизм, уурын тогоо болон даралтаар ажиллах бусад тоноглол;
- 2.1.2 ус нэвтэрдэггүй дэд хэсгийн зааг болон түүнд хамаарах төхөөрөмж эд анги;
- 2.1.3 усны ачаалах дэд хэсгийн дараахь зааг:

Хөлөг онгоцны гадна талаас түүний төв хэсэгт тэмдэглэсэн ачаалах дэд хэсгийн дараахь зааг /II-1/13 дугаар журам/	Усан дээрх тавцан	Зорчигчдыг тээвэрлэх талбай, түүний дотор зорчигчид, эсхүл, ачаа тээвэрлэх талбайг оролцуулсан талбайд хэрэглэх
С.1	.....	.....
С.2	.....	.....
С.3	.....	.....

- 2.2 хөлөг онгоц нь гал унтраах хэрэгсэл, галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, галын схемийн хувьд конвенцийн шаардлагад нийцсэн байх;
  - 2.3 аврах хэрэгсэл болон аврах завь, аврах сал, туслах завины хангамжийг конвенцийн шаадлагын дагуу тогтоох;
  - 2.4 хөлөг онгоц нь аврах хэрэгслийн зориулалтаар аврах хөвөгч радио тоног төхөөрөмжийг конвенцийн шаардлагын дагуу авч явах;
  - 2.5 хөлөг онгоц нь радио тоног төхөөрөмжийн хувьд конвенцийн шаардлагыг биелүүлсэн байх;
  - 2.6 аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглаж байгаа радио тоног төхөөрөмжийн үйл ажиллагаа нь конвенцийн заалтуудад нийцсэн байх;
  - 2.7 хөлөг онгоц нь тоног төхөөрөмж, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл болон навигацын зааварчилгааны хувьд конвенцийн шаардлагад нийцсэн байх;
  - 2.8 хөлөг онгоц нь конвенц болон далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх Олон улсын дүрмийн шаардлагын дагуу дохио өгөх хэрэгслээр хангагдсан,
  - 2.9 Хөлөг онгоц нь бусад бүх зүйлийн хувьд Конвенцийн зохих шаардлагад нийцсэн байна.
3. Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ олгогдоно/олгогдохгүй\*/1/  
Энэхүү гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа .....  
Олгосон газар .....

/Гэрчилгээ олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон 1/14 /D/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу

..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөв.

Гарын үсэг .....

/эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг/

Газар .....

Он, сар, өдөр .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгах буюу 1/14 /Е/, эсхүл /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр олгосон хугацааг баталгаажуулах

тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /e/, 1/14 /f<sup>1</sup>/2/ хэсгийн шаардлагын дагуу ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөв.

Гарын үсэг .....

/эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг/

Газар .....

Он, сар, өдөр .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээний тоног төхөөрөмжийн жагсаалт /"P" хэлбэр/*

Энэхүү жагсаалтыг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд байнга хавсаргана.

**ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ КОНВЕНЦИД 1988 ОНЫ ПРОТОКОЛООР НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАНЫ ДАГУУ НИЙЦСЭН ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ЖАГСААЛТ**

1. Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл

Хөлөг онгоцны нэр .....

Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....

Гэрчилгээнд заасан зорчигчдын тоо .....

Радио тоног төхөөрөмжийн ашиглалтыг хариуцах шаардлагатай мэргэшсэн этгээдийн хамгийн бага тоо .....

**2. Аврах хэрэгслийн тодорхойлолт**

1. Аврах хэрэгслээр хангах хүний нийт тоо .....	Зүүн тавцан	Баруун тавцан
2. Аврах завины нийт тоо	.....	.....
2.1 Завинд суух нийт хүний тоо	.....	.....
2.2 Хэсэгчилсэн хаалттай аврах завины тоо (III/42 дугаар журам)	.....	.....
2.3 Хэсэгчилсэн хаалттай өөрөө хийлэгч аврах завины тоо (III/43 дугаар журам)	.....	.....
2.4 Бүрэн хаалттай аврах завины тоо (III)44 дугаар журам/	.....	.....
2.5 Бусад аврах завь	.....	.....
2.5.1 Тоо	.....	.....
2.5.2 Төрөл	.....	.....
3. Хөдөлгүүртэй аврах завины тоо (Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарна)	.....	.....
3.1 Гэрэлтүүлэгчтэй аврах завины тоо	.....	.....
4. Жижүүрийн завины тоо	.....	.....
4.1 Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарах завины тоо	.....	.....
5. Аврах сал	.....	.....
5.1 Батлагдсан стандартын дагуу буух төхөөрөмжийг шаардах аврах сал	.....	.....

\* /2/Хэрэггүй хэсгийг хасах.

5.1.1 Аврах салны тоо	.....	.....
5.1.2 Аврах санд байрлах хүний тоо	.....	.....
5.2 Батлагдсан стандартын дагуух буух төхөөрөмжийг үл шаардах аврах сал	.....	.....
5.2.1 Аврах салны тоо	.....	.....
5.2.2 Аврах санд байрлах хүний тоо	.....	.....
6. Хөвөгч төхөөрөмж	.....	.....
6.1 Төхөөрөмжийн тоо	.....	.....
6.2 Хөвөгч төхөөрөмжийг ашиглаж чадах хүний тоо	.....	.....
7. Аврах цагаригны тоо	.....	.....
8. Аврах хантаазны тоо	.....	.....
9. Усны шумбагч хослол	.....	.....
9.1 Нийт тоо	.....	.....
9.2 Аврах хантаазны шаардлагад нийцэх хослолын тоо	.....	.....
10. Дулаан хадгалах хэрэгслийн тоо * /1/	.....	.....
11. Аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглах радио тоног төхөөрөмж	.....	.....
11.1 Радиолокацид хариу өгөх тоо	.....	.....
11.2 Хоёр замт радио-утсан холбооны VHF аппаратын тоо	.....	.....

**3. Радио тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолт**

Төрөл	Байвал зохих
1. Үндсэн систем	.....
1.1 VHF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.1.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.1.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.1.3 Радио утас	.....
1.2 MF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.2.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.2.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.2.3 Радио утас	.....
1.3 MF/HF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.3.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.3.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.3.3 Радио утас	.....
1.3.4 Радиотелеграфын үсэг шивэгч	.....
1.4 Хөлөг онгоцны IMSARSAT газрын станц	.....
2. Гамшгийн тухай мэдээллийг дамжуулах нэмэлт төхөөрөмж	.....
3. Далай дахь аюулгүй байдлын тухай мэдээллийг хүлээн авагч төхөөрөмж	.....
3.1 NAVTEX хүлээн авагч	.....
3.2 EGC хүлээн авагч	.....
3.3 Радиотелеграфын үсэг шивэгч HF хүлээн авагч	.....
4. EPIRB хиймэл дагуул	.....
4.1 COSPAS/SARSAT	.....
4.2 UNMARSAT	.....
5. VHF EPIRB	.....
6. Хөлөг онгоцны радиолокацийн хариу өгөгч	.....

\* /1/ III/38.5.1.24, 41.8.31 болон 47.2.2.13 дугаар журмын дагуу шаардлагатай хэсгээс бусдыг нь.

7. 2.182 КГ/ц * /1/ радио утасны үелзэлээр гамшгийг ажиглах хүлээн авагч	..... .....
8. 2.182 КГ/ц * /2/ радио утасны үелзэлээр түгшүүрийн дохио өгөх төхөөрөмж	..... .....

4. Радио тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлыг хангахад хэрэглэх арга /IV/15.6 болон 15.7 дугаар журам/  
 4.1 Орлуулагч тоног төхөөрөмж .....  
 4.2 Эрэг дэх техникийн үйлчилгээ болон засвар .....  
 4.3 Далай дахь техникийн үйлчилгээ болон засвар хангамж .....  
 5. 1988 оны нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн IV бүлгийн бүх шаардлагад үл нийцэх 1995 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц

	Дүрмийн шаардлага	Байвал зохих
Ээлжийн операторчийн чагнах цаг	.....	.....
Операторчдын тоо	.....	.....
Байвал зохих авто сэрүүлэг	.....	.....
Байвал зохих гол төхөөрөмж	.....	.....
Байвал зохих нөөц төхөөрөмж	.....	.....
Гол болон нөөц дамжуулагч нь цахилгаанаар тусгаарлагдсан, эсхүл холбогдсон эсэх	.....	.....

6. 1988 оны \* /3/ нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн III бүлгийн шаардлагад бүрэн үл нийцэх 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц

	Байвал зохих
Аврах завинд зориулсан радио тоног төхөөрөмж	.....
Аврах завь болон саланд зориулсан зөөврийн радио аппарат	.....
Аврах завь болон саланд зориулсан EPIRB байршил заагч	.....
//121.5 МГ/ц болон 243.0 МГ/ц	.....
Хоёр замт радио холбооны аппарат	.....

Эдгээр баримт нь аль ч тохиолдолд үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР ГЭРЧЛЭВ.

..... олгов.

/Баримтыг олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/  
гарын үсэг/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны

*/Холбогдох эрх бүхий этгээдийн тамга буюу тэмдэг/  
Ачааны хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжийн аюулгүй  
ажиллагааны гэрчилгээний хуулбар*

\* /1/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.

\* /2/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй /Далай дахь аюулгүй байдлын Хорооноос өөр огноог тодорхойлоогүй бол/

\* /3/ Энэ хэсгийг 1995 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.



**АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ЕРӨНХИЙ БАЙГУУЛАМЖИЙН  
АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

/албан ёсны тамга/

/улс/

-ЫН

\_\_\_\_\_ /улсын нэр/

Засгийн газраас эрх олгосны дагуу

\_\_\_\_\_ -ЫН

\_\_\_\_\_ /эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/

1988 оны протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ 1974 ОНЫ КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэн олгов.

Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл \* /1/

Хөлөг онгоцны нэр .....

Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....

Бүртгэлийн боомт .....

Нийт даац .....

Хөлөг онгоцны бохир даац

/метр тонн/ \* /2/ .....

ОУДБ-ын дугаар \* /3/ .....

Хөлөг онгоцны төрөл \* /4/

Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Хий тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Дээр дурдсанаас бусад ачаа тээврийн хөлөг онгоц .....

Хитэгийн дам нурууг зангидсан, эсхүл хөлөг онгоцны

ерөнхий байгууламжийн тухайн шатан дахь өдөр,

эсхүл боломжтой бол тоног төхөөрөмж дахин

суурилуулсан, эсхүл өөрчилсөн,

эсхүл үндсээр нь өөрчилсөн өдөр .....

**ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:**

1. Хөлөг онгоцонд конвенцийн I/10 дугаар дүрмийн дагуу үзлэг хийсэн.

2. Дээр дурдсан журамд тодорхойлсон хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, механизм, тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал нь хангалттай байгаа болон хөлөг онгоц конвенцийн II-2, II-ийн шаардлагыг (галын аюулгүй ажиллагааны урьлчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, галын хяналтын схемд тавигдах шаардлагаас бусад) хангаж байгааг үзлэгээр тогтоосон.

3. Хөлөг онгоцны усан доорхи ёроолын гаднах хэсэгт сүүлийн 2 шалгалтыг .....

болон ..... хийсэн.  
/он, сар, өдөр/

4. Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ олгогдсон/олгогдоогүй\* /1/

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн I/10 дугаар дүрмийн дагуу хөлөг онгоцны усан доорх ёроолын гаднах хэсэгт жил бүрийн, завсрын үзлэг болон шалгалт хийх нөхцөлд .....

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /2/ Зөвхөн газрын тос, химийн бодис болон хий тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд.

\* /3/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

\* /4/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /2/ Конвенцийн I/14 (а) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн I/14(h) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн I/2 (п) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.



Олгосон газар .....  
/Гэрчилгээ олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/ ..... /Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*  
**Жил бүрийн болон завсрын үзлэгийг баталгаажуулах**

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн i/10 дугаар дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Жил бүрийн үзлэг: ..... Гарын үсэг: .....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

Жил бүрийн/завсрын үзлэг Гарын үсэг: .....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

**I/14 /h/ дүрмийн дагуу хийх жил бүрийн/завсрын үзлэг\* /1/**

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗЙҮЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/14 /h/ /III/ дүрмийн дагуу хийгдсэн жил бүрийн/завсрын үзлэгээр тогтоогдов.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

**Хөлөг онгоцны усан доорх ёроолын гаднах хэсэгт хийх шалгалтыг баталгаажуулах\* /2/**

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/10 дугаар дүрмийн дагуу хийгдсэн шалгалтаар тогтоогдов.

Эхний шалгалт ..... Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Хоёр дахь шалгалт ..... Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

1/14 /C/ дүрмийг хэрэглэх тохиолдолд гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааг 5 жилээс илүүгүй сунгаж баталгаажуулна.

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /2/ Нэмэлт шалгалтын талаар мэдээлэл оруулж болно.

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /C/ хэсгийн шаардлагын дагуу .....  
өдөр хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үлэг болон 1/14 /D/ хэсгийн дүрмүүдийг  
хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт*

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу .....  
хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгах  
буюу 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлттэй нөхцөлөөр олгосон  
хугацааг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F<sup>\*</sup> /1/ хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь .....  
хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /h/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед жил бүрийн тухайн өдрийг  
шилжүүлэхэд хийх баталгаажуулалт*

Конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь  
.....

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь  
.....

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

<sup>\*</sup> /1/ Конвенцийн 1/14 (a) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн 1/14(h) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн 1/2 (n) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.

**Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн  
аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээний хэлбэр**

**АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН АЮУЛГҮЙ  
АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

Энэхүү гэрчилгээ нь тоног төхөөрөмжийн бүртгэл (Е хэлбэр)-д хавсрагдах болно  
/албан ёсны тамга/ /улс/

\_\_\_\_\_ -ЫН

\_\_\_\_\_ /улсын нэр/

Засгийн газраас эрх олгосны дагуу

\_\_\_\_\_ -ЫН

\_\_\_\_\_ /эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/

1988 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ  
ТУХАЙ” 1974 ОНЫ КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэн олгов.

Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл \* /1/

Хөлөг онгоцны нэр .....

Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....

Бүртгэлийн боомт .....

Нийт даац .....

Хөлөг онгоцны бохир даац

/метр тонн\* /2/ .....

ОУДБ-ын дугаар \* /3/ .....

Хөлөг онгоцны төрөл \* /4/

Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Хий тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Дээр дурдсанаас бусад ачаа тээврийн хөлөг онгоц .....

Хитэгийн дам нурууг зангидсан, эсхүл хөлөг онгоцны

ерөнхий байгууламжийн тухайн шатан дахь өдөр,

эсхүл боломжтой бол тоног төхөөрөмж дахин

суурилуулсан, эсхүл өөрчилсөн,

эсхүл үндсээр нь өөрчилсөн өдөр .....

**ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:**

1. Хөлөг онгоцонд конвенцийн I/8 дугаар дүрмийн шаардлагын дагуу үзлэг хийсэн.

2. Үзлэгээр дараахь зүйлийг тогтоов:

1.1. Хөлөг онгоц нь конвенцийн шаардлагын дагуу гал унтраах хэрэгсэл, галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, галын хяналтын схемийн хувьд нийцсэн;

1.2. аврах хэрэгсэл болон аврах завь, аврах сал, туслах завины хангамжийг конвенцийн шаардлагын дагуу тогтоосон;

1.3. хөлөг онгоц нь аврах хэрэгслийн зориулалтаар аврах хөвөгч, радио тоног төхөөрөмжийг конвенцийн шаардлагын дагуу авч явна;

1.4. хөлөг онгоц нь навигацын тоног төхөөрөмж, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл болон навигацын зааварчлагааны хувьд конвенцийн шаардлагад нийцсэн;

1.5. хөлөг онгоц нь конвенц болон Далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх тухай Олон улсын дүрмийн шаардлагын дагуу дохионы гэрэл, дохионы тэмдэглэгээ, дуут дохио болон ослын дохио өгөх хэрэгслээр хангагдсан;

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /2/ Зөвхөн газрын тос, химийн бодис болон хий тээвэрлэгч зориулалттай хөлөг онгоцны хувьд.

\* /3/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

\* /4/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

- 1.6. хөлөг онгоц нь бусад бүх зүйлийн хувьд конвенцийн зохих шаардлагад нийцсэн.
3. Хөлөг онгоц нь III/26 1.1.1 дүгээр дүрмийн худалдааны бүсийн хязгаарын дотор зорчино.
4. Хөнгөлөлттэй гэрчилгээ олгогдоно/олгогдохгүй\* /1/  
Конвенцийн I/8 дугаар дүрмийн дагуу жилийн болон тогтмол хийх үзлэгийн дагуу энэхүү гэрчилгээ нь .....-ыг  
/2/ хүртэл хүчин төгөлдөр байна.
- Олгосон газар .....  
/Гэрчилгээ олгосон газар/  
.....  
/Олгосон өдөр/ ..... /Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

### Жилийн болон тогтмол хийх үзлэгийг баталгаажуулах

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/10 дугаар дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Жил бүрийн үзлэг: ..... Гарын үсэг: .....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
Жил бүрийн/завсрын үзлэг\* Гарын үсэг: .....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/8 дугаар дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Жил бүрийн үзлэг: ..... Гарын үсэг: .....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
Жил бүрийн/завсрын үзлэг\* Гарын үсэг: .....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

1/14 /h/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед жил бүрийн тухайн өдрийг шилжүүлэхэд хийх баталгаажуулалт

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/14 /h/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу хийсэн жилийн/тогтмол\* үзлэгээр тогтоогдов.

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /2/ Конвенцийн I/14 (a) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн I/14(h) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн I/2 (n) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

1/14 /C/ дүгээр журамд зааснаар 5 жилээс доош хугацаанд  
хүчинтэй гэрчилгээний сунгалтыг баталгаажуулах

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /C/ хэсгийн шаардлагын дагуу ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон 1/14 /D/ хэсгийн дүрмийг  
хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгах  
буюу 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр  
олгосон хугацааг баталгаажуулах

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F<sup>\*</sup> /1/ хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

1/14 /H/ хэсгийн журамд хамаарах тэмдэглэлт өдрийн тайлбарыг  
Баталгаажуулах

конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь  
.....

\* /1/ Конвенцийн 1/14 (a) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн 1/14(h) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн 1/2 (n) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.





Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн  
дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

*Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны  
гэрчилгээний жагсаалт /Е хэлбэр/*

Энэхүү жагсаалтыг ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд байнга хавсаргана.

**1988 ОНЫ ПРОТОКОЛООР НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН ДАЛАЙД ХҮНИЙ  
АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИД НИЙЦСЭН ТОНОГ  
ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ЖАГСААЛТ**

/албан ёсны тамга/

/улс/

**1. Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл**

Хөлөг онгоцны нэр .....  
Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
Гэрчилгээнд заасан зорчигчдын тоо .....  
Радио тоног төхөөрөмжийн ашиглалтыг хариуцах шаардлагатай мэргэшсэн этгээдийн хамгийн бага тоо .....

**2. Аврах хэрэгслийн тодорхойлолт**

1. Аврах хэрэгслээр хангах хүний нийт тоо .....	Зүүн тавцан	Баруун тавцан
2. Аврах завины нийт тоо	.....	.....
2.1 Завинд суух нийт хүний тоо	.....	.....
2.2 Хэсэгчилсэн хаалттай аврах завины тоо (III/43 дугаар журам)	.....	.....
2.3 Хэсэгчилсэн хаалттай өөрөө хийлэгч аврах завины тоо (III/44 дугаар журам)	.....	.....
2.4 Агаарын тусламжийн системийг өөрөө багтаагч аврах завины тоо (III/454 дүгээр журам)	.....	.....
2.5 Галаас хамгаалагдсан аврах завины тоо	.....	.....
2.6 Бусад аврах завь	.....	.....
2.6.1 Тоо	.....	.....
2.6.2 Төрөл	.....	.....

2.7 Өөрөө буугч аврах завины тоо 2.7.1 Бүрэн хаалттай (III/44 журам) 2.7.2 Өөрийгөө агааржуулагч (III/45 журам) 2.7.3 Галаас хамгаалагдсан (III/46 журам)	..... ..... ..... .....
3. Хөдөлгүүртэй аврах завины тоо (Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарна) 3.1 Гэрэлтүүлэгч аврах завины тоо	..... .....
4. Жижүүрийн завины тоо 4.1 Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарах завины тоо	..... .....
5. Аврах сал 5.1 Батлагдсан стандартын дагуу буух төхөөрөмжийг шаардах аврах сал 5.1.1 Аврах салны тоо 5.1.2 Аврах санд байрлах хүний тоо 5.2 Батлагдсан стандартын дагуу буух төхөөрөмжийг үл шаардах аврах сал 5.2.1 Аврах салны тоо 5.2.2 Аврах санд байрлах хүний тоо 5.3 III/26.1.4 дүгээр журамд заасан аврах салны тоо	..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... .....
6. Аврах цагаригны тоо	.....
7. Аврах хантаазны тоо	.....
8. Усны шумбагч хослол 8.1 Нийт тоо 8.2 Аврах хантаазны шаардлагад нийцэх хослолын тоо	..... ..... .....
9. Дулаан хадгалах хэрэгслийн тоо * /1/	.....
10. Аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглах радио тоног төхөөрөмж 10.1 Радиолокацид хариу өгөх тоо 10.2 Хоёр замт радио-утсан холбооны VHF аппаратын тоо	..... ..... .....

3. 1988 оны нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн III бүлгийн шаардлагад бүрэн үл нийцэх 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц

	Байвал зохих
Аврах завинд зориулсан радио тоног төхөөрөмж	.....
Аврах завь болон санд зориулсан зөөврийн радио аппарат	.....
Аврах завь болон санд зориулсан EPIRB байршил заагч	.....
//121.5 МГц болон 243.0 МГц	.....
Хоёр замт радио холбооны аппарат	.....

Эдгээр баримт нь аль ч тохиолдолд үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР ГЭРЧЛЭВ.

..... олгов.

/Баримтыг олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/  
/Холбогдох эрх бүхий этгээдийн тамга буюу тэмдэг/

\* /1/ III/38.5.1.24, 41.8.31 болон 47.2.2.13 дугаар журмын дагуу шаардлагатай хэсгээс бусдыг нь.

**Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй  
ажиллагааны гэрчилгээний хэлбэр**

**АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ РАДИО ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН АЮУЛГҮЙ  
АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

**Энэхүү гэрчилгээг радио тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолтын  
жагсаалтанд хавсаргана /R хэлбэр/**

/албан ёсны тамга/ \_\_\_\_\_ /улс/  
-ЫН  
\_\_\_\_\_ /улсын нэр/  
Засгийн газраас эрх олгосны дагуу \_\_\_\_\_ -ЫН  
\_\_\_\_\_ /эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/

1988 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ” 1974 ОНЫ КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэн олгов.

Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл  
Хөлөг онгоцны нэр\* /1/

.....  
Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
Бүртгэлийн боомт .....  
Нийт даац .....  
Хөлөг онгоц зорчих гэрчилгээ олгогдсон далайн бүс /IV/2 дугаар  
журам/.....  
ОУДБ-ын дугаар\* /2/

.....  
Хитэгийн дам нурууг зангидсан, эсхүл хөлөг онгоцны  
ерөнхий байгууламжийн тухайн шатан дахь өдөр,  
эсхүл боломжтой бол тоног төхөөрөмж дахин  
суурилуулсан, эсхүл өөрчилсөн,  
эсхүл үндсээр нь өөрчилсөн өдөр .....  
ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:

1. Хөлөг онгоцонд конвенцийн I/9 дүгээр дүрмийн дагуу үзлэг хийсэн.
  2. Үзлэгээр дараахь зүйлийг тогтоов:
    - 1.1.хөлөг онгоц нь радио тоног төхөөрөмжийн хувьд конвенцид заасан шаардлагыг хангана;
    - 1.2.аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглах радио тоног төхөөрөмжийн ажиллагааг конвенцийн дагуу хэрэглэнэ.
  3. Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ олгогдоно/олгогдохгүй\* /1/.
- Конвенцийн I/9 дүгээр дүрмийн дагуу тогтмол үзлэг хийх нөхцөлд\* /2/ энэхүү гэрчилгээ нь .....-ыг хүртэл хүчин төгөлдөр болно.  
Олгосон газар .....  
/Гэрчилгээ олгосон газар/

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /2/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* /2/ Конвенцийн I/14 (а) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн I/14(h) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн I/2 (п) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.

.....  
/Олгосон өдөр/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Тогтмол хийх үзлэгийг баталгаажуулах*

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/9 дүгээр дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу тогтмол хийх үзлэг*

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн 1/14 /Н/ /III/ дүгээр дүрмийн дагуу хийсэн тогтмол үзлэгээр тогтоогдов.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /С/ дүгээр журамд зааснаар 5 жилээс доош хугацаанд хүчинтэй гэрчилгээний сунгалтыг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /С/ хэсгийн шаардлагын дагуу .....-ыг хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

**Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон  
1/14 /D/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт**

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу .....-ЫГ хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

**Үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгах  
буюу 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр  
олгосон хугацааг баталгаажуулах**

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F\* /1/ хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

**1/14 /H/ хэсгийн журамд хамаарах тэмдэглэлт өдрийн тайлбарыг баталгаажуулах**

конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь  
.....

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
конвенцийн 1/14 /h/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь  
.....

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

**Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны  
гэрчилгээний тоног төхөөрөмжийн жагсаалт /R хэлбэр/**

Энэхүү жагсаалтыг ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд байнга хавсаргана.

\* /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.



**1988 ОНЫ ПРОТОКОЛООР НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН  
“ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ” 1974 ОНЫ ОЛОН УЛСЫН  
КОНВЕНЦИД НИЙЦСЭН ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ЖАГСААЛТ**

**1. Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл**

Хөлөг онгоцны нэр .....  
 Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
 Гэрчилгээнд заасан зорчигчдын тоо .....  
 Радио тоног төхөөрөмжийн ашиглалтыг хариуцах шаардлагатай мэргэшсэн этгээдийн хамгийн бага тоо .....

**2. Радио тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолт**

Төрөл	Байвал зохих
1. Үндсэн систем	.....
1.1 VHF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.1.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.1.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.1.3 Радио утас	.....
1.2 MF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.2.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.2.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.2.3 Радио утас	.....
1.3 MF/HF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.3.1 1.3.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.3.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.3.3 Радио утас	.....
1.3.4 Радиотелеграфын үсэг шивэгч	.....
1.4 Хөлөг онгоцны IMSARSAT газрын станц	.....
2. Гамшгийн тухай мэдээллийг дамжуулах нэмэлт төхөөрөмж	.....
3. Далай дахь аюулгүй байдлын тухай мэдээллийг хүлээн авагч төхөөрөмж	.....
3.1 NAVTEX хүлээн авагч	.....
3.2 EGC хүлээн авагч	.....
3.3 Радиотелеграфын үсэг шивэгч HF хүлээн авагч	.....
4. EPIRB хиймэл дагуул	.....
4.1 COSPAS/SARSAT	.....
4.2 UNMARSAT	.....
5. VHF EPIRB	.....
6. Хөлөг онгоцны радиолокацын хариу өгөгч	.....
7. 2.182 КГц* /1/ радио утасны үелзэлээр гамшгийг ажиглах хүлээн авагч	.....
8. 2.182 КГц* /2/ радио утасны үелзэлээр түгшүүрийн дохио өгөх төхөөрөмж	.....

3. Радио тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлыг хангахад хэрэглэх арга /IV.15.6 болон 15.7 дугаар журам/  
 3.1 Орлуулагч тоног төхөөрөмж .....  
 3.2 Эрэг дэх техникийн үйлчилгээ болон засвар .....  
 3.3 Далай дахь техникийн үйлчилгээ болон засвар хангамж .....

\* /1/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй /Далай дахь аюулгүй байдлын Хорооноос өөр огноог тодорхойлоогүй бол/

\* /2/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.

4. 1988 оны\* /1/ нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн IV бүлгийн бүх шаардлагад үл нийцэх 1995 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц
- 4.1 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ээс өмнөх хүчин төгөлдөр конвенцийн дагуу радиотелеграфаар тоноглогдсон хөлөг онгоцуудыг ашиглана.

	Дүрмийн шаардлага	Байвал зохих
Ээлжийн операторчийн чагнах цаг	.....	.....
Операторчдын тоо	.....	.....
Байвал зохих гол төхөөрөмж	.....	.....
Байвал зохих нөөц төхөөрөмж	.....	.....
Гол болон нөөц дамжуулагч нь цахилгаанаар тусгаарлагдсан, эсхүл холбогдсон эсэх	.....	.....

- 4.2 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ээс өмнөх хүчин төгөлдөр конвенцийн дагуу радиотелеграфаар тоноглогдсон хөлөг онгоцуудын хувьд

	Дүрмийн шаардлага	Байвал зохих
Чагнах цаг	.....	.....
Операторчдын тоо	.....	.....

Эдгээр баримт нь аль ч тохиолдолд үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР ГЭРЧЛЭВ.

.....ОЛГОВ.  
/Баримтыг олгосон газар/  
.....  
/Баримтыг олгосон газар/ .....  
/Баримтыг олгосон эрх бүхий албан тушаалтан гарын үсэг/  
/Холбогдох эрх бүхий этгээдийн тамга, эсхүл тэмдэг/

**Ачааны хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээний хэлбэр**  
**АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**  
**Энэхүү гэрчилгээ нь Тоног төхөөрөмжийн бүртгэлд хавсрагдана**  
**(С хэлбэр)**

/албан ёсны тамга/ \_\_\_\_\_ /улс/  
-ЫН

/улсын нэр/

Засгийн газраас эрх олгосны дагуу \_\_\_\_\_ -ЫН  
/эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/

1988 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ” 1974 ОНЫ КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэн олгов.

Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл

Хөлөг онгоцны нэр\* /1/.....  
Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
Бүртгэлийн боомт .....  
Нийт даац .....

\* /1/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

Хөлөг онгоцны бохир жин /метр тонн/<sup>\* /2/</sup> .....

Хөлөг онгоцны зорчих гэрчилгээ олгогдсон  
далайн бүс /IV/2 дугаар журам/ .....

ОУДБ-ын дугаар<sup>\*</sup> /3/.....

Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Хөлөг онгоцны төрөл<sup>\*</sup> /4/

Химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Хий тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Дээр дурдсанаас бусад ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоц .....

Хитэгийн дам нурууг зангидсан, эсхүл хөлөг онгоцны  
ерөнхий байгууламжийн тухайн шатан дахь өдөр,  
эсхүл боломжтой бол тоног төхөөрөмж дахин  
суурилуулсан, эсхүл өөрчилсөн,  
эсхүл үндсээр нь өөрчилсөн өдөр .....

#### ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:

1. Хөлөг онгоцонд конвенцийн I/8 болон I/9 дүгээр дүрмийн дагуу үзлэг хийсэн.
2. Үзлэгээр дараахь зүйлийг тогтоов:
  - 2.1. конвенцийн II-2, II-1-ийн дагуу хөлөг онгоцны бүтэц механизм, тоног төхөөрөмжийн нөхцөлийг тодорхойлсон I/10 дугаар дүрмийн шаардлагыг хангасан үзлэг хийгдсэн, /бусад тэдгээртэй хамааралтай галын аюулгүй ажиллагааны урьдчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, галын хяналтын схем
  - 2.2. хитэгийн сүүлийн 2 шалгалт хийх газарт авчирсан ..... болон ..... /он, сар, өдөр/
  - 2.3. хөлөг онгоц нь гал унтраах хэрэгсэл, галын аюулаас урьлчилан сэргийлэх систем болон хэрэгсэл, галын хяналтын схемийн хувьд конвенцийн шаардлагад нийцсэн;
  - 2.4. аврах хэрэгсэл болон аврах завь, аврах сал, туслах завины хангамжийг конвенцийн шаардлагын дагуу хангасан;
  - 2.5. хөлөг онгоц нь аврах хэрэгслийн зориулалтаар аврах хөвөгч, радио тоног төхөөрөмжийн үйл ажиллагаа нь конвенцийн заалтуудад нийцсэн;
  - 2.6. хөлөг онгоц нь радио тоног төхөөрөмжийн хувьд конвенцийн заалтуудад нийцсэн;
  - 2.7. аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглаж байгаа радио тоног төхөөрөмжийн ажиллагааг конвенцийн заалтуудад нийцүүлсэн;
  - 2.8. хөлөг онгоц нь навигацийн тоног төхөөрөмж, далайн газарчинг өргөх, буулгах хэрэгсэл болон навигацийн зааварчилгааны хувьд конвенцийн шаардлагад нийцсэн;
  - 2.9. хөлөг онгоц нь конвенц болон Далайд хөлөг онгоцууд мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх Олон улсын дүрмийн шаардлагын дагуу дохио ялгааны гэрэл, дохионы тэмдэглэгээ, дуут дохио болон ослын дохио өгөх хэрэгслээр хангагдсан;
  - 2.10. хөлөг онгоц нь бусад бүх зүйлийн хувьд конвенцийн зохих шаардлагад нийцсэн.
3. Хөлөг онгоц III/26.1.1.1 дүгээр дүрмийн дагуу худалдааны бүсийн хязгаарын дотор зорчино.
4. Хөнгөлөлтийн гэрчилгээ олгогдоно/олгогдохгүй<sup>\*</sup> /1/ .

<sup>\*</sup> /2/ Зөвхөн газрын тос, химийн бодис болон хий тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд.

<sup>\*</sup> /3/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

<sup>\*</sup> /4/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.

<sup>\*</sup> /1/ Хэрэггүй хэсгийг хасах.



Конвенцийн I/8, I/9 болон I/10 дугаар дүрмийн дагуу хитэгт жилийн, хагас жилийн болон тогтмол хийх үзлэг болон шалгалтын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь .....-ыг I/2/ хүртэл хүчин төгөлдөр болно.

Олгосон газар .....  
/Гэрчилгээ олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/ ..... /Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Энэхүү гэрчилгээний 2.1 дэд хэсэгт заасан ерөнхий байгууламж болон тоног төхөөрөмжид хийх жил бүрийн болон завсрын үзлэгийг баталгаажуулах ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/9 дүгээр дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Жил бүрийн үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Жил бүрийн/завсрын үзлэг\*:

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Жил бүрийн/завсрын үзлэг\*:

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Жил бүрийн үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу хийх жил бүрийн/завсрын үзлэг

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн I/10 болон 1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

\* I/2/ Конвенцийн I/14 (а) дугаар журмын дагуу Захиргаанаас тогтоосон хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацааны огноог оруулах. Энэ огнооны өдөр болон сар нь конвенцийн I/14(н) дүгээр журмаар аливаа өөрчлөлт оруулаагүй бол конвенцийн I/2 (п) дүгээр журмаар тодорхойлсон жил бүрийн огноотой таарч байх ёстой.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

Хөлөг онгоцны ёроолын усны гаднах хэсэгт хийх шалгалтыг баталгаажуулах\* /1/  
ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/10 дугаар дүрмийн дагуу хийсэн шалгалтаар тогтоогдов. Эхний шалгалт:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
Хоёр дахь шалгалт:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Энэхүү гэрчилгээний 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 болон 2.9 дүгээр зүйлд заасан аврах хэрэгсэл болон бусад тоног төхөөрөмжид хийх жил бүрийн болон тогтмол үзлэгийг баталгаажуулах*

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/8 дугаар дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов. Жил бүрийн үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Жил бүрийн/завсрын үзлэг\*:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Жил бүрийн/завсрын үзлэг\*:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Жил бүрийн үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу хийх жил бүрийн/тогтмол үзлэг*

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/9 дүгээр дүрмийн дагуу хийсэн үзлэгээр тогтоогдов.

\* /1/ Нэмэлт шалгалтын талаар мэдээлэл оруулж болно.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.



Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

Тогтмол хийх үзлэг:

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу тогтмол хийх үзлэг*

ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ. Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан болох нь конвенцийн I/9 болон 1/14 /Н/ /III/ дугаар дүрмийн дагуу хийсэн тогтмол үзлэгээр тогтоогдов.

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /С/ дугаар журамд зааснаар 5 жилээс доош хугацаанд хүчинтэй  
гэрчилгээний сунгалтыг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /С/, хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....  
*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон 1/14 /D/ хэсгийн  
дүрмийг хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт*

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу.....-ыг хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үйлчлэлийн хугацааг сунгах  
буюу 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр  
олгосон хугацааг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F\* хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь.....-ыг хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*1/14 /H/ хэсгийн журамд хамаарах тэмдэглэлт  
өдрийн тайлбарыг баталгаажуулах*

Шинэ тэмдэглэлт ойн өдөр нь конвенцийн 1/14 /H/ хэсгийн журам ёсоор

.....

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

конвенцийн 1/14 /H/ хэсгийн дүрмийн дагуу жил бүрийн шинэ өдөр нь

.....

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*Ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны  
гэрчилгээний жагсаалт (С хэлбэр)*

Энэхүү жагсаалтыг ачааны хөлөг онгоцны радио тоног төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны гэрчилгээнд байнга хавсаргана.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.



**1988 ОНЫ ПРОТОКОЛООР НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ” 1974 ОНЫ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИД НИЙЦСЭН ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ЖАГСААЛТ**

**1. Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл**

Хөлөг онгоцны нэр .....  
 Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....  
 Гэрчилгээнд заасан зорчигчдын тоо .....  
 Радио тоног төхөөрөмжийн ашиглалтыг хариуцах шаардлагатай мэргэшсэн этгээдийн хамгийн бага тоо .....

**2. Аврах хэрэгслийн тодорхойлолт**

1. Аврах хэрэгслээр хангах хүний нийт тоо .....	Зүүн тавцан	Баруун тавцан
2. Аврах завины нийт тоо	.....	.....
1.1 Завинд суух нийт хүний тоо	.....	.....
1.2 Хэсэгчилсэн хаалттай аврах завины тоо /III/42 дугаар журам/	.....	.....
1.3 Хэсэгчилсэн хаалттай өөрөө хийлэгч аврах завины тоо /III/43 дугаар журам/	.....	.....
1.4 Бүрэн хаалттай аврах завины тоо /III/44 дугаар журам/	.....	.....
1.5 Галын аюулаас хамгаалагдсан аврах завины тоо /III/46 дугаар журам/	.....	.....
1.6 Бусад аврах завь	.....	.....
1.6.1 Тоо	.....	.....
1.6.2 Төрөл	.....	.....
1.7 Өөрөө буулгагч аврах завины тоо	.....	.....
1.7.1 Бүрэн хаалттай /III/44 дүгээр журам/	.....	.....
1.7.2 Өөрийгөө агааржуулагч /III/45 дугаар журам/	.....	.....
1.7.3 Галаас хамгаалагдсан /III/46 дугаар журам/	.....	.....
3. Хөдөлгүүртэй аврах завины тоо /Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарна/	.....	.....
3.1 Гэрэлтүүлэгчтэй аврах завины тоо	.....	.....
4. Жижүүрийн завины тоо	.....	.....
4.1 Дээр дурдсан аврах завины нийт тоонд хамаарах завины тоо	.....	.....
5. Аврах сал	.....	.....
5.1 Батлагдсан стандартын дагуу буух төхөөрөмжийг шаардах аврах сал	.....	.....
5.1.1 Аврах салны тоо	.....	.....
5.1.2 Аврах саланд байрлах хүний тоо	.....	.....
5.2 Батлагдсан стандартын дагуух буух төхөөрөмжийг үл шаардах аврах сал	.....	.....
5.2.1 Аврах салны тоо	.....	.....
5.2.2 Аврах саланд байрлах хүний тоо	.....	.....
5.3 III/26.1.4 дүрмийн шаардагдах аврах салны тоо	.....	.....
6. Аврах цагаригны тоо	.....	.....
7. Аврах хантаазны тоо	.....	.....
8. Усны шумбагч хослол	.....	.....

8.1 Нийт тоо	.....	.....
8.2 Аврах хантаазны шаардлагад нийцэх хослолын тоо	.....	.....
9. Дулаан хадгалах хэрэгслийн тоо * /1/		
10. Аврах хэрэгслийн зориулалтаар ашиглах радио тоног төхөөрөмж		
10.1 Радиолокацид хариу өгөх тоо		
10.2 Хоёр замт радио-утсан холбооны VHF аппаратын тоо		

### 3. Радио тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолт

Төрөл	Байвал зохих
1. Үндсэн систем	.....
1.1 VHF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.1.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.1.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.1.3 Радио утас	.....
1.2 MF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.2.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.2.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.2.3 Радио утас	.....
1.3 MF/HF радио тоног төхөөрөмж	.....
1.3.1 DSC кодлогч хэрэгсэл	.....
1.3.2 DSC хэрэгслийн хүлээн авагч	.....
1.3.3 Радио утас	.....
1.3.4 Радиотелеграфын үсэг шивэгч	.....
1.4 Хөлөг онгоцны IMSARSAT газрын станц	.....
2. Гамшгийн тухай мэдээллийг дамжуулах нэмэлт төхөөрөмж	.....
3. Далай дахь аюулгүй байдлын тухай мэдээллийг хүлээн авагч төхөөрөмж	.....
3.1 NAVTEX хүлээн авагч	.....
3.2 EGC хүлээн авагч	.....
3.3 Радиотелеграфын үсэг шивэгч HF хүлээн авагч	.....
4. EPIRB хиймэл дагуул	.....
4.1 COSPAS/SARSAT	.....
4.2 UNMARSAT	.....
5. VHF EPIRB	.....
6. Хөлөг онгоцны радиолокацийн хариу өгөгч	.....
7. 2.182 КГ/ц * /2/ радио утасны үелзэлээр гамшгийг ажиглах хүлээн авагч	.....
8. 2.182 КГ/ц * /3/ радио утасны үелзэлээр түгшүүрийн дохио өгөх төхөөрөмж	.....

\* /1/ III/38.5.1.24, 41.8.31 болон 47.2.2.13 дугаар журмын дагуу шаардлагатай хэсгээс бусдыг нь.

\* /2/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй /Далай дахь аюулгүй байдлын Хорооноос өөр огноог тодорхойлоогүй бол/

\* /3/ Энэ хэсгийг 1999 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.

**4. Радио тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлыг хангахад хэрэглэх арга /IV.15.6 болон 15.7 дугаар журам/**

- 4.1 Орлуулагч тоног төхөөрөмж .....
- 4.2 Эрэг дэх техникийн үйлчилгээ болон засвар .....
- 4.3 Далай дахь техникийн үйлчилгээ болон засвар хангамж .....

**5. 1988 оны\* /4/ нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн IV бүлгийн бүх шаардлагад үл нийцэх 1995 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц**

5.1 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ээс өмнөх хүчин төгөлдөр конвенцийн дагуу радиотелеграфаар тоноглогдсон хөлөг онгоцуудыг ашиглана.

	Дүрмийн шаардлага	Байвал зохих
Ээлжийн операторчийн чагнах цаг	.....	.....
Операторчдын тоо	.....	.....
Байвал зохих гол төхөөрөмж	.....	.....
Байвал зохих нөөц төхөөрөмж	.....	.....
Гол болон нөөц дамжуулагч нь цахилгаанаар тусгаарлагдсан, эсхүл холбогдсон эсэх	.....	.....

5.2 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ээс өмнөх хүчин төгөлдөр конвенцийн дагуу радиотелеграфаар тоноглогдсон хөлөг онгоцын хувьд

	Дүрмийн шаардлага	Байвал зохих
Чагнах цаг	.....	.....
Операторчдын тоо	.....	.....

**6. 1988 оны\* /4/ нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийн III бүлгийн шаардлагад бүрэн үл нийцэх 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоц**

	Байвал зохих
Аврах завинд зориулсан радио тоног төхөөрөмж	.....
Аврах завь болон салангид зориулсан зөөврийн радио аппарат	.....
Аврах завь болон салангид зориулсан EPIRB байршил заагч /121.5 Мг/ц болон 243.0 Мг/ц/	.....
Хоёр замт радио холбооны аппарат	.....

Эдгээр баримт нь аль ч тохиолдолд үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР ГЭРЧЛЭВ.

.....олгов.

*/Баримтыг олгосон газар/*

.....  
*/Баримтыг олгосон газар/*

.....  
*/Баримтыг олгосон эрх бүхий албан тушаалтан гарын үсэг/*

*/Холбогдох эрх бүхий этгээдийн тамга, эсхүл тэмдэг/*

\* /4/ Энэ хэсгийг 1995 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш олгосон гэрчилгээний хавсралт бүхий жагсаалтад дурдаагүй.



**ҮҮГЭЭР ДАРААХЬ ЗҮЙЛИЙГ ГЭРЧЛЭВ:**

Конвенцийн ..... дугаар дүрмийн дагуу эрх бүхий этгээдүүд хэлэлцэн энэхүү хөлөг онгоцыг конвенцийн ..... шаардлагаас чөлөөлж байна.

Чөлөөлөх гэрчилгээ олгох нөхцөл:

.....  
.....

Чөлөөлөлтийн гэрчилгээ олгох далайн аялал:

Энэхүү гэрчилгээ болон хавсаргаж буй гэрчилгээ нь .....-н дагуу ..... хугацаанд хүчинтэй байна.

Олгосон газар .....

/Гэрчилгээ олгосон газар/

.....  
/Олгосон өдөр/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

**Чөлөөлөлтийн гэрчилгээний хэлбэр  
ЧӨЛӨӨЛӨЛТИЙН ГЭРЧИЛГЭЭ**

*/албан ёсны тамга/*

*/улс/*

*-ЫН*

*/улсын нэр/*

Засгийн газраас эрх олгосны дагуу

*-ЫН*

*/эрх олгогдсон этгээд буюу байгууллага/*

1988 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ” 1974 ОНЫ КОНВЕНЦ-ийн заалтыг үндэслэн олгов.

*Хөлөг онгоцны тухай мэдээлэл \* /1/*

Хөлөг онгоцны нэр .....

Бүртгэлийн дугаар буюу тэмдэглэгээ .....

Бүртгэлийн боомт .....

Нийт даац .....

ОУДБ-ын дугаар \* /2/ .....

*1/14 /С/ дугаар журамд зааснаар 5 жилээс доош хугацаанд хүчинтэй гэрчилгээний сунгалтыг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /С/, хэсгийн шаардлагын дагуу .....-ыг хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....

*/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/*

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....

*/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /2/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

**Гэрчилгээ шинэчлэх зорилгоор хийх үзлэг болон 1/14 /D/  
хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хийх баталгаажуулалт**

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардалгуудыг хангасан бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 1/14 /D/ хэсгийн шаардлагын дагуу ..... –ЫГ хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

*Үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл гэрчилгээний үлчлэлийн хугацааг сунгах буюу 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/ хэсгийн дүрмийг хэрэглэх үед хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр олгосон хугацааг баталгаажуулах*

Тухайн хөлөг онгоц нь конвенцийн 1/14 /E/, эсхүл 1/14 /F/\* хэсгийн шаардлагын дагуу энэхүү гэрчилгээ нь ..... –ЫГ хүртэл хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөгдөв.

Гарын үсэг:.....  
/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий  
албан тушаалтны гарын үсэг/

Олгосон газар: ..... Олгосон өдөр: .....  
/Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

## **127. ДАЛАЙД ХӨЛӨГ ОНГОЦ МӨРГӨЛДӨХӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ОЛОН УЛСЫН ЖУРМЫН ТУХАЙ КОНВЕНЦ**

*1972 оны 10 дугаар сарын 20-ны өдөр баталж,  
1977 оны 7 дугаар сарын 15-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү конвенцид Оролцогч талууд,

Далай дахь аюулгүй байдлын түвшинг хадгалахыг эрмэлзэж,

Далайд хүний амь нас хамгаалах асуудлаарх 1960 оны Олон улсын бага хурлын Төгсгөлийн баримт бичгийн хавсралт болох “Далай дахь мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх тухай” Олон улсын дүрмийг дахин хянан нийцүүлэхийг хүсч,

эдгээр зохицуулалтыг баталснаас хойшхи хөгжлийн хүрээнд авч үзэж,

дор дурдсан зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### *1 дүгээр зүйл* **Ерөнхий үүрэг**

Энэхүү конвенцид Оролцогч талууд “Далай дахь мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх тухай” 1960 оны олон улсын дүрмийг бий болгох журам болон бусад хавсралтыг хүчин төгөлдөр болгох үүрэг хүлээнэ.

### *2 дугаар зүйл* **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь 1973 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна.

2. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, эсхүл түүний аливаа төрөлжсөн байгууллага, Атомын эрчим хүчний агентлаг буюу олон улсын шүүхийн дүрмийн гишүүн орон энэхүү конвенцид дараахь байдлаар оролцогч тал байж болно:

- соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахын тулд тайлбар хийлгүйгээр гарын үсэг зурах;
- дараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцлөөр гарын үсэг зурах;
- нэгдэн орох.

3. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн ороход холбогдох батламж бичгийг Засгийн газар хоорондын далайн зөвлөлдөх байгууллага /цаашид “Байгууллага” гэх/-д хадгалуулахаар өгөх замаар гүйцэтгэх бөгөөд Байгууллага нь энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан буюу нэгдэн орсон улсын Засгийн газарт хадгалуулахаар өгсөн батламж жуух бичиг бүрийг хадгалуулахаар өгсөн өдрийн хамт мэдэгдэнэ.

### *3 дугаар зүйл* **Нутаг дэвсгэрийн үйлчлэх хүрээ**

1. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага тухайн нутаг дэвсгэрийн хувьд захирах эрх мэдэл бүхий, эсхүл хэлэлцэн тохиролцогч аливаа тал нутаг дэвсгэрийн олон улсын харилцааны хувьд хариуцлага хүлээж байвал ийм нутаг дэвсгэрийг конвенцийн үйлчлэлд хамруулах тухай Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга /цаашид “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэх/-д аль ч үед бичгээр мэдэгдэж болно.

\* Монгол Улс 2001.12.14-ний өдөр нэгдэн орсон.

2. Энэхүү конвенц нь мэдэгдэл хүлээн авсан буюу мэдэгдэлд заасан өдөр түүнд дурдсан нутаг дэвсгэрийн хүрээнд үйлчилж эхэлнэ.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу хийсэн аливаа мэдэгдлийг түүнд дурдсан аливаа нутаг дэвсгэрийн хувьд эргүүлэн татаж болох бөгөөд конвенцийн үйлчлэл нь нэг жилийн дараа, эсхүл эргүүлэн татах тухай мэдэгдэлд дурдсан хугацааны дараа зогсоно.

4. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ зүйлийн дагуу конвенцийн үйлчлэлд хамруулах буюу аливаа үйлчлэлийг эргүүлэн татах тухай мэдэгдлийн талаар хэлэлцэн тохиролцогч бүх талд мэдээлнэ.

#### 4 дүгээр зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1.

а) Энэхүү конвенц нь худалдааны нийт хөлөг онгоц нь дэлхийн нийт хэмжээний 65 буюу түүнээс дээш хувийг эзэлдэг, эсхүл 100 буюу түүнээс дээш тонн жинтэй 15 буюу түүнээс дээш улс түүний Оролцогч тал болсон өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

б) Энэ хэсгийн (а) дэд хэсгийн заалтыг үл харгалзан энэхүү конвенц нь 1976 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс өмнө хүчин төгөлдөр болохгүй.

2. 1 (а) дэд хэсэгт дурдсан нөхцөлийг биелүүлсний дараа энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө 2 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү конвенцийг соёрхон батлаж, хүлээн зөвшөөрч, зөвшөөрч буюу түүнд нэгдэн орж буй улсын хувьд энэхүү конвенц нь тэрээр хүчин төгөлдөр болох өдөр хүчинтэй болно.

3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсны дараа түүнийг соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, батлаж, эсхүл нэгдэн орж буй улсын хувьд энэхүү конвенц нь 2 дугаар зүйлийн дагуу батламж бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдөр хүчинтэй болно.

4. 6 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэгт дурдсаны дагуу энэхүү конвенцид хийсэн нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрийн дараа аливаа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орохыг конвенцийн хувьд нэмэлт, өөрчлөлт хийсэн байдлаар хэрэглэнэ.

5. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн “Далай дахь мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх тухай” 1960 оны олон улсын журмыг энэ журам орлон хэрэглэгдэх болно.

6. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон улсын Засгийн газарт түүнийг хүчин төгөлдөр болсон өдрийн талаар мэдээлнэ.

#### 5 дугаар зүйл

### Шинэчлэх асуудлаарх бага хурал

1. Байгууллага энэхүү конвенц буюу журмыг, эсхүл хоёуланг нь шинэчлэх зорилгоор бага хурал зарлан хуралдуулж болно.

2. Байгууллага энэхүү конвенц буюу журмыг, эсхүл хоёуланг нь шинэчлэх зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч талуудын гуравны нэгээс доошгүй хувийн хүсэлтийн дагуу бага хурал хуралдуулна.

#### 6 дугаар зүйл

### Журамд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах

1. Байгууллага хэлэлцэн тохиролцогч талаас журамд нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар санал болгосон аливаа хүсэлтийг авч хэлэлцэнэ.

2. Байгууллагын дэргэдэх Далайн аюулгүй байдлын хорооны байлцаж байгаа болон санал өгч буй гишүүдийн гуравны хоёрын олонхийн саналаар ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын Ассамблей авч хэлэлцэхээс 6-аас доошгүй сарын өмнө хэлэлцэн тохиролцогч бүх тал болон Байгууллагын гишүүдэд мэдэгдэнэ. Нэмэлт,

өөрчлөлтийг Ассамблей хянан үзэхэд Байгууллагын гишүүн бус Хэлэлцэн тохиролцогч аливаа тал оролцох эрхтэй.

3. Ассамблей байлцаж байгаа болон санал өгч буй гишүүдийн гуравны хоёрын олонхийн саналаар ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг баталсан бол түүнийг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Хэлэлцэн тохиролцогч бүх талд мэдэгдэнэ.

4. Ассамблейгаас урьдчилан тогтоосон хугацаанд гуравны нэгээс дээш Хэлэлцэн тохиролцогч талууд ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаа Байгууллагад мэдэгдээгүйгээс бусад тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг батлах үед Ассамблейгээс тодорхойлох өдөр хүчин төгөлдөр болно. Энэ хэсэгт дурдсан өдрийг Ассамблейн байлцаж байгаа болон санал өгч буй гишүүдийн гуравны хоёрын олонхийн саналаар тодорхойлно.

5. Журамд оруулсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлт нь хүчин төгөлдөр болсноор тэрээр хамаарах түрүүчийн аливаа заалтыг хүчингүй болгох бөгөөд энэ нь нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцээгүй конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч бүх талуудын хувьд хамаарна.

6. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч бүх тал болон Байгууллагын бүх гишүүдэд энэ зүйлийн дагуу хийсэн аливаа хүсэлт, мэдэгдэл болон нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрийн талаар мэдэгдэнэ.

#### *7 дугаар зүйл*

##### **Цуцлах**

1. Энэхүү конвенцийг Хэлэлцэн тохиролцогч бүх тал түүний хувьд конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 5 жилийн дараа аль ч үед цуцлаж болно.

2. Цуцлалтыг Байгууллагад цуцлах тухай батламж бичиг хадгалуулахаар өгөх замаар гүйцэтгэнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга ийнхүү хүлээн авсан аливаа цуцлалт болон түүнийг авсан өдрийг Хэлэлцэн тохиролцогч бусад бүх талуудад мэдэгдэнэ. Цуцлалт нь Байгууллага нь түүнийг хүлээн авснаас хойш 1 жилийн дараа, эсхүл батламж бичигт заасан хугацаанд хүчин төгөлдөр болно.

#### *8 дугаар зүйл*

##### **Хадгалуулахаар өгөх, бүртгэх**

1. Энэхүү конвенц болон журмыг Байгууллагад хадгалуулахаар өгөх бөгөөд Ерөнхий нарийн бичгийн дарга түүний баталгаажуулсан хувийг гарын үсэг зурсан буюу конвенцид нэгдэн орсон бүх орны Засгийн газарт илгээнэ.

2. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бүртгүүлэх болон хэвлэн нийлүүлэхээр эх бичвэрийг өгнө.

#### *9 дүгээр зүйл*

##### **Эх бичвэрийн хэл**

Энэхүү конвенц болон журмыг англи, франц хэлээр тус бүр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд хоёр эх бичвэр нь адил хүчинтэй байна. Орос болон испани хэл дээрх албан ёсны орчуулгыг бэлтгэн, гарын үсэг зурсан эх хувийн хамт хадгалуулахаар өгнө.

Дээр дурдсаныг нотолж, засгийн газраасаа зохих ёсоор эрх олгогдсон дор дурдсан хүмүүс энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун далан хоёр оны аравдугаар сарын хоринь өдөр үйлдэв.



## “ДАЛАЙ ДАХЬ МӨРГӨЛДӨӨНӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ОЛОН УЛСЫН ЖУРАМ”

### ХЭСЭГ А – ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

#### Журам 1 Хэрэглэх хүрээ

- а) Энэхүү журмыг их далай болон түүнтэй холбогдох бүх усан зам дээрх хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.
- б) Далайд гарцтай зогсоол, боомт, мөрөн, нуур буюу усан зам дээрх хөлөг онгоцны хувьд холбогдох эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон тусгай дүрмийг хэрэглэхэд энэ журмын заалт харшлахгүй болно.
- в) Байнгын нэмэлт дохионы гэрэл, эсхүл харуулд явж байгаа байлдааны хөлөг онгоцонд зориулсан авиан дохио болон флотын бүрэлдэхүүнд загас агнуур эрхэлж буй загас агнуурын хөлөг онгоцонд зориулсан хувьд нэмэлт байнгын дохионы гэрлийн хувьд аливаа улсын Засгийн газраас тогтоосон тусгай дүрмийг хэрэглэхэд энэ журмын заалт харшлахгүй болно. Ийм байнгын буюу нэмэлт дохионы гэрэл, эсхүл авиан дохиог энэхүү журмаар тогтоосон гэрэл, дохиотой андуурахгүй байвал зохино.
- д) Эдгээр журмын зорилгоор хөдөлгөөнийг тусгаарлах схемийг Байгууллагаас баталж болно.
- е) Хөлөг онгоц нь өөрийн тусгай бүтэц буюу зориулалтын тоо, байрлал, тусгал буюу гэрэл, дохионы үзэгдэх сектор болон авиан дохионы төхөөрөмжийн байрлал, үзүүлэлтийн талаарх эдгээр журмын аль ч заалтыг бүрэн гүйцэтгэж чадахгүй гэж холбогдох Засгийн газар үзсэн тохиолдолд тухайн хөлөг онгоц нь дохионы тоо, байрлал, тусгал буюу гэрэл, эсхүл дохионы үзэгдэх сектор болон авиан дохионы төхөөрөмжийн байрлал, үзүүлэлтийн талаарх шаардлагыг Засгийн газрын тогтоосон энэ журамд хамгийн ойр нийцэх байдлаар биелүүлнэ.

#### Журам 2 Хариуцлага

- а) Эдгээр журмын ямар ч заалт хөлөг онгоц, түүний дарга, ахмад болон хөлгийн баг эдгээр журмыг үл биелүүлэх, эсхүл далайчдын ердийн заншил буюу тухайн нөхцөл байдлын дагуу хийх ёстой байсан үйлдлээ хийгээгүйгээс үүссэн үр дагаврын хариуцлагаас чөлөөлөхгүй.
- б) Эдгээр журмыг тайлбарлах буюу хэрэглэхдээ хөлөг онгоц усан замаар явах үед учрах бүх төрлийн аюул, мөргөлдөөн болон зайлшгүй аюулаас зайлсхийх зорилгоор эдгээр журмаас ухрах шаардлагыг бий болгож болох онцгой бүх нөхцөл байдал, үүний дотор хөлөг онгоцны онцлогийг зохих байдлаар харгалзах учиртай.

#### Журам 3 Ерөнхий нэр томьёо

Эдгээр журмын зорилгоор тухайн нөхцөл байдал өөрөөр шаардсанаас бусад тохиолдолд:

- а) “хөлөг онгоц” гэж усаар тээвэрлэхэд ашиглаж буй, эсхүл ашиглаж болох хөвөгч бүх төрөл, түүний дотор хөлөг онгоц, гидро хөдөлгүүртэй онгоцыг;
- б) “механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц” гэж механик төхөөрөмжөөр хөдөлгөөнд ордог аливаа хөлөг онгоцыг;
- в) “далбаат хөлөг онгоц” гэж далбаа мандуулсан аливаа хөлөг онгоц, үүний дотор хэрэглээгүй механик төхөөрөмжтэй хөлөг онгоцыг;
- д) “загас агнуурын хөлөг онгоц” гэж маневарлах чадварыг нь хязгаарласан өөш, үелсэн дэгээт хэрэгсэл, тор буюу загас барих бусад хэрэгсэл бүхий аливаа хөлөг онгоцыг хэлэх бөгөөд харин үүнд маневарлах чадварыг нь хязгаарлаагүй зүтгүүрийн дэгээт буюу загас барих бусад хэрэгсэл бүхий хөлөг онгоц орохгүй;

- е) “гидро-онгоц” гэж усан дээр маневарлах зориулалтаар хийгдсэн аливаа нисэх онгоцыг;
- ф) “жолоодлогогүй хөлөг онгоц” гэж онцгой нөхцөл байдлын улмаас эдгээр журмын дагуу маневарлах чадвараа алдан бусад хөлөг онгоцонд зам тавих боломжгүй болсон хөлөг онгоцыг;
- г) “маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц” гэж гүйцэтгэж буй ажлын онцлогоос шалтгаалан эдгээр журмын дагуу маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсаны улмаас өөр онгоцонд зам тавих боломжгүй болсон хөлөг онгоцыг. Дараахь хөлөг онгоцыг маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц гэж үзнэ:
- i) замын тэмдэг, хөлөг доорх кабель буюу хоолойг байрлуулах, үйлчлэх буюу тайлах үйл ажиллагаа хийж буй хөлөг онгоц;
  - ii) ёроолыг гүнзгийрүүлэх, судлах буюу хөлөг доорх үйл ажиллагаа эрхэлж буй хөлөг онгоц;
  - iii) явж байхдаа хангамж нийлүүлэх буюу хүн, хүнс болон ачаа шилжүүлж буй хөлөг онгоц;
  - iv) нисэх онгоцыг хөөргөх, газардуулах үйл ажиллагаа хийж буй хөлөг онгоц;
  - v) мина шүүрдэх үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц;
  - vi) замаасаа хазайх боломжгүй болгосон зүтгэх үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц.
- h) “усанд суулт нь саад болсон хөлөг онгоц” гэж хөлөг онгоцонд суух болон усны гүнийн хоорондох харьцаа ноцтой улмаас замаасаа хазайх боломж нь ихээхэн хязгаарлагдсан хөлөг онгоцыг;
- i) “явж байгаа” гэж зангуу хаяж зогсоогоогүй буюу эрэг болон хөрсөнд хайртаагүй хөлөг онгоцыг;
- j) хөлөг онгоцны “урт” болон “өргөн” гэж түүний туйлын урт болон өргөнийг;
- к) хөлөг онгоцууд бие биенээ харна гэж нэгнээс нь нөгөөг нүдээр харах боломжтой байдлыг;
- l) “бараа харагдах нь хязгаарлагдсан” гэж манан, униар, цас, хүчтэй бороо, элсэн шуурга буюу адилтгах үзэгдлээс шалтгаалан харахыг хязгаарласан аливаа нөхцөлийг.

## **ХЭСЭГ В – МАНЕВРЛАХ БОЛОН УСААР ЯВАХ ЖУРАМ**

### **ДЭД ХЭСЭГ I – ХАРАГДАХ ЯМАР Ч НӨХЦӨЛД ХӨЛӨГ ОНГОЦ ЯВАХ**

#### *Журам 4* **Хэрэглэх**

Энэ дэд хэсгийн дүрмийг харагдах ямар ч нөхцөлд хэрэглэнэ.

#### *Журам 5* **Ажиглах**

Хөлөг онгоц бүр нөхцөл байдал болон мөргөлдөх аюулыг бүрэн тодорхойлох зорилгоор нүдээр харах, сонсох болон тухайн байдалд тохирсон боломжийн бүх хэрэгслээр зохих ажиглалтыг байнга хийнэ.

#### *Журам 6* **Аюулгүй хурд**

Хөлөг онгоц бүр мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэхэд зохих, үр ашигтай үйлдэл хийх болон тухайн нөхцөл байдалд тохирох зайнд зогсох боломжтой байх аюулгүй хурдтай явах ёстой.

Аюулгүйн хурдыг тодорхойлоход, тухайлбал, дараахь хүчин зүйлийг анхаарна:

- а) Бүх хөлөг онгоцны хувьд:
- i) харагдах нөхцөл;

- ii) замын хөдөлгөөний ачаалал, үүний дотор загас агнуурын буюу бусад хөлөг онгоцны төвлөрөлт;
  - iii) хөлөг онгоцны маневарлах чадвар, ялангуяа тухайн нөхцөл байдалд зогсох зай болон эргэх чадвар;
  - iv) эргийн гэрэл болон өөрийн гэрэл сарнихаас гэрэлтүүлгийн фон байгаа эсэх;
  - v) салхи, далай, урсгалын байдал, хөдөлгөөний аюул ойртох;
  - vi) хөлөг онгоцонд суух болон усны гүний хоорондын харьцаа.
- b) Радиолокатор хэрэглэж буй хөлөг онгоцны хувьд дараахь нэмэлт нөхцөл байдал:
- i) радиолокаторын тоног төхөөрөмжийн үзүүлэлт, үр ашиг, хязгаарлалт;
  - ii) радиолокаторын хэмжүүрийн үйлчлэх зайнаас үүсэх аливаа хязгаарлалт;
  - iii) радиолокаторын илрүүлсэн далай, цаг агаар болон бусад нөөцийн үр нөлөө интерференц;
  - iv) радиолокатор хангалттай зайнд жижиг хөлөг онгоц, мөс буюу хөвж буй бусад зүйлийг барих боломжгүй байх;
  - v) радарт баригдсан хөлөг онгоцны тоо, байрлал, хөдөлгөөн.

Хөлөг онгоц буюу ойр байгаа бусад зүйлд хүрэх зайг радиолокатораар хэмжихэд тодорхойлж болох харах нөхцөл.

#### **Журам 7 Мөргөлдөх эрсдэл**

- a) Мөргөлдөх аюул байгаа эсэхийг тодорхойлох зорилгоор хөлөг онгоц бүр өөрийн мэдэлд байгаа бүх хэрэгслийг тухайн нөхцөлд байдалд тохируулан хэрэглэнэ. Хэрэв аюул байгаа эсэхэд эргэлзээ гарвал аюул байж болзошгүй гэж тооцоолно.
- b) Хөлөг онгоцон дээр байрлуулсан зөв ажилладаг радиолокаторын тоног төхөөрөмжийг зохих байдлаар ашиглах ёстой. Тухайлбал, мөргөлдөх аюулаас зайлсхийх үүднээс алсын ажиглалт хийх, нэгэнт илрүүлсэн объектыг байнгын хяналтанд авах.
- c) Бүрэн бус, ялангуяа радиолокаторын бүрэн бус мэдээлэл дээр үндэслэн таамаглал хийж үл болно.
- d) Мөргөлдөх аюулыг тодорхойлоход дараахь зүйлийг юуны өмнө анхаарах учиртай:
  - i) ойртож буй хөлөг онгоцны патент нь мэдрэгдэхүйц өөрчлөгдөхгүй байвал мөргөлдөх аюул ноцтой байна гэж тооцох;
  - ii) чиглэл нилээд өөрчлөгдөх нөхцөлд ч ийм аюул байж болзошгүй, тухайлбал, маш том онгоц буюу зүтгүүр онгоц, эсхүл маш ойр зайнд ойртох үед.

#### **Журам 8 Мөргөлдөхөөс зайлсхийх үйлдэл**

- a) Мөргөлдөхөөс зайлсхийх аливаа үйлдэл нь энэ хэсгийн журамд заасны дагуу явагдах бөгөөд хэрэв нөхцөл байдал боломжтой бол шийдэмгий, шуурхай болон далайчдын урьдын туршлагын дагуу байх ёстой.
- b) Мөргөлдөхөөс зайлсхийх зорилгоор чиглэл болон хурдыг өөрчлөх нь хэрэв нөхцөл байдал боломжтой бол түүнийг харж буюу радиолокатороор ажиглаж буй хөлөг онгоцонд шууд ажиглагдах үүднээс хангалттай огцом байх ёстой бөгөөд чиглэл хурдыг удаан дараалсан байдлаар өөрчлөхөөс зайлсхийх хэрэгтэй.
- c) Усны орон зай хангалттай байх нөхцөлд зөвхөн өөрчлөх нь хэт ойртохоос урьдчилан сэргийлэх үйлдэл нь түүний цагийг тааруулсан, ач холбогдолтой бөгөөд бусад хөлөг онгоцтой хэт ойртохгүй байвал хамгийн үр дүнтэй байна.
- d) Өөр хөлөг онгоцтой мөргөлдөхөөс зайлсхийх үйлдлийг аюулгүй зайнд салах байдлаар хийх ёстой. Энэ үйлдлийг нөгөө хөлөг онгоцны хажуугаар өнгөрч дуусах хүртэл хянах учиртай.

е) Мөргөлдөхөөс зайлсхийх буюу нөхцөл байдлыг илүү сайтар тогтоох шаардлагатай бол хөлөг онгоцны хөдөлгүүрийг зогсоох буюу ухрах замаар хурдаа багасгах, эсхүл бүүр зогсох ёстой.

### **Журам 9** **Нарийн хоолой**

а) Нарийн хоолой буюу усан замаар явж байгаа хөлөг онгоц тэдгээрийн гаднах хязгаарын дагуу явах бөгөөд тэр нь хөлөг онгоцны баруун хажуу талд байх бөгөөд аюулгүй байдлыг хангахуйц ойрхон гарах учиртай.

б) 20 метрээс богино урттай хөлөг онгоц эсхүл далбаат хөлөг онгоц зөвхөн нарийн хоолой буюу бахирын хязгаарт аюулгүй явах чадвартай хөлөг онгоцонд саад учруулж болохгүй.

с) Загас агнуурын хөлөг нарийн хоолой буюу бахираар явж буй аливаа өөр хөлөг онгоцонд саад учруулж болохгүй.

д) Хэрэв нарийн хоолой буюу бахирыг хөндлөн гарах нь зөвхөн нарийн хоолой буюу бахирын хязгаарт аюулгүй явах чадвартай хөлөг онгоцонд саад учруулахаар байвал хөлөг онгоц ингэж хөндлөн гарч үл болно. Хөндлөн гарч буй хөлөг онгоц юу хийх гэж байгаа талаар нөгөө хөлөг онгоц эргэлзэж байвал журам 34-ийн (с) хэсэгт дурдсан дуут болон үгсийн дохиог хэрэглэж болно.

i) нарийн хоолой буюу бахирт гүйцэн түрүүлж буй хөлөг онгоц аюулгүй хөдөлгөөн хийх боломжтой зөвхөн тийм нөхцлөөр гүйцэн түрүүлэх боломжтой бол журам 34 (с) (I) хэсэгт заасан дохио өгөх замаар өөрийн хийх гэж байгаа санаагаа илэрхийлнэ. Гүйцэн түрүүлж буй хөлөг онгоц нь зөвшөөрч байгаа бол аюулгүй байдлаар гүйцэн түрүүлэх хөдөлгөөнийг хангах үүднээс журам 34 (с) (II) хэсэгт дурдсан холбогдох дохио өгнө. Эргэлзэж байвал журам 34 (d) хэсэгт дурдсан авиан дохио өгнө.

ii) энэхүү журам нь гүйцэн түрүүлж буй хөлөг онгоцны хувьд журам 13-т дурдсан хариуцлагаас чөлөөлөхгүй.

е) Замд байгаа саадын улмаас бусад хөлөг харагдахгүй байгаа тохой буюу нарийхан хоолой, эсхүл бахиртын хэсэгт ойртож буй хөлөг онгоц илүү анхааралтай, болгоомжтой явах хэрэгтэй бөгөөд журам 34 (е) хэсэгт дурдсан авиан дохио өгөх ёстой.

f) Аливаа хөлөг онгоц хэрэв нөхцөл байдал боломжтой бол нарийхан хоолойд зангуу хаяж зогсохоос зайлсхийх хэрэгтэй.

### **Журам 10** **Хөдөлгөөн тусгаарлах систем**

а) Энэхүү журмыг Байгууллагаас баталсан хөдөлгөөн тусгаарлах системийн хувьд хэрэглэнэ.

б) Хөдөлгөөн тусгаарлах системийг хэрэглэж буй хөлөг онгоц дараахь зүйлийг хийнэ:

явах;  
i) хөдөлгөөний холбогдох зурваст хөдөлгөөний ерөнхий чиглэлийн дагуу

ii) хөдөлгөөнийг тусгаарласан шугам буюу бүсээс аль болох гадна явах;

iii) ердийн байдлаар хөдөлгөөний зурваст түүний эцсийн хэсэгт орох буюу гарах, гэхдээ хөдөлгөөний зурвасыг хөндлөн гарах шаардлагатай бол хөдөлгөөнийг ерөнхий чиглэлд тэгш өнцөгтөөр гүйцэтгэнэ.

с) Хөлөг онгоц аль болох хөдөлгөөний зурвасыг хөндлөн гарахаас зайлсхийх ёстой бөгөөд хэрэв хөндлөн гарах зайлшгүй шаардлагатай бол хөдөлгөөний ерөнхий чиглэлд тэгш өнцөгтөөр гүйцэтгэнэ.

д)

i) Хөлөг онгоц хөдөлгөөн тусгаарлах системийн зурвасаар аюулгүй зорчих боломжтой тохиолдолд эрэг орчмын зурвасыг ашиглахгүй. 20 метрээс бага

урттай хөлөг онгоц далбаат болон загас агнуурын хөлөг онгоц эрэг орчмын зурвасыг ашиглаж болно.

е) (ii) (d) (i) дэд хэсэгт заасныг үл харгалзан хөлөг онгоц зурвас гаталж, эсхүл зурвас руу нэвтрэх буюу зурвасаас гарч буй хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоц доор дурдсанаас бусад тохиолдолд тусгаарлах бүсэд нэвтрэх, эсхүл гаталж болохгүй.

i) зайлшгүй нөмөрсөн аюулаас зайлсхийх онцгой тохиолдолд;

ii) тусгаарласан бүсэд загас агнуур эрхлэх.

f) Хөдөлгөөн тусгаарлах системын хязгаарлалтын ойролцоо явж буй хөлөг онгоц дээд хэмжээний анхааралтай байна.

g) Хөлөг онгоц хөдөлгөөнийг тусгаарлах систем болон түүний эцсийн хэсгийн ойролцоо зангуу хаяж зогсохоос аль болох зайлсхийнэ.

h) Хөдөлгөөнийг тусгаарлах системийг ашиглахгүй байгаа хөлөг онгоц түүнээс аль болох хол зайтай байна.

i) Загас агнуурын хөлөг онгоц хөдөлгөөний зурваст яваа бусад хөлөг онгоцны замд саад учруулах ёсгүй.

j) 20 метрээс бага урттай, эсхүл далбаат хөлөг онгоц хөдөлгөөний зурваст яваа механик хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоцонд саад учруулж болохгүй.

к) Маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц хөдөлгөөн тусгаарлах системд хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах ажиллагаа явуулж байгаа бол түүнийгээ дуусгах хүртэл эдгээр журмыг дагаж мөрдөхгүй байж болно.

l) Маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц хөдөлгөөн тусгаарлах системд хөдөлгөөний замын тэмдэг, хөлөг доорх кабель буюу хоолойг байрлуулах, үйлчлэх буюу тайлах үйл ажиллагаа явуулж байгаа бол түүнийгээ дуусгах хүртэл эдгээр журмыг дагаж мөрдөхгүй байж болно.

## **ДЭД ХЭСЭГ II – БИЕ БИЕНЭЭ ХАРАХ ЗАЙНД БАЙГАА ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ЯВАЛТ**

### *Журам 11*

#### **Хэрэглэх**

Энэхүү журмыг бие биенээ харах зайнд байгаа хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.

### *Журам 12*

#### **Далбаат хөлөг онгоц**

а) Мөргөлдөөн үүсэхэд хүргэж болзошгүй байдлаар далбаат хоёр хөлөг онгоц хоорондоо ойртвол нэг нь нөгөөдөө дараахь байдлаар зам тавьж өгнө:

i) хөлөг онгоцууд нь өөр өөр шугамаар явж байгаа тохиолдолд зүүн галсаар явж байгаа хөлөг онгоц нь нөгөө хөлөг онгоцонд зам тавьж өгнө;

ii) хөлөг онгоцууд нь нэг шугамаар явж байгаа тохиолдолд салхи руу явж байгаа хөлөг онгоц нь салхины доор явж байгаа хөлөг онгоцонд зам тавьж өгнө;

iii) зүүн шугамаар явж байгаа хөлөг онгоцыг салхитай талаас нь харж байгаа бөгөөд ямар галсаар явж байгааг нь тодорхойлж чадахгүй бол тэрхүү нөгөө хөлөг онгоцонд зам тавьж өгнө.

б) Энэ журмын зорилгоор салхи руу харсан тал гэж гол далбаа байгаа талын эсрэг тал бөгөөд хэрэв бүрэн тоноглолтой бол хамгийн том ташуу далбаа байгаа талын эсрэг талыг тус тус хэлнэ.

### *Журам 13*

#### **Гүйцэж түрүүлэх**

а) Энэ хэсгийн журмын аливаа заалтыг үл харгалзан хөлөг онгоц нөгөө хөлөг онгоцыг гүйцэж түрүүлэхдээ замын хажууг барих ёстой.



- b) Хэрэв хөлөг онгоц нөгөө хөлөг онгоцны голоос 22.5 градусаас илүү өнцгөөр хойноос нь ойртож байгаа, өөрөөр хэлбэл шөнийн цагт хөлөг онгоцны зөвхөн хитэгийн гэрлийг харах боломжтой бөгөөд хажуугийн гэрлийг харах боломжгүй байхыг гүйцэж түрүүлэх гэж хэлнэ.
- c) Гүйцэж түрүүлж байна гэдэгт эргэлзээ төрөх тохиолдолд гүйцэж түрүүлж байна гэж тооцон зохих ёсоор холбогдох үйлдлийг гүйцэтгэнэ.
- d) Хоёр хөлөг онгоцны байршил дараа нь өөрчлөгдөх нь чиглэл зөрчин явж байгаа хөлөг онгоцыг гүйцэж түрүүлж байгаа хөлөг онгоц гэж эдгээр дүрмүүдийн агуулгын дагуу тооцох, эсхүл гүйцэж түрүүлж байгаа хөлөг онгоц түрүүлүүлж байгаа хөлөг онгоцноос гүйцэж, түрүүлж дуусах хүртэл зайдуу явах үүргээс чөлөөлөх үндэслэлгүй.

*Журам 14*

**Чанх өөдөөс ойртох нөхцөл**

- a) Механик хөдөлгүүртэй хоёр хөлөг онгоц эсрэг буюу бараг эсрэг чиглэлээс ойртож байгаа нь мөргөлдөөнд хүргэх аюулыг бий болгохоор байвал тус бүр нь баруун тийш чиглэлээ өөрчилж, нөгөө хөлөг онгоц зүүн талаар нь өнгөрөн гарах байдлыг үүсгэх ёстой.
- b) Хөлөг онгоц нөгөө хөлөг онгоцыг чанх өөдөөс нь буюу яг чиглэлийнх нь дагуу харах, чингэхдээ шөнийн цагаар далавчаар буюу бараг далавчаар нөгөө хөлөг онгоцны дээд гэрэл буюу хоёр хажуугийн гэрлийг нь харах, өдрийн цагаар нөгөө хөлөг онгоцны эх биеийг харахыг ийм нөхцөл үүссэн гэж тооцно.
- c) Ийм нөхцөл үүссэн гэдэгт эргэлзээ төрөх тохиолдолд түүнийг бий болсон гэж тооцон зохих ёсоор холбогдох үйлдлийг гүйцэтгэнэ.

*Журам 15*

**Чиглэлд огтлолцох**

Механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц огтлолцох чиглэлээр явж, тэр нь мөргөлдөх аюулыг бий болгохоор байвал баруун талдаа байгаа хөлөг онгоцонд зам тавьж, боломжтой бол чиглэл огтлолцохоос аль болох зайлсхийх ёстой.

*Журам 16*

**Зам тавьж өгч буй хөлөг онгоцны үйлдэл**

Эдгээр журмын дагуу зам тавих ёстой хөлөг онгоц аль болох цэвэр салах талаар урьдчилсан болон шийдэмгий арга хэмжээ авах ёстой.

*Журам 17*

**Өөрт нь зам тавьж өгч буй хөлөг онгоцны үйлдэл**

- a)
  - i) Аль нэг хөлөг онгоцонд зам тавьж өгөх ёстой бол нөгөө хөлөг онгоц нь чиглэл, хурдаа бууруулахгүй хэвээр байлгана.
  - ii) Гэхдээ хэрэв энэ хөлөг онгоцонд зам тавьж өгөх ёстой хөлөг онгоц эдгээр журамд зааснаар үйлдэл хийхгүй бол тэрээр өөрөө маневарлах байдлаар мөргөлдөхөөс зайлсхийж болно.
- b) Хэрэв аливаа шалтгааны улмаас чиглэл, хурдаа хэвээр байлгах ёстой хөлөг онгоц нь зөвхөн зам тавьж өгч буй хөлөг онгоцны үйлдлээр мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх боломжгүй гэдгийг тогтоовол хамгийн оновчтой үйлдлийг өөрөө санаачлан хийнэ.
- c) Механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны чиглэл огтлолцох тохиолдолд энэ журмын дэд хэсэг (а) (II)-ын дагуу арга хэмжээ авхад нөгөө хөлөг онгоц нь түүнээс зүүн талд байгаа бол аль болох зүүн тийшээ чиглэлээ өөрчлөх ёсгүй.
- d) Энэ дүрэм нь зам тавьж өгөх ёстой хөлөг онгоцыг үүргээс нь чөлөөлөхгүй.



### Журам 18

#### Хөлөг онгоцнуудын харилцан хүлээх үүрэг

9, 10 болон 13 дугаар журамд зааснаас бусад тохиолдолд:

- a) Явж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц дараахь хөлөг онгоцонд зам тавьж өгөх ёстой:
  - i) жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц;
  - ii) маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц;
  - iii) загас агнуур эрхэлж буй хөлөг онгоц;
  - iv) далбаат хөлөг онгоц.
- b) Явж буй далбаат хөлөг онгоц дараахь хөлөг онгоцонд зам тавьж өгөх ёстой:
  - i) жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц;
  - ii) маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц;
  - iii) загас агнуур хийж буй хөлөг онгоц;
  - iv) далбаат хөлөг онгоц.
- c) Явж буй загас агнуурын хөлөг онгоц дараахь хөлөг онгоцонд зам тавьж өгөх ёстой:
  - i) жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц;
  - ii) маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц.
- d)
  - i) жолоодох боломжгүй болсон эсхүл маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсанаас бусадхөлөг онгоц суух байдлаараа хашигдсан бөгөөд 28 дугаар журамд заасан дохио гаргаж буй хөлөг онгоц аюулгүй дамжин өнгөрөхөд саад хийхээс зайлсхийнэ.
  - ii) усанд суултаараа хашигдсан хөлөг онгоц өөрийн өвөрмөц нөхцөлдөө нийцүүлэн онцгой болгоомжлон явах ёстой.
- e) Хөлөг онгоц дээр буугч гидро нисэх онгоц байдлаар бүх хөлөг онгоцноос зайдуу байж, тэдгээрийн хөдөлгөөнд саад учруулахаас зайлсхийнэ. Гэхдээ мөргөлдөөн үүсэх аюул байх тохиолдолд энэ хэсгийн дүрмийг удирдлага болгоно.

#### ДЭД ХЭСЭГ III – ХАРАГДАХ ОРЧИН ХЯЗГААРЛАГДМАЛ НӨХЦӨЛД ХӨВӨХ

### Журам 19

#### Харагдах орчин хязгаарлагдмал нөхцөлд хөлөг онгоцыг чиглүүлэх

- a) Энэ журмыг хязгаарлагдмал харагдах газар буюу түүний ойр байгаа бөгөөд бие биенээ харахгүй байгаа хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.
- b) Хөлөг онгоц бүр тухайн нөхцөл байдал болон хязгаарлагдмал харагдах нөхцөлд тохирсон аюулгүй хурдтай явна. Механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц нэн даруй маневарлахад бэлэн байх зорилгоор хөдөлгүүрээ бэлтгэнэ.
- c) Хөлөг онгоц бүр тухайн нөхцөл байдал болон хязгаарлагдмал харагдах нөхцөлд нийцүүлэн энэ хэсгийн дэд хэсэг I-д заасан үйлдлийг гүйцэтгэнэ.
- d) Зөвхөн радиолокаторыг хэрэглэн өөр хөлөг онгоцыг илрүүлсэн хөлөг онгоц хэт ойртох, мөргөлдөх нөхцөл байдал үүсч байгаа эсэхийг тодорхойлно. Хэрэв тийм бол холдох талаар арга хэмжээг шуурхай авах бөгөөд хэрэв ийм үйлдэл нь чиглэл өөрчлөх байвал дараахь зүйлээс зайлсхийнэ:
  - i) хэрэв нөгөө хөлөг онгоц хөндлийн өмнө байгаа бөгөөд түүнийг гүйцэж ирүүлэхгүй байвал зүүн тийшээ хазайх;
  - ii) хэрэв хөндлөн дээр буюу түүний хойно байгаа хөлөг онгоцны зүг рүү чиглэлээ өөрчлөх.
- e) Мөргөлдөх аюул байхгүйг тогтоосноос бусад тохиолдолд өөрийн суурь хөндлийн өмнө нөгөө хөлөг онгоцноос бүдэг дохио сонсох буюу траверзийн өмнө байгаа өөр хөлөг онгоцтой мөргөлдөхийг урьдчилан сэргийлэх боломжгүй бол

тухайн хөлөг онгоц нь чиглэлээ барихад хангалттай хамгийн бага хурдтай явна. Аливаа тохиолдолд ийм хөлөг онгоц зогсох хэрэгтэй бөгөөд мөргөлдөх аюул өнгөрөх хүртэл онцгой болгоомжтой явах шаардлагатай.

## **ХЭСЭГ С - ГЭРЭЛ БОЛОН ТЭМДГҮҮД**

### *Журам 20* **Хэрэглэх**

- a) Энэ хэсгийн журмыг цаг агаарын аль ч нөхцөлд баримтлах ёстой.
- b) Гэрлийн талаархи журмыг нар жаргахаас мандах хүртэл мөрдөх бөгөөд эдгээр журамд заасан гэрэлтэй андуурахгүй байх буюу харагдах болон онцлог үзүүлэлтийг муудахгүй, эсхүл зохих байдлаар ажиглахад саад хийхгүй гэрлүүдээс бусад гэрлийг энэ хугацаанд гаргах ёсгүй.
- c) Хөлөг онгоцон дээр байгаа тохиолдолд эдгээр журамд дурдсан гэрлийг нар мандахаас жаргах хүртэл хязгаарлагдмал харагдах нөхцөлд болон шаардлагатай гэж үзсэн бусад тохиолдолд хэрэглэж болно.
- d) Тэмдэгийн хувьд тогтоосон журмыг өдрийн цагаар хэрэглэнэ.
- e) Эдгээр журмын дагуу тогтоосон гэрэл, тэмдгүүд нь энэ журмын хавсралт I-д дурдсан шаардлагад нийцэх учиртай.

### *Журам 21* **Тодорхойлолт**

- a) “дээд шургийн гэрэл” гэж хөлөг онгоцны хөндийд байдаг, 225 градусаар тасралтгүй гэрэл түгээдэг, хамрын дагуу 22.5 градусаар борт бүрийн дам нурууны хойно гэрэлтүүлэх маягаар тогтоосон цагаан гэрлийг;
- b) “хажуугийн гэрэл” гэж, хамрын дагуу 22.5 градусаар холбогдох бортын дам нурууны хойно гэрэлтүүлэх зориулалт бүхий 112.5 градусаар тасралтгүй гэрэл түгээдэг баруун хажуу дахь ногоон болон зүүн хажуу дахь улаан гэрлийг. 20метрээс богино урттай хөлөг онгоцон дээр бортын гэрлүүд нь нэг гэрэлтүүлэгчид төвлөрсөн бөгөөд хөлөг онгоцны диаметрын хөндийд байж болно;
- c) “хитэгийн гэрэл” гэж хөлөг онгоцны хитэгийн дагуу 67.5 градусаар борт бүрийг гэрэлтүүлэх зориулалт бүхий 135 градусаар тасралтгүй гэрэл түгээдэг хитэгт хамгийн ойр байдлаар байрлуулсан цагаан гэрлийг;
- d) “зүтгүүрийн гэрэл” гэж энэ журмын (c) хэсэгт тодорхойлсон хитэгийн гэрлийн үзүүлэлт бүхий шар гэрлийг;
- e) “тойргийн гэрэл” гэж 360 градусаар тасралтгүй гэрэл түгээдэг гэрлийг;
- f) “анивчих гэрэл” гэж нэг минутанд 120 буюу түүнээс дээш давтамжтай анивчих гэрлийг хэлнэ.

### *Журам 22* **Гэрлийн харагдац**

Эдгээр журамд дурдсан гэрлүүд нь журмын хавсралт I-ийн дэд хэсгийн 8 дугаарт заасан эрчимтэй байх бөгөөд хамгийн багадаа дараахь зайд харагдах учиртай:

- a) 50 метр буюу түүнээс урт хөлөг онгоцны хувьд:
  - дээд шургийн гэрэл, 6 миль;
  - бортын гэрэл, 3 миль;
  - хитэгийн гэрэл, 3 миль;
  - зүтгүүрийн гэрэл, 3 миль;
  - цагаан, улаан, ногоон буюу тойргийн шар гэрэл, 3 миль.
- b) 12 буюу түүнээс урт гэхдээ 50 метрээс богино хөлөг онгоцны хувьд:
  - дээд шургийн гэрэл, 5 миль; хөлөг онгоцны урт 20 метрээс богино бол -3миль;
  - бортын гэрэл, 2 миль;
  - хитэгийн гэрэл, 2 миль;

- зүтгүүрийн гэрэл, 2 миль;
- цагаан, улаан, ногоон буюу шар тойргийн гэрэл, 2 миль.
- с) 12 метрээс богино урт бүхий хөлөг онгоцны хувьд:
  - дээд шургийн гэрэл, 2 миль;
  - бортын гэрэл, 1 миль;
  - хитэгийн гэрэл, 2 миль;
  - зүтгүүрийн гэрэл, 2 миль;
  - цагаан, улаан, ногоон буюу тойргийн шар гэрэл, 2 миль.
- д) Хэсэгчлэн живж буй хөлөг онгоц, эсхүл чирүүлж буй объектын хувьд үл анзаарагдам тохиолдолд:
  - цагаан тойргийн гэрэл, 3 миль.

### Журам 23

#### Хөвж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц

- а) Механик хөдөлгүүртэй хөвж буй хөлөг онгоц дараахь гэрлийг гаргана:
  - i) дээд шургийн гэрлийг урагш нь;
  - ii) 2 дахь шургийн гэрлийг өмнөх шургийн гэрлийн хойно бөгөөд дээр нь, гэхдээ 50-аас богино урттай хөлөг онгоц ийм гэрэл гаргах албагүй;
  - iii) бортын гэрэл;
  - iv) хитэгийн гэрэл.
- б) Хөлөг түрцгүй байдалд агаарын зөөлөвчин дээр байгаа хөлөг онгоц нь энэ журмын (а) хэсэгт дурдсан гэрлээс гадна тойргийн анивчих гэрэл гаргана.
- с) WIG craft хөлөг онгоц хөөрөх, газардах болон гадаргуутай ойрхон нисэх үед энэ журмын (а)-д заасан гэрлүүдээс гадна өндөр эрчим бүхий тойргийн гэрэл гаргана.
  - i) 12 метрээс богино урт бүхий механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц энэ журмын (а) хэсэгт заасан гэрлийн оронд тойргийн цагаан гэрэл болон бортын гэрэл гаргана.
  - ii) 7 метр хүрэхгүй урттай, дээд хурд нь 7-оос доошгүй зангилаа оньсон хөдөлгүүрт хөлөг онгоц энэ журмын (А)-д дурдсан гэрлийн оронд тойргийн цагаан гэрэл тавьж болно. Ийм хөлөг онгоц нь хэрэв ийм боломжтой бол бортын гэрэл тавина.
  - iii) 12 метрээс богино урт бүхий механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц хэрэв тохиромжгүй байвал дээд шургийн гэрэл болон тойргийн цагаан гэрлийг хөлөг онгоцны урд хэсэг болон хитэгээс авсан байж болно.

### Журам 24

#### Чирэх болон зүтгэх

- а) Чирэх үйлдэл хийж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц дараахь гэрэл тавина:
  - i) Журмын 23 (А) (I) болон (А) (II)-д дурдсан гэрлийн оронд урд хэсэгт босоо шугамын дагуу 2 дээд шургийн гэрлийг. Чиргүүлийн урт нь чирж буй хөлөг онгоцны хитэгээс чирүүлж буй хөлөг онгоцны хитэг хүртэл 200 метрээс урт байвал дараахь гурван гэрлийг тавина;
  - ii) бортын гэрлүүд;
  - iii) хитэгийн гэрэл;
  - iv) хитэгийн гэрлийн дээр босоо шугамын дагуу байрлуулсан зүтгүүрийн гэрэл;
  - v) чиргүүлийн урт нь 200 метрээс илүү байвал ромбо хэлбэрийн тэмдгийг харагдах газар тавина.
- б) Зүтгүүлж буй болон чирүүлж буй хөлөг онгоцууд нь хоорондоо нягт нэг нэгж болон холбогдсон тохиолдолд тэдгээрийг механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц гэж үзэх бөгөөд 23 дугаар журамд дурдсан гэрлийг тавина.



- с) Урагш нь зүтгүүлж буй, эсхүл хажуудаа чирж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц залгагдахаас бусад тохиолдолд дараахь гэрэл тавина:
- i) журмын 23 (а) (I)-д дурдсан гэрлийн оронд босоо шугамын дагуу 2 дээд шургийн гэрлийг урд хэсэг нь;
  - ii) бортын гэрэл;
  - iii) хитэгийн гэрэл.
- д) Энэ журмын (а) болон (с)-д дурдсан заалт хэрэглэгдэх механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц журам 23 (а) (II)-ийг мөн хэрэглэх хэрэгтэй.
- е) Чирүүлж буй хөлөг онгоц буюу объект дараахь гэрлийг тавина:
- i) бортын гэрлүүд;
  - ii) хитэгийн гэрлүүд;
  - iii) чиргүүлийн урт нь 200 метрээс илүү байвал ромбо хэлбэрийн тэмдгийг харагдах газар тавина.
- ф) Чирүүлж буй, эсхүл зүтгүүлж буй аливаа тооны хөлөг онгоцыг нэг хөлөг онгоц мэтээр гэрэлтүүлнэ:
- i) урагш нь зүтгүүлж буй хөлөг онгоц залгасан нэгжийн хэсэг биш байвал урд хэсэгтээ бортын гэрэл тавина;
  - ii) хажуудаа зүтгүүлж буй хөлөг онгоц хитэгийн гэрэл болон урд хэсэгтээ бортын гэрлүүд тавина.
- г) Чирүүлж буй хөлөг онгоц буюу объект энэ журмын (е)-д заасан гэрлийг аливаа шалтгаанаар тавих боломжгүй бол тэдгээрийг гэрэлтүүлэх талаар бүх арга хэмжээ авна, эсхүл гэрэлтүүлээгүй хөлөг онгоц буюу объект байгааг зааж өгнө.

#### Журам 25

#### Хөвж буй далбаат хөлөг онгоц болон сэлүүрт хөлөг онгоц

- а) Хөвж буй далбаат хөлөг онгоц дараахь гэрлийг тавина:
- i) бортын гэрэл;
  - ii) хитэгийн гэрэл.
- б) 12 метрээс ихгүй урттай далбаат хөлөг онгоцны хувьд энэ журмын (а)-д дурдсан гэрлүүдийг нэг гэрэлтүүлэгчид бөөгнөрүүлэн хитэгийн орой, эсхүл түүний хажууд хамгийн сайн харагдах газар байрлуулна.
- с) Хөвж буй далбаат хөлөг онгоц энэ журмын (а)-д дурдсан гэрлүүдээс гадна хитэгийн орой буюу түүний хажууд хамгийн сайн харагдах газар хоёр тойргийн гэрлийг босоо шугамын дагуу, чингэхдээ дээрх нь улаан, доорх нь ногоон байх учиртай бөгөөд энэ журмын (б)-д дурдсан нэгтгэсэн гэрэлтүүдэгчийн хамт тавьж болохгүй.
- д)
- i) 7 метр хүрэхгүй урт бүхий далбаат хөлөг онгоц энэ журмын (а) буюу (б)-д дурдсан гэрлүүдийг аль болох тавих ёстой бөгөөд хэрэв тэгж чадахгүй бол цахилгаан гэрэлтүүлэгч буюу цагаан гэрэл бүхий асаадаг гэрэлтүүлэгчийг мөргөлдөхөөс сэргийлэх зорилгоор бэлэн байлгана.
  - ii) Сэлүүрт хөлөг онгоц энэ журмын дагуу далбаат хөлөг онгоцны хувьд тогтоосон гэрлүүдийг тавьж болох боловч хэрэв тэгж чадахгүй бол цахилгаан гэрэлтүүлэгч буюу цагаан гэрэл бүхий асаадаг гэрэлтүүлэгчийг мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор бэлэн байлгана.
- е) Далбаат бөгөөд механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц хамгийн сайн харагдах газар доош нь харуулсан шовгор хэлбэртэй тэмдэг тавина.

#### Журам 26

#### Загас агнуурын хөлөг онгоц

- а) Хөвж байгаа буюу зангуу хаяж зогссон загас агнуурын хөлөг онгоц зөвхөн энэ журамд заасан гэрэл, тэмдгийг тавина.



- b) Тороор загас барьж буй хөлөг онгоц загас барих хэрэгслийг хөлөг онгоцыг чирж явахдаа дараахь гэрлийг тавина:
- i) босоо шугамын дагуу хоёр тойргийн гэрэл, түүнээс дээр нь ногоон, доорх нь цагаан байх учиртай, эсхүл босоо шугам дээр ойролцоогоор нийлсэн хоёр конусаас бүрдсэн тэмдэг байна, 20 метрээс илүүгүй урттай хөлөг онгоц ийм тэмдгийн оронд сагс тавьж болно;
  - ii) дээд шургийн гэрлийг тойргийн ногоон гэрлийн хойно, дээр нь тавина, 50 метрээс илүүгүй урттай хөлөг онгоц ийм гэрэл тавих албагүй боловч үүнийг хийж болно;
  - iii) Хөдөлгөөн хийж байгаа бол энэ хэсэгт дурдсан гэрлээс гадна бортын гэрэл болон хитэгийн гэрэл.
- c) Тор ашигладгаас бусад загас агнуур хийж буй хөлөг онгоц дараахь гэрэл, тэмдэг тавина:
- i) босоо шугамын дагуу хоёр тойргийн гэрэл, түүнээс дээрх нь ногоон, доорх нь цагаан байх ёстой, эсхүл босоо шугам дээр оройгоороо нийлсэн хоёр конусаас бүрдсэн тэмдэг байна, 20 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоц ийм тэмдгийн оронд сагс тавьж болно;
  - ii) далайд шидсэн загас барих хэрэгсэл нь хөлөг онгоцноос 150 метрээс хол байвал ийм хэрэгслийн чиглэлд тойргийн цагаан гэрэл буюу дээш харсан конус тэмдэг тавина;
  - iii) Хөдөлгөөн хийж байгаа бол энэ хэсэгт дурдсан гэрлээс гадна бортын гэрэл болон хитэгийн гэрэл.
- d) Загас агнуур эрхэлж буй хөлөг онгоцны дэргэд байгаа өөр нэг загас агнуурын хөлөг онгоц энэ журмын хавсралт II-т дурдсан нэмэлт дохиог тавьж болно.
- e) Загас агнуурын үйл ажиллагаа явуулаагүй хөлөг онгоц энэ журамд заасан гэрэл, тэмдгийг тавихгүй, харин тухайн уртын хөлөг онгоцны хувьд тогтоосон гэрэл, тэмдгийг тавина.

#### Журам 27

#### **Жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц буюу маневрлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц**

- a) Жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц дараахь гэрлийг тавина:
- i) босоо шугаман дээр хамгийн сайн харагдах газар тойргийн улаан гэрэл;
  - ii) босоо шугаман дээр хамгийн сайн харагдах газар хоёр бөмбөрцөг буюу адилтгах тэмдэг;
  - iii) усанд хөдөлгөөн хийж байгаа бол энэ хэсэгт дурдсан гэрлээс гадна бортын гэрэл болон хитэгийн гэрэл.
- b) Мина шүүрдэх ажиллагаа явуулдаг хөлөг онгоцноос бусад маневрлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц дараахь гэрлийг тавина.
- i) босоо шугамын дагуу тойргийн 3 гэрлийг хамгийн сайн харагдах газар тавина. Хамгийн дээд болон доод талд нь улаан, дундах нь цагаан гэрэл байна;
  - ii) босоо шугамын дагуу 3 тэмдгийг хамгийн сайн харагдах газар тавина. Хамгийн дээд болон доод талд нь бөмбөг, дунд нь ромбо хэлбэртэй байна;
  - iii) усанд хөдөлгөөн хийж байгаа бол (I) дэд хэсэгт дурдсан гэрлээс гадна шургийн гэрэл, бортын гэрэл болон хитэгийн гэрэл;
  - iv) хөлөг онгоц зангуу хаян зогссон үед (I) болон (II)-т дурдсан гэрэл, тэмдгээс гадна 30 дугаар журамд дурдсан гэрэл, тэмдэг тавина.
- c) Зүтгэх үйл ажиллагаа явуулж буйн улмаас чиглэлээсээ хазайх боломжгүй болсон хөлөг онгоц 29 дүгээр журмын (a) хэсэгт дурдсан гэрэл, тэмдгээс гадна энэ журмын (b) хэсгийн (II) болон (II) дэд хэсэгт заасан гэрэл, тэмдгийг тавина.
- d) Усанд шумбах, эсхүл усан доор үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц маневрлах чадвар нь хязгаарлагдсан тохиолдолд (b) хэсгийн (I), (II) болон (III) дэд хэсэгт дурдсан гэрэл, тэмдгээс гадна дараахь гэрлийг тавина:

- i) саад байгаа талыг заах зорилгоор босоо шугаман дээр тойргийн 2 улаан гэрэл, эсхүл 2 бөмбөрцөг;
  - ii) өөр хөлөг онгоц явж болох талыг заах зорилгоор босоо шугаман дээр тойргийн ногоон 2 гэрэл, эсхүл 2 ромбо;
  - iii) шургийн хөлөг онгоц зангуу хаян зогссон байвал 30 дугаар журамд дурдсан гэрэл, тэмдгийн оронд энэ хэсэгт дурдсан гэрэл, тэмдгийг хэрэглэнэ.
- e) Усан шумбагчийн ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцны хэмжээ нь энэ журмын (d)-д заасан тэмдгийг тавих боломжгүй болговол дараахь тэмдгийг тавина:
- i) Босоо шугаман дээр хамгийн сайн харагдахуйц газар тойргийн 3 гэрэл. Дээд болон доод талын гэрэл нь улаан, голынх нь цагаан өнгөтэй байна.
  - ii) хатуу бие бүхий Олон улсын дохионы "А" далбааг 1 метрээс доошгүй өндөрт тавина. Бүх талаас харагдах явдлыг хангах арга хэмжээ авна.
- f) Мина шүүх ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц 23 дугаар журамд дурдсан механик хөдөлгүүрт хөлөг онгоцны гэрэл, тэмдэг болон 30 дугаар журамд дурдсан зангуу хаян зогсож буй хөлөг онгоцны гэрэл, тэмдгээс гадна тойргийн 3 ногоон гэрэл, эсхүл 3 бөмбөрцөг тавина. Эдгээр гэрэл, тэмдгийн нэгийг нь фок шургийн толгой буюу түүний ойр, нөгөө хоёрыг нь фока-реягийн нокан дээр байрлуулна. Эдгээр гэрэл, тэмдгүүд нь өөр хөлөг онгоцны хувьд мина шүүгч онгоцны хитэгт 1000 метрээс илүү зайд ойртож болохгүйг сануулна.
- g) Усанд шумбах ажиллагаа явуулаагүй 12 метрээс илүүгүй урттай хөлөг онгоц энэ журамд дурдсан гэрэл, тэмдгийг тавих албагүй.
- h) Энэ журамд дурдсан дохионууд нь осолд орсон бөгөөд тусламж хүсч буй хөлөг онгоцны дохио биш болно. Ийм дохиог журмын хавсралт IV-т дурдсан болно.

#### *Журам 28*

#### **Усанд суултаараа хашигдсан хөлөг онгоц**

Усанд суултаараа хашигдсан хөлөг онгоцны хувьд 23 дугаар журамд дурдсан механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны гэрлээс гадна хамгийн сайн харагдах газар тойргийн 3 улаан гэрэл, эсхүл цилиндрийг босоо шугаман дээр тавьж болно.

#### *Журам 29*

#### **Замчин хөлөг онгоц**

- a) Замчлах үүрэг гүйцэтгэж буй хөлөг онгоц дараахь гэрлийг тавина:
- i) цамхагийн орой, эсхүл түүний ойролцоо босоо шугаман дээр дээрх нь цагаан доорх нь тойргийн 2 улаан гэрэл;
  - ii) хөвж байгаа бол бортын болон цамхагийн гэрлийг нэмж тавина;
  - iii) зангуу хаян зогсож байвал дэд хэсэг (I)-т дурдсан гэрлээс гадна 30 дугаар журамд заасныг.
- b) Замчин хөлөг онгоц замчлах үүргээ гүйцэтгээгүй байх тохиолдолд тухайн уртын адилтгах хөлөг онгоцны хувьд тогтоосон гэрэл, тэмдгийг хэрэглэнэ.

#### *Журам 30*

#### **Зангуу хаян зогссон хөлөг онгоц болон хайрдсан хөлөг онгоц**

- a) Зангуу хаян зогссон хөлөг онгоц хамгийн сайн харагдах газар дараахь гэрлийг тавина:
- i) хөлөг онгоцны хамрын хэсэгт тойргийн цагаан гэрэл буюу бөмбөрцөг;
  - ii) хитэг буюу түүний ойролцоо болон (I)-т дурдсан гэрлээс доогуур-тойргийн цагаан гэрэл.
- b) 50 метрээс илүүгүй урттай хөлөг онгоц тойргийн цагаан гэрлийг энэ журмын (a) хэсэгт дурдсан оронд хамгийн сайн харагдах газар хэрэглэж болно.

- с) Тавцангаа гэрэлтүүлэх зорилгоор ажлын болон адилтгах бусад гэрлийг зангуу хаяж зогссон хөлөг онгоц хэрэглэж болно, 100 метрээс илүү урт хөлөг онгоц хэрэглэх үүрэгтэй.
- d) Хайртсан хөлөг онгоц энэ журмын (a) буюу (b)-д дурдсан гэрлийг хэрэглэх бөгөөд түүнээс гадна хамгийн сайн харагдах газар дараахь гэрлийг тавина:
- i) тойргийн хоёр улаан гэрлийг босоо шугаман дээр;
  - ii) гурван бөмбөрцөгийг босоо шугаман дээр.
- e) 7 метрээс илүүгүй урттай хөлөг онгоц зангуу хаяж зогссон буюу хайртсан бөгөөд нарийхан хоолой, бахирт, зангууны газар буюу ойролцоо, эсхүл өөр хөлөг онгоц голдуу явдаг газар энэ журмын (a), (b) буюу (d)-д дурдсан гэрэл буюу тэмдгийг тавих үүрэгтэй.
- f) 12 метрээс богино урт бүхий хайртсан хөлөг онгоц (d) (i) болон (ii) дэд хэсэгт дурдсан гэрэл болон тэмдгийг тавих шаардлагагүй.

*Журам 31*  
**Гидро нисэх онгоц**

Энэ хэсгийн журмын шаардлагад нийцэх гэрэл, тэмдгийг усанд буугч гидро нисэх онгоц үзүүлэлт болон байрлалын хувьд хэрэглэх боломжгүй бол тэдгээртэй хамгийн ойролцоо гэрэл, тэмдгийг тавина.

**ХЭСЭГ D – ДУУТ БОЛОН ГЭРЛИЙН ДОХИО**

*Журам 32*  
**Тодорхойлолт**

- a) “шүгэлдэх” гэж төвлөсөн авиа гаргах чадвартай бөгөөд энэ журмын хавсралт III-т дурдсан техникийн шаардлагад нийцсэн авиан дохионы аливаа төхөөрөмжийг;
- b) “богино дуут дохио” гэж 1 секунд орчим үргэлжлэх авиаг;
- c) “урт дуут дохио” гэж 4-6 секунд орчим үргэлжлэх авиаг хэлнэ.

*Журам 33*  
**Дуут дохионы тоног төхөөрөмж**

- a) 12 метр буюу түүнээс илүү урттай хөлөг онгоц шүгэл болон хонхтой, харин 100 метр буюу түүнээс илүү урттай хөлөг онгоц харангатай байх бөгөөд түүний өнгө аяс нь хонхны авиатай адил байх ёсгүй. Шүгэл, хонх болон харанга нь журмын хавсралт III-т дурдсан шаардлагад нийцэх ёстой. Авианы нийцэх үзүүлэлт бүхий өөр төхөөрөмжийг хонх болон харангын оронд хэрэглэж болох бөгөөд чингэхдээ гараар дохио өгөх боломжийг байнга хангах учиртай.
- b) 12 метрээс богино урт бүхий хөлөг онгоц заавал энэ журмын /A/-д дурдсан авиан дохионы төхөөрөмжтэй байх албагүй бөгөөд тийм төхөөрөмжгүй бол дохио өгөх бусад төрлийн боловсронгуй хэрэгсэлтэй байх хэрэгтэй.

*Журам 34*  
**Маневрлах болон урьдчилан сэргийлэх дохио**

- a) Хөлөг онгоцууд бие биенээ харах зайд байх тохиолдолд эдгээр журмын дагуу явж байхдаа маневрлаж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц нь өөрийн чиглэлээ шүглээр илэрхийлэхдээ дараахь байдлаар дохио өгнө:
  - 1 богино дуут дохио бол “Би өөрийн чиглэлээ баруун тийш нь өөрчилж байна” гэсэн үг;
  - 2 богино дуут дохио бол “Би өөрийн чиглэлээ зүүн тийш нь өөрчилж байна” гэсэн үг;
  - 3 богино дуут дохио бол “Миний хөдөлгүүр ухрах араандаа байна” гэсэн үг.

- b) Аливаа хөлөг онгоц энэ журмын (а)-д дурдсан дуут дохионы хамт маневарлах бүх явцад давтамжтай байдлаар дараахь гэрлийн дохиог хэрэглэж болно:
- i) ийм гэрлийн дохио нь дараахь утгатай байна:
    - 1 анивчих нь “Би өөрийн чиглэлээ баруун тийш нь өөрчилж байна” гэсэн үг;
    - 2 анивчих нь “Би өөрийн чиглэлээ зүүн тийш нь өөрчилж байна” гэсэн үг;
    - 3 анивчих нь “Миний хөдөлгүүр ухрах араандаа байна” гэсэн үг.
  - ii) анивчих бүр нь 1 секунд орчим үргэлжилнэ, анивчих хоорондын зай нь 1 секунд орчим байх бөгөөд давтамжтай үргэлжлэх дохионы хоорондын зай нь 10-аас доошгүй секунд байна;
  - iii) ийм дохио хэрэглэж буй гэрэл нь, хэрэв түүнийг байрлуулсан байвал, 5-аас доошгүй милийн зайнд харагдах тойргийн цагаан гэрэл байх бөгөөд хавсралт I-ийн шаардлагад нийцэх учиртай.
- c) Хөлөг онгоцууд нарийхан хоолой буюу тахирт байгаа бөгөөд бие биенээ харах зайнд байвал:
- i) нөгөө хөлөг онгоцыг гүйцэн түрүүлэх гэж байгаа хөлөг онгоц 9 дүгээр журмын (е) (II)-ийн дагуу өөрийн санаагаа шүгэлдэх хэлбэрээр дараахь дохиог өгөн илэрхийлнэ:
    - 2 урт авиа, түүний дараа 1 богино авиа нь “Би баруун талаар гүйцэн түрүүлэх гэж байна” гэсэн үг;
    - 2 урт авиа, түүний дараа 2 богино авиа нь “Би зүүн талаар гүйцэн түрүүлэх гэж байна” гэсэн үг.
  - ii) гүйцэн түрүүлэх гэж байгаа хөлөг онгоц нь журмын /E/ III-ийн дагуу өөрийн зөвшөөрлөөр илэрхийлэхдээ заасан дарааллаар шүгэлдэх хэлбэрээр дараахь дохио өгнө:
    - Нэг урт, нэг богино, нэг урт нэг богино авиа.
- d) Бие биенээ харж буй хөлөг онгоцууд ойртож байгаа бөгөөд нөгөө хөлөг онгоцны санаа болон үйлдлийг ойлгохгүй, эсхүл мөргөлдөхөөс зайлсхийх үүднээс хангалттай арга хэмжээ авч байгаа эсэхэд эргэлзээ гарвал түүнийг илэрхийлэхийн тулд эхний хөлөг онгоц нь шүглээр 5-аас доошгүй богино болон хурдан авиа гаргана.
- e) Саад байгаагийн улмаас бусад хөлөг онгоц харагдах боломжгүй тохой хоолой буюу бахирын хавьд хөлөг онгоц ойртвол нэг урт авиаг шүгэлдэнэ. Тохой буюу саад болж буй зүйлийн цаана боломжтой хязгаарт байгаа бөгөөд ойртож буй хөлөг онгоц иймд дохионы хариуд нэг урт авиаг шүгэлдэнэ.
- f) Хөлөг онгоц дээр шүглүүдийг бие биенээс нь 100 метрийн зайд байрлуулсан байвал маневрлах болон урьдчилан анхааруулах дохионд зөвхөн нэг шүглийг хэрэглэнэ.

### Журам 35

#### Хязгаарлагдмал харагдах нөхцөлд дуут дохиог хэрэглэх

Хязгаарлагдмал харагдах бүсэд, эсхүл ойролцоо газар энэ журамд заасан дохиог дараахь байдлаар өгнө:

- a) Хөдөлгөөн хийж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 2-оос доошгүй минутын зайтайгаар нэг урт авиан дохио өгнө;
- b) Хөвж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц нь зогсоолд усны хувьд хөдөлгөөнгүй болвол 2-оос доошгүй минутын зайтайгаар хоёр урт авиан дохио өгөх бөгөөд тэдгээрийн хоорондох зай нь 2 орчим секунд байна;
- c) Жолоодох боломжгүй болсон хөлөг онгоц, маневарлах чадвар нь хязгаарлагдсан хөлөг онгоц, хөлөг онгоцонд суух байдлаараа хашигдсан хөлөг онгоц, далбаат хөлөг онгоц, загас агнуур хийж буй хөлөг онгоц болон чирэх буюу зүтгүүлэх ажиллагаа хийж буй хөлөг онгоц энэ журмын (а) буюу (b) хэсэгт дурдсан дохионы оронд 2-оос доошгүй минутын зайтайгаар 3 урт авиан дохио дараалан өгөх бөгөөд тэр нь уртын дараа хоёр богино авиа байна;

- d) Чирүүлж буй хөлөг онгоц хоорондоо нягт холбогдсон нэг нэгж байх нөхцөлд тэдгээрийг механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц гэж үзэх бөгөөд энэ журмын (a) буюу (b)-д дурдсан дохио өгөх ёстой;
- e) Чирж буй хөлөг онгоц болон чирүүлж буй хөлөг онгоц хоорондоо нягт холбогдон нэг нэгж байх нөхцөлд тэдгээрийг механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц гэж үзэх бөгөөд энэ журмын (a) буюу (b)-д дурдсан дохиог өгөх ёстой;
- f) Зангуу хаяж зогссон хөлөг онгоц нэгээс доошгүй минутын зайтайгаар 5 орчим секундын хугацаанд хонхыг хурдан дуугаргана. 100 буюу түүнээс дээш метрийн урттай хөлөг онгоцон дээр ийм дохиог хөлөг онгоцны хамрын хэсэгт өгөх бөгөөд үүний дараа шууд хитэгийн хэсэгт 5 секундын хугацаанд хурдан харанга дугаргана. Зангуу хаяж зогссон хөлөг онгоц ойртож буй хөлөг онгоцонд өөрийн байршил болон мөргөлдөх аюулыг мэдэгдэх үүднээс дараалсан 3 авиан дохио өгч болох бөгөөд тэр нь богино, нэг урт болон нэг богино авиа байна;
- g) Хайртсан хөлөг онгоц хонхны дохио өгөх бөгөөд хэрэв шаардлагатай бол энэ журмын (f) хэсэгт дурдсан харангын дууг гаргана, мөн түүнээс гадна хонхны 3 салангид болон ялгагдах цохилтыг хонхны хурдан авианы өмнө болон дараа нь хийнэ. Түүнээс гадна хайртсан хөлөг онгоц тохирох дохиог шүглээр өгнө.
- h) 12 метрээс урт, 20 метрээс богино урттай хөлөг онгоц энэ журмын (g) болон (h) хэсэгт заасан хонхон дохиог өгөх үүрэг хүлээхгүй. Түүний оронд 2 минутаас илүү хугацаанд үр ашиг бүхий өөр дохио өгнө.
- i) 12 метрээс богино урттай хөлөг онгоц дээрх дохиог өгөх албагүй боловч хэрэв ийм дохио өгөхгүй бол 2 минутаас илүү хугацаанд үр ашиг бүхий өөр дохио өгнө.
- j) Замчлах хөлөг онгоц замчны үүргээ гүйцэтгэх явцад энэ журмын (a), (b) буюу (g) хэсэгт дурдсанаас гадна богино авианаас бүрдсэн ялгагдах дохио өгч болно.

#### *Журам 36*

#### **Анхаарал татах дохио**

Аливаа хөлөг онгоц нөгөө хөлөг онгоцны анхаарлыг татах шаардлагатай бол тэрээр эдгээр журмын дагуу тогтоосон дохиотой андуурахгүй байх гэрлийн буюу авиан дохио өгөх, эсхүл бусад хөлөг онгоцонд саад учруулахгүйгээр аюулын зүг рүү прожектор тусгаж болно. Өөр хөлөг онгоцны анхаарал татах дохио нь жолоодлогын дохио гэж андуурагдахгүй байх ёстой. Энэ журмын зорилгын дагуу өндөр нягтралтай, эсхүл эргэлддэг гэрэл хэрэглэхгүй.

#### *Журам 37*

#### **Аюул учирсны дохио**

Хөлөг онгоцонд аюул учирч, тусламж хүссэн тохиолдолд тэрээр эдгээр журмын хавсралт IV-д дурдсан дохио өгч болно.

### **ХЭСЭГ E – ҮЛ ХЭРЭГЛЭХ ЗААЛТ**

#### *Журам 38*

#### **Үл хэрэглэх заалт**

“Далай дахь мөргөлдөөнийг урьдчилан сэргийлэх тухай” 1960 оны Олон улсын журмын шаардлагад нийцэж байгаа бөгөөд хэрсэн нь байрлагдсан буюу эдгээр журам хүчин төгөлдөр болохоос өмнө угсралтын холбогдох шатанд байгаа аливаа хөлөг онгоц (буюу хөлөг онгоцны төрөл) дараахь зүйлийн хувьд журам биелүүлэх үүргээс чөлөөлөгдөнө:

- a) 22 дугаар журамд дурдсан харагдах хүрээ бүхий гэрэл суурилуулахын тулд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 4 жил өнгөрөх хугацаанд;
- b) Эдгээр журмын хавсралт I-ийн дэд хэсэг 7-д дурдсан өнгийн тодорхойлолт бүхий гэрэл суурилуулахын хувьд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 4 жил өнгөрөх хугацаанд;





- с) Английн системээс метрын системд шилжсэний улмаас гэрлийн байршлыг өөрчлөхийн тулд байнгын байдлаар чөлөөлөх.
- д)
  - i) I хавсралтын дэд хэсэг 3 (а)-д заасны дагуу 150 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоцон дээр шургийн гэрлийн байрлалыг өөрчлөхийн тулд байнгын байдлаар чөлөөлөх;
  - ii) I хавсралтын дэд хэсэг 3 (а)-д заасны дагуу 150 метр буюу түүнээс илүү урттай хөлөг онгоцон дээр шургийн гэрлийн байрлалыг өөрчлөхийн тулд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 9 жил өнгөрөх хугацаанд;
- е) I хавсралтын дэд хэсэг 2 (b)-д заасны дагуу шурагийн гэрлийн байрлалыг өөрчлөхийн тулд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 9 жил өнгөрөх хугацаанд;
- f) I хавсралтын дэд хэсэг 3 (b)-д заасны дагуу бортын гэрлийн байрлалыг өөрчлөхийн тулд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 9 жил өнгөрөх хугацаанд;
- g) Хавсралт III-т заасны дагуу авиан дохионы тоног төхөөрөмжийн шаардлагын тулд эдгээр журам хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 9 жил өнгөрөх хугацаанд;
- h) Энэ журмын I хавсралтын 9 (b) хэсэгт заасан тойргийн гэрлийг дахин байрлуулах.

## ХАВСРАЛТ I

### ГЭРЭЛ БОЛОН ТЭМДГИЙН БАЙРЛАЛ, ТЕХНИКИЙН ҮЗҮҮЛЭЛТ

- 1. Тодорхойлолт  
“их биеийн дээрх өндөр” гэж үргэлжилсэн тавцаны хамгийн дээд хэсэг хүртэлх өндөрийг хэлнэ.
- 2. Гэрлийн босоо байрлал болон хоорондын зай
  - а) 20 метр буюу түүнээс илүү урттай механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцон дээр шурагийн гэрлийг дараахь байдлаар байрлуулна;
    - i) урд шурагийн гэрэл буюу зөвхөн нэг шурагийн гэрэл байвал ийм гэрлийг их биеийн дээрх өндөр нь 6 метрээс доошгүй өндөрт, хэрэв хөлөг онгоцны өргөн нь 6 метрээс их байвал эх биеийн дээрх өндөр нь өргөнөөс багагүй байх бөгөөд гэрэл нь эх биеийн дээр 12 метрээс илүү өндөрт байх шаардлагагүй;
    - ii) хөлөг онгоц хоёр шурагийн гэрэлтэй байвал хойно байгаа гэрэл нь урд талын гэрлээс босоогоороо 4.5 метрээс доошгүй өндөртэй байх ёстой.
  - б) Ердийн нөхцөлд механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны шурагийн гэрлийн хоорондын босоо зай нь далайн түвшнээс харахад хойд талын гэрлийг урд талын гэрлээс дээр бөгөөд ишнээс 1000 метрийн зайд салангид харагдах байдалтай байна.
  - с) 12 метр буюу түүнээс урт гэхдээ 20 метрээс ихгүй урттай механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны шурагийн гэрлийг планширын дээр 2.5 метрээс доошгүй өндөрт байрлуулна.
  - д) 12 метрээс богино урт бүхий механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц хамгийн дээрх гэрлийг планширын 2.5 метрээс доошгүй өндөрт байрлуулна. Хэрэв шурагийн гэрлийг бортын гэрэл, хитэгийн гэрэл болон 23 дугаар журмын (с) (i) хэсэгт заасан тойргийн гэрлийн хамт авч явбал шурагийн гэрлийг бортын гэрлээс 1 метрээс доошгүй өндөрт байрлуулна.
  - е) Өөр хөлөг онгоц чирж буй механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны бортын 2 буюу 3 гэрлийн нэгийг механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны урд шургийн гэрэл байдаг газар байрлуулна.
  - f)
    - i) Шургийн гэрэл буюу 23 дугаар журмын (а)-д заасан гэрэл бусад бүх гэрэл болон байгууламжийн дээгүүр тод харагдах байдлаар байрлуулна.



- ii) 27 болон 28 дугаар журамд заасан тойргийн гэрлийг шургийн гэрлээс доогуур байрлуулах нь тохиромжгүй байвал шургийн гэрлээс дээгүүр, эсхүл урд болон хойд шурагийн гэрлийн хооронд энэхүү хавсралтын 3 (с) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан байна.
- г) Механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны бортын гэрлийг урд шургийн гэрлийн өндрийн дөрөвний гураваас илүүгүй өндөрт их биеийн дээр байрлуулна. Бортын гэрэлд саад учруулахуйц доор байрлуулахгүй.
- h) Нийлүүлсэн гэрэлтүүлэгчид бөгөөд 20 метрээс богино урт бүхий механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцон дээр байгаа бортын гэрлүүдийг шургийн гэрлээс доош 1 метрээс доошгүй өндөрт байрлуулна.
- i) Журамд хоёр буюу гурван гэрлийг босоо шугамын дагуу байрлуулахаар заасан бол тэдгээрийн хоорондын зай дараахь хэмжээтэй байна. Үүнд:
- i) 20 метр буюу түүнээс урт хөлөг онгоцон дээр эдгээр гэрлийн хоорондын зай нь 2 метрээс багагүй байх бөгөөд доор байгаа гэрэл нь чиргүүлийн гэрэл шаардлагагүйгээс бусад тохиолдолд их биеэс 4 метрээс доошгүй өндөрт байна. Хөлөг онгоц хитэгийн гэрлийг чиргүүлийн гэрлийн хамт авч яваа тохиолдолд сүүлийн шаардлага үйлчлэхгүй;
  - ii) 20 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоцон дээр ийм гэрлүүдийн хоорондын зай нь 1 метрээс багагүй байх бөгөөд доор байгаа гэрэл нь планширээс 2 метрээс доошгүй өндөрт байна. Хөлөг онгоц хитэгийн гэрлийг чиргүүлийн гэрлийн хамт авч яваа тохиолдолд сүүлийн шаардлага үйлчлэхгүй;
  - iii) гурван гэрэлтэй байх нөхцөлд хоорондын зай адил байна.
- j) Загас агнуурын хөлөг онгоцны хувьд тогтоосон хоёр тойргийн гэрлийн доорх нь бортын гэрлийн дээр, чингэхдээ эдгээр тойргийн гэрэл хоорондын босоо зайнаас хамгийн багадаа 2 дахин илүү зайны өндөрт байна.
- к) 30 дугаар журмын (а) (i)-т заасан урд зангууны гэрэл хоёр байх тохиолдолд хамрын зангууны гэрэл нь дараагийн гэрлээс 4.5 метрээс доошгүй өндөрт байна. 50 метр буюу түүнээс урт хөлөг онгоцон дээр хамрын зангууны гэрэл нь их биеээс 6 метрээс доошгүй өндөрт байна.
3. Гэрлийн хөндлөн байрлал болон хоорондын зай
- а) Механик хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны хувьд бортын хоёр гэрэл тогтоосон байвал тэдгээрийн хоорондын хөндлөн зай нь хөлөг онгоцны уртын хагасаас багагүй байх бөгөөд гэхдээ 100 метрээс илүү байх шаардлагагүй. Урд талын гэрлийг хөлөг онгоцны уртын дөрөвний нэгийн хэмжээнээс хэтрэхгүй газар байрлуулна.
- б) 20 метр буюу түүнээс урт хөлөг онгоцны хувьд бортын гэрлийг урд талын шургийн гэрлийн өмнө байрлуулахгүй. Тэдгээрийг хөлөг онгоцны борт буюу хажууд нь байрлуулна.
- с) 28 дугаар журам болон 27(б) (i)-д заасан гэрэл урд шургийн гэрэл.
- д) Механик хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоцыг зөвхөн нэг шургийн гэрэлтэй байхыг заасан тохиолдолд энэ гэрлийг нь онгоцны гол хэсгийн урд талд байрлуулна. 20 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоц нь энэ гэрлийг онгоцны гол хэсгийн урд талд байрлуулах шаардлагагүй гэхдээ байж болох хамгийн урд хэсэгт байрлуулна.
4. Загас агнуур болон ёроолыг гүнзгийрүүлэх зэрэг усан доор үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцон дээрх чиглэл заагч гэрлүүдийн байрлал
- а) Загас агнуур хийж буй хөлөг онгоцноос хэрэгсэл шидсэн чиглэлийг заах 26 (b) журмын (II)-д дурдсан гэрлийг тойргийн хоёр улаан болон цагаан гэрлээс хөндлөнгөөр 2 метрээс дутуугүй болон 6 метрээс илүүгүй газар байрлуулна. Ийм гэрэл нь 26 (с) журмын (I)-д дурдсан тойргийн цагаан гэрлээс өндөр биш бөгөөд бортын доогуур биш байх ёстой.
- б) 27 (d) журмын (I) болон (II)-т заасан саад байгаа, эсхүл нөгөө хөлөг онгоц аюулгүй гарч болох талыг заах зориулалт бүхий ёроолыг гүнзгийрүүлэх буюу хөлөг онгоц доорх үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцны гэрэл тэмдгийг аль болох хамгийн хол нөхдлөнгийн зайд байх хэрэгтэй хийгээд 27 (b) журмын (I) болон (II)-д заасан гэрэл тэмдгээс 2 метрээс бага зайнд байх ёсгүй. Эдгээр гэрэл буюу

тэмдгийн дээрх нь аливаа тохиолдолд 27 (b) журмын (I) болон (II)-д дурдсан 3 гэрэл болон тэмдгүүдийн хамгийн доорхоос илүү өндөрт байрлагдах ёсгүй.

5. Бортын гэрлийн халхавч

Бортын гэрлүүд нь хөлөг онгоцны диаметрын хөндий рүү харсан талаасаа хар өнгийн халхавчтай байх бөгөөд тэр нь энэ хавсралтын дэд хэсэг 9-д дурдсан шаардлагад нийцэх ёстой. Хэрэв нэг утас бүхий ногоон болон улаан хэсгийн хоорондын тусгаарлагч нь маш нарийн нэгтгэсэн гэрэлтүүлэгчтэй бол гадна талын халхавч хэрэггүй болно.

6. Гэрэл

а) Тэмдгүүд нь хар өнгийн бөгөөд дараахь хэмжээтэй байна:

- i) 0.6 метрээс доошгүй диаметр бүхий бөмбөрцөг;
- ii) 0.6 метрээс багагүй диаметрын болон диаметртэй нь адил хэмжээний өндөр бүхий конус;
- iii) 0.6 метрээс багагүй диаметрын болон диаметрын хэмжээний өндөр бүхий цилиндр;
- iv) ромб нь нэг суурь бүхий 2 конусаас бүрдэнэ. Конусын хэмжээ нь (ii)-т дурдсан шаардлагад нийцнэ.

б) Тэмдэг хоорондын босоо зай нь 1.5 метрээс доошгүй байна.

с) 20 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоцон дээр хөлөг онгоц болон тэмдэг хоорондын зайнаас шалтаалан илүү бага хэмжээний тэмдэг хэрэглэж болно.

7. Гэрлийн өнгөний үзүүлэлт

Эдгээр журамд дурдсан гэрлийн өнгөний үзүүлэлт нь Олон улсын гэрэл техникийн хорооноос (CIE) тогтоосон хүрээнд дараахь хэм хэмжээтэй байна.

Өнгө бүрийн талбайн хязгаарыг дараахь байдлаар тогтооно:

I. Цагаан

X 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443

Y 0.382 0.440 0.440 0.348 0.283 0.382

II. Ногоон

X 0.028 0.009 0.300 0.203

Y 0.385 0.723 0.511 0.356

III. Улаан

X 0.680 0.660 0.735 0.721

Y 0.320 0.320 0.265 0.259

IV. Шар

X 0.612 0.618 0.575 0.575

Y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. Гэрлийн хүч чадал

а) Гэрлийн наад захын хүч чадлыг дараахь байдлаар тооцоолно:

Энд:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

I – канделаар илэрхийлсэн гэрлийн ажиллах нөхцлийн хүч чадал;

T –  $2 \times 10^{-7}$ ;

D – далайн милээр илэрхийлсэн гэрэл түгээх хязгаар;

K – агаар мандлын нэвтрүүлэх коэффициент.

Коэффициент K-ийн хэмжээ нь 0.8 байх бөгөөд тэр нь 13 милийн зайнд харагдах чадвар гэсэн үг.

Дээрх томъёог ашиглан гаргасан гэрлийн хүчний зарим тооцоо:

Гэрэл харагдах зай (гэрэлтэх зай) далайн милээр	K=0.8 байхад гэрлийн хүч канделаар
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27

5	52
6	94

Тайлбар: Хэт гялбах үр дагавраас зайлсхийх үүднээс гэрлийн хамгийн хүчтэй боломжийг хязгаарлан хэрэглэх хэрэгтэй.

9. Хөндлөн секторууд

а)

i) Хөлөг онгоцон дээр байрлуулсан бортын гэрэл нь хамрын хэсгийн дагуу гэрлийн хамгийн бага хүчийг хангана. Гэрлийн энэхүү хүч нь тухайн сектороос 1-ээс 3 хүртэлх хэмийн хүрээнд багассаар арилах ёстой.

ii) хитэгийн, шургийн болон бортын гэрлийн шаардлагатай хамгийн бага гэрлийн хүчийг 21 дүгээр журамд дурдсан хэмжээнд хангах бөгөөд хөндлөнгийн хойно 22.5 хэмийн зүгт 5 градусын хязгаарыг хүрэхгүй. 58 градусын цаана гэрэл бараг алга болохын тулд гэрэл нь 50 хувь хүртэл эхлээд багасаад цаашид улам багасна.

b) Тойргийн гэрлүүд нь тэдгээрийг шураг буюу бусад баримж 6-аас илүү градусаар халхалахгүй байх байдлаар байрлагдана. Гэхдээ энэ заалт нь зангууны гэрлийн хувьд үл хамаарна.

10. Босоо сектор

а) Далбаат хөлөг онгоцны гэрлээс бусад цахилгаан гэрэл нь босоо секторт дараахь зүйлийг хангана:

i) хөндлөнгөөс 5 градусын хэмжээгээр дээш болон доош хязгаарт наад захын шаардагдах гэрлийн хүчийг хангах;

ii) хөндлөнгөөс 7.5 градусын хэмжээгээр дээш болон доош хязгаарт наад захын шаардагдах гэрлийн хүчийг хангах.

b) Далбаат хөлөг онгоцны гэрлүүд нь босоо секторын дараахь зүйлийг хангана:

i) хөндлөнгөөс 5 градусын хэмжээгээр дээш болон доош хязгаарт наад захын шаардагдах гэрлийн хүчийг бүх өнцөгт хангах;

ii) хөндлөнгөөс 25 градусын хэмжээгээр дээш болон доош хязгаарт наад захын шаардагдах гэрлийн хүчийг 50 хувийг хангах.

с) Цахилгаан бус гэрлийн хувьд энэ шаардлагыг боломжтой хэмжээнд биелүүлнэ.

11. Цахилгаан бус гэрлийн хүч

Цахилгаан бус гэрлийн хүч нь аль болох дэд хэсэг 8-ын хүснэгтэд дурдсан үзүүлэлтэд нийцэж байвал зохино.

12. Маневрлах гэрэл

Энэхүү хавсралтын 2 (f) хэсгийн заалтыг үл харгалзан 34 (b) журамд дурдсан маневрлах гэрэл нь шургийн гэрэл буюу гэрэл байгаа тэр хөндөлд байх хэрэгтэй бөгөөд урд шургийн гэрлээс 2 метрээс доошгүй өндөрт байна. Чингэхдээ хойд талын шургийн гэрлээс босоо байдлаар 2 метр дээш буюу доош байрлалд байна. Зөвхөн нэг шургийн гэрэл бүхий хөлөг онгоцон дээр маневрлах гэрэл хэрэв байвал хамгийн сайн харагдах газар шургийн гэрлээс босоо байдлаар 2 метрээс доошгүй байна.

13. Зөвшөөрөл

Гэрэлтүүлэгч болон тэмдгүүд хөлөг онгоцон дээр байрлуулах нь тухайн хөлөг онгоц бүртгэгдсэн улсын эрх бүхий байгууллагын холбогдох шаардлагад нийцнэ.

## ХАВСРАЛТ II

### ХООРОНДОО ОЙР БАЙГАА ЗАГАС АГНУУРЫН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ХУВЬД ТОГТООХ НЭМЭЛТ ДОХИО

1. Ерөнхий зүйл

Энд дурдсан гэрлүүд хэрэв 26 (d) журмын дагуу байрласан байвал тэдгээрийг хамгийн сайн харагдах газар тавина. Тэдгээрийн 26 (b) (I) болон (c) (II) журамд дурдсан гэрлүүдээс 0.9 метрээс доошгүй зайнд байрлуулна. Гэрлүүдийг 1 милээс доошгүй зайнд

харах боломжтой байх бөгөөд тэдгээр нь тойргийн байна. Чингэхдээ загас агнуурын хөлөг онгоцны хувьд энэ журамд зааснаас бага зайнд харагдана.

2. Тороор загас агнуур хийдэг хөлөг онгоцны хувьд тогтоосон дохио

а) Тороор загас агнуур хийдэг хөлөг онгоцны ёроолын буюу пелагик хэрэгсэл хэрэглэж байгааг үл харгалзан дараахь дохиог өгч болно:

i) хэрэгслээ шидэх үед;

босоо шугамын дээр хоёр цагаан гэрэл;

ii) хэрэгслээ буцааж татан авахдаа:

босоо шугаман дээр нэг улааны дээр нэг цагаан гэрэл;

iii) хэрэгсэл ямар нэгэн зүйлд тээглэгдсэн бол:

босоо шугамын дээр хоёр улаан гэрэл;

б) Тороор загас агнуур хослон хийдэг хөлөг онгоц дараахь дохиог өгч болно:

i) шөнийн цагаар нөгөө хөлөг онгоц руугаа прожектор тусгах;

ii) хэрэгслээ шидэх, буцааж татан авах, ямар нэгэн зүйлд тээглэсэн бол энэ хавсралтын 2 (а)-д дурдсан гэрлийг хэрэглэх.

с) Түрийвч тороор загас агнуур хийж буй хөлөг онгоц

Түрийвч тороор загас агнуур хийж буй хөлөг онгоц хоёр шар гэрлийг босоо шугаман дээр байрлуулж болно. Ийм гэрлүүд нь секунд бүрт анивчих ёстой бөгөөд гилбэх болон унтрахын хоорондын зай нь адил байх ёстой. Ийм гэрлийг хөлөг онгоц өөрийн хөдөлгөөн нь хэрэгслийн улмаас хязгаарлагдмал болсон нөхцөлд хэрэглэнэ.

### ХАВСРАЛТ III

#### АВИАН ДОХИОНЫ ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ТЕХНИКИЙН ҮЗҮҮЛЭЛТ

1. Шүгэл

а) Сонсох үелзэл болон тусгал

Дохионы үндсэн үелзэл нь 70-700 Hz-ийн хооронд багтана. Дохиог сонсох цар хүрээ нь энэ хавсралтын 1 (с)-д дурдсан авианы даралтын түвшинг хангасан 180-700 Hz (+/-1 per cent) давтамжийн хүрээн дэх нэг үндсэн буюу хэд хэдэн өндөр үелзэлийг хамруулна.

б) Үндсэн үелзэлийн хязгаар

Шүгэлдэх онцлогийн өргөн цар хүрээг харуулах үүднээс шүглийн үндсэн үелзэл нь дараах хязгаарт багтана:

i) 70-200 Hz, 200 метр буюу түүнээс урт хөлөг онгоцны хувьд;

ii) 30-350 Hz, 75 метрээс доошгүй бөгөөд 200 метрээс ихгүй урттай хөлөг онгоцны хувьд;

iii) 250-700 Hz, 75 метрээс богино урт бүхий хөлөг онгоцны хувьд.

с) Авианы хүч болон дохиог сонсох хязгаар

Хөлөг онгоцон дээр байрлуулсан шүгэл нь авианы хамгийн дээд хүчийг хангах болон түүнээс 1 метрийн зайнд авианы даралт нь дор хаяж 180-700 Hz (+/-1 per cent) диапозын октавын бүсийн 1/3-ийн нэг байж дор дурдсан холбогдох үзүүлэлтээс багагүй байна.

Хөлөг онгоцны урт, метрээс	1/3 октав, 1 метр, $2 \times 10^{-5}$ N/m <sup>-2</sup> – харьцуулсан	Сонсогдох боломж далайн милээр
200 буюу илүү	143	2
75, гэхдээ 200-аас богино	138	1.5
20, гэхдээ 75-аас богино	130	1
20-оос богино	120	0.5

Энэ үзүүлэлт нь мэдээллийн чанар бүхий бөгөөд тайван цаг агаарын нөхцөлд шүглийн авиаг хөлөг онгоцон дээр 90 хувийн магадлалтайгаар сонсох боломжтой

(шуугианы дундаж түвшин 68 dB октавын бүсэд 250 Hz төвтэй бол болон 63 dB октавын бүсэд хэрэв 500 Hz төвтэй бол).

Шүглийг сонсох бодит зай нь маш өөрчлөмтгий бөгөөд цаг агаарын байдлаас шалтгаална. Дээрх үзүүлэлтийг ердийн гэж тооцох бөгөөд ширүүн салхи, шуугианы өндөр түвшинтэй байвал сонсох боломж үлэмж багасна.

d) Чиглүүлсэн үйлдлийн авиан дохионы тоног төхөөрөмж

Чиглүүлсэн үйлдлийн шүглээр бий болгосон авианы даралтын түвшин нь хамгийн чанга авиа гаргасан чиглэлээс хөндий байдлаар +/-45 градусын хүрээнд ерөнхий чиглэлээс 4 dB-өөс доогуур байх ёсгүй. Бусад чиглэлийн даралт нь үндсэн чиглэл дэх даралтаас 10 dB-аас доош байж болохгүй бөгөөд аль ч чиглэлийн сонсогдох хязгаар нь үндсэн чиглэлийн сонсох хязгаарын талаас доошгүй байна. Авианы даралт сонсох хязгаарыг тодорхойлж буй октавын 1/3-ийн бүсэд тодорхойлно.

e) Шүгэл байрлуулах

Зөвхөн чиглүүлэх шүглийг хөлөг онгоцон дээр хэрэглэвэл авиа огцом дээш гарах байдлаар байрлуулна.

Авианд саад учруулахгүй болон өөрийн багийн гишүүдийн сонсогдолд хор учруулахгүйн үүднээс шүглийг хөлөг онгоцон дээр аль болох дээр байрлуулна. Хөлөг онгоцны авианы даралт нь авиан дохио авах газар 110 dB (a)-г хэтрэхгүй байвал зохино.

f) Нэгээс олон шүгэл байрлуулах

Хөлөг онгоцон дээр шүглүүдийг хоорондоо 100 метрийн зайтай байрлуулвал тэдгээр нэгэн зэрэг ажилуулахгүй байхад анхаарна.

g) Авиан нэгтгэсэн систем

Саад байгаагийн улмаас 1 буюу 1 (f)-т дурдсан шүглүүдийг авианы талбай нь дохионы түвшингийн ноцтой алдагдалтай байна гэж үзвэл үүнийг давах зорилгоор нэгтгэсэн системийг хэрэглэнэ. Журмын зорилгоор нэгтгэсэн систем гэж нэг шүгэл хэмээн үзнэ. Ийм системийн шүглүүдийг хооронд нь 100-аас доошгүй метрын зайнд бөгөөд нэгэн зэрэг дугарах байдлаар байрлуулна. Эдгээр шүглүүдийн үелзэл нь хоорондоо наад зах нь 10 Hz-ээр ялгагдах ёстой.

2. Хонх буюу харанга

a) Дохион авианы хүч

Хонх, харанга буюу адилтгах өөр төхөөрөмж 1 метрийн зайнд 110 dB-аас доошгүй авианы даралт үүсгэх чадвартай байна.

b) Бүтэц

Хонх буюу харангыг зэврэхгүй найдвартай материалаар хийх бөгөөд тэр нь цэвэр авиа гаргах ёстой. Хонхны амсрын диаметр нь 20 метрээс урт хөлөг онгоцны хувьд 300 мм-ээс доошгүй, 12-20 метрийн урт хөлөг онгоцны хувьд мм-ээс доошгүй байна. Хэрэв боломжтой бол хонхны механик хөдөлгүүртэй “хэл”-ийг хэрэглэж цохилтын тогтмол хүчийг хангах хэрэгтэй боловч гараар ажиллуулах боломжийг хэвээр байлгана. “Хэлний” жин нь хонхны нийт жингийн 3-аас доошгүй хувийг эзэлнэ.

3. Зөвшөөрөл

Авианы дохионы тоног төхөөрөмж, үзүүлэлт болон хөлөг онгоцон дээрх байрлуулах нь тухайн хөлөг онгоц бүртгэгдсэн улсын эрх бүхий байгууллагын холбогдох шаардлагад нийцнэ.

## ХАВСРАЛТ IV

### ТУСЛАМЖ ХҮССЭН ДОХИО

1. Дараахь тохиолдолд тус тусдаа буюу нийлээд тухайн хөлөг онгоц аюулд орсон бөгөөд туслалцаа хүсч байна гэдгийг илэрхийлнэ:

a) 1 минутын зайтайгаар их буу буудах буюу дэлбэрэх замаар хийсэн бусад дохио;

b) манангийн дохио өгөх төхөөрөмжөөр үргэлжилсэн авиа гаргах;

c) богино мөчийн зайтайгаар нэг нэгээр улаан 5 хошуу гаргах пуужин, гранат;

d) радиотелеграф буюу дохионы аливаа өөр системээр Морзын цагаан толгойны дагуу .....---..... /SOS/ гэсэн авианы бүрдэлтийг дамжуулах;

- e) радиоутсаар “Мейдей” гэсэн үгийг хэлж дамжуулах;
  - f) олон улсын дохионы эмхэтгэл N.C-ийн дагуу туслалцаа хүссэн дохио дамжуулах;
  - g) дээрээ буюу доороо бөмбөрцөг бүхий дөрвөлжин талбай хэлбэрийн дохио;
  - h) хөлөг онгоцон дээр гал гарах (жишээ нь мазуттай бочкноос);
  - i) улаан өнгийн шүхэртэй пуужин буюу улаан гэрэлт дохио;
  - j) утаат дохио-улбар шар өнгө бүхий утаа гаргах;
  - k) гараа хоёр тийш нь салган аажим дээш доош болгох;
  - l) радиотелеграфаар түгшүүрийн дохио өгөх;
  - m) радиоутсаар түгшүүрийн дохио өгөх;
  - n) ослын радио-дохиогоор осолдсон байршлыг заах.
2. Дээрх дохиог аюулд орж, туслалцаа гуйхаас бусад зорилгоор хэрэглэж болохгүй бөгөөд мөн бусад дохиог дээрх дохиотой андуурах байдлаар хэрэглэхийг хориглоно.
3. Олон улсын дохионы эмхэтгэл, худалдааны хөлөг онгоцыг эрэн хайж аврах талаарх удирдамж болон дараахь дохио ашиглахыг анхаарах хэрэгтэй:
- a) улбар шар даавуун дээр хар өнгийн дөрвөлжин, тойрог буюу холбогдох өөр тэмдэг (агаараас таниулах зорилгоор);
  - b) хөлөг дээрх өнгийн толбо.



## 128. ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

1966 оны 4 дүгээр сарын 5-ны өдөр баталж,  
1968 оны 7 дугаар сарын 21-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар,

Далайн аяллын үед хүний амь нас, ачаа бараанд учирч болзошгүй аюулаас сэргийлэх зорилгоор олон улсын аяллын хөлөг онгоцыг ачаалахад тавих хязгаарлалтад нэгдсэн зарчим тогтоохыг эрмэлзэн;

энэхүү зорилгыг хангахад конвенц байгуулах нь хамгийн оновчтой хэлбэр гэж үзэн;  
дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл

#### Конвенцийн дагуу хүлээх ерөнхий үүрэг

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенц болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралтуудаар баталсан журмыг дагаж мөрдөнө. Энэхүү конвенцоос ишлэх тухай бүрд хавсралтуудыг мөн иш татсанд тооцно.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх арга хэмжээг авна.

### 2 дугаар зүйл

#### Нэр томьёо

Энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэх зорилгоор өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол дор дурдсан нэр томьёог дараахь утгаар ойлгоно:

- a) "журам" гэж энэхүү конвенцийн хавсралтуудаар баталсан журмыг;
- b) "захиргаа" гэж өөрийн улсын далбаан дор хөлөг онгоц бүртгэж буй улсын Засгийн газрыг;
- c) "батлагдсан" гэдэгт Засгийн газраар батлагдсаныг;
- d) "олон улсын аялал" гэж энэхүү конвенц үйлчилж буй улсад оршиж буй боомт хүртэлх буюу түүний эсрэг чиглэл дэх далайн аяллыг. Энэ зорилгоор, хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын харъяалалтай олон улсын харилцаатай газар нутаг болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага удирдах байгууллага нь болж байгаа аливаа нутаг дэвсгэрийг тусгаар улс гэж;
- e) "загас агнуурын хөлөг онгоц" гэж загас, халим, далайн хав, далайн морь болон бусад далайн амьд баялагийг олзворлоход зориулан зохион бүтээсэн хөлөг онгоцыг;
- f) "шинэ хөлөг онгоц" гэж хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдөр буюу хүчин төгөлдөр болсны дараа хэрсэнг нь барьсан болон угсралтын адилтгах шатанд байгаа хөлөг онгоцыг;
- g) "ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц" гэдэгт шинэ бус хөлөг онгоцыг;
- h) "урт" гэж цутгамал хэрсэн (хэнхэрцэг)-гийн хамгийн бага хэсгийн оройгоос тооцсон гүний хэмжээний 85 хувь дээрх усны шугамын нийт уртын 96 хувийг, эсвэл холбоосны урд талаас энэхүү усны шугаман дээрх залуурын тэнхлэг хүртэл зай нь их бол түүнийг авч тооцно. Налуу хэлбэрийн хэрсэнтэй хөлөг онгоцны хувьд уртыг тооцох усны шугам нь зохион бүтээгдсэн усны шугамтай зэрэгцээ (параллель) байна.
- i) "байгууллага" гэж далайн асуудлаар зөвлөлдөх Засгийн газар хоорондын байгууллагыг хэлнэ.

\* Монгол Улс 2003.06.03-ны өдөр нэгдэн орсон.

### **3 дугаар зүйл** **Ерөнхий нөхцөл**

1. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш конвенцийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах аливаа хөлөг онгоц конвенцийн заалтын дагуу шалгагдан бүртгэгдэж даацын тэмдэг тавиулаагүй болон, Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966), эсвэл Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөгдөх олон улсын гэрчилгээгүйгээр олон улсын аялалд гарч болохгүй.

2. Засгийн газар нь хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэсгийн хэмжээний 1 дүгээр хавсралтад заасан доод хязгаараас хэтрүүлэхийг энэхүү конвенцоор хориглохгүй.

### **4 дүгээр зүйл** **Үйлчлэх хүрээ**

1. Энэхүү конвенц дараахь тохиолдолд үйлчилнэ:

- a) Засгийн газар нь хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох улсад бүртгэлтэй хөлөг онгоц;
- b) Конвенцийн 32 дугаар зүйлд заасан газар нутагт бүртгэгдсэн хөлөг онгоц;
- c) Засгийн газар нь хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох улсын далбааг мандуулсан бүртгэгдээгүй хөлөг онгоц.

2. Энэхүү конвенц нь олон улсын далайд аялж байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.

3. 1 дүгээр хавсралтаар баталсан журам нь шинэ хөлөг онгоцонд тусгайлан хамаарна.

4. Конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө ашиглалтад орсон хөлөг онгоц нь 1 дүгээр хавсралтаар баталсан журамд заасан шаардлагыг бүрэн эсвэл зарим хэсгийг хангаагүй бол, ядаж Засгийн газраас олон улсын аялал хийх хөлөг онгоцонд тавих шаардлагыг заавал хангасан байна. Хэрэв ямар нэг зохицуулалтгүй бол хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэсгийн түвшинг хэтрүүлэхгүй байх шаардлага тавина. Ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэсгийн түвшинг өмнө тогтоосон түвшнээс багасгахын тулд энэхүү конвенцийн бүх шаардлагыг хангах үүрэгтэй.

5. Хоёрдугаар хавсралтаар баталсан журам нь энэхүү конвенц үйлчлэх шинэ болон ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.

### **5 дугаар зүйл** **Үл хамаарах тохиолдол**

1. Энэхүү конвенц:

- a) дайнд оролцож буй хөлөг онгоц;
- b) 24 метр (79 фут) хүртэлх урттай шинэ хөлөг онгоц;
- c) бүртгэлийн 150 тонн хүртэлх нийт даацтай ашиглалтад байгаа хөлөг онгоц;
- d) тээврийн үйл ажиллагаа эрхэлдэггүй аялал зугаалгын дарвуулт хөлөг онгоц;
- e) загас агнуурын хөлөг онгоц зэрэгт үл хамаарна.

2. Энэхүү конвенц дор дурдсан газруудад аялах хөлөг онгоцонд үл хамаарна:

- a) Хойд Америк тивийн Их нуурууд, Кап де Розieroос Антикости арал руу чиглэсэн алс дорно дахь Сант Лоренсе гол болон 63 дугаар баруун уртраг хүртэл Антикостийн арлын хойд хэсэг;
- b) Каспийн тэнгис;
- c) Аргентин Улсын Пунта Норте болон Уругвай Улсын Пунта дел Эсте хоорондох Плэйт, Парана, Уругвай голууд.

## 6 дугаар зүйл Чөлөөлөх нөхцөл

1. Хоёр буюу түүнээс олон тооны улсын зэргэлдээ орших боомт хооронд хийгдэх олон улсын аялалын найдвартай нөхцөл байдал, мөн чанарыг харгалзан тухайн боомт харъяалагдах орны Засгийн газраас энэхүү аялалд оролцох хөлөг онгоцны хувьд энэхүү конвенцийн заалтыг мөрдөх шаардлагагүй бөгөөд амьдралд нийцэхгүй гэж үзвэл зөвхөн эдгээр боомт хоорондын аялалд оролцох хөлөг онгоцны хувьд энэхүү конвенцийн заалтыг мөрдөхөөс Засгийн газар чөлөөлж болно.

2. Конвенцид тусгагдаагүй ямар нэгэн шинэ онцлог бүхий хөлөг онгоц, уг онцлог шинжийг цаашид боловсронгуй болгох судалгааны ажилд саад болохын зэрэгцээ бусад олон улсын аялалын хөлөг онгоцонд нэвтрүүлэх боломжгүй бол хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар тухайн хөлөг онгоцыг конвенцийн заалтыг мөрдөхөөс чөлөөлж болно.

Гэхдээ ийм онцлогтой хөлөг онгоцны хувьд үйлчилгээнд тохирсон, далайн тээвэрлэлтэд аюулгүй бөгөөд хүлээн авах Засгийн газрын шаардлагыг биелүүлж, хөлөг онгоцны аюулгүйн нөхцөлийг хангана.

3. Энэхүү зүйлийн 1, 2 дахь заалтад заасан чөлөөлөх нөхцөлд тухайн Засгийн газар нь энэ шалтгааны талаар далайн асуудлаар зөвлөлдөх Засгийн газар хоорондын байгууллагад (цаашид “Байгууллага” гэнэ) мэдээлж улмаар байгууллага нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад мэдээлэл болгон тараана.

4. Олон улсын аялалд байнга оролцдоггүй бөгөөд тухайн улсын нөхцөл байдлаас шалтгаалан нэг удаагийн олон улсын аялал хийх тохиолдолд тухайн Засгийн газраас тус аялалыг хийх аюулгүйн шаардлагыг хангасан гэж үзсэнээр энэхүү конвенцийн заалтыг мөрдөхөөс уг хөлөг онгоцыг чөлөөлж болно.

## 7 дугаар зүйл Давагдашгүй хүчин зүйлс

1. Хөлөг онгоц аялалд гарсан үед цаг агаарын болоод бусад давагдашгүй хүчин зүйлсийн нөлөөгөөр зорьж байсан чиглэлээс хазайх тохиолдолд конвенцийн заалт үйлчлэхгүй.

2. Энэхүү конвенцийн заалтуудыг хэрэглэхдээ хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрууд цаг агаарын болоод бусад давагдашгүй хүчин зүйлийн улмаас хөлөг онгоц зорьж байсан чиглэлээс хазайсан болон товлосон хугацаанаас хоцорсон үндэслэлийг зохих байдлаар анхаарч үзнэ.

## 8 дугаар зүйл Төстэй зүйлс

1. Хэрэв конвенцийн заалтын шаардлагад тусгагдаагүй бол хөлөг онгоцонд туршилтаар тоног төхөөрөмж, аппарат, материал болон бусад хангалтыг суурилуулж, тохиргоо нь амжилттай болсон буюу конвенцид шаардагдсан хэмжээнд ажиллаж байвал Засгийн газар дээрхи тоног төхөөрөмж, аппарат, хэрэгсэл, материал болон бусад хангалтыг хөлөг онгоцонд суурилуулахыг зөвшөөрч болно.

2. Конвенцид зааснаас өөр тоног төхөөрөмж, аппарат, хэрэгсэл, материал болон хангалтыг суурилуулсан Засгийн газар нь энэ талаар тодорхой мэдээллийг, туршилтын тайлангийн хамт Байгууллагаар дамжуулан хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад хүргүүлнэ.

## 9 дүгээр зүйл Туршилтын зорилгоор зөвшөөрөл олгох

1. Конвенцид харъяалагдах хөлөг онгоцны хувьд Засгийн газар нь туршилт хийх зорилгоор тусгайлан зөвшөөрөл олгохыг энэхүү конвенцоор хориглохгүй.

2. Дээрх зөвшөөрлийг олгосон Засгийн газар нь энэ талаар тодорхой мэдээллийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад мэдээлэх зорилгоор Байгууллагад мэдэгдэнэ.

### 10 дугаар зүйл

#### **Засвар, өөрчлөлт, шинэчлэлт**

1. Засвар, өөрчлөлт, шинэчлэлт хийгдэж байгаа болон гаднах хэлбэр загвараа өөрчилж байгаа хөлөг онгоц нь түүнд өмнө нь тавигдаж байсан шаардлагыг заавал хангана. Энэ тохиолдолд шинэ хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлага нь ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцонд засвар хийхээс өмнө тавьж байсан шаардлагатай адил бүрэн хэмжээгээр хамаарахгүй болно.

2. Засгийн газар шинэ хөлөг онгоцны үндсэн хэсэгт хийгдэх засвар, өөрчлөлт, шинэчлэлт болон гадна хэлбэр, загварын өөрчлөлтийн шаардлага амьдралд нийцэх үндэслэлтэй гэж үзвэл дээрх шинэ хөлөг онгоцонд уг шаардлагыг хангуулна.

### 11 дүгээр зүйл

#### **Бүс, нутаг**

1. Энэхүү конвенцийн заалтад харъяалагдах хөлөг онгоц нь 2 дугаар хавсралтад заасан бүс нутагт аялж буй хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлагыг хангасан байна.

2. Хоёр бүс нутгийн хоорондын хилийн шугаман дээр орших боомтыг хөлөг онгоцны хүрэлцэн очиж байгаа буюу ирж байгаа бүс нутагт харъяалан тооцно.

### 12 дугаар зүйл

#### **Даацын тэмдэглэгээний байршил**

1. Энэхүү зүйлийн 2, 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоц далайн аялалын үед буюу аялалаас буцаж ирэх тохиолдолд тухайн бүс нутаг болон жилийн улиралд тохируулсан даацын тэмдэглэгээ нь цэнгэг усны шугамын түвшнээс дээгүүр байж болно.

2. Нэгж нягтралтай цэнгэг усанд аялж буй хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээ нь Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-нд зөвшөөрөгдсөн цэнгэг усны шугамын түвшний хэмжээгээр, цэнгэг усны нягтралын түвшнээс доор байж болно. Хэрэв усны нягтрал нь нэгж усны нягтралаас өөр байх тохиолдолд тухайн усны нягтрал болон 1.025 итгэлцүүрээр тооцож даацын тэмдэглэгээг цэнгэг усны нягтралын түвшнээс доогуур байлгаж болно.

3. Хөлөг онгоц нь эх газрын төвөөс буюу дотоодын боомтоос далайн аялалд гарах тохиолдолд боомт болон эцсийн цэг хүртэлх зайд зарцуулагдах шатахуун болон бусад материалын жингээс шалтгаалан даацын тэмдэглэгээгээр заагдсан хэмжээнээс илүү ачаа тээвэрлэхийг зөвшөөрнө.

### 13 дугаар зүйл

#### **Үзлэг, шалгалт, даацын тэмдэглэгээ тавих**

Засгийн газар энэхүү конвенцийн заалтыг хэрэгжүүлэхээр хөлөг онгоцонд үзлэг, шалгалт хийж, даацын тэмдэглэгээ тавих, конвенцийн шаардлагаас чөлөөлөх ажлыг гүйцэтгэнэ. Засгийн газар нь үзлэг, шалгалт хийж даацын тэмдэглэгээ тавих ажлыг тухайн ажилд томилогдсон судалгааны ажилтан, эсвэл энэхүү ажлыг хийх итгэмжлэгдсэн байгууллагад хариуцуулж болно. Аль ч тохиолдолд Засгийн газар нь үзлэг, шалгалт хийх, даацын тэмдэглэгээ тавих ажлын бүрэн гүйцэтгэлд баталгаа гаргана.

### 14 дүгээр зүйл

#### **Үндсэн ба урсгал үзлэг, шалгалт**

1. Хөлөг онгоцонд дараахь үзлэг, шалгалтыг хийж гүйцэтгэнэ:

а) энэхүү конвенцийн заалтыг шаардлагын дагуу мөрдөж буйг шалгахын тулд хөлөг онгоцны байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн болон түүний тоног төхөөрөмжид ашиглалтад оруулахаас өмнө бүрэн шалгалт хийх. Энэхүү үзлэгээр уг хөлөг онгоцны байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн, материалын орц болон хэмжээс конвенцид заасан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг шалгана;



б) энэхүү конвенцийн шаардлагын дагуу хийх урсгал үзлэг, шалгалтыг Засгийн газраас тогтоосон таван жилээс хэтрэхгүй хугацаанд, хөлөг онгоцны байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн, тоног төхөөрөмж, материалын орц болон хэмжээст үе үе явуулах;

с) гэрчилгээ олгогдсон өдрөөс хойш жил бүр, тухайн олгосон өдрөөс 3 сарын өмнө буюу 3 сарын дараа хийгдэх урсгал үзлэг, шалгалт нь даацын тэмдэглэгээг байршуулах тооцоонд өөрчлөлт оруулж болзошгүй тул хөлөг онгоцны их бие болон тавцан дээрхи байгууламж өөрчлөгдөөгүй болохыг баталгаажуулж дараахь нөхцөлийг хангах зорилгоор зохих засвар үйлчилгээг хийсэн эсэхийг шалгана:

- зүсэлтийг хаах;
- хамгаалалтын хашлагатай байх;
- чөлөөлөх төхөөрөмжтэй байх;
- хөлөг онгоцны баг руу нэвтрэх боломжтой байх.

2. Энэ зүйлийн б) заалтад заасан урсгал үзлэг, шалгалт нь Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966), эсвэл энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 2 дахь заалтад заасны дагуу чөлөөлөгдсөн хөлөг онгоцонд олгогдсон Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөгдөх олон улсын гэрчилгээгээр баталгаажсан байна.

#### *15 дугаар зүйл*

#### **Үзлэгийн дараахь нөхцөлийг хадгалах**

Хөлөг онгоцонд 14 дүгээр зүйлд заасан үзлэг, шалгалт бүрэн хийгдсэний дараа үзлэг, шалгалтад хамрагдсан байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн, тоног төхөөрөмж, материалын орц болон хэмжээст Засгийн газрын зөвшөөрөлгүйгээр ямарваа нэгэн өөрчлөлт хийхийг хориглоно.

#### *16 дугаар зүйл*

#### **Гэрчилгээ олгох**

1. Энэхүү конвенцийн заалтын дагуу үзлэгт орж тэмдэглэгээ тавигдсан бүх хөлөг онгоцонд Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-г олгоно.

2. Энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 2 ба 4 дэх заалтад заасны дагуу чөлөөлөгдөхөөр зөвшөөрөгдсөн хөлөг онгоцонд Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөгдөх олон улсын гэрчилгээг олгоно.

3. Дээрх гэрчилгээг Засгийн газар, түүнээс эрх олгогдсон байгууллага болон хувь хүн олгоно. Аль ч тохиолдолд Засгийн газар нь гэрчилгээний асуудлаар бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

4. Энэхүү конвенцийн аливаа бусад заалтыг үл харгалзан Засгийн газрын зөвшөөрлөөр Төрийн далбаагаа хөлөг онгоцонд мандуулснаар энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох бөгөөд хөлөг онгоцны Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966) болон Төрийн далбаа мандуулах хугацаа 2 жилээс өмнө дуусахаар байвал гэрчилгээний дуусах хугацаагаар гэрчилгээг хүчин төгөлдөрт тооцно. Үүний дараа Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-г дахин авах шаардлагатай.

#### *17 дугаар зүйл*

#### **Бусад Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар, Хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газрын хүсэлтээр энэхүү конвенцийн заалтын дагуу хөлөг онгоцонд үзлэг, шалгалт хийх ба уг хөлөг онгоц конвенцийн заалтын шаардлагыг хангаж байгаа бол тус конвенцид заасны дагуу хөлөг онгоцонд Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966) олгож итгэмжилнэ.

2. Гэрчилгээний хувь, хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэмжээг тооцож хийсэн үзлэгийн тайлан болон тооцооны хуулбаруудыг аль болох түргэн хугацаанд хүсэлт гаргасан Засгийн газарт хүргүүлнэ.

3. Хөлөг онгоцон дээр мандуулсан буюу мандуулах далбааны эзэн улсын Засгийн газрын хүсэлтээр олгогдсон болохыг уг гэрчилгээнд тэмдэглэснээр 16 дугаар зүйлийн дагуу олгогдсон гэрчилгээний нэгэн адилаар хүлээн зөвшөөрөгдөж, ижил хүчинтэйгээр үйлчлэх болно.

4. Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч бус аливаа улсын далбааг мандуулсан хөлөг онгоцонд Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-г олгохгүй.

#### **18 дугаар зүйл Гэрчилгээний загвар**

1. Гэрчилгээг албан ёсны хэлээр буюу гэрчилгээг олгож буй улсын хэлээр үйлдэнэ. Хэрэв үйлдсэн хэл нь англи буюу франц хэл биш бол эх бичвэрээс гадна уг хоёр хэлний аль нэг хэл дээрх хөрвүүлгийг давхар үйлдэн хавсаргана.

2. Гэрчилгээг 3 дугаар хавсралтад заасан загварын дагуу үйлдэнэ. Гэрчилгээнд хэвлэгдсэн хэсэг нь бүх гэрчилгээний хувьд нэг загвараар хийгдсэн байх бөгөөд хуулбар нь мөн адил байна.

#### **19 дүгээр зүйл Гэрчилгээ хүчин төгөлдөр байх хугацаа**

1. Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-г олгосон өдрөөс хойш 5 жилээс илүүгүй хугацаагаар Засгийн газраас тогтоосон хугацаагаар олгоно.

2. 14 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн б)-д заасан урсгал үзлэг, шалгалтын дараа анхны гэрчилгээний хүчин төгөлдөр байх хугацаа дуусгавар болоогүй тохиолдолд шинэ гэрчилгээг олгохгүй бөгөөд урсгал үзлэг, шалгалтыг хийж буй байгууллага буюу хувь хүн анхны гэрчилгээний хүчин төгөлдөр байх хугацааг 5 сараас илүүгүй хугацаагаар сунгаж болно. Гэхдээ байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн, тоног төхөөрөмж, материалын орцны өөрчлөлт нь хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэсгийн хэмжээнд нөлөөлөхгүй тохиолдолд гэрчилгээнд сунгалт хийнэ.

3. Засгийн газар нь Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-нд дараахь тохиолдолд шинжилгээ хийнэ:

а) хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэсгийн хэмжээг ихэсгэх зайлшгүй шаардлагаар хөлөг онгоцны их бие буюу тавцан дээрх байгууламж, эд ангид өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд;

б) 14 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн с)-д заасан аппарат, хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийн найдвартай ажиллагааг хангах үйлчилгээ хийгээгүй;

с) 14 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн б)-д заасан үзлэг, шалгалтад хамрагдсан болохыг гэрчилгээн дээр баталгаажуулаагүй;

д) хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах түвшнээс доогуур.

4. Энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 2 дахь заалтад заасны дагуу Засгийн газрын шийдвэрээр чөлөөлөгдсөн хөлөг онгоцонд олгогдох Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх олон улсын гэрчилгээний хүчин төгөлдөр байх хугацаа нь 5 жилээс илүүгүй байна. Энэхүү гэрчилгээ (1966)-г шинэчлэх, батлах, цуцлах ажиллагаа нь энэ зүйлд заасан Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-тэй ижил байна.

5. Энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 4 дэх заалтад заасны дагуу чөлөөлөгдсөн хөлөг онгоцны Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх олон улсын гэрчилгээний хүчин төгөлдөр байх хугацаа нь олгогдсон чиглэлийн хүрээнд нэг удаагийн аялалаар хязгаарлагдана.

6. Хөлөг онгоц өөр улсын далбаа мандуулсан үед өмнөх Засгийн газраас олгосон гэрчилгээ хүчин төгөлдөр үйлчлэхгүй.



**20 дугаар зүйл**  
**Гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх**

Энэхүү конвенцийн дагуу Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас олгосон гэрчилгээ нь бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд тэдний олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүчин төгөлдөр байна.

**21 дүгээр зүйл**  
**Хяналт шалгалт**

1. Энэхүү конвенцийн 16, 17 дугаар зүйлд заасны дагуу олгогдсон гэрчилгээг эзэмшигч хөлөг онгоцыг Хэлэлцэн тохиролцогч өөр Засгийн газрын боомтод уг улсын эрх олгогдсон албан тушаалтан шалгах эрхтэй. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь конвенцийн дагуу олгосон гэрчилгээний шаардлагад тухайн хөлөг онгоц нийцэж байгаа эсэхийг турших зорилгоор хяналтыг батлан явуулна.

Энэхүү конвенцид заасны дагуу хүчин төгөлдөр гэрчилгээ хөлөг онгоцон дээр байгаа эсэхийг тогтоохоор Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь зохих хэмжээнд хяналт шалгалт хийнэ. Хэрэв хөлөг онгоцон дээр Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966) байгаа бол дор дурдсан зүйлийг тодруулахаар шалгалт хийнэ:

- а) гэрчилгээнд зөвшөөрөгдсөн хэмжээнээс хэтэрсэн ачаа хөлөг онгоц тээвэрлэсэн эсэх;
- б) хөлөг онгоцны Даацын тэмдэглэгээний байршил гэрчилгээнд заасны дагуу байгаа эсэх;
- с) энэ конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсгийн а), б)-д заасны дагуу хөлөг онгоцны их бие, байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүнд хийсэн өөрчлөлт нь далайн аялалын үед хүний амь насанд аюул учруулж болзошгүй эсэх.

Хэрэв хөлөг онгоцонд Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөгдөх олон улсын гэрчилгээ хүчинтэй байгаа бол гэрчилгээнд заасан нөхцөлийг хангасан эсэхийг тодорхойлсноор энэхүү шалгалт хязгаарлагдана.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн с)-д заасан хяналтыг хөлөг онгоц далайд гарахад зорчигч болон хөлөг онгоцны багт аюул учруулах эсэхийг тодорхойлохоор хийх бөгөөд хэрэв аюул учруулахаар бол хөлөг онгоцыг аялалд гаргахгүй.

3. Энэхүү зүйлд заасны дагуу хийж буй хяналт шалгалтад хөндлөнгөөс ямар нэг байдлаар оролцох шаардлагатай бол хяналтыг хийж байгаа албан тушаалтан энэ талаарх шийдвэрийг, нөхцөл шалтгааны хамт тухайн хөлөг онгоцон дээр мандуулсан далбааны эзэн улсын Засгийн газрын Консул буюу дипломат төлөөлөгчийн газарт бичгээр мэдэгдэнэ.

**22 дугаар зүйл**  
**Давуу эрх**

Энэхүү конвенцид заасан давуу эрхийг конвенцийн дагуу хүчин төгөлдөр гэрчилгээг эзэмшээгүй хөлөг онгоц эдлэхгүй.

**23 дугаар зүйл**  
**Осол**

1. Хөлөг онгоцонд тохиолдсон аливаа ослын шалтгааныг тогтоохоор Засгийн газар бүр үзлэг, шалгалт хийж, конвенцийн ямар заалттай холбогдолтой осол гарсныг тогтоох үүрэгтэй. Энэхүү үзлэг, шалгалт нь конвенцид ямар өөрчлөлтийг тусгах шаардлагыг тодорхойлоход туслах үүрэгтэй байж болно.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүр ослын шалтгааныг тогтоох үзлэг, шалгалтын дүнгийн талаархи зохих мэдээллийг Байгууллагад гаргаж өгөх үүрэгтэй. Үзлэг, шалгалтын мэдээллийг үндэслэн бэлтгэсэн зөвлөмж, тайланд хөлөг онгоцны нэр, харъяалал, хөлөг онгоц болон хувь хүний хүлээх хариуцлагыг тогтоосон мэдээлэл оруулахгүй.

#### 24 дүгээр зүйл

### Өмнө байгуулсан гэрээ, конвенц

1. Энэхүү конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын хооронд Даацын тэмдэглэгээний асуудалтай холбогдолтой хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа бусад гэрээ, конвенц, тохиролцоо нь дараахь тохиолдолд бүрэн үйлчилнэ:

- а) конвенцийн заалтад үл хамаарах хөлөг онгоц;
- б) конвенцийн заалтад хамрагдах хөлөг онгоц боловч конвенцоор шууд зохицуулагдахгүй асуудал.

2. Эдгээр гэрээ, конвенц, тохиролцоо нь энэхүү конвенцийн бүх буюу зарим заалтын хувьд зөрчилдөж байгаа тохиолдолд энэхүү конвенцийн заалт давуу эрхтэйгээр үйлчилнэ.

#### 25 дугаар зүйл

### Гэрээгээр тусгайлан баталсан тусгай дүрэм

Хэрэв энэхүү конвенцийн заалтын, эсвэл Хэлэлцэн тохиролцогч бүх эсвэл зарим Засгийн газрын хооронд гэрээгээр тусгай дүрэм баталсан бол Хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газруудад мэдэгдэх зорилгоор уг тусгай дүрмийг Байгууллагад хүргүүлнэ.

#### 26 дугаар зүйл

### Мэдээлэл солилцох

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь Байгууллагатай мэдээлэл солилцож, хадгалуулах үүрэг хүлээнэ:

- а) конвенцийн заалтын дагуу олгох гэрчилгээний загварыг Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад Байгууллагаар дамжуулан хүрэлцэх хэмжээгээр хүргүүлэх;
- б) энэхүү конвенцийн хүрээнд аливаа асуудлыг зохицуулах зорилгоор батлагдсан хууль, тушаал, захирамж, журам болон бусад эрхийн актын эх бичвэрийг хүргүүлэх;
- с) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад мэдээлэх зорилгоор хөлөг онгоцны Даацын тэмдэглэгээтэй холбогдох асуудлыг өөрийн нэрийн өмнөөс хийх эрх бүхий төрийн бус байгууллагын нэрсийн жагсаалтыг хүргүүлнэ.

#### 27 дугаар зүйл

### Гарын үсэг зурах, хүлээн зөвшөөрөх, нэгдэн орох

1. Энэхүү конвенц нь 1966 оны 4 дүгээр сарын 5-ны өдрөөс эхлэн 3 сарын хугацаанд гарын үсэг зурахад нээлттэй байх ба түүнээс хойш уг конвенцид нэгдэн ороход нээлттэй байна. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн агентлагууд, Олон улсын цөмийн эрчим хүчний агентлагууд болон Олон улсын шүүхийн гишүүн орнууд, Засгийн газрууд уг конвенцид дараахь байдлаар Хэлэлцэн тохиролцогч талууд болж болно:

- а) тайлбар хийхгүйгээр хүлээн зөвшөөрч гарын үсэг зурах;
- б) дараа нь хүлээн зөвшөөрөх нөхцөлтэйгээр гарын үсэг зурах;
- с) нэгдэн орох.

2. Хүлээн зөвшөөрөх буюу нэгдэн орох тухай батламж бичгээ Байгууллагад хүргүүлж хадгалуулснаар хүлээн зөвшөөрөх эсвэл нэгдэн орох асуудал хэрэгжинэ. Байгууллага нь тухайн Засгийн газрын хүлээн зөвшөөрсөн, эсвэл нэгдэн орсон тухай батламж бичгийг хүлээн авсан, түүнийг гардуулсан болон хүчин төгөлдөр болсон өдрийн тухай мэдээллийг бүх Засгийн газруудад хүргэнэ.

#### 28 дугаар зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Далайгаар тээвэрлэх нийт тээвэрлэлтийн хэмжээ нь 1 сая бүртгэлийн тонноос багагүй долоон улсыг багтаасан 15 улсын Засгийн газар энэхүү конвенцийн 27 дугаар зүйлд заасны дагуу тайлбар хийхгүйгээр хүлээн зөвшөөрч гарын үсэг зурж, нэгдэн орсон буюу дараа нь хүлээн зөвшөөрөх нөхцөлтэйгээр гарын үсэг зурж батламж бичгээ

Байгууллагад хадгалуулахаар өгч конвенцид нэгдсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараа конвенц хүчин төгөлдөр болно. Байгууллага нь гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон Засгийн газар бүрт конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийг мэдэгдэнэ.

2. Энэхүү зүйлийн 1 дүгээр хэсэгт заасан 12 сарын хугацаанд нэгдэн орсон болон хүлээн зөвшөөрсөн баримт бичгийг хадгалуулсан Засгийн газруудын хувьд, тэдгээр баримт бичиг нь конвенцийн заалт үйлчилж эхэлснээр буюу баримт бичгийг хадгалснаас хойш 3 сарын дотор хүчин төгөлдөр байна.

3. Энэхүү конвенц үйлчилж эхэлсэн өдрөөс хойш нэгдэн орсон буюу хүлээн зөвшөөрсөн тухай баримт бичиг хадгалуулсан Засгийн газрын хувьд баримт бичгээ хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сарын дараа конвенцийн заалт хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү конвенцид нэмэлт өөрчлөлт оруулсан нь хүчин төгөлдөр болох бүх шаардлага хангагдсан, эсвэл нэмэлт өөрчлөлт оруулах талаар бүгд зөвшөөрөх тухай 29 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсгийн б)-д заасан бүх зөвшөөрлийг өгсөн гэж үзвэл хадгалагдаж буй хүлээн зөвшөөрсөн болон нэгдэн орсон батламж бичиг нь нэмэлт өөрчлөлт орсон конвенцид мөн хамаарна гэж үзнэ.

### **29 дүгээр зүйл Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах**

1. Энэ зүйлд заасан журмын дагуу конвенцид нэмэлт өөрчлөлт оруулах тухай Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газраас гаргасан санал дээр үндэслэн конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. Санал нэгтгэйгээр нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газрын хүсэлтээр энэ конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай саналыг Байгууллага нь Хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газруудад санал нэгтгэйгээр батлах асуудлыг хэлэлцүүлэхээр хүргүүлнэ;

б) хэрэв өөрөөр тохиролцоогүй бол санал нэгтгэйгээр оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газрууд хүлээн зөвшөөрснөө мэдэгдсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Байгууллагын ирүүлсэн нэмэлт, өөрчлөлтөд Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсвэл эсэргүүцсэн саналаа эхний хэлэлцүүлэгээс хойш 3 жилийн дотор ирүүлээгүй бол уг оруулах саналыг дэмжсэнд тооцно;

с) энэ хэсгийн дэд хэсэгт заасны дагуу аливаа нэмэлт өөрчлөлтийн саналыг Байгууллагын бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын эхний хэлэлцүүлэгээс хойш 3 жилийн дараа хүлээн зөвшөөрөөгүй бол хүчингүйд тооцно.

3. Байгууллага хэлэлцэж нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хүсэлтийг Байгууллага хүлээн авч хэлэлцэнэ. Хэрэв Байгууллагын далайн тээврийн аюулгүй байдлын хорооны гишүүдийн 2/3-ын саналаар баталсан бол энэхүү нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын Ерөнхий ассамблейгаар хэлэлцэхээс 6 сараас багагүй хугацаанд нийт гишүүдэд болон Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад хүргүүлнэ;

б) энэхүү нэмэлт, өөрчлөлтийг Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 2/3 нь хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа конвенцид тусгасан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болно;

с) гэхдээ нэмэлт өөрчлөлтийг эсэргүүцсэн саналтай Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад энэ тухай албан ёсоор мэдэгдэхээс өмнө бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрууд нэгдсэн саналаар баталсан тохиолдолд хүчин төгөлдөр болно;

д) Далайн тээврийн аюулгүй байдлын хороонд төлөөлөлтэй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 2/3 нь оролцсон Ассамблейд санал хураалтад оролцогсдын 2/3 хувь нь конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг нэн чухал ач

холбогдолтой хэмээн дэмжсэн бол энэ зүйлийн б)-д заасны дагуу мэдэгдэл гаргасан болон нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш 12 сарын дотор хүлээн зөвшөөрөөгүй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын, конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч тал байх эрхийг дээр заасан хугацаа дуусмагц хасах саналыг гаргаж болно. Энэ шийдвэр нь конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 2/3 хувиар батлагдсан байх ёстой;

е) энэ зүйлийн дагуу конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал гаргасан Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрууд энэ зүйлийн 2 ба 4 дэх хэсэгт заасны дагуу саналаа дахин гаргах эрхтэй.

4. Бага хурлаар хэлэлцэж конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 1/3 хувь нь тохиролцсоны дагуу, тэдний хүсэлтээр Байгууллага нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын Бага хурлыг хуралдуулж, энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудлыг авч хэлэлцэнэ;

б) энэхүү конвенцийн санал хураалтад оролцогч Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 2/3 хувиар дэмжигдсэн конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах саналыг хүлээн зөвшөөрүүлэхээр Байгууллагаар уламжлуулан Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газруудад хүргүүлнэ;

с) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын 2/3 нь хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болно. Энэхүү нэмэлт, өөрчлөлт нь хүчин төгөлдөр болохоос өмнө нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхгүй гэж мэдэгдэл гаргасан Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудаас бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын хувьд хүчин төгөлдөр байна;

д) энэ заалтын а)-д заасны дагуу хуралдсан Бага хурлын санал хураалтад оролцогсдын 2/3 хувь нь конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг нэн чухал ач холбогдолтой хэмээн дэмжсэн бол энэ заалтын б)-д заасны дагуу мэдэгдэл гаргасан болон нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш 12 сарын дотор хүлээн зөвшөөрөөгүй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудын, конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч тал байх эрхийг дээр заасан хугацаа дуусмагц хасах асуудлыг нэмэлт өөрчлөлтийг батлах үед шийдвэрлэж болно.

5. Хөлөг онгоцны их бие, байгууламж, бүтэц бүрэлдэхүүн, хэмжээстэй холбоотой энэ зүйлийн дагуу оруулж буй аливаа нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш ул суурь хэрсэн нь тавигдсан эсвэл түүнтэй төстэй шатандаа баригдаж байгаа хөлөг онгоцны хувьд үйлчилнэ.

6. Байгууллага нь Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт конвенцид оруулж байгаа нэмэлт өөрчлөлт болоод нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох он, сар, өдрийг мэдэгдэх үүрэгтэй.

7. Энэ зүйлд заасны дагуу хүлээн зөвшөөрсөн баталгаа болон хүлээн зөвшөөрөхгүйгээ илэрхийлсэн мэдэгдлийг Байгууллагад заавал бичгээр гаргах үүрэгтэй бөгөөд Байгууллага нь хүлээн зөвшөөрсөн баримт бичиг болон мэдэгдлийг хүлээж авсан тухайгаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад мэдэгдэнэ.

### 30 дугаар зүйл

#### Цуцлах

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь түүний хувьд конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 5 жилийн дараа энэхүү конвенцийг дурын үедээ цуцалж болно.

2. Цуцлах тухай батламж бичгээ Байгууллагад хадгалуулахаар өгөх замаар цуцлалтыг хэрэгжүүлэх бөгөөд Байгууллага нь ийнхүү хүлээн авсан аливаа цуцлалт, түүнийг хүлээн авсан өдрийг Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газруудад мэдээлнэ.

3. Байгууллага цуцлах тухай батламж бичгийг хүлээн авсан өдрөөс хойш 1 жил, эсвэл цуцлах тухай батламж бичигт заасан 1 жилээс дээш хугацааны дараа цуцлалтыг хүчин төгөлдөр гэж үзнэ.

### 31 дүгээр зүйл

#### Түдгэлзэх

1. Дайн болон бусад онцгой нөхцөл байдлаас үүдэн улс орны амин чухал эрх ашиг хөндөгдөх тохиолдолд, конвенцийн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох тухайн улс, тус конвенцийг бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн түдгэлзэж болно. Тухайн Засгийн газар түдгэлзэх тухай мэдэгдлээ Байгууллагад нэн даруй хүргүүлнэ.

2. Ийнхүү түдгэлзсэн тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч өөр Засгийн газар нь түдгэлзсэн Засгийн газрын хөлөг онгоцыг өөрийн нутаг дэвсгэрт байрлах боомтууд дээр хянах эрхээ хэвээр хадгална.

3. Түдгэлзсэн Засгийн газар түдгэлзсэн тухай мэдэгдлээ хэдийд ч цуцалж болох бөгөөд энэ талаар Байгууллагад даруй мэдэгдэнэ.

4. Энэхүү зүйлийн дагуу Байгууллага нь түдгэлзсэн болон түдгэлзснээ цуцалсан талаарх мэдэгдлийг Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газруудад хүргүүлэх үүрэгтэй.

### 32 дугаар зүйл

#### Нутаг дэвсгэр

1.

а) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага өөрийн харьяалалд байгаа газар нутаг, эсвэл Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар өөрөө олон улсын харилцаанд төлөөлж байгаа нутаг дэвсгэрээ тухайн газар нутагтай тохиролцон Байгууллагад бичгээр аль болох түргэн хугацаанд мэдэгдэл гаргах замаар конвенцийн хүчин төгөлдөр үйлчлэх хүрээнд тухайн газрыг хамруулж болно;

б) мэдэгдлийг Байгууллага хүлээн авсан өдрөөс, эсвэл мэдэгдэлд тусгайлан заасан өдрөөс эхлэн тухайн газар нутагт энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр үйлчилнэ.

2.

а) энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн а)-д заасан мэдэгдэл хийсэн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага буюу Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар конвенц үйлчилж эхэлснээс хойш 5 жилийн дараа дээрх мэдэгдэлд заасан уг нутагт үйлчлэх хугацааг дуусгавар болгох тухайгаа Байгууллагад бичгээр мэдэгдэн үйлчлэлийг зогсоож болно.

б) мэдэгдлийг Байгууллага хүлээн авсан өдрөөс хойш 1 жилээр, эсвэл мэдэгдэлд тусгайлан заасан урт хугацаагаар тухайн газар нутагт энэхүү конвенц үйлчлэх хугацааг дуусгавар болгоно.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу тухайн нутаг дэвсгэрт конвенц хүчин төгөлдөр үйлчилж эхлэх болон энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасны дагуу дээрх газар нутагт конвенцийн үйлчлэл дуусгавар болох хугацааг бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудад мэдэгдэнэ.

### 33 дугаар зүйл

#### Бүртгүүлэх

1. Энэхүү конвенцийг Байгууллагад хадгалуулахаар хүргүүлэх бөгөөд Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга, түүний баталгаажуулсан хувийг гарын үсэг зурсан болон конвенцид нэгдэн орсон бүх Засгийн газарт хүргүүлнэ.

2. Байгууллага нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгэснээр энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр үйлчилнэ.

### 34 дүгээр зүйл

#### Хэл

Энэхүү конвенцийг англи, франц хэлээр үйлдэх бөгөөд энэ хоёр хэл дээрх эх бичвэр нь адил хүчинтэй байна. Орос, испани хэлээр үйлдсэн албан ёсны орчуулгыг гарын үсэг зурсан эх бичвэрийн хамт хадгална.

Дээр дурдсаныг нотолж, Засгийн газраас зохих журмын дагуу эрх олгогдсон дараахь албан тушаалтан энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун жаран зургаан оны дөрөвдүгээр сарын тавны өдөр үйлдэв.



## **НЭГДҮГЭЭР ХАВСРАЛТ**

### **ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭГ ТОДОРХОЙЛОХ ЖУРАМ**

#### **I БҮЛЭГ ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ**

Төрөл бүрийн ачаа тээш, тэдгээрийн байршлыг хөлөг онгоцны тогтвортой байдлыг зохих ёсоор хангаж, түүний их бие байгууламжид хэт ачаалал үүсгэхгүйгээр ачаалах журмыг баримтална.

Хөлөг онгоцны тогтвортой байдлыг хангах болон түүнийг хэсэгчлэн ангилж хуваах талаарх олон улсын шаардлагыг хүндэтгэх журмыг мөн баримтлана.

##### *1 дүгээр журам*

#### **Их биеийн байгууламжийн бат бөх байдал**

Их биеийн байгууламжийн ерөнхий бат бөх байдал нь усны мандлаас дээш орших хөлөг онгоцны их биеийн өндрийн хэмжээнд нийцсэн, даацын усны шугамаас хөлөг онгоцны хамгийн доод цэг хүртэлх зайны хувьд хангалттай хэмжээнд байна гэдгийг Засгийн газар тогтоосон байна. Засгийн газраас хүлээн зөвшөөрсөн зэрэглэл тогтоох нийгэмлэгийн шаардлагад нийцүүлэн үйлдвэрлэж, ашиглаж байгаа хөлөг онгоцууд нь хангалттай бат бөхөд тооцогдоно.

##### *2 дугаар журам*

#### **Үйлчлэх хүрээ**

1. Ачааны, дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй, хөдөлгүүргүй, бага оврын болон бусад хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших их биеийн өндөр энэхүү хавсралтын 40 дүгээр журмын заалтуудад нийцсэн хэмжээтэй байна.

2. Тавцан дээрээ мод тээвэрлэгч хөлөг онгоцууд, 1 дүгээр журамд дурдсан хөлөг онгоцны их биеийн усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээн дээр нэмж, энэхүү хавсралтын 41-45 дугаар журмын заалтуудад нийцсэн, мод тээврийн хөлөг онгоцны их биеийн усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээтэй байна.

3. Хөдөлгөөний цорын ганц эх үүсвэр буюу нэмэгдэл хэрэгсэл болж байгаа далбаатай хөвөх зориулалтаар барьсан хөлөг онгоц, чиргүүл онгоцууд энэхүү хавсралтын 40 дүгээр журмын заалтуудад нийцсэн хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээтэй байна. Усны мандлаас дээш орших хөлөг онгоцны өндрийн шаардлагатай нэмэгдэл хэмжээг Засгийн газар тодорхойлно.

4. Холимог хийцтэй хөлөг онгоц, мод болон Засгийн газраас зөвшөөрөгдсөн бусад материалаар бүтээсэн хөлөг онгоцууд, түүнчлэн энэхүү хавсралтын заалтуудыг хэрэглэхэд зохимжгүй буюу тохиромжгүй хийц, бүтээцтэй хөлөг онгоцуудын усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг Засгийн газраас нь тодорхойлно.

5. Энэхүү 1 дүгээр хавсралтын 10-26 дугаар журмуудыг усны мандлаас дээш орших хамгийн бага өндөртэй хөлөг онгоц бүрт хэрэглэнэ.

##### *3 дугаар журам*

#### **Эдгээр хавсралтад хэрэглэж буй нэр томъёоны тодорхойлолт**

1. “Хөлөг онгоцны урт (L)” гэж цутгамал хэрсэнг (хэнхэрцэг)-ийн хамгийн бага хэсгийн оройгоос тооцсон гүний хэмжээний 85 хувь дээрх усны шугамын нийт уртын 96 хувийг, эсхүл энэхүү усны шугам дээрх холбоосны урд талаас залуурын тэнхлэг хүртэл зай нь их бол түүнийг, тооцсоноор тодорхойлогдоно. Налуу хэлбэртэй хийгдсэн хэрсэнгтэй хөлөг онгоцны хувьд уртыг тооцох усны шугам нь зохион бүтээгдсэн усны шугамтай зэрэгцэж оршино;





2. “Эгц босоо шугам” гэж нь уртын (L) урд болон хойд төгсгөлүүдээр дайруулан эгц босоо татсан урд болон хойд босоо шугамуудыг. Урд босоо шугам нь уртыг тооцох усны шугам дээрх холбоосны урд талыг дайрч өнгөрнө;

3. “Хөлөг онгоцны дунд хэсэг” гэж хөлөг онгоцны уртын (L) дунд хэсгийг;

4. “Хөлөг онгоцны өргөн (B)” гэж, хэрэв өөр байдлаар онцолж заагаагүй тохиолдолд төмөр, төмөрлөг гадаргуутай хөлөг онгоцуудын тухайд цүлхийсэн хавирганы байж болох матаас, бусад материалаар хийсэн гадаргуутай хөлөг онгоцуудын хувьд их биеийн гаднах гадаргуу хүртэлх дундаж дээр тооцоолсон хөлөг онгоцны хамгийн өргөн хэсгийг;

5. “Хашлаганы байж болох өндөр” гэж

а) хэвтээ хэрсэнгийн дээд захаас хашлаганы чөлөөтэй зайны яс модны дээд талын ирмэг хүртэл тооцсон босоо зайг хэлнэ. Модон болон холимог хийцтэй хөлөг онгоцуудын тухайд энэ зай нь хэрсэнгийн хошууны доод захаас хэмжигдэнэ. Хэрэв хөлөг онгоцны ёроол дунд хэсгээрээ хотойсон хэлбэртэй байх, эсвэл нягтруулсан бүсүүдтэй байвал хашлаганы өндөр нь ёроолын үргэлжилсэн хэвтээ нуруу, хэрсэнгийн гадаргуутай огтолцсон цэгээр хэмжигдэнэ;

б) тавцан нь хашлагатайгаа нуман хэлбэрээр холбогдсон хөлөг онгоцуудын хашлаганы байж болох өндөр нь тавцан болон хашлаганы байж болох шугамуудын огтолцлолоор булангийн холбоос байсан мэтээр хэмжигдэнэ;

с) хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан ирмэгтэй бөгөөд тавцангийн өндөр хэсэг нь хашлаганы байж болох өндөр дээгүүр гарч байгаа бол хашлаганы байж болох өндөр нь өндөр хэсэгтэй зэргэлдээ тавцангийн доод хэсгийн үргэлжлэл болж байгаа болзошгүй шугам хүртэл хэмжигдэнэ;

6. “Хашлаганы тооцооны өндөр” (D) гэж

а) хөлөг онгоцны дунд хэсгийн байж болох өндөр дээр, хэрэв хөлөг онгоц усны мандлаас дээш орших өндөртэй бол түүний тавцангийн дагуух нуруу модны зузаан давхаргыг нэмээд, хэрэв хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн задгай тавцан бүрээстэй бол дээр нь

$$\frac{T(L-S)}{L}$$

-ыг нэмнэ.

T- гэдэг нь тавцангийн нээлхийнүүдийн гаднах задгай дэвсмэл хучлагын бүрээсний дундаж зузаан ба S - гэдэг нь энэ журмын 10-ын г) дэд хэсэгт тодорхойлсон байгууламжийн ерөнхий урт болно;

б) өргөн (B)-ий 4 хувиас илүү радиусаар тавцан нь хашлагатайгаа нуман хэлбэрээр холбогдсон, эсвэл өөр онцлог холбоостой хөлөг онгоцны хашлаганы тооцооны өндөр (D) нь дээд босоо хашлагануудтайгаа дундуураа огтолцсон, мөн хөндлөн яс мод нь тийм хэмжээгээр хэвийсэн, дунд хэсгийн жинхэнэ огтлолцол дээд талын талбайтай огтлолцсон дээд хэсгийн талбай нь тэнцүү хөлөг онгоцны хашлаганы өндөр болно.

7. “Ерөнхий багтаамжийн коэффициент (Cb)” гэж дараахь томъёогоор тодорхойлогдох коэффициентийг (Cb). Үүнд:

$$C_b = \frac{V}{LBd_1}$$

V- төмөр, төмөрлөг гадаргуутай гадагш цүлхийлтгүй хөлөг онгоцны нийт усан багтаамж; бусад материалаар хийсэн гадаргуутай хөлөг онгоцуудын их биеийн гадна талын гадаргуугаар хэмжсэн, хөлөг онгоцны их биеийн даацын шугамаас гадагш цүлхийсэн хэсгийн хамгийн доод цэг хүртэл байж болох зайг (d1) тооцсон нийт усан багтаамж;

d1-хашлаганы хамгийн бага байж болох өндрийн 85 хувьтай тэнцэнэ;

8. “Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндөр” гэж тавцангийн шугамны дээд ирмэгээс даацын холбогдох тэмдгийн дээд зах хүртэлх дунд хэсэгт эгц босоо хэмжсэн зайг;

9. “Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан” гэж ерөнхийдөө хамгийн дээд талын тасралтгүй үргэлжлэх задгай тавцан бөгөөд уг тавцан нь хөлөг онгоцны задгай хэсгүүдэд ил байрлах бүх нээлхийг хаах байнгын хэрэгсэл, энд заасан тавцангаас доор орших хөлөг онгоцны хашлагануудын нээлхийнүүдийг хаах ус нэвтэрдэггүй байнгын хэрэгсэлтэй байдаг. Усны мандлаас дээш орших өндөр ирмэг бүхий тавцантай хөлөг онгоцны тухайд задгай тавцангийн хамгийн доод шугам болон тавцангийн дээд хэсэгтэй зэргэлдээ үргэлжилсэн хэсгийг нь хөлөг онгоцны усны түвшнээс дээш орших өндрийн тавцанд тооцно.

Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хүсэлтээр Засгийн газрын зөвшөөрснөөр нам дор түвшинд орших тавцан нь цул, байнгын бөгөөд хамгийн багадаа машины тасаг, гол халхавч (хаалт) ханын хооронд дагуу болон хөндлөн чиглэлдээ тасралтгүй үргэлжилсэн байгаа нөхцөлд тавцанд тооцож болно.

Хэрэв энэхүү тавцан нь ирмэгтэй бол тавцангийн хамгийн доод шугам болон тавцангийн дээд хэсэгтэй зэрэгцээх түүний үргэлжлэл нь хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцанд тооцогдоно. Доод тавцан усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан болсон үед тухайн тавцангаас дээш орших их биеийн тэр хэсгийг хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийг тогтоож тооцох нөхцөлүүдийг хэрэглэх үед, байгууламж гэж үзнэ. Чухамхүү энэ тавцангаас хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших хэмжээг тооцоолно.

10. “Байгууламж” гэж,

а) хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээр хашлаганаас хашлага хүртэл буюу, эсхүл хөлөг онгоцны хашлагануудад өргөний (В) 4 хувиас хэтрэхгүй зайнд тулж очоогүй, тавцангаар хаагдсан төхөөрөмжийг; Хашлага хоорондын өндөрлөг байгууламжид тооцогдоно;

б) хаалттай байгууламж гэж:

- захын халхавч (хаалт) найдвартай хийцтэй;
- хэрэв эдгээр халхавч (хаалт) хануудаар орох, гарах нээлхийнүүд байгаа бол тэдгээр нь 12 дугаар журмын шаардлагад нийцсэн хаалгуудаар тоноглогдсон;
- хашлаганууд болон байгууламжуудын төгсгөлд байгаа аливаа бусад нээлхий нь найдвартай, далайн нөлөөллийн үед ус нэвтэршгүй хамгаалж хаах хэрэгслээр тоноглогдсон байгууламжуудыг;

Үүнээс гадна халхавч (хаалт) ханануудын нээлхий хаалттай байгаа бүх цаг үед хөлөг онгоцны баг өөр арга замаар машин тасаг болон эдгээр байгууламжийн доторх ажлын бусад байранд орох, гарах боломж бүрдээгүй бол дунд байгууламж болон арын хашлага хоорондын байгууламжийг хаалттай гэж үзэхгүй.

с) хашлаганы байгууламжийн тавцангийн хөндлөн яс модны дээд ирмэгээс, хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн хөндлөн яс модны дээд ирмэг хүртэл хэмжсэн хамгийн бага өндрийг байгууламжийн өндөр гэнэ;

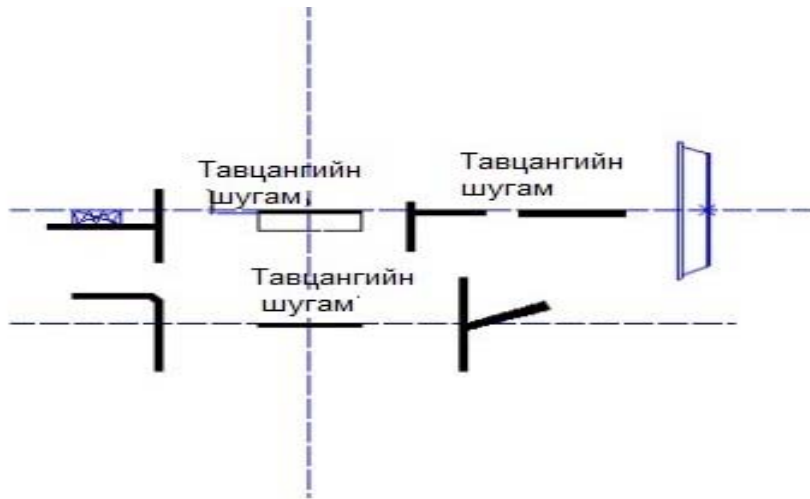
д) урт (L)-ын хүрээнд орших байгууламжийн тухайн хэсгийн дундаж урт нь байгууламжийн урт (S) болно;

11. “Тэгш тавцантай хөлөг онгоц” гэж усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээрээ байгууламжгүй хөлөг онгоцыг;

12. “Далайн нөлөөлд үл автах” гэсэн томьёолол нь хөлөг онгоцны усан дээрх хэсэгт хамаарах бөгөөд далайн нөлөөллийн ямар ч нөхцөлд хөлөг онгоцны дотор ус нэвтэрч орохгүй болохыг.

#### **4 дүгээр журам** **Тавцангийн шугам**

300 миллиметр урттай, 25 миллиметр өргөнтэй хэвтээ шугамыг тавцангийн шугам гэнэ. Тавцангийн шугам хөлөг онгоцны хашлагануудын дунд хэсэгт тавигдах ёстой бөгөөд түүний дээд үзүүр нь хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн үргэлжилсэн дээд талын гадаргуу, хөлөг онгоцны бүрээсний гаднах гадаргуутай огтлолцсон цэгээр гол төлөв дайрах ёстой. /1-р зураг/

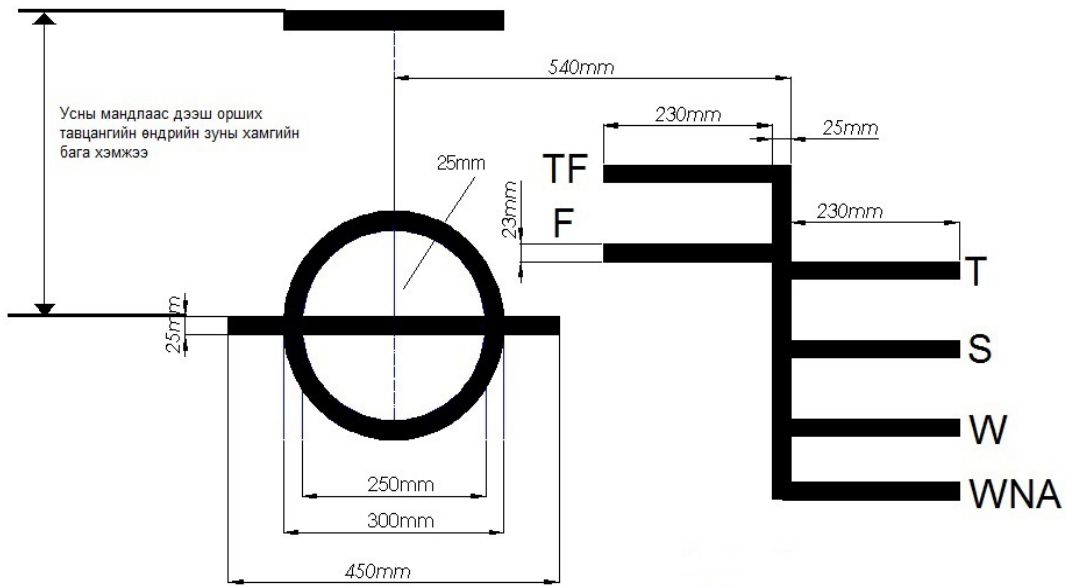


Зураг 1

Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийг зохих ёсоор засварласан нөхцөлд хөлөг онгоцон дээр тогтоосон өөр цэгээс эхлэн тавцангийн шугамыг тавьж болно. Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн дурдсан цэгийн байршлыг ямар ч тохиолдолд Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-нд дурдсан байна.

**5 дугаар журам**  
**Даацын тэмдэглэгээ**

Даацын тэмдэглэгээ гадна талаараа 300 миллиметр голч бүхий 25 миллиметр өргөнтэй дугуй тойрог хэлбэртэй байх ёстой. Тойрог нь 450 миллиметр урт, 25 миллиметр өргөнтэй хэвтээ шугамтай огтлолцох бөгөөд ингэхдээ энэхүү хэвтээ шугамын дээд үзүүр нь тойргийн төвийг дайрч гарна. Тойргийн төв хөлөг онгоцны дунд хэсэгт, тавцангийн шугамын дээд үзүүрээс чанх доош нь хэмжигдсэн хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших тухайлсан өндөртэй тэнцэх хэмжээний зайд байрласан байх ёстой. **/2-р зураг/**



Зураг 2

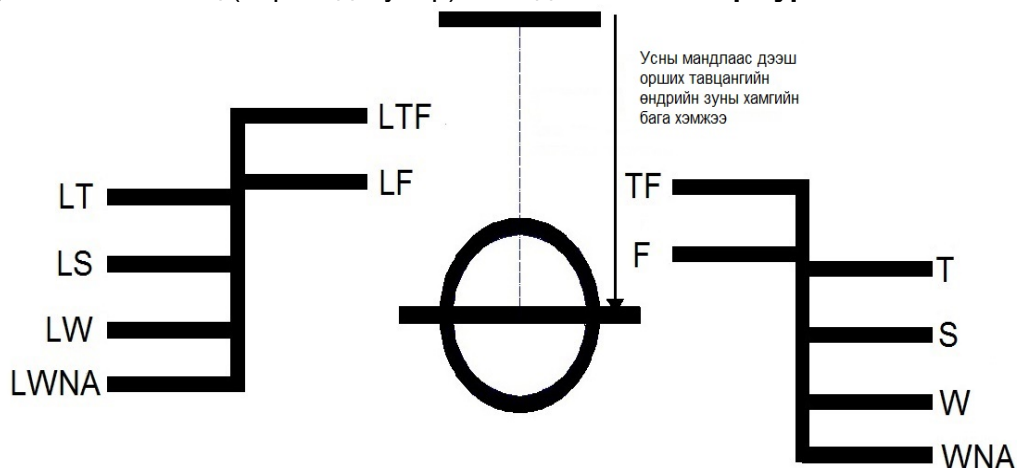
**6 дугаар журам**  
**Даацын тэмдэглэгээтэй хамт хэрэглэгддэг**  
**ялгах онцлог (марк)**

1. Эдгээр журмын дагуу тогтоосон даацын усны шугамуудыг тэмдэглэсэн ялгах онцлог (марк) нь 230 миллиметр урт, 25 миллиметр өргөнтэй хэвтээ шугамууд байх ёстой бөгөөд хэрэв өөрөөр онцлон заагаагүй бол эдгээр шугам нь тойргийн төвөөс урагшаа 540 миллиметр зайд татсан 25 миллиметр өргөнтэй босоо шугамтай чанх эгц (перпендикуляр) татагдсан байна **/2-р зураг/**.

2. Дор дурдсан ялгах онцлогыг хэрэглэнэ:

- a) зуны даацын тэмдэг, тойргийн төв хэсгийг дайран өнгөрч байгаа шугамын дээд үзүүрээр болон **S** гэж тэмдэглэсэн шугамаар тодорхойлогдоно;
- b) өвлийн даацын тэмдэг, **W** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- c) хойд Атлантикт зориулагдсан өвлийн даацын тэмдэглэгээ, **WNA** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- d) халуун бүсийн даацын тэмдэглэгээ, **T** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- e) цэнгэг усанд зориулсан зуны даацын тэмдэглэгээ, **F** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд захаар тодорхойлогдоно. Цэнгэг усны зуны даацын тэмдэглэгээ босоо шугамаас ар тал руу нь байрлана. Цэнгэг усны зуны даацын тэмдэглэгээ болон зуны даацын тэмдэглэгээний хоорондын ялгаа нь бусад даацын тэмдэглэгээний хувьд цэнгэг усанд ачаалах өөрчлөлтийг тусгана;
- f) халуун бүсийн цэнгэг усны даацын тэмдэглэгээ, босоо шугамаас арагшаа татаж **TF** гэж тэмдэглэсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно.

3. Эдгээр журмын дагуу мод тээвэрлэгч хөлөг онгоц усны мандлаас дээшхи өндрийн хэмжээтэй байхаар бол модны даацын тэмдэглэгээг ердийн даацын тэмдэглэгээнд нэмж тавина. Эдгээр тэмдэглэгээ нь 230 миллиметр урт, 25 миллиметр өргөнтэй хэвтээ шугамууд байх ёстой бөгөөд хэрэв өөрөөр онцлон заагаагүй бол эдгээр шугам тойргийн төвөөс ар тал руу 540 миллиметр зайд татсан 25 миллиметр өргөнтэй босоо шугамтай чанх эгц (перпендикуляр) татагдсан байна **/3-р зураг/**.

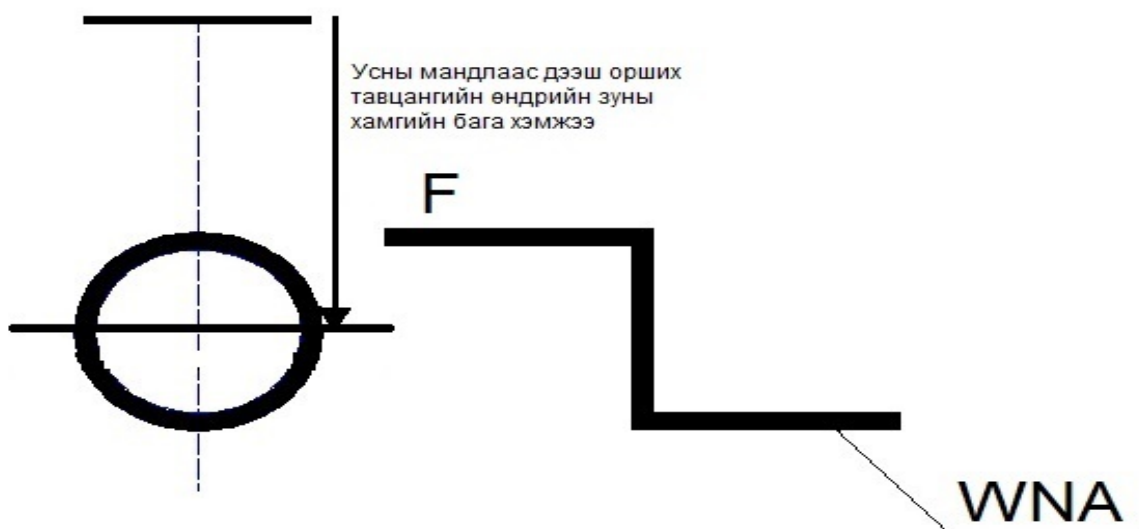


Зураг 3

4. Дараахь тэмдэглэгээг модны даацад хэрэглэнэ:

- a) модны даацын зуны тэмдэглэгээ, **LS** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- b) модны даацын өвлийн тэмдэглэгээ, **LW** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- c) Хойд Атлантикт зориулагдсан модны даацын өвлийн тэмдэглэгээ **LWNA** гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;

- d) модны даацын халуун бүсийн тэмдэглэгээ, LT гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно;
- e) модны даацын цэнгэг усны зуны тэмдэглэгээ, босоо шугамаас хажуу тийш татаж, LF гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно. Модны даацын цэнгэг усны зуны тэмдэглэгээ болон модны даацын зуны тэмдэглэгээний хоорондын ялгаа нь модны бусад даацын тэмдэглэгээний хувьд цэвэр усанд ачаалах өөрчлөлтийг тусгаж байна;
- f) модны даацын халуун бүсийн цэнгэг усны тэмдэглэгээ, босоо шугамаас урагш татаж LTF гэж тэмдэглэгдсэн шугамын дээд үзүүрээр тодорхойлогдоно.
5. Хэрэв хөлөг онгоцны үзүүлэлтүүд, түүний ашиглалтын нөхцөлүүд болон усан замын хязгаарлалтууд ямар нэгэн улирлын чанартай шугам хэрэглэх боломжгүй болгож байвал тийм шугамууд тавьж болохгүй.
6. Хэрэв хөлөг онгоцонд зориулсан усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ доод хэмжээнээс их байж даацын тэмдэглэгээ нь зохих төвшинд буюу, энэхүү конвенцийн дагуу усны мандлаас дээр орших доод хэмжээнд зориулсан улирлын чанартай хамгийн бага даацын тэмдэглэгээнээс доор байвал зөвхөн цэнгэг усны даацын тэмдэглэгээг тавина.
7. Далбаат хөлөг онгоцуудад цэнгэг усны даацын тэмдэглэгээ, Хойд Атлантикт зориулан зөвхөн өвлийн даацын тэмдэглэгээг тавина /4-зураг/.
8. Хойд Атлантикт зориулсан өвлийн даацын тэмдэглэгээ, тухайн босоо шугамын өвлийн даацын тэмдэглэгээтэй давхцаж байвал энэхүү даацын тэмдэглэгээг W гэж тэмдэглэнэ.
9. Үйлчилж байгаа олон улсын бусад конвенцоор шаардагдах даацын нэмэлт тэмдэглэгээг энэ журмын /1/-д тодорхойлсон босоо шугамын ар тал руу, түүнд эгц босоо байдлаар тавина.



Зураг 4

7 дугаар журам  
**Даацын тэмдэглэгээг тавьсан байгууллагын тэмдэг**

Даацын тэмдэглэгээг тавьсан байгууллагын тэмдгийг, тойргийн төвийг дайран өнгөрч байгаа хэвтээ шугам дээрх даацын тэмдэглэгээний шугамын дээр нь буюу доор нь тойргийн хоёр талаар тавьж болно. Тэмдэг нь байгууллагын нэрний эхний дөрвөөс илүүгүй үсгүүд болох 115 миллиметр өндөр, 75 миллиметр өргөнтэй үсгүүдээс бүрдэнэ

*8 дугаар журам*

**Тэмдэг тавихтай холбогдсон заалт**

Тойрог, шугамууд болон үсгүүдийг цагаан буюу шар будгаар бараан өнгийн суурин дээр, эсхүл хар будгаар цайвар суурин дээр тавина. Түүнээс гадна Засгийн газрын шаардлагын дагуу хөлөг онгоцуудын хашлагууд дээр тэдгээрийг урт удаан хадгалагдах аргаар тэмдэглэнэ. Тэмдэглэгээ сайн харагдахуйц байх ёстой бөгөөд шаардлагатай үед энэ зорилгоор тусгай арга хэмжээ авч байна.

*9 дүгээр журам*

**Тэмдэглэгээний хяналт**

Энэхүү конвенцийн 13 дугаар зүйлийн заалтуудын дагуу ажиллаж байгаа албан тушаалтан буюу хянагч хөлөг онгоцны хашлаганууд дээрх тэмдгүүдийг зөв бөгөөд урт удаан хадгалагдахаар тавьсан эсэхийг нотлоогүй байхад Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ (1966)-г хөлөг онгоцонд олгохгүй.

**II БҮЛЭГ**

**ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ УСНЫ МАНДЛААС  
ДЭЭШ ОРШИХ ӨНДРИЙГ ТОГТООХ НӨХЦӨЛҮҮД**

*10 дугаар журам*

**Хөлөг онгоцны ахмадад өгөх мэдээлэл**

1. Хөлөг онгоцны байгууламжид ачаалал бий болгохоос зайлсхийхийн тулд хөлөг онгоцны ачаа тээшийг тохируулах боломжийг олгох, зохих хэлбэрээр батлагдсан хангалттай мэдээллийг шинэ хөлөг онгоцны ахмадад өгч байх ёстой. Хэрэв Засгийн газар шаардлагагүй гэж үзвэл тодорхой бүтэц буюу ангиллын хөлөг онгоцуудад энэ шаардлагыг тавихгүй.

2. Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах талаарх олон улсын конвенцийн дагуу тогтвортой байдлын тухай мэдээлэлгүй байгаа шинэ хөлөг онгоцны ахмад ашиглалтын янз бүрийн нөхцөлд хөлөг онгоцны тогтвортой байдлыг үнэлэх боломж олгох, зохих хэлбэрээр батлагдсан хангалттай мэдээлэл авах ёстой. Энэхүү мэдээллийн хуулбарыг Засгийн газарт өгнө.

*11 дүгээр журам*

**Байгууламжийн захын хаалт халхавч**

Хаалттай байгууламжийн нээлттэй хэсгүүд орших хаалт, халхавч, хавхлагууд найдвартай хийцтэй байх ёстой бөгөөд Засгийн газраар зөвшөөрөгдсөн байна.

*12 дугаар журам*

**Хаалга**

1. Хаалттай байгууламжийн захын хаалт, халхавч, хавхлагуудад нэвтрэх бүх нээлхий нь ган амсартай байх ба бусад ижил төрлийн материалаар хийгдсэн яс модонд байнга, бат бөх бэхлэгдсэн хаалгуудаар тоноглогдсон байх ёстой; хаалгуудын бүх бүтэц хийц нь нээлхий, салхивчгүй халхавчтай адилхан бат бөх байж, хаалга хаалттай байх үед далайн нөлөөлөлд үл орохоор бэхэлж хийсэн байх ёстой. Эдгээр хаалганы ус үл нэвтрэх байдлыг хангах хэрэгсэл нь жийрэг, хавчих төхөөрөмжүүд буюу бусад адил төрлийн хэрэгслээс бүрдэх ба хаалт, хавхлаг буюу хаалгануудад байнга бэхлэгдсэн байх ёстой бөгөөд хаалганууд нь хаалтын хоёр талаас нээгдэж, хаагдаж байхаар хийгдсэн байна.

2. Хэрэв эдгээр журамд тусгайлан заагаагүй бол хаалттай байгууламжийн захын хаалтуудад нэвтрэх нээлхийн амсар тавцангаас дээш 380 миллиметрээс багагүй өндөртэй байна.





### 13 дугаар журам

#### Ачааны нээлхий, хаалга, агааржуулагчийн байршил

Эдгээр журмыг хэрэгжүүлэх үүднээс ачааны нээлхий, хаалга, агааржуулагчийн байршлыг дараахь хоёр ангиллаар тогтоов:

- ангилал 1: усны мандлаас дээш орших өндөр болон өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламжийн задгай тавцангууд, мөн урд талын эгц босоо шугамаас хөлөг онгоцны уртын дөрөвний нэгийн хүрээнд орших байгууламжийн задгай тавцангууд;
- ангилал 2: урд талын эгц босоо шугамаас хөлөг онгоцны уртын дөрөвний нэгийн хүрээний гадна ар тал руу орших байгууламжийн задгай тавцангууд.

### 14 дүгээр журам

#### Ачааны болон бусад нээлхий

1. Далайн нөлөөллийн үед 1, 2 дугаар ангилалд орших ачааны болон бусад нээлхийн ус үл нэвтрэх байдлыг хангахуйц хийц болон хэрэгсэл нь ядаж энэхүү хавсралтын 15, 16 дугаар журмын шаардлагад нийцсэн байна.

2. Байгууламжийн тавцангаас дээш орших тавцангууд дээрх хамгаалалтгүй нээлхийн амсар болон тагууд Засгийн газрын шаардлагыг хангасан байна.

### 15 дугаар журам

#### Ус үл нэвтрэх брезент болон шахах төхөөрөмжөөр хамгаалагдсан эвхэгддэг тагаар хаасан нээлхийн амсар

##### Нээлхийн амсар

1. Ус үл нэвтрэх брезент болон шахах төхөөрөмжөөр хамгаалагдсан эвхэгддэг тагаар хаасан нээлхийн амсрууд найдвартай хийгдсэн байх ёстой ба тавцан дээрх тэдний өндөр хамгийн багадаа дараахь хэмжээтэй байна:

- 1 дүгээр ангилалд орших нь – 600 мм (23 ½ дюйм)  
2 дугаар ангилалд орших нь – 450 мм (17 ½ дюйм)

##### Нээлхийн таг

2. Нээлхийн тагны тулгуур гадаргуу бүрийн өргөн нь 65 мм (21 ½ дюйм)-ээс багагүй байна.

3. Хэрэв нээлхийн таг нь мод бол түүний зузаан нь ирмэг, зах хоорондын зай 1.5м-ээс хэтрэхгүй байх тохиолдолд 60 мм (21 ½ дюйм)-ээс доошгүй байна.

4. Хэрэв тагуудыг зөөлөн гангаар хийсэн бол тэдгээрийн бат бөх байдал нь 1м<sup>2</sup> талбайд 1.75 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup>-д 358 фунт)-оос багагүй ачаалал 1 дүгээр ангилалд орших нээлхийн хувьд, 2 дугаар ангилалд орших нээлхийн хувьд 1м<sup>2</sup> талбайд 1.30 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup>-д 266 фунт)-оос багагүй ачаалал ногдох ёстой бөгөөд бат бөх чанарын нөөц нь материалын бат бөх чанарын хязгаарын хамгийн доод хэмжүүртэй харьцуулбал 4.25 байна. Дурдсан ачааллын үеийн хотойлт нь зах хоорондын зайны 0,0028-аас хэтрэхгүй байхаар тагуудыг хийсэн байна.

5. 24 метр (79 фут) урттай хөлөг онгоцны 1 дүгээр ангилалд орших нээлхийн тооцооны ачааллыг 1м<sup>2</sup> талбайд 1 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup>-д 205 фунт) хүртэл бууруулж болох ба 100 метр (328 фут) урттай хөлөг онгоцны хувьд 1 м<sup>2</sup> талбайд 1.75 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup>-д 358 фунт)-оос багагүй байх ёстой. 2 дугаар ангилалд орших нээлхийн ачааллыг 1м<sup>2</sup> талбайд 0,75 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup> талбайд 154 фунт) болон 1 м<sup>2</sup> талбайд 1.30 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup> талбайд 266 фунт) хүртэл тус тус бууруулж болно. Бүх тохиолдолд завсрын уртыг интерполяцийн аргаар тооцож олно.

##### Хөдөлгөөнт шахуурга

6. Хэрэв нээлхийн тагыг тогтоох хөдөлгөөнт шахуургыг зөөлөн гангаар хийсэн бол тэдгээрийн бат бөх байдал нь 1м<sup>2</sup> талбайд 1.75 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup>-д 358 фунт)-оос багагүй ачаалал 1 дүгээр ангилалд орших нээлхийн хувьд, 1 м<sup>2</sup> талбайд 1.30 метрик/тонн

(1 фут<sup>2</sup>-д 266 фунт)-оос багагүй ачаалал 2 дугаар ангилалд орших нээлхийнүүдийн хувьд ногдох ёстой бөгөөд материалын бат бөх чанарын хязгаарын хамгийн доод төвшинтэй харьцуулбал бат бөх чанарын нөөц 5 байна.

Дурдсан ачааллын үед хотойлт нь зах хоорондын зайны 0,0022-оос хэтрэхгүй байхаар хөдөлгөөнт шахуургыг хийсэн байна. 100 метр (328 фут)-ээс хэтрэхгүй урттай хөлөг онгоцны тухайд энэ журмын 5 дугаар заалтын шаардлагыг хэрэглэж болно.

**Хайрцаган хэлбэрийн таг**

7. Хөдөлгөөнт шахуурга, тагны оронд хэрэглэж буй хайрцган хэлбэрт тагуудыг зөөлөн гангаар хийсэн бол тэдгээрийн бат бөх чанарыг энэ журмын 4 дүгээр заалтад дурдсан ачааллаар тооцох ёстой бөгөөд материалын бат бөх чанарын хязгаарын хамгийн доод төвшинтэй харьцуулбал бат бөх чанарын нөөц 5 байна. Хотойлт нь зах хоорондын зайны 0,0022-оос хэтрэхгүй байхаар хайрцган хэлбэрийн тагыг хийсэн байна. Тагны дээд хэсгийг бүрдүүлж байгаа зөөлөн ган хуудасны зузаан нь хатуу нуруудын хоорондын зайны нэг хувиас багагүй буюу 6 мм (0.24 дюйм)-ээс ямагт багагүй байна. 100 метр (328 фут)-ээс хэтрэхгүй урттай хөлөг онгоцуудын тухайд энэ журмын 5 дугаар заалтын шаардлагуудыг хэрэглэж болно.

8. Зөөлөн гангаар бус, бусад материалаар хийсэн тагны бат бөх болон хатуу чанар нь зөөлөн гангаар хийсэнтэй адил байж Засгийн газрын шаардлагыг хангасан байна.

**Тулгуур буюу гулсагч**

9. Хөдөлгөөнт шахуургад зориулсан тулгуур буюу гулсагч нь найдвартай хийцтэй байх ёстой бөгөөд хөдөлгөөнт шахуургыг найдвартай тогтоож бэхэлсэн байна. Хэрэв хуйлардаг хэлбэрийн хөдөлгөөнт шахуургыг хэрэглэж байгаа бол төхөөрөмж нь нээлхий хаалттай байх үед хөдөлгөөнт шахуургын зохих байршлыг хангасан байна.

**Торгоогч**

10. Торгоогч нь шаантагуудын конусан шовгортой таарч байна. Торгоогч нь 65 мм (2 1/2 дюйм)-ээс багагүй өргөнтэй байх бөгөөд тэдгээрийн төвүүдийн хоорондох зай 600 мм (23 1/2 дюйм)-ээс хэтрэхгүй байна, захын торгоогчуудыг дагуу болон хөндлөн талуудаар нь нээлхийн булангуудаас 150 мм (6 дюйм)-ээс хэтрэхгүй зайд тогтоосон байна.

**Ул төмөр болон шаантаг**

11. Ул төмөр болон шаантаг найдвартай, бат бөх байх ёстой. Шаантагийг хатуу мод буюу бусад адил төрлийн материалаар хийсэн байна. Тэдгээр нь 1:6-гаас хэтрэхгүй конусан шовгор байх ёстой ба нарийн үзүүрийн зузаан нь 13 мм (1/2 дюйм)-ээс багагүй байна.

**Брезент**

12. 1, 2 дугаар ангилалд орших нээлхий сайн чанарын хоёроос багагүй давхрагатай брезенттэй байна. Брезент ус нэвтрэхгүй, хангалттай бат бөх байна. Брезент нь батлагдсан стандартын жин, чанартай материалаар хийгдсэн байна.

**Нээлхийн тагны бэхлэлт**

13. 1, 2 дугаар ангилалд орших бүх нээлхийн хувьд ул төмөр суулгасны дараа брезентийн дээгүүрх нээлхийн тагуудын бүх хэсгийг найдвартай бөгөөд тус тусад нь бэхлэхийн тулд ган холтос буюу бусад адил төрлийн хэрэгслийг сонгож авах ёстой. 1.5 м (4.9 фут)-ээс илүү урттай нээлхийн таг наад зах нь ийм хоёр төхөөрөмжөөр бэхлэгдсэн байна.

*16 дугаар журам*

**Ган буюу бусад адил чанарын материалаар хийж, жийрэг болон хавчих төхөөрөмжөөр тоноглогдсон, ус үл нэвтрэх тагаар хаасан нээлхий**

**Нээлхийн амсар**

1. Ган буюу бусад адил чанарын материалаар хийсэн, ус үл нэвтрэх, жийрэг болон хавчих төхөөрөмжөөр тоноглогдсон тагтай 1 болон 2 дугаар ангилалд орших нээлхийн амсрын тавцан дээрх өндөр 15 дугаар журам /1/-д заасантай адил байна. Эдгээр хүрээний өндрийг намсгаж болох буюу хөлөг онгоцны аюулгүй байдал далайн ямар ч нөхцөл

байдалд хэвийн байна гэж Засгийн газар итгэсэн тохиолдолд хүрээ байхгүй ч байж болно. Хэрэв хүрээ байхаар тооцоолсон бол тэдгээр нь бат бөх хийцтэй байх ёстой.

**Ус үл нэвтрэх таг**

2. 1 дүгээр ангилалд орших нээлхийн хувьд ус үл нэвтрэх зөөлөн гангаар хийсэн тагны ачааллын даацыг  $1\text{ м}^2$  талбайд 1.75 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup> талбайд 358 фунт)-оос багагүй байхаар, 2 дугаар ангилалд орших нээлхийн хувьд  $1\text{ м}^2$  талбайд 1.30 метрик/тонн (1 фут<sup>2</sup> талбайд 266 фунт)-оос багагүй байхаар, бат бөх чанарын нөөц нь материалын бат бөх чанарын хязгаарын хамгийн бага хэмжүүртэй харьцуулахад 4.25 байхаар тооцсон байна. Эдгээр ачааллын үед хotoйлт нь зах хоорондын зайны 0.0028-аас хэтрэхгүй байхаар тагуудыг хийсэн байна. Тагны дээд хэсгийг бүрдүүлж байгаа зөөлөн ган ялтасны зузаан нь хатуу нуруудын хоорондын зайны нэг хувиас багагүй буюу 6 мм (0.24 дюйм)-ээс ямагт багагүй байх ёстой. 100 метр (328 фут)-ээс хэтрэхгүй урттай хөлөг онгоцуудын тухайд 15 дугаар журмын /5/-д заасан шаардлагыг хэрэглэж болно.

3. Зөөлөн гангаар бус бусад материалаар хийсэн тагны бат бөх болон хатуу чанар нь зөөлөн гангаар хийсэнтэй адил байж Засгийн газрын шаардлагыг хангах ёстой.

**Ус үл нэвтрэх байдлыг хангах хэрэгсэл**

4. Ус үл нэвтрэх байдлыг хангах хэрэгслийг Засгийн газар батална. Төхөөрөмжүүд нь далайн ямар ч нөхцөлд ус үл нэвтрэх байдлыг хадгалж хангах ёстой бөгөөд энэ зорилгоор үл нэвчих туршилтуудыг анхлан гэрчийн оролцоотойгоор хийх шаардлагатай, мөн үе үе жил бүрийн хяналт шалгалт буюу бүр богино хугацааны дотор ийм туршилт хийхийг шаардаж болно.

**17 дугаар журам**

**Машин тасгийн орц хаалга**

1. Машины тасагт нэвтрэхэд зориулсан 1 буюу 2 дугаар ангилалд орших орцууд зохих ёсны бүрээстэй байх ёстой ба хангалттай бат бөх ган хонгилоор найдвартай хамгаалагдсан байна. Эдгээр гудам хонгил бусад бүтцээр хамгаалагдаагүй тохиолдолд тэдгээрийн бат бөх байдлыг тусгайлан авч үзнэ. Ийм хонгилууд дахь нэвтрэх орцууд 12 дугаар журмын /1/-д заасан шаардлагыг хангасан хаалгуудаар тоноглогдсон байх ёстой бөгөөд тэдгээрийн тавцан дээрх амсар 1 дүгээр ангилалд орших орцуудын хувьд 600 мм (23 ½ дюйм)-ээс багагүй, 2 дугаар ангилалд орших орцуудын хувьд 380 мм (15 дюйм)-ээс багагүй өндөртэй байна. Ийм хонгил дахь бусад орцууд тус тусын байрандаа байнга бэхлэгдсэн, адилхан бат бөх тагуудаар тоноглогдсон байна.

2. Уурын тогооны нээлхий, утааны яндан, хашлаганы чөлөөтэй зайны тавцангийн задгай хэсгүүд дэх машин тасгууд буюу байгууламжийн агааржуулагчдын амсар тавцангаас дээш аль зохистой, тохиромжтой хэмжээгээр өндөрлөгдсөн байна. Уурын тогооны нээлхий ган буюу бусад адил төрлийн материалаар хийгдсэн, тус тусын зохих байранд байнга бэхлэгдсэн бат бөх тагуудтай байна. Ийм тагууд ус үл нэвтрэх байдлыг хангана.

**18 дугаар журам**

**Усны мандлаас дээш орших хэмжээ, байгууламжийн тавцангууд дахь төрөл бүрийн орц хаалга**

1. 1 буюу 2 дугаар ангилалд, аль эсхүл хаалттайгаас бусад аливаа байгууламжийн дотор орших хоолой, тавцангийн гэгээвчүүд ус үл нэвтрэх бат бөх тагуудаар хаагдсан байна. Хэрэв тагууд ойр ойрхон боолтоор бэхлэгддэггүй бол тэдгээрийг байнгын бэхлэгээтэй болгоно.

2. Ачааны нээлхий, машин тасгууд руу нэвтрэх орц, хоолой, тавцангийн гэгээвчүүдээс бусад усны мандлаас дээш орших хэмжээний тавцангууд дахь бусад нэвтрэх орц хаалттай байгууламжууд буюу давхарлаг, эсхүл адилхан бат бөх, далайн нөлөөлөлд нэвтэрдэггүй адил төрлийн хаалгаар хамгаалагдсан байна.

Байгууламжийн задгай тавцан дахь буюу усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээрх давхарлагийн дээд талын гадарга дахь хаалттай байгууламжийн доторх

тасалгаануудад нэвтрэх зориулалттай аливаа ийм орцууд бат бөх давхарлага буюу адил төрлийн хаалтаар хамгаалагдсан байна. Ийм давхарлаг буюу адил төрлийн хаалтан дахь хаалганы орцууд 12 дугаар журмын /1/-д заасан шаардлагыг хангасан хаалгануудаар тоноглогдсон байна.

3. 1 дүгээр ангилалд орших адил төрлийн хаалтууд дахь хаалганы амсрын тавцан дээрх өндөр нь 600 мм (23 ½ дюйм)-ээс багагүй байна. 2 дугаар ангилалд орших хүрээний өндөр 380 мм (15 дюйм)-ээс багагүй байна.

#### **19 дүгээр журам** **Агааржуулагч**

1. 1 буюу 2 дугаар ангилалд оршдог усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дор буюу хаалттай байгууламжийн тавцан дор байгаа өрөө тасалгааны агааржуулагч гангаар буюу бусад дүйцэх материалаар хийсэн бат бөх хүрээтэй байх ёстой бөгөөд тэр нь тавцанд найдвартай холбогдсон байна. Хэрэв агааржуулагчийн аль нэгэн хүрээний өндөр 900 мм (35 ½ дюйм)-ээс хэтэрч байвал түүнийг тусгайлан бэхлэнэ.

2. Хаалттайгаас бусад ямар ч байгууламжийг дайран гарч буй агааржуулагч усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээр гангаар буюу бусад дүйцэх материалаар хийсэн бат бөх хүрээтэй байна.

3. Хэрэв Засгийн газар тусгайлан шаардахгүй бол 1 дүгээр ангилалд орших агааржуулагчийн хүрээний өндөр тавцангаас дээш 4.5 м (14.8 фут)-ээс өндөр, 2 дугаар ангилалд орших агааржуулагчийн хүрээ тавцангаас дээш 2,3 м (7.5 фут)-ээс өндөрт өргөгдсөн байвал агааржуулагч нь хаах төхөөрөмжгүй байж болно.

4. Энэ журмын 3-д заасан агааржуулагчаас бусад агааржуулагч ус үл нэвтрэх, найдвартай, хаах төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна. 100 метр (328 фут)-ээс бага урттай хөлөг онгоцуудын дээрх хаах төхөөрөмжүүд нь байнгын бэхэлгээтэй байна, бусад хөлөг онгоцны тухайд, энэ тухай заагаагүй бол хаах төхөөрөмжийг агааржуулагчийн ойр байлгана. 1 дүгээр ангилалд орших агааржуулагчийн тавцан дээрх хүрээ 900 мм (35 ½ дюйм)-ээс багагүй өндөртэй, 2 дугаар ангилалд орших агааржуулагчийн тавцан дээрх хүрээ 760 мм (30 дюйм)-ээс багагүй өндөртэй байна.

5. Засгийн газар задгай хэсгүүдийн хувьд хүрээний өндрийг нэмэгдүүлэхийг шаардаж болно.

#### **20 дугаар журам** **Агаарын хоолой**

Хэрэв ачааны болон бусад чингэлэгийн агаарын хоолойнууд усны мандлаас дээш орших өндөр буюу байгууламжийн тавцангийн дээгүүр гарч тавигдсан байвал хоолойн нээлттэй хэсгүүд нь бат бөх хийцтэй байна; тавцангаас ус доошоо урсаж болох цэг хүртэлх өндөр нь усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээр 760 мм (30 дюйм), байгууламжийн тавцан дээр 450 мм (17 ½ дюйм)-ээс багагүй байна. Хэрэв эдгээр өндөр хөлөг онгоцон дээрх ажилд саад болбол бага өндрийг баталж болно. Гэхдээ хаах төхөөрөмжүүд болон бусад нөхцөл байдал бага өндөр сонгохыг зөвтгөж байгаад Засгийн газар сэтгэл ханамжтай байх нөхцөлд энэ нь зөвшөөрөгдөнө. Агаарын хоолойнуудын нээлхийнд зориулсан найдвартай, байнгын бэхэлгээтэй, хаагддаг төхөөрөмжүүдийг тавьсан байна.

#### **21 дүгээр журам** **Ачааны болон бусад адил төрлийн нээлхий**

1. Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээнээс доор байгаа хөлөг онгоцны ачааны болон бусад адил төрлийн нээлхий хаалгатай байх ёстой бөгөөд тэдгээр нь ус үл нэвтрэх явдлыг хангасан, гадаргуун бүрээсэнд нийцсэн бат бэх хийцтэй байхаар хийгдсэн байна. Эдгээр нээлхийн тоо хөлөг онгоцны хийц, ашиглалтад тохирсон цөөн байна.

2. Хэрэв Засгийн газар өөр байдлаар зөвшөөрөөгүй бол эдгээр нээлхийн доод зах нь усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцантай зэрэгцээ өнгөрсөн, даацын хамгийн өндөр тэмдэглэгээний дээд захад хамгийн доод цэг нь байгаа шугамнаас доор байж болохгүй.

**22 дугаар журам**  
**Сувгууд, ус татах, зайлуулах хоолой**

1. Усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангаас доор орших тасалгаануудаас буюу 12 дугаар журмын шаардлага хангасан хаалгаар тоноглогдсон усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээрх байгууламж болон давхарлагаас хөлөг онгоцны гадна бүрээсээр дамжин гарч байгаа ус зайлуулах хоолойнууд нь ус дотогш нь нэвтрэн орохоос сэрэмжлэх үүднээс найдвартай, бололцоотой хэрэгслээр тоноглогдсон байна. Ус зайлуулах хоолой бүр усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангаас дээр орших хэсгээс түүнийг хүчээр хаах хэрэгсэл бүхий буцаж эргэдэггүй нэг автомат хавхлагатай байна. Гэхдээ хэрэв зуны даацын тэмдэглэгээний ус зайлуулах хоолойны хашлаганы эцэс хүртэлх босоо зайн хэмжээ 0.01L-ээс хэтэрч байвал, ус зайлуулах хоолой хүчээр хаах хэрэгсэлгүй буцаж эргэдэггүй хоёр автомат хавхлагатай байж болно. Тэгэхдээ ашиглалтын үед үзлэг хийхэд хавхлагыг ямагт төвөггүй үзэж болох нөхцөл хангагдсан байна. Хэрэв энэ зай 0.02L-ээс хэтэрч байвал Засгийн газрын зөвшөөрлөөр хүчээр хаах хэрэгсэлгүй, буцаж эргэдэггүй нэг автомат хавхлагыг тавьж болно. Хавхлагыг хүчээр хаах удирдлагын хэрэгсэлд амархан хүрэх боломжтой байх, хавхлага нээлттэй буюу хаалттай байгааг харуулдаг заах тэмдэглэгээ тавьсан байна.

2. Ээлжийн жижүүр байрлах машины тасагт гол болон туслах механизмуудад зориулж хашлаганы гаднаас ус татах, зайлуулах хавхлагуудыг тухайн газраасаа удирдахаар байж болно. Удирдлагын хэрэгслүүдийг амархан ажиллуулах боломжтой, хавхлага нээлттэй, хаалттай байгааг заадаг тэмдэглэгээтэй байна.

3. Хэрэв аль ч төвшинд эхэлж байгаа суваг, зайлуулах хоолойнууд усны мандлаас дээш орших хэмжээний тавцангаас 450 мм (17 ½ дюйм)-ээс доор зайнд, аль эсхүл зуны даацын усны шугамаас 600 мм (23 ½ дюйм)-ээс бага зайнд гадна бүрээс дамжин гарч байвал тэдгээр нь гадаргууны дэргэд буцаж эргэдэггүй хавхлагаар тоноглогдсон байна. Хэрэв 1 дүгээр заалтаар шаардаагүй буюу хоолой хангалттай зузаан байгаа бол ийм хавхлага тавихгүй байж болно.

4. 12 дугаар журмын шаардлагыг хангах хаалгагүй байгууламж, давхарлагаас гарч буй сувгуудыг хашлаганы гадна байрлуулна.

5. Энэ журмын шаардлага ёсоор гадаргууны бүх хавхлага, тоног төхөөрөмж ган, хүрэл буюу бусад батлагдсан цул материалаар хийгдсэн байна. Ердийн болд буюу адил төрлийн материалаар хавхлага хийхийг зөвшөөрөхгүй. Энэ журамд заасан бүх хоолойг гангаар буюу Засгийн газраар батлагдсан бусад адил чанарын материалаар хийсэн байна.

**23 дугаар журам**  
**Хашлаганы гэгээвч**

1. Усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан доорх буюу хаалттай байгууламжууд дахь тасалгааны хашлаганы гэгээвчүүд гогцоонд найдвартай бэхэлсэн дотор талын тагуудаар тоноглогдсон байх ба тэдгээр нь яв цав хаагдаж, ус үл нэвтрэх байдлыг хангасан байхаар хийсэн байна.

2. Хашлаганы гэгээвчүүдийн доод зах, гол хашлаганы дэргэдэх усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцантай зэрэгцэж өнгөрсөн, даацын усны шугаман дээрх өргөний (В) 2.5 хувьтай тэнцэх зайд буюу 500 мм (19 ½ дюйм)-т аль зай нь их байхыг харгалзан хамгийн доод цэг нь байгаа шугамаас доор оршсон байхаар хашлаганы гэгээвчүүдийг тогтоож болохгүй.

3. Хашлаганы гэгээвчүүд хэрэв шил байдаг бол, мөн гэгээвчийн таг бат бөх, батлагдсан хийцтэй байна.



**24 дүгээр журам**  
**Ус зайлуулах төхөөрөмж**

1. Хэрэв усны мандлаас дээш орших өндрийн болон байгууламжийн тавцангуудын задгай хэсгүүд дээрх тавцангийн дээд хашлага нь тэвш үүсгэж байгаа бол тавцангуудын усыг түргэн соруулж, хатаах шаардлагатай арга хэмжээг авах ёстой. Түүнээс гадна энэ журмын 2 болон 3-т заасны дагуу усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээрх тэвшинд зориулсан хөлөг онгоцны хашлага тус бүрийн ус зайлуулах төхөөрөмжүүдийн хамгийн бага талбай (А) тэвшний орчим дахь тавцангийн нуман хэлбэрт байдал стандартын хэмжээнд буюу илүү байх тохиолдолд дараахь томъёогоор тодорхойлогдоно.

Хэрэв тэвшний хэсэг дэх тавцангийн дээрх хашлаганы урт (L) 20 метр буюу түүнээс бага байвал, нэг хавтгай дөрвөлжин метр талбайд  $A=0,7+0,035L$  байна.

Хэрэв (L) нь 20 метрээс их бол хавтгай дөрвөлжин метр талбайд  $A=0,07L$  байна.

Ямар ч тохиолдолд (L) нь 0,7L-ээс их байх шаардлагагүй.

Байгууламжийн тавцангууд дээрх тэвш тус бүрт зориулсан хамгийн бага талбай эдгээр томъёогоор бодож гаргасан талбайн хагастай тэнцэнэ.

Хэрэв тавцангийн дээд хашлаганы дундаж өндөр 1,2 метрээс их бол ус зайлуулах төхөөрөмжийн шаардагдах талбайг өндрийн 0,1 метр ялгаа тутмын хувьд тэвшний уртын нэг метр тутамд 0,004 м<sup>2</sup> байхаар тооцож нэмэгдүүлнэ.

Хэрэв тавцангийн дээрх хашлаганы дундаж өндөр 0,9 метрээс бага бол зайлуулах төхөөрөмжийн шаардагдах талбайг өндрийн 0,1 метр ялгаа тутмын хувьд тэвшний уртын нэг метр тутамд 0,004 м<sup>2</sup> байхаар тооцож багасгаж болно.

Эсхүл:

Хэрэв тэвшний хэсэг дэх тавцангийн дээрх хашлаганы урт (L) нь 66 фут буюу түүнээс бага байвал, нэг хавтгай дөрвөлжин фут талбайд  $A=7,6+0,115L$  байна. Хэрэв 66 футаас их байвал, нэг хавтгай дөрвөлжин фут талбайд  $A=0,23L$  байна.

Хэрэв тавцангийн дээрх хашлаганы дундаж өндөр 3,9 футаас их бол шаардагдах талбайг өндрийн нэг фут ялгаа тутмын хувьд худгийн уртаас нэг фут тутамд 0,04 фут<sup>2</sup> байхаар тооцож нэмэгдүүлж болно. Хэрэв тавцангийн дээрх хашлаганы дундаж өндөр 3 футаас бага бол шаардагдах талбайг өндрийн нэг фут ялгаа тутмын хувьд тэвшний уртын нэг фут тутамд 0,04 фут<sup>2</sup> байхаар тооцож багасгаж болно.

2. Нуман хэлбэргүй хөлөг онгоцон дээр өмнө тооцоолсон талбайг 50 хувиар нэмэгдүүлнэ. Хэрэв нуман хэлбэр нь хэвийн хэмжээнээс бага бол интерполяцийн аргаар тооцож хувийн нэмэгдлийг гаргана.

3. Хэрэв хөлөг онгоц 36 дугаар журмын /1/ е)-д заасан шаардлагыг хангаагүй хайрцагтай буюу салангид байгууламжийн хооронд тагтай нээлхийн амсар тасралтгүй буюу бараг тасралтгүй тавигдсан бол ус зайлуулах төхөөрөмжийн нээлхийн талбайн доод хэмжээг дараахь хүснэгтийн дагуу тооцоолсон байна.

Нээлхийн буюу хайрцагны хөлөг онгоцны өргөнтэй харьцах өргөн	Тавцангийн дээрх хашлаганы ерөнхий талбайтай ус зайлуулах төхөөрөмжийн талбайн харьцах харьцаа
40% буюу бага	20%
75% буюу их	10%

Өргөний завсрын харьцааны хувьд ус зайлуулах төхөөрөмжийн талбайг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

4. Нэг буюу хоёр захаасаа задгай байгууламж бүхий хөлөг онгоцны тухайд ийм байгууламжууд дахь тасалгаануудаас ус зайлуулах шаардлагатай арга хэмжээ авсан байна. Эдгээр арга хэмжээ Засгийн газраар батлагдсан байна.

5. Ус зайлуулах төхөөрөмжийн доод зах нь аль болох боломжийн хэрээр тавцанд ойрхон байрлах ёстой. Ус зайлуулах төхөөрөмжийн шаардагдах талбайн гуравны хоёр нь муруй нуман хэлбэрийн доод цэгт хамгийн ойрхон орших тэвшийн дунд хэсэг дээр байна.

6. Тавцан дээрх хашлаганы бүх ийм нээлхийнд хамгаалалтын хашлага буюу бие биенээсээ 230 миллиметр (9 дюйм) орчим зайд орших төмөр шонгоор хамгаалагдсан



байна. Хэрэв ус зайлуулах төхөөрөмж тагтай бол гацаа гаргахгүйн тулд хангалттай зай завсартай байхаар тооцсон байна. Нугаснууд нь холхивчтой байна. Хэрэв тагууд нь бэхлэх төхөөрөмжтэй бол тэдгээр нь батлагдсан хийцтэй байна.

### **25 дугаар журам Багийн гишүүдийн хамгаалалт**

1. Багийн гишүүдийн өрөө, тасалгаануудад зориулан ашиглаж байгаа давхарлагын бат бөх байдлыг Засгийн газар баталсан байна.

2. Усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан болон байгууламжийн тавцангийн бүх задгай хэсгүүд дээр хамгаалалтын хашлаганууд буюу тавцангийн дээрх хашлагыг суурилуулсан байна. Тавцангийн дээрх хашлага буюу хамгаалалтын хашлаганы өндөр тавцангаас 1 метр (39 ½ дюйм)-ээс багагүй байна, гэхдээ энэ өндөр нь хөлөг онгоцон дээрх хэвийн ажилд саад болж байвал, хэрэв Засгийн газар хангалттай хамгаалалттай байна гэж үзэж байвал өндрийн хэмжээг багаар баталж болно.

3. Хамгаалалтын хашлагануудын хамгийн доод хашлаганы доорх задгай зай 230 мм (9 дюйм)-ээс хэтрэх ёсгүй. Хамгаалалтын бусад хашлаганы хоорондын зай 380 миллиметр (15 дюйм)-ээс их биш байна. Хэрэв хөлөг онгоцны тавцан хашлагатайгаа дугуйрсан холбоостой байвал хамгаалалтын хашлаганы тулгууруудыг тавцангийн тэгш хэсэг дээр суурилуулсан байна.

4. Амьдардаг өрөө тасалгаа, машины тасаг болон хөлөг онгоцны ашиглалтын үед хэрэглэгддэг бусад бүх тасалгаанд орох, гарах үед багийн гишүүдийг хамгаалах зорилгоор хамгаалалтын хашлага, аврах хашлага, дамжих гүүр буюу тавцангийн доорх шилжих гарцууд зэргийг хангалттай хэмжээгээр тооцоолж хийсэн байна.

5. Ачааны ойр орчимд орших, багийн байр, машины тасаг болон хөлөг онгоцны ашиглалтын үед хэрэглэдэг бусад бүх тасалгаанд нэвтрэх явдлыг хангаж буй аливаа нээлхийг зохих ёсоор хааж, түүгээр дамжин ус орохгүй байхаар аливаа хөлөг онгоцны тавцан дээрх ачааг ачсан байна. Хөлөг онгоцны тавцан дээгүүр буюу доогуур эвтэйхэн явах боломжгүй байвал тавцангийн ачаанд хамгаалалтын хашлага буюу аврах хашлага хийх зэргээр багийн гишүүдийг найдвартай хамгаалсан байна.

### **26 дугаар журам “А” загварын хөлөг онгоцны хувьд усны мандлаас дээш орших өндрийг тогтоох тусгай нөхцөлүүд**

#### **Машины гудам хонгилууд**

1. 27 дугаар журамд тодорхойлогдсон “А” загварын хөлөг онгоцууд дээрх машины хонгилууд доод тал нь хэвийн хэмжээний өндөр бүхий хаалттай хашлага хоорондын байгууламж буюу дундах байгууламжаар, аль эсхүл адилхан өндөр болон адил хэмжээний бат бөх давхарлагаар хамгаалагдсан байх ёстой бөгөөд гэхдээ усны мандлаас дээш орших өндрийн зайны тавцангаас машины тасагт шууд нэвтрүүлэх нээлхий машины гудам хонгилуудад байхгүй бол машины хонгилууд хамгаалалтгүй байж болно. Машины гудам хонгилд тасалгаанд хүргэх 12 дугаар журмын шаардлагад нийцсэн ганцхан хаалга байж болно. Эдгээр нь хонгилын нэг адил бат бөх хийцтэй, машины тасагт орох шатнаас далайн нөлөөлөлд үл нэвтрэх ган буюу бусад адил чанарын материалаар хийсэн хоёр дахь хаалгаар тусгаарлагдсан байна.

#### **Дамжих гүүр ба нэвтрэх хэрэгсэл**

2. “А” загварын хөлөг онгоцон дээр хашлага хоорондын байгууламж болон дундах байгууламж, эсхүл хэрэв байгаа бол давхарлагын хооронд тавцангийн төвшинд урдаас хойш нь чиглэсэн найдвартай хийц, хангалттай бат бөх байнгын дамжих гүүр тавьсан байх ёстой буюу түүнийг орлох тавцан доорх дамжих гарц зэрэг бусад адил төрлийн нэвтрэх хэрэгслийг тавьсан байна. Дунд байгууламжгүй “А” загварын хөлөг онгоцны бусад хэсэгт, хөлөг онгоцны ашиглалтын үед түүний бүх чиглэлд нэвтрэх явцад багийн аюулгүй байдлыг хангах төхөөрөмжүүдийг Засгийн газар баталсан байна.

3. Дамжих гүүрний төвшнөөс багийн зарим тасалгаанд, тэрчлэн багийн тасалгаанууд болон машины тасгуудын хооронд аюулгүй, шуурхай нэвтрэх гарцууд байна.

**Нээлхий**

4. Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндөр болон чингэлэгийн тавцан буюу “А” загварын хөлөг онгоцны өргөтгөсөн гудам хонгил дээрх хамгаалалтгүй нээлхийнүүд ган, эсвэл бусад адил чанарын материалаар хийсэн ус үл нэвтрэх найдвартай тагуудаар тоноглогдсон байна.

**Тавцангийн усыг зайлуулах төхөөрөмж**

5. Тавцан дээрээ хашлага бүхий “А” загварын хөлөг онгоцууд, доод зах нь задгай тавцангийн хамгаалалтгүй хэсгүүдийн уртын хагас дээр хамгаалалтын задгай хашлаганууд эсхүл ус зайлуулах бусад үр нөлөөтэй хэрэгслүүдтэй байна.

6. Хэрэв байгууламжууд хайрцагаар холбогдсон бол усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн хамгаалалтгүй хэсгүүдийн нийт уртын туршид хамгаалалтын задгай хашлаганууд суурилуулсан байна.

### III БҮЛЭГ

#### ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ УСНЫ МАНДЛААС ДЭЭШ ОРШИХ ӨНДРИЙН ХЭМЖЭЭ

*27 дугаар журам*

**Хөлөг онгоцны загвар**

1. Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тооцож гаргахын тулд хөлөг онгоцуудыг “А” болон “В” загварт хуваадаг.

**“А” загварын хөлөг онгоц:**

2. “А” загварын хөлөг онгоц гэдэг нь зөвхөн шингэн төрлийн ачааг тээвэрлэх зориулалтаар зохион бүтээсэн хөлөг онгоц бөгөөд ачааны чингэлэг нь ус үл нэвтрэх жийргэн хаалттай, ган буюу бусад адил чанарын материалаар хийсэн нэвтрэх зориулалтын жижгэвтэр нээлхийтэй байна. Ийм хөлөг онгоц дараахь онцлогтой байна:

a) түүний задгай тавцан дээд зэргийн тасралтгүй хийцтэй байна.

b) ачаагаар дүүргэсэн тасалгаа, агуулах, савны ус үл нэвтрэх гойд чанар болон тэдгээрийг зохих хэмжээгээр тасалж хуваасны дүнд аюулгүй байдлын төвшин дээд зэрэгт байна.

3. 150 метр (492 фут)-ээс илүү урттай “А” загварын хөлөг онгоц, зуны даацын усны шугамаар ачаа ачих үед хоосон тасалгаа, агуулах савтай байхаар зохион бүтээгдсэн бол хөлөг онгоцны эдгээр хоосон тасалгаа, агуулах савны 95 хувийн нэвчих чанартай аль нэгийг дүүргэхэд тэсвэрлэж чадах Засгийн газраас баталсан тэнцвэрийн нөхцөлд хөвж байх ёстой. 224 метр (738 фут)-ээс илүү урттай ийм хөлөг онгоцны машины тасаг 85 хувийн нэвчих чанартай, усаар дүүргэж болох тасалгаа, агуулах савтай адилд тооцогдоно. Засгийн газрын удирдлагын хувьд хангалттай гэж үзэж болох дараахь хязгаарлалтыг зааж өгнө.

a) усаар дүүргэсний дараа төгсгөлийн усны шугам аливаа нээлхийн доод захаас доор орших ба нээлхийгээр дамжин цаашид ус дүүрч болно;

b) адил хэмжээгээр усаар дүүргээгүйн улмаас хазайх хамгийн их хазайлтын өнцөг 15<sup>0</sup> орчимтой тэнцүү байна;

c) ус дүүргэсэн байдалд хөлөг онгоцны хүндийн төв нь дээр оршино.

4. “А” загварын хөлөг онгоцонд 28 дугаар журмын “А” хүснэгтийн үндсэн дээр тодорхойлсноос багагүйгээр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтоосон байна.

**“В” загварын хөлөг онгоц:**

5. Энэ журмын 2 болон 3 дугаар заалтад дурдсан “А” загварын хөлөг онгоцонд хамаарах шаардлагыг хангахгүй байгаа бүх хөлөг онгоцыг “В” загварын хөлөг онгоц гэж үзнэ.

6. 1 дүгээр ангилалд 15 дугаар журмын /7/ буюу 16 дугаар журмын шаардлагыг хангасан тагаар тоноглогдсон нээлхий бүхий энэ журмын 7-10-д дурдсан заалтуудыг хэрэглэж болохгүй хөлөг онгоцонд 28 дугаар журмын "В" хүснэгтийн үндсэн дээр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтооно.

7. Засгийн газар 100 метр (328 фут)-ээс их урттай "В" загварын аливаа хөлөг онгоцонд энэ журмын 6-дахь заалтын шаардлагын эсрэгээр, дор дурдсан нөхцөлд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг багасгахыг зөвшөөрч болно. Тухайлбал:

- а) багийн гишүүдийг хамгаалахын тулд зохих арга хэмжээ авсан байх;
- б) тавцангийн усыг зайлуулах төхөөрөмж зохих хэмжээнд байх;
- с) 1, 2 дугаар ангилалд орших тагууд 16 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангаж, зохих хэмжээгээр бат бөх байна, тэдгээрийг чигжих болон тогтвортой байлгахад онцгой анхаарах хэрэгтэй;
- д) зуны даацын усны шугам хүртэл ачаалсан хөлөг онгоц, машины тасгаас бусад аль нэг гэмтсэн тасалгаа усаар дүүргэсний дараа хангалттай тэнцвэртэй байдалд хөвж байна. Энэхүү тасалгааны нэвчих чанар нь 95 хувь байна;
- е) 225 метр (738 фут)-ээс илүү урттай хөлөг онгоцны машины тасгийг, 85 хувьтай тэнцэх нэвчих чанартай усаар дүүргэж болох тасалгаатай адилаар авч үзнэ.

Засгийн газрын удирдлагын хувьд энэхүү заалтын г) болон д) дэд заалтуудыг хэрэглэх үед энэ журмын 3-ын а), б), в) дэд заалтуудад дурдсан хязгаарлалтууд хангалттайд тооцогдоно.

Холбогдох тооцоо дараахь үндсэн барагцаанд тулгуурлаж болно:

- гэмтлийн босоо хэмжээ хашлаганы өндөртэй тэнцүү байх;
- гэмтлийн гүн, өргөний В/5-аас хэтрэхгүй байх;
- гол хөндлөн халхавч нэг ч хана гэмтээгүй байх;
- ачааны тасалгаа, агуулах, савыг нэг төрлийн ачаагаар бүрэн дүүргэж хүчин чадлын 50 хувьтай тэнцэх шингэн, нөөц гэх мэттэй байхаар үндсэн шугам дээрх хүндийн төвийн өндрийг тогтооно.

8. Энэ журмын 7 дугаар заалтын шаардлагыг хангаж байгаа "В" загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тооцоолохдоо 28 дугаар журмын "В" хүснэгтийн хэмжээ, хөлөг онгоцуудын зохих уртад зориулсан "В" болон "А" хүснэгтийн хэмжээний хоорондын ялгааны 60 хувиас илүү гаргаж багасгаж болохгүй.

9. Энэ журмын /8/-д зөвшөөрөгдсөнөөр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг багасгахдаа, түүнийг "А" загварын хөлөг онгоц байгаа мэт үзэж, 26 дугаар журмын 1, 2, 3, 5 болон 6-д заасан шаардлагыг тухайн хөлөг онгоц хангаж байгаа нөхцөлд 28 дугаар журмын А болон В хүснэгтийн хэмжээнүүдийн хоорондын ялгаанд тултал нэмэгдүүлж болохоос гадна энэ журмын /7/-гийн а)-гаас /7/-гийн г)-г хүртэлх заалтуудын шаардлагыг хангаж байх ёстой.

(Аль нэг гэмтсэн тасалгаа, агуулах, сав усаар дүүрэх тухай г) дэд заалтын, жишээ нь машины тасгийг оруулахгүйгээр, хөлөг онгоцны уртын дагуух дурын зэргэлдээ хоёр тасалгаа усаар дүүрсний адилаар авч үзэх ёстойгоос бусад тохиолдолд энэ нь үл хамаарна.

Түүнээс гадна 225 метр (738 фут)-ийн урттай хөлөг онгоц зуны даацын усны шугамаар ачаалсан үед, нэвчих чанарыг нь 85 хувьтай тэнцүүд тооцон жич авч үзэх ба машины тасаг усаар дүүрсний дараа хангалттай тэнцвэртэй байдалд хөвж байх ёстой.

10. Энэ журмын /7/ дахь заалтыг оруулахгүйгээр, 15 дугаар журмын шаардлагыг хангасан тагуудаар тоноглогдсон 1 дүгээр ангилалдаа ачааны нээлхийтэй "В" загварын хөлөг онгоцонд 28 дугаар журмын "В" хүснэгтийн хэмжээнд үндэслэж, дор дурдсан хүснэгтэд заасан хэмжээгээр нэмэгдүүлэн усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтооно.

15 дугаар журмын /7/ болон 16 дугаар журамд заасан шаардлагыг үл хангах нээлхий тагтай хөлөг онгоцуудад зориулсан, "В" загварын хөлөг онгоцны хүснэгт дэх усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл:

Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)
108 болон түүнээс бага	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед шугаман интерполяцийн аргаар усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдлийг тооцож гаргана.

200 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны хувьд нэмэгдлийг Засгийн газар тогтооно.

15 дугаар журмын /7/ болон 16 дугаар журамд заасан шаардлагыг үл хангах нээлхийн тагтай хөлөг онгоцуудад зориулсан “В” загварын хөлөг онгоцны хүснэгт дэх усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл:

Хөлөг онгоцны урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (дюйм)	Хөлөг онгоцны урт (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл (дюйм)
350 болон түүнээс бага	2,0	510	9,6
360	2,3	520	10,0
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7



390	3,3	550	11,0
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7,0	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед шугаман интерполяцийн аргаар усны төвшнөөс дээш орших хэмжээний нэмэгдлийг тооцож гаргана. 660 футаас илүү урттай хөлөг онгоцны хувьд нэмэгдлийг Засгийн газар тогтооно.

11. Хөнгөн чиргүүл болон хөдөлгөөнт бие даасан хэрэгсэлгүй бусад хөлөг онгоцонд эдгээр журмын заалтуудын дагуу усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтооно. Гэхдээ зорчигч тээвэрлээгүй чиргүүлд 25 дугаар журам, 26 дугаар журмын 2), 3) дахь заалт болон 39 дүгээр журмын шаардлагыг тус тус хэрэглэхгүй. Усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан дээрээ ус үл нэвтрэх тагаар хаасан, гангаар буюу бусад адил чанарын материалаар хийсэн чигжээс бүхий дамжин нэвтрэхэд л зориулсан жижигхэн нээлхийнүүдтэй, ийм төрлийн хүнгүй чиргүүл хөлөг онгоцонд, эдгээр журмын дагуу тооцоолсон хэмжээнээс 25 хувиар бага усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтоож болно.

#### 28 дугаар журам

#### Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгтүүд

##### “А” загварын хөлөг онгоц:

1. “А” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ дор дурдсан хүснэгтээр тодорхойлогдоно:

#### Хүснэгт А

“А” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгт

Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)	Хашлаганы урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)
24	200	53	478	82	869
25	208	54	490	83	883
26	217	55	503	84	897
27	225	56	516	85	911
28	233	57	530	86	926
29	242	58	544	87	940
30	250	59	559	88	955
31	258	60	573	89	969
32	267	61	587	90	984
33	275	62	600	91	999
34	283	63	613	92	1014
35	292	64	626	93	1029
36	300	65	639	94	1044
37	308	66	653	95	1059

38	316	67	666	96	1074
39	325	68	680	97	1089
40	334	69	693	98	1105
41	344	70	706	99	1120
42	354	71	720	100	1135
43	364	72	733	101	1151
44	374	73	746	102	1166
45	385	74	760	103	1181
46	396	75	773	104	1196
47	408	76	786	105	1212
48	420	77	800	106	1228
49	432	78	814	107	1244
50	443	79	828	108	1260
51	455	80	841	109	1276
52	467	81	855	110	1293
111	1309	162	2155	213	2732
112	1326	163	2169	214	2741
113	1342	164	2184	215	2749
114	1359	165	2198	216	2758
115	1376	166	2212	217	2767
116	1392	167	2226	218	2775
117	1409	168	2240	219	2784
118	1426	169	2254	220	2792
119	1442	170	2268	221	2801
120	1459	171	2281	222	2809
121	1476	172	2294	223	2817
122	1494	173	2307	224	2825
123	1511	174	2320	225	2833
124	1528	175	2332	226	2841
125	1546	176	2345	227	2849
126	1563	177	2357	228	2857
127	1580	178	2369	229	2865
128	1598	179	2381	230	2872
129	1615	180	2393	231	2880
130	1632	181	2405	232	2888
131	1650	182	2416	233	2895
132	1667	183	2428	234	2903
133	1684	184	2440	235	2910
134	1702	185	2451	236	2918
135	1719	186	2463	237	2925
136	1736	187	2474	238	2932
137	1753	188	2486	239	2939
138	1770	189	2497	240	2946
139	1787	190	2508	241	2953
140	1803	191	2519	242	2959
141	1820	192	2530	243	2966
142	1837	193	2541	244	2973
143	1853	194	2552	245	2979
144	1870	195	2562	246	2986
145	1886	196	2572	247	2993
146	1903	197	2582	248	3000
147	1919	198	2592	249	3006
148	1935	199	2602	250	3012





149	1952	200	2612	251	3018
150	1968	201	2622	252	3024
151	1984	202	2632	253	3030
152	2000	203	2641	254	3036
153	2016	204	2650	255	3042
154	2032	205	2659	256	3048
155	2048	206	2669	257	3054
156	2064	207	2678	258	3060
157	2080	208	2687	259	3066
158	2096	209	2696	260	3072
159	2111	210	2705	261	3078
160	2126	211	2714	262	3084
161	2141	212	2723	263	3089
264	3095	298	3254	332	3363
265	3101	299	3258	333	3366
266	3106	300	3262	334	3368
267	3112	301	3266	335	3371
268	3117	302	3270	336	3373
269	3123	303	3274	337	3375
270	3128	304	3278	338	3378
271	3133	305	3281	339	3380
272	3138	306	3285	340	3382
273	3143	307	3288	341	3385
274	3148	308	3292	342	3387
275	3153	309	3295	343	3389
276	3158	310	3298	344	3392
277	3163	311	3302	345	3394
278	3167	312	3305	346	3396
279	3172	313	3308	347	3399
280	3176	314	3312	348	3401
281	3181	315	3315	349	3403
282	3185	316	3318	350	3406
283	3189	317	3322	351	3408
284	3194	318	3325	352	3410
285	3198	319	3328	353	3412
286	3202	320	3331	354	3414
287	3207	321	3334	355	3416
288	3211	322	3337	356	3418
289	3215	323	3339	357	3420
290	3220	324	3342	358	3422
291	3224	325	3345	359	3423
292	3228	326	3347	360	3425
293	3233	327	3350	361	3427
294	3237	328	3353	362	3428
295	3241	329	3355	363	3430
296	3246	330	3358	364	3432
297	3250	331	3361	365	3433

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

365 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны тухайд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг Засгийн газар тогтооно.

Хүснэгт А

“А” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгт

Хөлөг онгоцны урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)	Хашлаганы урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)	Хөлөг онгоцны урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)
80	8,0	120	11,9	160	16,9
90	8,9	130	13,0	170	18,3
100	9,8	140	14,2	180	19,8
110	10,8	150	15,5	190	21,3
200	22,9	540	86,3	880	122,7
210	24,5	550	88,0	890	123,4
220	26,2	560	89,6	900	124,0
230	27,8	570	91,1	910	124,6
240	29,5	580	92,6	920	125,2
250	31,1	590	94,1	930	125,7
260	32,8	600	95,5	940	126,2
270	34,6	610	96,9	950	126,7
280	36,3	620	98,3	960	127,2
290	38,0	630	99,6	970	127,7
300	39,7	640	100,9	980	128,1
310	41,4	650	102,1	990	128,6
320	43,2	660	103,3	1000	129,0
330	45,0	670	104,4	1010	129,4
340	46,9	680	105,5	1020	129,9
350	48,8	690	106,6	1030	130,3
360	50,7	700	107,7	1040	130,7
370	52,7	710	108,7	1050	131,0
380	54,7	720	109,7	1060	131,4
390	56,8	730	110,7	1070	131,7
400	58,8	740	111,6	1080	132,0
410	60,9	750	112,6	1090	132,3
420	62,9	760	113,5	1100	132,6
430	65,0	770	114,4	1110	132,9
440	67,0	780	115,3	1120	133,2
450	69,1	790	116,1	1130	133,5
460	71,1	800	117,0	1140	133,8
470	73,1	810	117,8	1150	134,0
480	75,1	820	118,6	1160	134,3
490	77,1	830	119,3	1170	134,5
500	79,0	840	120,1	1180	134,7
510	80,9	850	120,7	1190	135,0
520	82,7	860	121,4	1200	135,2
530	84,5	870	122,1		

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

1200 фут-ын урттай хөлөг онгоцны хувьд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг Засгийн газар тогтооно.

**“В” загварын хөлөг онгоц:**

1. “В” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ дор дурдсан хүснэгтээр тодорхойлогдоно:

## Хүснэгт В

“В” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгт

Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)	Хашлаганы урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (мм)
24	200	27	225	30	250
25	208	28	233	31	258
26	217	29	242	32	267
33	275	84	960	135	2000
34	283	85	978	136	2021
35	292	86	996	137	2043
36	300	87	1015	138	2065
37	308	88	1034	139	2087
38	316	89	1054	140	2109
39	325	90	1075	141	2130
40	334	91	1096	142	2151
41	344	92	1116	143	2171
42	354	93	1135	144	2190
43	364	94	1154	145	2209
44	374	95	1172	146	2229
45	385	96	1190	147	2250
46	396	97	1209	148	2271
47	408	98	1229	149	2293
48	420	99	1250	150	2315
49	432	100	1271	151	2334
50	443	101	1293	152	2354
51	455	102	1315	153	2375
52	467	103	1337	154	2396
53	478	104	1359	155	2418
54	490	105	1380	156	2440
55	503	106	1401	157	2460
56	516	107	1421	158	2480
57	530	108	1440	159	2500
58	544	109	1459	160	2520
59	559	110	1479	161	2540
60	573	111	1500	162	2560
61	587	112	1521	163	2580
62	601	113	1543	164	2600
63	615	114	1565	165	2620
64	629	115	1587	166	2640
65	644	116	1609	167	2660
66	659	117	1630	168	2680
67	674	118	1651	169	2698
68	689	119	1671	170	2716
69	705	120	1690	171	2735
70	721	121	1709	172	2754
71	738	122	1729	173	2774
72	754	123	1750	174	2795

73	769	124	1771	175	2815
74	784	125	1793	176	2835
75	800	126	1815	177	2855
76	816	127	1837	178	2875
77	833	128	1859	179	2895
78	850	129	1880	180	2915
79	868	130	1901	181	2933
80	887	131	1921	182	2952
81	905	132	1940	183	2970
82	923	133	1959	184	2988
83	942	134	1979	185	3007
186	3025	237	3835	288	4490
187	3044	238	3849	289	4502
188	3062	239	3864	290	4513
189	3080	240	3880	291	4525
190	3098	241	3893	292	4537
191	3116	242	3906	293	4548
192	3134	243	3920	294	4560
193	3151	244	3934	295	4572
194	3167	245	3949	296	4583
195	3185	246	3965	297	4595
196	3202	247	3978	298	4607
197	3219	248	3992	299	4618
198	3235	249	4005	300	4630
199	3249	250	4018	301	4642
200	3264	251	4032	302	4654
201	3280	252	4045	303	4665
202	3296	253	4058	304	4676
203	3313	254	4072	305	4686
204	3330	255	4085	306	4695
205	3347	256	4098	307	4704
206	3363	257	4112	308	4714
207	3380	258	4125	309	4725
208	3397	259	4139	310	4736
209	3413	260	4152	311	4748
210	3430	261	4165	312	4757
211	3445	262	4177	313	4768
212	3460	263	4189	314	4779
213	3475	264	4201	315	4790
214	3490	265	4214	316	4801
215	3505	266	4227	317	4812
216	3520	267	4240	318	4823
217	3537	268	4252	319	4834
218	3554	269	4264	320	4844
219	3570	370	4276	321	4855
220	3586	271	4289	322	4866
221	3601	272	4302	232	4878
222	3615	273	4315	324	4890
223	3630	274	4327	325	4899
224	3645	275	4339	326	4909
225	3660	276	4350	327	4920
226	3675	277	4362	328	4931
227	3690	278	4373	329	4943



228	3705	279	4385	330	4955
229	3720	280	4397	331	4965
230	3735	281	4408	332	4975
231	3750	282	4420	333	4985
232	3765	283	4432	334	4995
233	3780	284	4443	335	5005
234	3795	285	4455	336	5015
235	3808	286	4467	337	5025
236	3821	287	4478	338	5035
339	5045	348	5140	357	5230
340	5055	349	5150	358	5240
341	5065	350	5160	359	5250
342	5075	351	5170	360	5260
343	5086	352	5180	361	5268
344	5097	353	5190	362	5276
345	5108	354	5200	363	5285
346	5119	355	5210	364	5294
347	5130	356	5220	365	5303

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

365 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны хувьд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг Засгийн газар тогтооно.

#### Хүснэгт В

“В” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгт

Хөлөг онгоцны урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)	Хашлаганы урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)	Хөлөг онгоцны урт, (фут)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ, (дюйм)
80	8,0	380	63,2	680	133,3
90	8,9	390	65,7	690	135,3
100	9,8	400	68,2	700	137,1
110	10,8	410	70,7	710	139,0
120	11,9	420	73,2	720	140,9
130	13,0	430	75,7	730	142,7
140	14,2	440	78,2	740	144,5
150	15,5	450	80,7	750	146,3
160	16,9	460	83,1	760	148,1
170	18,3	470	85,6	770	149,8
180	19,8	480	88,1	780	151,5
190	21,3	490	90,6	790	153,2
200	22,9	500	93,1	800	154,8
210	24,7	510	95,6	810	156,4
220	26,6	520	98,1	820	158,0
230	28,6	530	100,6	830	159,6
240	30,4	540	103,0	840	161,2
250	32,4	550	105,4	850	162,8
260	34,4	560	107,7	860	164,3
270	36,5	570	110,0	870	165,9
280	38,7	580	112,3	880	167,4

290	41,0	590	114,6	890	168,9
300	43,3	600	116,8	900	170,4
310	45,7	610	119,0	910	171,8
320	48,2	620	121,1	920	173,3
330	50,7	630	123,2	930	174,7
340	53,2	640	125,3	940	176,1
350	55,7	650	127,3	950	177,5
360	58,2	660	129,3	960	178,9
370	60,7	670	131,3	970	180,3
980	181,7	1060	192,3	1140	202,3
990	183,1	1070	193,5	1150	203,5
1000	184,4	1080	194,8	1160	204,6
1010	185,8	1090	196,1	1170	205,8
1020	187,2	1100	197,3	1180	206,9
1030	188,5	1110	198,6	1190	208,1
1040	189,8	1120	199,9	1200	209,3
1050	191,0	1130	201,2		

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

1200 футын урттай хөлөг онгоцны хувьд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг Засгийн газар тогтооно.

*29 дүгээр журам*

**100 метр (328 фут)-ээс бага урттай хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээнд оруулах өөрчлөлт**

Хөлөг онгоцны тооцоолсон уртын 35 хувь буюу үүнээс бага урттай хаалттай байгууламж бүхий 24 метр (79 фут)-ээс 100 метр (328 фут) урт “В” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг дараахь байдлаар нэмнэ:

$$7.5(100 - L) \cdot 0.35 - \frac{E}{L} / \text{миллиметр} /$$

энд: L – хөлөг онгоцны урт, метрээр

E - 35 дугаар журамд тодорхойлсон байгууламжийн тооцооны урт, метрээр

$$\text{эсхүл: } 0,09(328 - L) \cdot 0.35 - \frac{E}{L} / \text{дюйм} /$$

энд: L – хөлөг онгоцны урт, фут-аар

E – 35 дугаар журамд тодорхойлсон байгууламжийн тооцооны урт, фут-аар

*30 дугаар журам*

**Ерөнхий багтаамжийн коэффициентийн өөрчлөлт**

Ерөнхий багтаамжийн коэффициент (Cb) нь 0.68-аас их байх тохиолдолд 28 дугаар журамд тодорхойлж, хэрэв хэрэглэгдэхээр бол 27 дугаар журмын /8/, /10/ болон 29 дүгээр журамд заасны дагуу өөрчилсөн, усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний хүснэгтэд тусгагдсан хэмжээг

$$\frac{C_b + 0.68}{1.36} \text{ коэффициентээр үржүүлнэ.}$$



**31 дүгээр журам**  
**Хашлаганы өндрийн өөрчлөлт**

1. Хэрэв  $D$  нь  $\frac{L}{15}$  -аас хэтэрч байвал усны мандлаас дээш орших хэмжээг  $\frac{L}{15} R$  - миллиметрээр нэмэгдүүлнэ.

энд:  $R = \frac{L}{0.48}$  нь 120 метрээс бага урттай байх үед,  $R= 250$  нь 120 метр, түүнээс их урттай байх үед.

эсхүл:  $D - \frac{L}{15} R$  дюйм

энд:  $R = \frac{L}{131.2}$  нь 393.6 фут-аас бага урттай байх үед,  $R=3$  нь 393.6 фут, түүнээс их урттай байх үед.

2. Хэрэв  $D$  нь  $\frac{L}{15}$  -аас бага бол усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг багасгахгүй. Энэ нь хамгийн багадаа дунд хэсэгтээ 0.61L-ийн хэмжээнд тэр аяараа хайрцаг бүхий хаалттай байгууламж буюу салангид хаалттай байгууламж, хайрцгууд холилдон хөлөг онгоцны уртын туршид байрладаг бол энэ журмын 1-д заасан хэмжээгээр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг багасгах ёстой хөлөг онгоцуудад үл хамаарна.

3. Хэрэв байгууламж буюу хайрцгийн өндөр хэвийн хэмжээнээс бага байвал бодит өндрийг 33 дугаар журамд тодорхойлсон хэвийн хэмжээний өндөрт харьцуулан усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг зохих хэмжээгээр багасгаж болно.

**32 дугаар журам**  
**Тавцангийн шугамд оруулах өөрчлөлт**

Хэрэв тавцангийн шугамын дээд зах хүртэлх хашлаганы бодит өндөр  $D$  хэмжээнээс их буюу бага байвал өндрүүдийн ялгааг усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээн дээр нэмэх буюу хасна.

**33 дугаар журам**  
**Байгууламжийн хэвийн өндөр**

Байгууламжийн хэвийн өндрийг дараахь хүснэгтэд харуулав.  
Хэвийн хэмжээний өндөр, (метрээр)

L (метр)	Өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламж	Бусад бүх байгууламж
30 буюу түүнээс бага	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 буюу түүнээс их	1,80	2,30

Хэвийн хэмжээний өндөр, (фут-аар)

L /фут/	Өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламж	Бусад бүх байгууламж
98,5 буюу түүнээс бага	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 буюу түүнээс их	5,9	7,5

Завсрын уртын хэвийн хэмжээний өндрийг шугаман интерполяцийн аргаар тооцож гаргана.

### **34 дүгээр журам** **Байгууламжийн урт**

1. Энэ журмын 2-т дурдсан заалтуудаас бусад тохиолдолд байгууламжийн урт (S), хөлөг онгоцны уртын (L) хүрээнд орших байгууламжийн хэсгүүдийн дундаж урттай тэнцүү байна.

2. Хэрэв хаалттай байгууламжийн захын хаалт, хана дагуу гүдгэр хэлбэртэй байвал байгууламжийн уртыг онгоцны уртын гуравны хоёрын хэмжээгээр үргэлжилсэн, энэхүү гүдгэр хаалт ханын буй болгож буй байгууламжийн хэсгээр тооцно. Гэхдээ дурдсан гүдгэр хаалт ханын байгууламжийн хашлагатай холбогдсон цэг дэх байгууламжийн өргөний хагасаас илүү ихээр нэмэгдүүлж болохгүй.

### **35 дугаар журам** **Байгууламжийн тооцооны урт**

1. Хэвийн хэмжээний өндөртэй хаалттай байгууламжийн тооцооны урт (E) энэ журмын 2-т зааснаас бусад тохиолдолд байгууламжийн урттай тэнцүү байна.

2. 3 дугаар журмын /10/-т зөвшөөрснөөр хэвийн хэмжээний өндөртэй хаалттай байгууламж, хөлөг онгоцны хашлагануудад хүрэхгүй байгаа бүх тохиолдолд тооцооны урт нь b/Bs харьцаагаар илэрхийлэх урттай тэнцүү байна. Үүнд:

b – байгууламжийн уртын дунд хэсгийн өргөн

Bs – байгууламжийн дунд хэсэг дэх хөлөг онгоцны өргөн

Хэрэв байгууламж уртынхаа зарим хэсгээр хашлагануудаас холдож байвал энэхүү өөрчлөлт нь зөвхөн уг холдож байгаа хэсэгт хэрэглэгдэнэ.

3. Хэрэв хаалттай байгууламжийн өндөр хэвийн хэмжээнээс бага байвал тооцооны урт нь бодит өндрийг хэвийн хэмжээний өндөртэй харьцуулж багасгасан урттай тэнцүү байна. Хэрэв байгууламжийн өндөр хэвийн хэмжээнээс хэтэрч байвал байгууламжийн тооцооны урт нэмэгдэхгүй.

4. Өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламж бүхэлдээ захын хаалт ханатай байвал түүний тооцооны урт нь 0.6L-ээс хэтрэхгүй урттай тэнцүү байна. Хэрэв хаалт хаана зүсэлттэй бол өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламжийг хэвийн хэмжээнээс бага өндөртэй байгууламж гэж үзнэ.

5. Хаалттай бус байгууламж нь тооцооны урттай байх ёсгүй.

### **36 дугаар журам** **Хайрцаг**

1. Хөлөг онгоцны хашлаганд хүрээгүй хайрцаг буюу түүнтэй адил төрлийн бүтэц хийцтэй зүйлийг дараахь нөхцөл байдалд харгалзаж тооцно:

а) хайрцаг байгууламжаас дутахааргүй бат бэх байх;

б) хайрцагны тавцангууд нээлхийтэй байх ба тэдгээрийн хүрээ, тагууд нь 13-16 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан байх, хайрцагны тавцангийн нурууны өргөн нь зохих хэмжээний бат бөх гарцыг хангасан байна. Гэхдээ усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцанд ус үл нэвтрэх тагтай жижиг нээлхий байлгаж болно;

с) хайрцаг буюу байгууламжтай найдвартай дамжин хүрэх байнгын гүүрүүдээр холбогдсон салангид хайрцагуудын тавцан нь хөлөг онгоцны дагуух хамгаалалтын хашлага бүхий ажлын байнгын талбар болж өгнө;

д) агааржуулагч нь хайрцаг буюу ус үл нэвчих адил чанарын бусад төхөөрөмжөөр хамгаалагдсан байна;

е) хайрцаг байгаа хэсгийн усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн нээлттэй хэсэг дээр дор хаяж, хайрцагуудын уртын хагас дээр хамгаалалтын нээлттэй хашлаганы төхөөрөмжийг суурилуулсан байна;

ф) машины гудам хонгилууд нь хайрцаг буюу ядаж хэвийн хэмжээний өндөр бүхий байгууламж, аль эсхүл мөн хэмжээний өндөр, адилхан бат бөх давхарлагаар хамгаалагдсан байна;



г) хайрцагны өргөн 0.6 В-гээс доошгүй байна;

h) хэрэв хөлөг онгоц дээр байгууламж байхгүй бол хайрцагны урт 0.6 L-ээс доошгүй байна.

2. Тухайн хайрцагны дундаж өргөн В-тэй харьцуулан багасгасан түүний бүрэн хэмжээний урт нь хайрцагны тооцооны урт болно.

3. Хайрцагны хэвийн хэмжээний урт нь байгууламжийн хэвийн хэмжээний урттай тэнцүү байх ба өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламжийнхтай адилгүй байна.

4. Хэрэв хайрцагны өндөр хэвийн хэмжээнээс бага бол түүний тооцооны өндөр нь бодит өндрийг хэвийн хэмжээний өндөртэй харьцуулсан хэмжээгээр багасна. Хэрэв хайрцагны тавцан дээрх нээлхийн хүрээний өндөр 15 дугаар журмын /1/-д заасан шаардлагаас бага байвал хүрээний бодит болон шаардлагатай өндөр хоорондын ялгаагаар хайрцагны бодит өндрийг багасгана.

### 37 дугаар журам

#### Байгууламж, хайрцгийг багасгах тохиолдол

1. Хэрэв байгууламж, хайрцагуудын тооцооны урт 1.0L бол усны мандлаас дээш орших хэмжээг 24 метр урттай хөлөг онгоцны хувьд 350 миллиметр, 85 метр урттай хөлөг онгоцны хувьд 860 миллиметр, 122 метр урттай хөлөг онгоцны хувьд 1070 миллиметр, 79 фут урттай хөлөг онгоцны хувьд 14 дүйм, 279 фут урттай хөлөг онгоцны хувьд 34 дүйм, 400 фут болон түүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны хувьд 42 дүйм-ээр багасгана. Завсрын уртын тухайд шугаман интерполяцийн аргаар тооцож хасна.

2. Хэрэв байгууламж, хайрцагны нийлбэр тооцооны урт 1.0 L-ээс бага байгаа бол дээр дурдсан хэмжээнүүдээс дараахь хүснэгтийн аль нэгийн дагуу хувиар бодож багасгана:

#### “А” загварын хөлөг онгоцны хувьд багасгах хувь

	Байгууламж, хайрцгийн нийлбэр тооцооны урт										
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Бүх төрлийн байгууламжийг багасгах хувь	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Байгууламжуудын завсрын уртаас багасгах хувийг шугаман интерполяцийн аргаар тооцно.

#### “В” загварын хөлөг онгоцны хувьд багасгах хувь

	мөр	Байгууламж, хайрцагын нийлбэр тооцооны урт										
		0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Чингэлэгтэй, үргэлжилсэн дундах байгууламжтай хөлөг онгоцууд	1	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Чингэлэгтэй, салангид дундах байгууламжтай хөлөг онгоцууд	П	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Байгууламжуудын завсрын уртаас багасгах хувийг шугаман интерполяцийн аргаар тооцно.

3. “В” загварын хөлөг онгоцны хувьд:

- а) хэрэв дундах байгууламжийн тооцооны урт  $0,2L$ -ээс бага бол хувийг 1, П мөрийн хооронд шугаман интерполяцийн аргаар гаргана;  
 б) хэрэв чингэлэгийн тооцооны урт  $0,4 L$ -ээс их бол хувийг П мөрөөр тооцно;  
 с) хэрэв чингэлэгийн тооцооны урт  $0,07 L$ -ээс бага бол дээр дурдсан хувийг дараахь хэмжээгээр багасгана:

$$5x \frac{(0.07 L - f)}{0.07 L}$$

Энд:  $f$  - чингэлэгийн тооцооны урт болно.

**38 дугаар журам**  
**Нуман хэлбэр**

**Ерөнхий заалтууд**

1. Нуман хэлбэрийн хэмжээ нь хашлаганы тавцангаас хэрсэнгийн шугамтай зэрэгцэн, хөлөг онгоцны дунд хэсэг дээрх нуман хэлбэрийн шугамыг дайран өнгөрсөн суурь шугам хүртэл хэмжигдэнэ.

2. Налуу хэлбэртэй хийгдсэн хэрсэнгтэй хөлөг онгоцны хувьд нуман хэлбэрийн хэмжээ нь зохион бүтээгдсэн даацын усны шугамтай зэрэгцэж өнгөрсөн суурь шугамаар хэмжигдэнэ.

3. Тэгш тавцантай хөлөг онгоц болон салангид байгууламжтай хөлөг онгоцны тухайд нуман хэлбэрийн хэмжээ нь усны мандлаас дээш орших хэмжээгээр хэмжигдэнэ.

4. Тавцан нь хашлагатайгаа стандарт бус байдлаар холбогдсон хөлөг онгоцны хашлагуудын энэ хэсэг мөргөцөг буюу гүнзгийрэлттэй байвал нуман хэлбэрийн хэмжээ хөлөг онгоцны дунд хэсэг дэх зохих өндөртэй харьцуулж авч үзнэ.

5. Усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн бүхий л уртын туршид үргэлжилсэн хэвийн хэмжээний өндөр бүхий байгууламжтай хөлөг онгоцны тухайд нуман хэлбэрийн хэмжээ нь байгууламжийн тавцангаар хэмжигдэнэ. Хэрэв өндөр нь хэвийн хэмжээнээс хэтэрч байвал бодит болон хэвийн хэмжээний өндрийн хоорондын хамгийн бага ялгаа ( $Z$ )-г захын хэмжээс (ординат) болгон дээр нэмнэ. Үүнтэй нэгэн адил эгц босоо шугам тус бүрээс  $L/6$  болон  $L/3$  зайнд орших завсрын хэмжээсийг  $0,444 Z$  болон  $0,111 Z$ -ээр тус тус нэмэгдүүлнэ.

6. Хэрэв хаалттай байгууламжийн тавцан дор хаяж усны мандлаас дээш орших өндрийн задгай тавцантай адилхан хэмжээний нуман хэлбэртэй байвал усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн хаалттай хэсгийн нуман хэлбэрийн хэмжээг тооцохгүй.

7. Хэрэв хаалттай байгууламж буюу чингэлэг хэвийн хэмжээний өндөртэй бөгөөд усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангаас илүү нуман хэлбэртэй байх буюу хэвийн хэмжээнээс илүү өндөртэй бол усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн нуман хэлбэрийг энэ журмын 12-т заасны дагуу нэмэгдүүлнэ.

**Хэвийн хэмжээний нуман хэлбэр**

8. Нуман хэлбэрийн хэвийн хэмжээний хэмжээсийг дараахь хүснэгтэд үзүүлэв:

Хэвийн хэмжээний нуман хэлбэр  
(Хэрэв  $L$  нь метрээр хэмжигдсэн бол)

	Байршил	Хэмжээс (миллиметрээр)	Кoeffициент
Арын хэсэг	Арын эгц босоо шугам	$25 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1
	Арын эгц босоо шугамаас $1/6 L$	$11.1 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Арын эгц босоо шугамаас $1 L$	$2.8 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3



	Дунд хэсэг	0	1
Урд хэсэг	Дунд хэсэг	0	1
	Урд эгц босоо шугамаас 1/3L	$5.6 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Урд эгц босоо шугамаас 1/6L	$22.2 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
	Урд эгц босоо шугам	$50 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1

Хэвийн хэмжээний нуман хэлбэр

(Хэрэв L нь футуар хэмжигдсэн бол)

	Байршил	Хэмжээс (дюймээр)	Коэффициент
Арын хэсэг	Арын эгц босоо шугам	0,1 L+10	1
	Арын эгц босоо шугамаас 1/6 L	0,0444 L + 4,44	3
	Арын эгц босоо шугамаас 1/3 L	0,0111 L + 1,11	3
	Дунд хэсэг	0	1
Урд хэсэг	Дунд хэсэг	0	1
	Урд эгц босоо шугамаас 1/3 L	0,0222 L + 2,22	3
	Урд эгц босоо шугамаас 1/6 L	0,0888 L + 8,88	3
	Урд эгц босоо шугам	0,2 L + 20	1

#### Хэвийн хэмжээний нуман хэлбэрийн өөрчлөлтийн хэмжилт

9. Хэрэв нуман хэлбэрийн шугам хэвийн хэмжээний нуман хэлбэрийн шугамаас ялгаатай бол урд болон арын хэсгийн нуман хэлбэр болгоны 4-н хэмжээсийг 8 дугаар заалтын хүснэгтийн сүүлчийн хэсэгт өгөгдсөн холбогдох коэффициентээр үржүүлнэ. Тооцоолж гаргасан болон хэвийн хэмжээний нуман хэлбэрийн хооронд холбогдох нийлбэрийн ялгаврын наймны нэг нь урд болон арын хэсгүүдийн нуман хэлбэрийн дутуу буюу илүүдэл хэмжээг тодорхойлно.

Ийнхүү тооцоолж гаргасан арифметикийн дундаж хэмжээ нь урд болон арын хэсэг дэх нуман хэлбэрийн дутуу буюу илүүдэл хэмжээг тодорхойлно.

10. Хэрэв нуман хэлбэрийн шугам арын хэсэгтээ хэвийн хэмжээнээс их, урд хэсэгтээ бага байвал нуман хэлбэрийн илүүдэл хэмжээг бус зөвхөн дутуу хэмжээг нь тооцно.

11. Хэрэв нуман хэлбэрийн шугам урд хэсэгтээ хэвийн хэмжээнээс их, арын хэсэгтээ хэвийн хэмжээний 75 хувиас багагүй байвал илүүдэл хэмжээг тооцно.

Хэрэв арын хэсэгтээ хэвийн хэмжээний 50 хувиас бага байвал урд хэсгийн илүүдэл хэмжээг тооцохгүй. Хэрэв урд хэсгийн нуман хэлбэр хэвийн хэмжээний 50-75 хувьтай тэнцэж байвал урд хэсгийн нуман хэлбэрийн илүүдэл хэсэгт зохих өөрчлөлтийг хийнэ.

12. Хэрэв байгууламжийн урд хэсэг болон чингэлэгийн нуман хэлбэрийн нөлөөг тооцож байгаа бол дараахь томъёог хэрэглэнэ:

$$S = \frac{y}{3} \frac{L'}{L}$$

Энд: S – нуман хэлбэрийн шугамын дутуу хэмжээнээс хасах, эсхүл илүүдэл хэмжээн дээр нэмэх өөрчлөлт;

У – нуман хэлбэрийн шугамын захад орших байгууламжийн бодит болон хэвийн хэмжээний өндөр хоорондын ялгаа;

L' – хаалттай байгууламж буюу чингэлэгийн дундаж урт бөгөөд энэ нь 0,5 L-ээс хэтэрч болохгүй;

L – хөлөг онгоцны урт бөгөөд тодорхойлолт нь энэхүү Хавсралтын 3 дугаар журмын /1/-дэх заалтад өгөгдсөн байгаа.

Нуман хэлбэрийн муруй шугам нь усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцангийн нуман хэлбэрт байдлын бодит муруй шугамтай залгаж байрласан хэлбэртэй, байгууламжийн хэвийн хэмжээний өндөртэй адил зайнд орших байгууламжийн тавцангаас

дор байх цэг дэх захын хэмжээсийг дайрч гарсан байхаар дээрх томъёог гаргасан. Байгууламжийн тавцан аль ч цэгтээ байгууламжийн хэвийн хэмжээний өндрөөс бага, энэхүү муруй шугамаас өндөрт орших ёсгүй. Энэхүү муруй шугам хөлөг онгоцны урд болон арын хэсгүүдийн нуман хэлбэрийн байдлыг тодорхойлоход хэрэглэгдэнэ.

**Хэвийн хэмжээний нуман хэлбэрийн шугамаас зөрөх тохиолдолд хийх өөрчлөлт**

13. Нуман хэлбэрийн байдалд хийх өөрчлөлт нь нуман хэлбэрийн шугамын дутуу буюу илүүдэл хэмжээг гаргах; (энэ журмын 9-11 дэх заалтыг үзэх).

$$0.75 - \frac{2L}{S} \text{ томъёогоор тооцогдоно.}$$

Энд: S – хаалттай байгууламжуудын ерөнхий урт.

14. Хэрэв нуман хэлбэрт байдал хэвийн хэмжээнээс дутуу байвал нуман хэлбэрийн дутууг (энэ журмын 13 дахь заалтыг үзэх)-ын өөрчлөлт нь усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээн дээр нэмэгдэнэ.

**Нуман хэлбэрийн байдлын илүүдлийг хасах**

15. Хөлөг онгоцны дунд хэсгээс урд тал руугаа 0.1 L, ар тал руугаа 0.1 L үргэлжилсэн хаалттай байгууламж бүхий хөлөг онгоцуудын тухайд энэ журмын 13 дахь заалтын дагуу тооцоолсон нуман хэлбэрийн шугамын илүүдэл хэмжээг усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээнээс хасна; дунд хэсгийг хамрахгүй байгаа хаалттай байгууламж бүхий хөлөг онгоцуудын тухайд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээнээс хасч тооцохгүй; хэрэв хаалттай байгууламж хөлөг онгоцны дунд хэсгээс урд тал руугаа болон ар тал руугаа тус тус 0.1 L – ээс бага хэмжээгээр үргэлжилсэн байвал шугаман интерполяцийн аргаар хасалтыг хийнэ. Нуман хэлбэрт байдлын илүүдлийн 100 метр уртад ногдох хамгийн их хасалт нь 125 миллиметр (100 фут-д ногдох нь 1 ½ дюйм)-ээс хэтрэхгүй байна.

**39 дүгээр журам**

**Урд хэсгийн хамгийн доод хэмжээсийн өндөр**

1. Усны мандлаас дээш орших зуны хэмжээ болон тооцооны ялгаанд нийцсэн усны шугамаас хашлаганы задгай тавцангийн дээд зах хүртэлх урд талын эгц босоо шугам дээр орших босоо зай буюу урд талын өндөр нь:

250 метрээс бага урттай хөлөг онгоцны тухайд:

$$56L \left( 1 - \frac{L}{500} \frac{1.36}{c_b + 0.68} \right) \text{ миллиметр;}$$

250 метр буюу түүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны тухайд:

$$7000 \frac{1.36}{c_b + 0.68} \text{ миллиметр;}$$

Энд L нь – хөлөг онгоцны урт, метрээр

$c_b$  нь – ерөнхий багтаамжийн коэффициент бөгөөд энэ нь 0,68-аас багагүй байна.

Эсхүл: 820 футаас бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд:

$$0.672L \left( 1 - \frac{L}{1640} \frac{1.36}{c_b + 0.68} \right) \text{ дюйм;}$$

820 фут буюу түүнээс дээш урттай хөлөг онгоцуудын тухайд:



275.6  $\frac{1.36}{c_b+0.68}$  дюйм;

Энд:

L нь – хөлөг онгоцны урт, фут - аар;

$C_b$  нь – ерөнхий багтаамжийн коэффициент бөгөөд энэ нь 0,68-аас багагүй байна.

2. Хэрэв энэ журмын /1/-д заасны дагуу шаардагдах урд талын өндөр нь нуман хэлбэрт байдлын дүнд бий болсон бол нуман хэлбэрийн шугам нь урд талын эгц босоо шугамаас хэмжигдсэн хөлөг онгоцны уртын доод тал нь 15 хувьтай тэнцэх зайд үргэлжилсэн байна.

Хэрэв энэхүү өндөр нь байгууламжийн дүнд бий болж байгаа бол уг байгууламж нь ус зүсэгч хошууны урд талын эгц босоо шугамаас хойшоо дор хаяж 0,07 L зайд орших цэг хүртэл үргэлжилсэн байх ёстой ба дор дурдсан шаардлагыг хангасан байна:

а) 100 метрээс (328 фут) доош урт хөлөг онгоцны тухайд уг байгууламж нь 3 дугаар журмын /10/-д тодорхойлсны дагуу хаалттай байна;

б) 100 метрээс (328 фут) илүү урт хөлөг онгоцны тухайд уг байгууламж нь 3 дугаар журмын /10/-д заасан шаардлагыг хангахгүй байж болох боловч Засгийн газраас зөвшөөрөгдсөн хаах төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

3. Ашиглалтын онцгой шаардлагын улмаас энэ журмын 1, 2 дугаар заалтыг хангаж чадахгүй байгаа хөлөг онгоцуудыг Засгийн газар тусгайлан авч үзэж болно.

#### 40 дүгээр журам

### Усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага хэмжээ

#### Усны мандлаас дээш орших өндрийн зуны хэмжээ

1. Усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага зуны хэмжээ гэдэг нь 28 дугаар журмын хүснэгтүүдэд тооцож гаргасан болон 27 дугаар журамд дурдсан өөрчлөлтүүд, хэрэв хэрэглэж болохоор бол 29, 30, 31, 32, 37, 38 болон 39 дүгээр журмын өөрчлөлтийг тусгасан усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ байна.

2. 32 дугаар журамд заасанчлан тавцангийн шугамын өөрчлөлтгүйгээр энэ журмын /1/-д заасны дагуу тооцож гаргасан, давстай усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ нь 50 миллиметр (2 дюйм)-ээс багагүй байна. 1 дүгээр ангилалдаа 15 дугаар журмын /7/, 16 болон 26 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангаагүй таглаа бүхий нээлхийнүүдтэй хөлөг онгоцны тухайд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ 150 миллиметр (6 дюйм)-ээс багагүй байна.

#### Усны мандлаас дээш орших өндрийн халуун бүсийн хэмжээ

3. Усны мандлаас дээш орших өндрийн халуун бүсийн хамгийн бага хэмжээ гэдэг нь хэвтээ хэрсэнгийн дээд талаас даацын тэмдгийн тойргийн төв хүртэл хэмжсэн хэсгийн 1/48-ийг усны мандлаас дээш орших өндрийн зуны хэмжээнээс хасч, тооцон гаргасан усны мандлаас дээш орших хэмжээ байна.

4. 32 дугаар журамд заасны дагуу тавцангийн шугамын өөрчлөлтгүйгээр энэ журмын /1/-д заасны дагуу тооцож гаргасан, усны мандлаас дээш орших өндрийн давстай усны хэмжээ нь 50 миллиметр (2 дюйм)-ээс багагүй байна. 1 дүгээр ангилалдаа 15 дугаар журмын /7/, 16 болон 26 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангаагүй таглаа бүхий нээлхийтэй хөлөг онгоцны тухайд усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ 150 миллиметр (6 дюйм)-ээс багагүй байна.

#### Усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ

5. Усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хамгийн бага хэмжээ гэдэг нь хэвтээ хэрсэнгийн дээд талаас даацын тэмдгийн тойргийн төв хүртэл хэмжсэн хэсгийн 1/48-ийг,

усны мандлаас дээш орших зуны хэмжээн дээр нэмж тооцож гаргасан усны мандлаас дээш орших хэмжээ байна.

**Хойд Атлантикт баримтлах усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ**

6. Хоёрдугаар хавсралтын 52 дугаар журамд тодорхойлсон Хойд Атлантикт өвлийн улиралд аялж буй 100 метр (328 фут)-ээс илүүгүй урттай хөлөг онгоцуудын усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага хэмжээ гэдэг нь 52 миллиметр (2 дюйм)-ээр нэмэгдүүлсэн усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ байна. Хойд Атлантик дахь бусад хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ гэдэг нь усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ байна.

**Усны мандлаас дээш орших өндрийн цэнгэг усны хэмжээ**

7. 1,0 хувийн жинтэй усны мандлаас дээш орших өндрийн цэнгэг усны хамгийн бага хэмжээг усны мандлаас дээш орших давстай усны хамгийн бага хэмжээнээс хасч тооцох замаар гаргана.

$$\frac{V}{40T} \quad \text{сантиметр (дюйм)}$$

Энд: V- зуны даацын тэмдэглэгээгээр, хөлөг онгоцны усан багтаамжийг шорвог усанд тонноор хэмжсэн хэмжээ;  
T – зуны даацын тэмдэглэгээний үед шорвог усан дахь 1 сантиметр (дюйм) хэсэгт ногдох тоннын тоо хэмжээ.

8. Хэрэв зуны даацын шугамаар багтаамжийг тогтоож чадахгүй бол хэвтээ хэрсэнгийн дээд талаас даацын тэмдэглэгээний тойргийн төв хүртэл хэмжсэн даацын шугам болон хөлөг онгоцны доод цэг хоорондох зайны зуны өндрийн хэмжээний 1/48-ийг хасч тооцвол хэмжээ нь гарна.

**IV БҮЛЭГ**

**МОД ТЭЭВЭРЛЭХ ЗОРИУЛАЛТТАЙ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ  
УСНЫ МАНДЛААС ДЭЭШ ОРШИХ ӨНДРИЙН ХЭМЖЭЭНД  
ТАВИГДАХ ТУСГАЙ ШААРДЛАГА**

**41 дүгээр журам  
Энэхүү бүлгийн үйлчлэх хүрээ**

42-45 дугаар хүртэлх журмууд нь зөвхөн мод тээвэрлэх даацын тэмдэглэгээтэй хөлөг онгоцонд үйлчилнэ.

**42 дугаар журам  
Нэр томьёо**

1. “Тавцангийн модон ачаа” гэж усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцан буюу байгууламжийн задгай хэсэг дээр ачиж яваа гуалин модыг; Энэхүү томьёолол нь модны эд буюу түүнтэй төстэй ачаанд хамаарахгүй;

2. Модны даацын тэмдэглэгээ. Тавцангийн модон ачаа нь хөлөг онгоцны хөвөх чанарыг тодорхой хэмжээгээр нэмэгдүүлж, далайн нөлөөллөөс хамгаалах явдлыг улам сайжруулдаг гэж үзэж болно. Энэ шалтгааны улмаас тавцангийн модон ачаа зөөдөг хөлөг онгоцуудын хувьд 45 дугаар журмын заалтын дагуу тооцоолсон, усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг багасгаж, 6 дугаар журмын /3/ болон /4/-дэх заалтын дагуу хөлөг онгоцонд даацын тэмдэглэгээг тавьж болно. Гэхдээ усны мандлаас дээш орших ийм тусгай хэмжээг хэрэглэхийн тулд тавцангийн модон ачаа нь доор 44 дүгээр журамд дурдсан тодорхой нөхцөлүүдийг хангасан байхын дээр хөлөг онгоц өөрөө 43 дугаар журамд заасан түүний байгууламж, бүтэцтэй холбоотой тодорхой нөхцөлийг хангасан байна.

**43 дугаар журам**  
**Хөлөг онгоцны байгууламж, бүтэц**

**Байгууламж**

1. Хөлөг онгоц нь хэвийн хэмжээний өндөртэй, 0,07 L-ээс багагүй урттай халхавч байгууламжтай байна. Түүнээс гадна хэрэв хөлөг онгоц 100 метр (328 фут)-ээс бага урттай бол тухайн хөлөг онгоц нь ар талдаа хэвийн хэмжээний өндөртэй байгууламж буюу мөн хэмжээний өндөртэй тавцангийн давхарлаг, аль эсхүл бат бөх ган саравч бүхий өндөрлөсөн хашлага хоорондын байгууламжтай байна.

**Ёроол хоорондын чингэлэгүүд**

2. Хөлөг онгоцны дунд хэсэгт, түүний уртын дунд орших ёроол хоорондын чингэлэгүүд ус үл нэвтрэхээр дагуугаараа хуваагдсан байна.

**Тавцангийн дээд хашлага**

3. Хөлөг онгоц дээд тавцандаа тусгайлан бэхэлсэн, бат бөх тулгууртай, шаардлагатай чөлөөлөх төхөөрөмж бүхий 1 м (39 ½ дюйм)-ээс багагүй өндөртэй байнгын хашлага буюу мөн хэмжээний өндөр, онцгой бат бөх хийцтэй хамгаалалтын найдвартай төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

**44 дүгээр журам**  
**Ачилт**

**Ерөнхий нөхцөл**

1. Ачаа байрлуулдаг ил тавцан дээрх нээлхийнүүдийг найдвартай хааж бөглөсөн байна. Агааржуулагчид найдвартай хамгаалагдсан байна.

2. Тавцангийн модон ачааг, тэвшний буюу байгууламжуудын хоорондох тэвшнүүдийн нийлбэр урт болж байгаа бүх л уртын туршид ачна. Хэрэв ар талд хязгаарлах байгууламж байхгүй бол модыг хамгийн арын нээлхийн төгсгөл хүртэл ачих хэрэгтэй. Модыг байгууламжийн хэвийн хэмжээний өндрөөс багагүй өндөрт хүргэж аль болох нягт ачина.

3. Өвлийн улирлын бүсэд өвөл хөвж буй хөлөг онгоцны задгай тавцан дээрх тавцангийн ачааны өндөр, хөлөг онгоцны хамгийн өргөн хэсгийн гуравны нэгээс хэтрэхгүй байна.

4. Тавцангийн модон ачааг чигжүү ачиж, боож бэхэлсэн байна. Ямар ч тохиолдолд ачаа нь хөлөг онгоцны жолоодлого, түүн дээр явуулах шаардлагатай ажилд хүндрэл учруулахгүй байна.

**Тулгуур шонгууд**

5. Тээвэрлэж буй модны төрлөөс шалтгаалан тулгуур шонгууд шаардагдах бол тэдгээр нь хөлөг онгоцны өргөнийг тооцсон хангалттай бат бөх байна. Тэдгээрийн хоорондын зай тээвэрлэж буй модны урт болон төрөлд нийцсэн байх ёстой боловч 3 метр (9,8 фут)-ээс хэтрэхгүй байна. Тулгуур шонгуудыг бат бөх тогтоогуур буюу металл тосгууран суурь, аль эсхүл бусад найдвартай хэрэгслээр бэхэлнэ.

**Даруулга**

6. Тавцангийн модон ачааг түүний уртын туршид нь 3 метр (9,8 фут) - ээс хэтрэхгүй зайд орших даруулгуудаар хэсэгчлэн найдвартай бэхэлнэ. Эдгээр даруулгад зориулсан гогцоонууд ханандаа эсвэл тавцангийн нуруунд өөр хоорондоо 3 метр (9,8 фут) - ээс их биш зайд найдвартай бэхэлсэн байна.

Байгууламжийн төгсгөлийн халхавч хаалтаас анхны гогцоо хүртлэх зай 2 метр (6,6 фут) -ээс хэтрэхгүй байна. Хэрэв халхавч хаалт байхгүй бол гогцоо болон даруулга нь тавцангийн модон ачааны төгсгөлүүдээс 0,6 метр (23 ½ дюйм) болон 1,5 метр (4,9 фут)-ийн зайд тус тус байхаар тооцсон байна.

7. Даруулга гэдэгт 19 миллиметр (¾ дюйм)-ээс багагүй голч бүхий гинжний төмөртэй богино холбоосын гинж буюу түүнтэй адилхан бат бөх уян хатан ган татлагыг хэлэх ба тэдгээр нь ямагт ажиллуулж болох хэрэгслүүдээр тоноглогдсон байна. Ган татлагын даруулгууд нь урт холбоос бүхий гинжний богино хэсгүүдтэй байх ёстой бөгөөд энэ нь даруулгын уртыг зохицуулах боломжийг олгоно.

8. Хэрэв модны урт 3,6 метр (11,8 фут)-ээс бага бол даруулгуудын хоорондын зайг багасгах ёстой бөгөөд эсхүл модны уртын хэмжээг харгалзан бусад арга хэмжээ авна.

9. Даруулгыг бэхлэхэд шаардагдах бүх төхөөрөмжийн бат бөх чанар нь даруулгын бат бөх чанартай нийцэж байна.

**Тогтвортой байдал**

10. Тээврийн бүх шатанд тогтвортой байдлын зохих хэмжээний нөөцийг хангахын тулд ачаа ноорох юм уу мөстөсний улмаас жин нэмэгдэх, мөн шатахуун түлш, бусад нөөц зарцуулсны дүнд жин багасах зэргийг тооцож арга хэмжээ авсан байна.

**Хөлөг онгоцны багийн хамгаалалт, машины болон бусад тасгуудад нэвтрэх**

11. Энэхүү хавсралтын 25 дугаар журмын /5/-д заасан шаардлагууд дээр нэмж, хамгаалалтын хашлаганууд буюу 33 сантиметр (13 дюйм)-ээс их биш хашлага хоорондын босоо завсрын зайтай аврах хашлагануудыг тавцангийн ачааны тал бүрт түүнээс 1 метр (39 ½ дюйм)-ээс багагүй өндөрт тавьсан байна.

**Залуурын төхөөрөмж**

12. Залуурын төхөөрөмжүүд ачаанд өртөж гэмтэхээс найдвартай хамгаалагдсан байхын дээр аль болох амар хялбар хүрч ажиллах бололцоотой байна. Гол залуур гэмтсэн тохиолдолд жолоодох найдвартай хэрэгсэлтэй байх арга хэмжээ авсан байна.

*45 дугаар журам*

**Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тооцоолох нь**

1. Усны мандлаас дээш орших өндрийн зуны хамгийн бага хэмжээг, 27 дугаар журмын /5/, /6/ болон 11, 28, 29, 30, 31, 32, 37 болон 38 дугаар журмын дагуу тооцох боловч 37 дугаар журамд заасан хувиудыг дараахь байдлаар солино:

	Байгууламжийн тооцооны нийлбэр урт										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Бүх төрлийн байгууламжийн хувьд хасч тооцох хувь	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

2. Байгууламжийн завсрын уртуудын тухайд хасах хувийг шугаман интерполяцийн аргаар гаргаж авна.

3. Мод тээвэрлэх усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээг, мод тээвэрлэх усны мандлаас дээш орших өндрийн зуны хэмжээн дээр даацын шугамаас хөлөг онгоцны хамгийн доод хэсгийн цэг хүртэлх модны тооцооны зайны гучин зургааны нэгийг нэмж гаргана.

4. Хойд Атлантикт мод тээвэрлэх усны мандлаас дээш орших өндрийн өвлийн хэмжээ нь 40 дүгээр журмын /6/-д тодорхойлсон Хойд Атлантик дахь усны мандлаас дээш орших өвлийн хэмжээтэй нийцэж байна.

5. Мод тээвэрлэх, усны мандлаас дээш орших өндрийн зуны хэмжээг, даацын тэмдэглэгээнээс хөлөг онгоцны хамгийн доод хэсгийн цэг хүртэлх мод тээвэрлэх зуны тооцооны зайны дөчин наймны нэгээр багасгах замаар халуун бүсийн мод тээвэрлэх усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг гаргана.

6. Цэнгэг усанд мод тээвэрлэх, усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг мод тээвэрлэх зуны даацын тэмдэглэгээг үндэслэн 40 дүгээр журмын /7/-д заасны дагуу тооцоолж гаргана.

**ХОЁРДУГААР ХАВСРАЛТ**

**БҮС, МУЖ БОЛОН УЛИРЛЫН МӨЧЛӨГ**

Энэхүү хавсралтад тодорхойлсон бүс, муж нь ерөнхийдөө дараахь шалгуурыг хангасан байна:



- Зуны бүс** Бофортын системээр (34 зангилаа) 8 балл хүрч байгаа буюу түүнээс илүү байгаа салхины 10 хувиас хэтрэхгүй байна;
- Халуун бүс** Бофортын системээр 8 балл хүрч байгаа буюу түүнээс илүү байгаа салхины 1 хувиас хэтрэхгүй байна, халуун бүсийн шуурга, арван жилд нэг удаа 5<sup>0</sup>-ын уртраг ба 5<sup>0</sup>-ын өргөрөгтэй талбайд ногдох ба энэ нь жилийн аль ч сард байж болно.

Гэхдээ практик шаардлагын үүднээс тэдгээрийг зарим онцгой мужид уян хатан байлгаж болно гэж үзсэн.

#### 46 дугаар журам

### Хойд зүгийн өвлийн улирлын бүс, муж

#### 1. Хойд Атлантик дахь өвлийн улирлын I болон II бүс

а) Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын I бүс нь Гренландын эргийн 50 дугаар уртрагаас хойд өргөрөгийн 45<sup>0</sup> хүртэл, энэхүү өргөрөгөөс 15 дугаар уртраг хүртэл, энэхүү уртрагаас 60 дугаар өргөрөг хүртэл, энэхүү өргөрөгөөс Гринвичийн уртраг хүртэл, энэхүү уртрагаас хойшоо чиглэсэн байна.

*Улирал:*

Өвлийн Аравдугаар сарын 16-наас – Дөрөвдүгээр сарын 15;

Зуны Дөрөвдүгээр сарын 16 -наас – Аравдугаар сарын 15.

б) Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын II бүсийн урд хязгаарыг дараахь байдлаар тодорхойлсон байна. АНУ-ын эргийн 68<sup>0</sup> 30' дугаар уртрагаас хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ хойд өргөрөгийн 36<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 73<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, түүнээс хойд өргөрөгийн 36<sup>0</sup>-ын дагуу баруун уртрагийн 25<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ Ториньян хошуу хүртэл үргэлжилнэ.

Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын I бүс болон Скагеррак хоолой дахь Скоу хошууны өргөрөгөөр хязгаарлагдсан Балтийн тэнгис энэхүү бүсэд орохгүй.

*Улирал:*

Зуны: - 11 дүгээр сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал;

Зуны: - 4 дүгээр сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

#### 2. Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын муж

Хойд Атлантикийн өвлийн мужийн хязгаар АНУ-ын эргээс баруун уртрагийн 68<sup>0</sup> 30'-аас хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ Канадын эргээр баруун уртрагийн 61<sup>0</sup>-аар дайрч гарах хамгийн урд цэг хүртэл, түүнээс Канад болон АНУ-ын зүүн эргийн дагуу үргэлжилнэ.

*Улирал:*

100 метр (328 фут) болон түүнээс илүү урттай хөлөг онгоцны хувьд:

Өвлийн: - 12 дугаар сарын 16-наас 2 дугаар сарын 15-ныг дуустал;

Зуны: - 2 дугаар сарын 16-наас 12 дугаар сарын 15-ныг дуустал.

100 метр (328 фут) болон түүнээс бага урттай хөлөг онгоцны хувьд:

Өвлийн: - 11 дүгээр сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал;

Зуны: - 4 дүгээр сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

#### 3. Номхон далайн хойд хэсэг дэх өвлийн улирлын бүс:

Номхон далайн хойд хэсэг дэх өвлийн улирлын бүсийн өмнөд хязгаар нь ОХУ-ын зүүн эргээс хойд өргөрөгийн 50<sup>0</sup>-ын дагуу Сахалины арлын баруун эрэг хүртэл, тэндээс Сахалины арлын баруун эргийн дагуу Курилийн арлуудын өмнө зах хүртэл, тэндээс чигээрээ Вакканан, Хоккайдо (Япон) хүртэл, тэндээс Хоккайдо-гийн зүүн болон өмнөд эргээр зүүн уртрагийн 145<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс зүүн уртрагийн 145<sup>0</sup>-аар хойд өргөрөгийн 35<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс хойд өргөрөгийн 35-ын дагуу баруун уртрагийн 150<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ Даля (Аляска) арлын өмнө зах хүртэл үргэлжилнэ.

*Улирал:*

Өвлийн: - 10 дугаар сарын 16-наас 4 дүгээр сарын 15 хүртэл;

Зуны: - 4 дүгээр сарын 16-наас 10 дугаар сарын 15 хүртэл.



**47 дугаар журам**

**Өмнө зүгийн өвлийн улирлын бүс**

Өмнө зүгийн өвлийн улирлын бүсийн хойд хязгаар нь Америк тивийн Прес Пунтасын хошууны дорнод эргээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 34<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 50<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс өмнөд өргөрөгийн 34<sup>0</sup>-ын дагуу зүүн уртрагийн 17 хүртэл, тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 35<sup>0</sup>10', зүүн уртрагийн 20<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, түүнээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 34<sup>0</sup>, зүүн уртрагийн 28<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 35<sup>0</sup> 30', зүүн уртрагийн 118<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, түүнээс чигээрээ Тасманийн баруун хойд эрэг дэх Гримийн хошуу хүртэл, тэндээсээ Тасманийн хойд болон зүүн эргийн дагуу Бруни арлын хамгийн өмнөд цэг хүртэл, тэндээс чигээрээ Стюарт арал дээрх Блэк Рок хошуу хүртэл, түүнээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 47<sup>0</sup>, зүүн уртрагийн 170<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 33<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 170<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, эндээсээ өмнөд өргөрөгийн 33<sup>0</sup>-ын дагуу Америк тивийн баруун эрэг хүртэл үргэлжилнэ.

*Улирал:*

Өвлийн: - 4 дүгээр сарын 16-наас 10 дугаар сарын 15-ныг дуустал;

Зуны: - 10 дугаар сарын 16-наас 4 дүгээр сарын 15 хүртэл.

**48 дүгээр журам**

**Халуун бүс**

**1. Халуун бүсийн хойд хязгаар**

Халуун бүсийн хойд хязгаар нь хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>-ын дагуу Америк тивийн зүүн эргээс баруун уртрагийн 60<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 58<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, тэндээс хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>-ын дагуу баруун уртрагийн 20<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс баруун уртрагийн 20<sup>0</sup>-ын дагуу хойд өргөрөгийн 30<sup>0</sup> хүртэл, түүнээс хойд өргөрөгийн 30<sup>0</sup>-ын дагуу Африкийн баруун эрэг хүртэл, Африкийн зүүн эргээс хойд өргөрөгийн 8<sup>0</sup>-ын дагуу зүүн уртрагийн 70<sup>0</sup> хүртэл, тэндээсээ зүүн уртрагийн 70<sup>0</sup>-ын дагуу хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup> хүртэл, тэндээсээ хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>-ын дагуу Энэтхэгийн баруун эрэг хүртэл, тэндээсээ Энэтхэгийн өмнөд эргийн дагуу Энэтхэгийн зүүн эрэг дэх хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup> 30' хүртэл, тэндээсээ чигээрээ хойд өргөрөгийн 9<sup>0</sup>, зүүн уртрагийн 82<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл, тэндээс зүүн уртрагийн 82<sup>0</sup>-ын дагуу хойд өргөрөгийн 8<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс хойд өргөрөгийн 8<sup>0</sup>-ын дагуу Малайзийн баруун эрэг хүртэл, тэндээс Зүүн Өмнөд Азийн эрэг дагуу хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>-д орших Вьетнамын зүүн эрэг хүртэл, тэндээс хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>-ын дагуу зүүн уртрагийн 145<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс зүүн уртрагийн 145<sup>0</sup>-ын дагуу хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup> хүртэл, эндээсээ хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>-ын дагуу Америк тивийн баруун эрэг хүртэл үргэлжилнэ. Сайгон халуун бүс болон халуун бүсийн улирлын районы зааг дээр оршино гэж үзнэ.

**2. Халуун бүсийн өмнөд хязгаар**

Халуун бүсийн өмнөд хязгаар Сантос (Бразили) портоос чигээрээ баруун уртрагийн 40<sup>0</sup> Матрын замтай огтлолцож байгаа цэг хүртэл, тэндээс Матрын замаар Африкийн баруун эрэг хүртэл, Африкийн баруун эргээс өмнөд өргөрөгийн 20<sup>0</sup>-ын дагуу Мадагаскарын баруун эрэг хүртэл, эндээс Мадагаскарын баруун болон хойд эрэг дагуу зүүн өргөрөгийн 50<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс зүүн өргөрөгийн 50<sup>0</sup>-ын дагуу өмнөд өргөрөгийн 10<sup>0</sup> хүртэл, түүнээс өмнөд өргөрөгийн 10<sup>0</sup> дагуу зүүн уртрагийн 98<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ Дарвин (Австрали) порт хүртэл, түүнээс Австралийн болон Вессел арлын эргээр дорно зүгт Весселийн хошуу хүртэл, тэндээс өмнөд өргөрөгийн 11<sup>0</sup>-ын дагуу Йорк хошууны баруун эрэг хүртэл, Йорк хошууны зүүн эргээс өмнөд өргөрөгийн 11<sup>0</sup>-ын дагуу баруун уртрагийн 150<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 26<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 75<sup>0</sup> хүртэл, эндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 30<sup>0</sup>-д орших Америк тивийн баруун эрэг хүртэл үргэлжилнэ. Кокимбо болон Сантос нь халуун бүс болон зуны бүсийн зааг дээр оршино гэж үзнэ.

**3. Халуун бүсэд багтах ёстой мужууд**

Дараахь мужыг халуун бүсэд багтана гэж үзнэ.





- а) Суэцийн суваг, Улаан тэнгис, Порт-Саид-аас зүүн уртрагийн 45<sup>0</sup> хүртэлх Адены булан. Аден болон Бербера халуун бүс болон халуун бүсийн улирлын мужийн зааг дээр оршино гэж үзнэ;
- б) Зүүн уртрагийн 59<sup>0</sup> хүртлэх Персийн булан;
- в) Австралийн зүүн эргээс Их Саадын чулуу хүртэл өмнөд өргөрөгийн 22<sup>0</sup>-аар хязгаарлагдах район, тэндээс Их Саадын чулууны дагуу өмнөд өргөрөгийн 11<sup>0</sup> хүртэлх муж. Халуун бүсийн урд хязгаар энэ мужийн хойд хязгаар болдог.

#### 49 дүгээр журам

### Улирлын чанартай халуун бүсийн район

Улирлын чанартай халуун бүсийн мужид дараахь мужууд хамрагдана:

#### 1. Хойд Атлантик

Хойд талдаа - Катош (Юкатан) хошуунаас чигээрээ Куба арал дээрх Сан-Антониогийн хошуу хүртэл, түүнээс Кубын хойд эргээр хойд өргөрөгийн 20<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс хойд өргөрөгийн 20<sup>0</sup>-ын дагуу баруун уртрагийн 20<sup>0</sup> хүртэл,

Баруун талдаа - Америк тивийн эргээр,

Өмнө болон зүүн талдаа - халуун бүсийн хойд хилээр хязгаарлагдсан район.

Улирал:

Халууны: 11 дүгээр сарын 1-нээс 7 дугаар сарын 15-ныг дуустал;

Зуны: 7 дугаар сарын 16-наас 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

#### 2. Аравийн тэнгис

Баруун талдаа – Африкийн эргээр, Адены булан дахь зүүн уртрагийн 45<sup>0</sup>-аар, Өмнөд Аравийн эргээр болон Оманы булан дахь зүүн уртрагийн 59<sup>0</sup>-аар,

Хойд болон зүүн талдаа – Пакистан болон Энэтхэгийн эргээр,

Өмнө талдаа – Халуун бүсийн хойд хилээр хязгаарлагдсан район.

Улирал:

Халууны: 9 дүгээр сарын 1-нээс 5 дугаар сарын 31-нийг дуустал;

Зуны: 6 дугаар сарын 1-нээс 8 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

#### 3. Бенгалийн буланд

Халуун бүсийн хойд хязгаараас хойшоо орших Бенгалийн булан.

Улирал:

Халууны: 12 дугаар сарын 1-нээс 4 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;

Зуны: 5 дугаар сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал.

#### 4. Энэтхэгийн далайн өмнөд хэсэгт

а) Хойд ба баруун талдаа – халуун бүсийн өмнөд хязгаар болон Мадагаскарын зүүн эргээр,

Өмнө талдаа - өмнөд өргөрөгийн 20<sup>0</sup>-аар,

Зүүн талдаа - өмнөд өргөрөгийн 20<sup>0</sup>, зүүн уртрагийн 50<sup>0</sup>-ын цэгээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 15<sup>0</sup>, зүүн уртрагийн 51<sup>0</sup> 30' хүртэл, тэндээс зүүн уртрагийн 51<sup>0</sup> 30'-ын дагуу өмнөд өргөрөгийн 10<sup>0</sup> хүртэл хязгаарлагдсан муж.

Улирал:

Халууны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;

Зуны: 12 дугаар сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

б) Хойд талдаа – халуун бүсийн өмнөд хязгаар,

Зүүн талдаа – Австралийн эрэг,

Өмнө талдаа - өмнөд өргөрөгийн 15<sup>0</sup>-аар зүүн уртрагийн 51<sup>0</sup> 30'-аас зүүн уртрагийн 120<sup>0</sup> хүртэл, эндээс зүүн уртрагийн 120<sup>0</sup>-ын дагуу Австралийн эрэг хүртэл,

Баруун талдаа – зүүн уртрагийн 51<sup>0</sup> 30'-аар хязгаарлагдсан муж.

Улирал:

Халууны: 5 дугаар сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;

Зуны: 12 дугаар сарын 1-нээс 4 дүгээр сарын 30-ныг дуустал.

#### 5. Хятадын тэнгист

Баруун болон хойд талдаа – хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>-аас Гонгконг хүртлэх Вьетнам, Хятадын эргээр,

Зүүн талдаа – Гонгконгоос чигээрээ Суал порт (Люсон арал) хүртэл болон Люсон, Самар болон Лейт арлуудын баруун эргээр хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup> хүртэл,  
Өмнө талдаа – хойд өргөрөгийн 10<sup>0</sup>-аар хязгаарлагдсан район.  
Гонгконг болон Суал нь улирлын чанартай халуун бүсийн муж болон зуны бүсийн зааг дээр оршино гэж үзнэ.

Улирал:

Халууны: 1 дүгээр сарын 21-нээс 4 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;  
Зуны: 5 дугаар сарын 1-нээс 4 дүгээр сарын 20-ныг дуустал.

**6. Номхон далайн хойд хэсэгт**

а) Хойд талдаа – хойд өргөрөгийн 25<sup>0</sup>-аар,  
Баруун талдаа – зүүн уртрагийн 160<sup>0</sup>-аар,  
Өмнө талдаа – хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>-аар,  
Зүүн талдаа – баруун уртрагийн 130<sup>0</sup>-аар хязгаарлагдсан район.

Улирал:

Халууны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал;  
Зуны: 11 дүгээр сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

б) Хойд болон зүүн талдаа – Америк тивийн баруун эргээр,  
Баруун талдаа – Америк тивийн эргээс хойд өргөрөгийн 33<sup>0</sup> хүртэл, баруун уртрагийн 123<sup>0</sup>-аар болон хойд өргөрөгийн 33<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 123<sup>0</sup>-ын цэгээс чигээрээ хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 105<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл,  
Өмнө талдаа – хойд өргөрөгийн 13<sup>0</sup>-аар хязгаарлагдсан муж.

Улирал:

Халууны: 3 дугаар сарын 1-нээс 6 дугаар сарын 30-ныг дуустал болон 11 дүгээр сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;  
Зуны: 7 дугаар сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал,  
12 дугаар сарын 1-нээс 2 дугаар сарын 28/29-нийг дуустал.

**7. Номхон далайн өмнөд хэсэг**

а) Өмнөд өргөрөгийн 11<sup>0</sup>-аас урагш нь орших Карпентарийн булан.

Улирал:

Халууны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;  
Зуны: 12 дугаар сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

б) Хойд болон зүүн талдаа – халуун бүсийн өмнөд хязгаараар,  
Өмнө талдаа – Австралийн зүүн эргээс баруун уртрагийн 150<sup>0</sup> хүртэл Матарын замаар, тэндээс баруун уртрагийн 150<sup>0</sup>-аар өмнөд өргөрөгийн 20<sup>0</sup> хүртэл, түүнээс өмнөд өргөрөгийн 20<sup>0</sup>-ын дагуу халуун бүсийн өмнөд хязгаарыг огтолж байгаа цэг хүртэл,

Баруун талдаа – Халуун бүсэд багтсан Их Саадын чулууны хүрээнд орших район хязгаар болон Австралийн зүүн эргээр хязгаарлагдсан муж.

Улирал:

Халууны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал;  
Зуны: 12 дугаар сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

**50 дугаар журам**  
**Зуны бүс**

Бусад муж зуны бусад багтана. Гэхдээ 100м (328 фут) буюу түүнээс бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд:

Хойд болон баруун талдаа – АНУ-ын зүүн эргээр,  
Зүүн талдаа – АНУ-ын эргээс баруун уртрагийн 68<sup>0</sup> 30'-аар хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup> хүртэл, тэндээс чигээрээ хойд өргөрөгийн 36<sup>0</sup>, баруун уртрагийн 73<sup>0</sup>-ын цэг хүртэл,  
Өмнө талдаа- хойд өргөрөгийн 36<sup>0</sup>-аар хязгаарлагдсан муж нь өвлийн улирлын муж болно.

Улирал:

Өвлийн: 11 дүгээр сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал;  
Зуны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

## 51 дүгээр журам Хаалттай тэнгис

### 1. Балтийн тэнгис

Скагерракийн хоолой дахь Скоу хошууны өргөрөгөөр хязгаарлагдсан хэсэг зуны бүсэд багтана. Гэхдээ 100м (328 фут) болон түүнээс бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд энэ бүс өвлийн улирлын муж болно.

Улирал:

Өвлийн: 11 дүгээр сарын 1-нээс 3 дугаар сарын 31-нийг дуустал;

Зуны: 4 дүгээр сарын 1-нээс 10 дугаар сарын 31-нийг дуустал.

### 2. Хар тэнгис

Зуны бүсэд багтана. Гэхдээ 100м (328 фут) буюу түүнээс бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд хойд өргөрөгийн 44<sup>0</sup>-аас хойшоо орших муж өвлийн улирлын муж болно.

Улирал:

Өвлийн: 12 дугаар сарын 1-нээс 2 дугаар сарын 28/29-нийг дуустал;

Зуны: 3 дугаар сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал.

### 3. Газрын дундад тэнгис

Зуны бүсэд багтана. Гэхдээ 100м (328 фут) буюу түүнээс бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд:

Хойд болон баруун талдаа – Франц, Испанийн эрэг, Испанийн эргээс хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup> хүртэл зүүн уртрагийн 3<sup>0</sup>-аар,

Өмнө талдаа – зүүн уртрагийн 3<sup>0</sup>-аас Сардинийн баруун эрэг хүртэл хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup>-аар,

Зүүн талдаа – хойд өргөрөгийн 40<sup>0</sup>-аас зүүн уртрагийн 9<sup>0</sup> хүртэл Сардинийн баруун болон хойд эргээр, тэндээс зүүн уртрагийн 9<sup>0</sup>-аар Корсикийн өмнөд эрэг хүртэл, түүнээс Корсикийн баруун болон хойд эргийн дагуу зүүн уртрагийн 9<sup>0</sup> хүртэл, эндээс чигээрээ Сисье хошуу хүртлэх муж өвлийн улирлын муж болно.

Улирал:

Өвлийн: 12 дугаар сарын 16-наас 3 дугаар сарын 15-ныг дуустал;

Зуны: 3 дугаар сарын 16-наас 12 дугаар сарын 15-ныг дуустал.

### 4. Япон тэнгис

Энэхүү тэнгисийн хойд өргөрөгийн 50<sup>0</sup>-аас урагш хэсэг нь зуны бүсэд багтана. Гэхдээ 100м (328 фут) болон түүнээс бага урттай хөлөг онгоцуудын тухайд хойд өргөрөгийн 50<sup>0</sup> болон хойд өргөрөгийн 38<sup>0</sup>-д орших Солонгосын зүүн эргээс хойд өргөрөгийн 43<sup>0</sup> 12'-д орших Хоккайдо (Япон)-н баруун эрэг хүртэлх шулуун шугамын хоорондох муж өвлийн улирлын муж болно.

Улирал:

Өвлийн: 12 дугаар сарын 1-нээс 2 дугаар сарын 28/29-нийг дуустал;

Зуны: 3 дугаар сарын 1-нээс 11 дүгээр сарын 30-ныг дуустал.

## 52 дугаар журам

### Хойд Атлантикт зориулсан өвлийн даацын тэмдэглэгээ

Нэгдүгээр хавсралтын 40 дугаар журмын /6/-д дурдсан Хойд Атлантикын хэсэг нь:

а) баруун уртрагийн 15<sup>0</sup> болон баруун уртрагийн 50<sup>0</sup>-ын хооронд орших Хойд Атлантик хүртэлх өвлийн улирлын П бүсийн тэр хэсэг;

б) хойд Атлантик хүртэлх өвлийн улирлын П бүсээс бүхэлдээ бүрдэнэ, Шетландын арлууд зааг дээр нь оршино гэж үзнэ.

**ГУРАВДУГААР ХАВСРАЛТ**

**ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ  
(1966 ОН)**

(Улсын сүлд)

Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн заалтуудын дагуу Засгийн газрын эрх олгосноор олгов.

(Улсын албан ёсны бүрэн нэр)

.....  
Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн заалтуудын дагуу эрх нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн албан тушаалтан буюу байгууллагын албан ёсны бүрэн нэр, овог нэр  
.....  
.....

Хөлөг онгоцны нэр	Дуудлагын дохио буюу дугаар	Бүртгэлийн боомт	Зүйл 2 /8/-д тодорхойлсон урт (L)

Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ:

Хөлөг онгоцны загвар

\*Шинэ хөлөг онгоцонд

\*“А” загвар

“Б” загвар

Ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцонд

“В” загвар – усны мандлаас дээш орших өндрийг багасгасан

“В” загвар - усны мандлаас дээш орших өндрийг нэмэгдүүлсэн

Тавцангийн шугамаас тооцсон

Даацын тэмдэглэгээ

Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээ

Халуун бүсийн.....мм (дюйм) /T/

....мм (дюйм) /S/-ээс дээш

Зуны бүсийн.....мм (дюйм) /S/

Тойргийн төв дайрсан шугамын дээд захын түвшинд

Өвлийн бүсийн.....мм (дюйм) /W/

.....мм (дюйм) /S/-ээс дээш

Хойд Атлантикын

Өвлийн бүсийн.....мм (дюйм) /WNA/

.....мм (дюйм) /S/-ээс доош

Халуун бүсийн модны....мм (дюйм) /LT/

....мм (дюйм) /S/-ээс дээш

Зуны модны.....мм (дюйм) /LS/

....мм (дюйм) /S/-ээс дээш

Өвлийн модны.....мм (дюйм) /LW/

....мм (дюйм) /LS/-ээс доош

Хойд Атлантикын өвлийн модны

.....мм (дюйм) /LWNA

....мм (дюйм) /LS/-ээс доош

Тайлбар: Хэрэглэгддэггүй усны мандлаас дээш орших хэмжээ болон даацын тэмдэглэгээг гэрчилгээнд тусгахгүй байж болно.

\* хэрэглэхгүйг нь дарах

Модныхоос бусад усны мандлаас дээш орших өндрийн бүх хэмжээнд зориулан цэнгэг усны тухайд оруулсан өөрчлөлт.....мм (дюйм). Модны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээнд оруулсан өөрчлөлт.....мм (дюйм).

Усны мандлаас дээш орших дээр дурдсан өндрийн хэмжээ, эхэлж хэмжсэн тавцангийн шугамын дээд зах хашлаганы тавцангаас.....мм (дюйм)-т оршино.

Үндсэн ба урсгал үзлэг шалгалт хийсэн он.сар.өдөр.....

Энэхүү хөлөг онгоц үзлэг шалгалтад орж, усны мандлаас дээш орших өндрийн дээр дурдсан хэмжээ болон даацын тэмдэглэгээнүүд Даацын тэмдэглэгээний тухай 1966 оны олон улсын конвенцийн дагуу хийгдэж, тавигдсан байна гэдгийг үүгээр нотолж байна.

Конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн /1/ в)-д заасны дагуу урсгал үзлэг шалгалтад орж байгаа нөхцөлд энэхүү гэрчилгээ.....хүртэл хүчинтэй байна.

Олгосон.....  
(гэрчилгээ олгосон газар)

.....  
олгосон он, сар, өдөр

(Гэрчилгээ олгосон албан ёсны хүний гарын үсэг)  
болон (Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга)

Хэрэв гэрчилгээнд гарын үсэг зурж байгаа бол дараахь зүйлийг нэмнэ:

Дээр дурдсан Засгийн газраас энэхүү гэрчилгээг олгох эрхийг жинхэнэ ёсоор надад олгосон болохыг дор гарын үсэг зурж буй миний бие мэдэгдэж байна.

.....  
/Гарын үсэг/

Тайлбар:

1. Хэрэв хөлөг онгоц гол, мөрөнд эсхүл орон нутгийн усан орчинд орших боомтоос хөдөлж тээвэрт гарч байгаа бол тухайн цэг болон задгай далайд гарах хооронд зарцуулах шаардлагатай шатахуун болон бусад бүх материал хангамжийн жинд тохирсон илүү ачаа зөөвөрлөхийг зөвшөөрнө.

2. Хэрэв хөлөг онгоц нэгж хувийн жинтэй цэнгэг усанд хөвж байгаа бол зохих даацын тэмдэглэгээ нь дээр дурдсан цэнгэг усанд зориулсан өөрчлөлтийн хэмжээгээр доор байж болно. Хэрэв хувийн жин нь нэгж хувийн жингээс ялгаатай бол усны бодит хувийн жин болон 1.025 ялгаврын хэмжээгээр өөрчлөлтийг хийнэ.

### **Гэрчилгээний ар тал**

Конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн /1/ в)-д шаардагдах урсгал үзлэг шалгалтын үед энэхүү хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох заалтуудад нийцэж байгаа нь тогтоогдсоныг үүгээр нотолж байна.

Олгосон газар .....  
он, сар, өдөр.....

Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

Конвенцийн заалтууд энэхүү хөлөг онгоцон дээр бүрэн биелэгдэж байгаа учир конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн /2/-ын дагуу энэхүү гэрчилгээний үйлчлэх хугацааг ..... хүртэл сунгав.

Олгосон газар.....  
он, сар, өдөр.....

Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

**ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНЭЭС  
ЧӨЛӨӨЛӨГДӨХ ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ**

(Улсын сүлд)

Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн заалтуудын дагуу Засгийн газрын эрх олгосноор олгов.

(Улсын албан ёсны бүтэн нэр)

.....  
(Бүрэн эрхт төлөөлөгчийн албан ёсны албан тушаал, овог нэр)

.....  
Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн заалтуудын дагуу эрх нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн албан тушаалтан буюу байгууллагын албан ёсны бүрэн нэр, овог нэр

Хөлөг онгоцны нэр	Дуудлагын дохио буюу дугаар	Бүртгэлийн боомт

Дээр дурдсан хөлөг онгоц дээр дурдсан конвенцийн 6 дугаар зүйлийн /2/ ба /4/-дэх заалтад тодорхойлсон бүрэн эрхийн дагуу 1966 оны конвенцийн заалтуудаас чөлөөлөгдөж байгааг үүгээр нотолж байна.

6 дугаар зүйлийн /2/-ын дагуу хөлөг онгоц чөлөөлөгдөж байгаа заалтууд нь:

.....  
.....  
.....

6 дугаар зүйлийн /4/-ийн дагуу чөлөөлөгдөж байгаа аялал нь:

тэндээс.....

тэр хүртэл.....аялна.

6 дугаар зүйлийн /2/, эсхүл 6 дугаар зүйлийн /4/-ийн дагуу чөлөөлөхдөө нөхцөл тавьсан бол ямар нөхцөл заасан:

.....  
.....

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн /1/-дэх заалтын дагуу шаардлагатай гэж үзвэл урсгал үзлэг шалгалтад орж байгаа нөхцөлд ..... хүртэл хүчинтэй байна.

Олгов. ....

(Гэрчилгээ олгосон газар)

.....  
(олгосон он, сар, өдөр)

.....  
(Гэрчилгээ олгосон албан ёсны хүний гарын үсэг)  
болон (Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга)

Хэрэв гэрчилгээнд гарын үсэг зурж байгаа бол дараахь зүйлийг нэмнэ:

Дээр дурдсан Засгийн газраас энэхүү гэрчилгээг олгох эрхийг жинхэнэ ёсоор надад олгосон болохыг дор гарын үсэг зурж буй миний бие мэдэгдэж байна.

.....  
/Гарын үсэг/

**Гэрчилгээний ар тал**

Хөлөг онгоц ийнхүү чөлөөлж байгаа нөхцөлүүдийг үргэлжлэн хангаж байгааг үүгээр нотолж байна.



Олгосон газар .....  
Он, сар, өдөр .....

Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга  
Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга  
Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга  
Гарын үсэг зурсан буюу гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

Хөлөг онгоц чөлөөлөгдсөн нөхцөлүүдээ үргэлжлэн хангаж байгаа ба конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн /4/ а)-гийн дагуу энэхүү гэрчилгээний үйлчлэх хугацааг ..... хүртэл сунгав.

Олгосон газар .....  
Он, сар, өдөр .....

Гарын үсэг болон гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга

### **ЗӨВЛӨМЖ**

Бага хурал дараахь зөвлөмжийг гаргав:

#### *1 дүгээр зөвлөмж*

#### **Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1930)-ийг цуцлах тухай**

Бага хурлаас зөвлөмж болгох нь:

Засгийн газрууд Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийг аль болох хурдан хугацаанд хүлээн зөвшөөрч, энэхүү конвенцийг хүлээн зөвшөөрч байгаа Засгийн газрууд Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1930)-ийг цуцалж, энэхүү 1966 оны конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хоёр жилийн дараа нэгэн зэрэг хүчин төгөлдөр болсон байх зорилгоор өөр хоорондоо хамтран ажиллах,

1930 оны конвенцийг цуцалж буй Засгийн газрууд ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцуудын тухайд 1966 оны конвенцийн заалтууд тухайлбал, 4 дүгээр зүйлийн /4/-ийн заалтуудыг харгалзаж үзэх.

#### *2 дугаар зөвлөмж*

#### **Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн үйлчлэлд хамаарагдахгүй хөлөг онгоцууд**

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газруудаас өөрсдийн хөлөг онгоцуудын тухайд гаргаж болох дараахь журмыг Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн зарчим, заалтуудтай аль болохоор нийцүүлэхийг Бага хурал зөвлөмж болгов. Үүнд:

1. олон улсын аялал хийж буй 24 м (79 фут)-ээс бага урттай хөлөг онгоц;
2. олон улсын аялал хийж буй 150 тонноос бага бүртгэлийн тоннын нийт багтаамжтай ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц;
3. олон улсын аялалтай нэгэн адил аюул тохиолддог нөхцөлд эрэг хавийн аялал хийж буй хөлөг онгоц болно.

#### *3 дугаар зөвлөмж*

#### **Загас агнуурын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага хэмжээ**

Бага хурал Загас агнуурын хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээг тодорхойлох боломжийг авч хэлэлцээд загас агнуурын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших

өндрийн хамгийн бага хэмжээний тухай олон улсын шалгарсан журам боловсруулах зорилгоор, ийм хөлөг онгоцуудын усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага хэмжээний асуудлуудыг үргэлжлэн авч үзэхийг Далайн асуудлаар зөвлөлдөх Засгийн газар хоорондын байгууллагад зөвлөмж болгов.

**4 дүгээр зөвлөмж**  
**Конвенцуудыг нэгтгэх нь**

Бага хурал далайд хүний амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалах тухайд далайд хүний амь насыг хамгаалах талаарх 1960 оны олон улсын конвенц болон Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966)-ийн зорилгууд нийтлэг болохыг хүлээн зөвшөөрөөд хоёр конвенцийн заалтуудын хоорондын учир холбоог авч үзэх, тэдгээрийг олон улсын нэг конвенц болгох аргыг санал болгохыг Далайн асуудлаар зөвлөлдөх Засгийн газар хоорондын байгууллагад зөвлөмж болгов.

**5 дугаар зөвлөмж**  
**Нутаг дэвсгэрийн ус болон далай хоорондын хил**

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүр, хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Засгийн газрын хүсэлтээр Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын конвенц (1966) -ийн 12 дугаар зүйлийн /2/-т заасан зорилгын үүднээс удирдлага болгох нутаг дэвсгэрийн ус болон далай хоорондын хилийн тухай мэдээллийг түүнд өгч байхыг Бага хурал зөвлөмж болгов.

## 129. ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИЙН ПРОТОКОЛ

1988 оны 11 дүгээр сарын 11-ний өдөр баталж,  
2000 оны 2 дугаар сарын 3-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү протоколд Оролцогч талууд,

Лондон хотноо 1966 оны 4 дүгээр сарын 5-ны өдөр үйлдсэн “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцид Оролцогч талын хувьд,

далайд хөлөг онгоц, эд хөрөнгийн аюулгүй байдлыг хангах болон хөлөг онгоцон дээр байгаа хүний амь насыг хамгаалахад дээр дурдсан конвенц үнэтэй хувь нэмэр оруулсныг хүлээн зөвшөөрч,

дээр дурдсан конвенцийн техникийн заалтыг цаашид боловсронгуй болгох шаардлагатай байгааг хүлээн зөвшөөрч,

түүнчлэн олон улсын бусад баримт бичгийн холбогдох заалттай нийцүүлж гэрчилгээ батлагаажуулах болон бүрдүүлэх тухай заалтыг дээр дурдсан конвенцид оруулах шаардлагатай байгааг мөн хүлээн зөвшөөрч,

“Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцид холбогдох протокол байгуулах нь эдгээр шаардлагыг хангах хамгийн зөв арга хэмээн үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл Ерөнхий үүрэг

1. Энэхүү протоколд Оролцогч талууд энэхүү протокол болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээнэ. Энэхүү протоколыг ишлэл хийсэн бол түүний хавсралтыг мөн ишлэл хийсэн гэж үзнэ.

2. Энэхүү протоколд Оролцогч талуудын хувьд “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенц (цаашид “конвенц” гэх)-ийн 29 дүгээр зүйлээс бусад заалтыг хэрэглэхдээ энэхүү протоколоор оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг харгалзан үзнэ.

3. Конвенц болон энэхүү протоколд нэгдэн ороогүй улсын далбаа мандуулан явах эрх бүхий хөлөг онгоцны хувьд, энэхүү протоколд Оролцогч талууд шаардлагатай бол эдгээр хөлөг онгоцонд илүү тааламжтай нөхцөл олгохгүйгээр конвенц болон энэхүү протоколоор тавьсан шаардлагыг мөрдөнө.

### 2 дугаар зүйл Хүчин төгөлдөр гэрчилгээ

1. Аливаа бусад заалтыг үл харгалзан энэхүү протоколоор хөлөг онгоцонд далбаагаа мандуулах эрх олгосон Засгийн газрын хувьд, энэ протокол хүчин төгөлдөр болох үед хүчин төгөлдөр үйлчилж буй Даацын тэмдэглэгээний олон улсын дурын гэрчилгээ нь түүний хугацаа дуусах хүртэл хүчинтэй хэвээр үлдэнэ.

2. Энэхүү протоколд Оролцогч талууд 1966 оны 4 дүгээр сарын 5-ны өдөр батлагдсан “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцийн заалтын дагуу гэрчилгээ олгохгүй.

\* Монгол Улс 2008.06.24-ний өдөр нэгдэн орсон.

### **3 дугаар зүйл** **Мэдээлэл солицох**

Энэхүү протоколд Оролцогч талууд Далайн олон улсын байгууллага (цаашид “Байгууллага” гэх)-ын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад дараахь зүйлийг хүргүүлж, хадгалуулах үүрэг хүлээнэ:

- a) энэхүү протоколын хамаарах хүрээний төрөл бүрийн асуудлаар гаргасан хууль, тогтоол, заалт, журам болон бусад баримт бичгийн эх бичвэр;
- b) өөрийн нэрийн өмнөөс даацын тэмдэглэгээтэй холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх эрхтэйгээр томилсон байцаагч буюу хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын жагсаалт болон оролцогч талуудын албан тушаалтанд мэдээлэх зорилгоор ийнхүү томилсон байцаагч буюу хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын үүрэг, эрх мэдлийн тухай мэдээлэл;
- c) энэхүү протоколын заалтыг үндэслэн олгох гэрчилгээний загварыг хангалттай тоогоор.

### **4 дүгээр зүйл** **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү протокол нь 1989 оны 3 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 1990 оны 2 дугаар сарын 28-ны өдөр хүртэл Байгууллагын төв байранд гарын үсэг зурахад, үүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. 3 дахь хэсгийн заалтыг харгалзан энэхүү протоколыг заавал биелүүлэх зөвшөөрлөө улс бүр дор дурдсан хэлбэрээр илэрхийлнэ:

- a) тайлбар хийхгүйгээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;
- b) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах нөхцөлтэйгөөр гарын үсэг зурж, дараа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах;
- c) нэгдэн орох.

2. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулна.

3. Зөвхөн конвенцид тайлбар хийлгүйгээр гарын үсэг зурж, хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл нэгдэн орсон улс энэхүү протоколд тайлбар хийлгүй гарын үсэг зурж, соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, баталж, эсхүл нэгдэн орж болно.

### **5 дугаар зүйл** **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү протокол 1992 оны 2 дугаар сарын 1-ний өдөр хүртэл хүчин төгөлдөр болоогүй бол дор дурдсан нөхцөлийн аль аль нь бүрдсэн тохиолдолд арван хоёр (12) сарын дараа хүчинтэй болно:

- a) худалдааны нийт хөлөг онгоц нь дэлхийн худалдааны далайн тээврийн нийт даацын тавиас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг, арван таваас доошгүй улс 4 дүгээр зүйлийн дагуу заавал биелүүлэх тухай зөвшөөрлөө илэрхийлсэн бол;
- b) “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны олон улсын конвенцийн 1988 оны протоколын хүчин төгөлдөр болох нөхцөл бүрдсэн бол.

2. Энэхүү протоколын хүчин төгөлдөр болох нөхцөл бүрдсэнээс хойш, гэхдээ хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичиг, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар илгээсэн улсын хувьд соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон хоёр хугацааны аль нь хожим байхаас шалтгаалж энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш гурван сарын хугацаа өнгөрсний дараа хүчинтэй болно.

3. Энэхүү протоколыг хүчин төгөлдөр болсноос хойш үйлдсэн соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичиг, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт



бичиг нь хадгалуулахаар хүлээлгэн өгсөн өдрөөс хойш гурван сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү протокол буюу конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батласан тухай батламж жуух бичиг, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан, эсхүл нэгдэн орсон тухай аливаа баримт бичгийг хадгалуулахаар өгснөөр энэхүү протоколд оруулах нэмэлт өөрчлөлт, эсхүл конвенцийн энэхүү протоколд Оролцогч талуудын хувьд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг 6 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзнэ.

#### 6 дугаар зүйл Нэмэлт, өөрчлөлт

1. Энэхүү протокол болон энэхүү протоколд Оролцогч талууд, конвенцид дараахь хэсгийн аль нэг журамд заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. Байгууллагын хүрээнд хэлэлцүүлсэн нэмэлт, өөрчлөлтийн тухайд:

a) энэхүү протоколд Оролцогч талын санал болгосон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх бөгөөд тэрбээр энэ саналыг хэлэлцүүлэхээс хамгийн багадаа зургаан сарын өмнө Байгууллагын нийт гишүүн болон конвенцид Оролцогч Засгийн газарт хүргүүлнэ;

b) нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай дээрх байдлаар гаргасан болон хүргүүлсэн аливаа саналыг Байгууллагын Далайн аюулгүй байдлыг хангах хороогоор хэлэлцүүлнэ;

c) байгууллагын гишүүн эсэхээс үл хамааран энэхүү протоколд Оролцогч тал болсон улс бүр Далайн аюулгүй байдлыг хангах хороогоор нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэх болон батлах үйл ажиллагаанд оролцох эрхтэй;

d) санал хураалтад талуудын хамгийн цөөндөө гуравны нэг ба түүнээс дээш хувь нь хүрэлцэн ирсэн нөхцөлд c) дэд хэсэгт заасан Далайн аюулгүй байдлыг хангах хороо (цаашид “Далайн аюулгүй байдлын өргөтгөсөн хороо” гэх) -ны өргөтгөсөн санал хураалтаар энэхүү протоколд Оролцогч талын гуравны хоёрын олонхийн саналаар нэмэлт, өөрчлөлтийг батална;

e) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга d) дэд хэсэгт заасны дагуу батлагдсан нэмэлт, өөрчлөлтийг энэхүү Протоколд Оролцогч бүх талд хүлээн зөвшөөрүүлэхээр хүргүүлнэ.

f)

i) энэхүү протоколын зүйл буюу А хавсралтад оруулах, эсхүл энэхүү протоколд Оролцогч талуудын хувьд конвенцийн зүйлд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг, энэхүү протоколд Оролцогч талын 2/3 нь хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөр батлагдсанд тооцно;

ii) энэхүү протоколын В хавсралтад оруулах, эсхүл энэхүү протоколд Оролцогч талуудын хувьд конвенцийн хавсралтад оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг дараахь тохиолдолд батлагдсанд тооцно.

энэхүү протоколд Оролцогч талуудад хүлээн зөвшөөрүүлэхээр хүргүүлсэн өдрөөс хойш хоёр жил өнгөрсөн бол;

Далайн аюулгүй байдлыг хангах өргөтгөсөн хорооны хуралд хүрэлцэн ирсэн болон санал хураалтад оролцогч талуудын 2/3-ын олонхийн саналаар батлах үед тогтоосон нэг жилээс доошгүй байх өөр хугацаа өнгөрсөн бол.

Ингэхдээ заасан хугацааны дотор оролцогч талуудын гуравны нэг нь, эсхүл худалдааны нийт хөлөг онгоц нь оролцогч бүх талын худалдааны нийт хөлөг онгоцны даацын тавиас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг талууд Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй тухайгаа мэдэгдсэн тохиолдолд тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг батлагдаагүйд тооцно.

g)

i) (f) дэд хэсгийн I-т дурдсан нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн энэхүү протоколд Оролцогч талын хувьд батлагдсан гэж тооцогдох өдрөөс хойш зургаан сарын дараа буюу үүнээс хойш хүлээн

зөвшөөрсөн талын хувьд, хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш зургаан сарын дараа тус тус хүчин төгөлдөр болно.

ii)(f) дэд хэсгийн II-т дурдсан нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ дэд хэсгийн заалтын дагуу нэмэлт, өөрчлөлтөөс татгалзаж буйгаа мэдэгдсэн болон тухайн мэдэгдлээ татаж аваагүй талуудаас бусад, энэхүү протоколд Оролцогч бүх талын хувьд хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж тооцогдох өдрөөс хойш зургаан сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Ингэхдээ аль нэг тал нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш нэг жилээс дээшгүй хугацаагаар, эсхүл Далайн аюулгүй байдлыг хангах өргөтгөсөн хорооны хуралдаанд хүрэлцэн ирж, санал хураалтад оролцсон талуудын гуравны хоёрын олонхийн саналаар тогтоож болох, үүнээс илүү хугацаагаар энэхүү нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээж авахаас өөрийгөө чөлөөлсөн тухайгаа Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос өмнө мэдэгдэж болно.

3. Бага хурал хуралдуулан хэлэлцүүлэх нэмэлт, өөрчлөлтийн тухайд:

a) протоколд Оролцогч талуудын хамгийн цөөндөө гуравны нэг ба түүнээс дээш хувийн гаргасан хүсэлтийн дагуу Байгууллага энэхүү протокол болон конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор Бага хурлыг зарлан хуралдуулна.

b) Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга хуралд оролцсон болон санал өгсөн талын гуравны хоёрын олонхийн саналаар Бага хурлаас баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрүүлэхээр бүх талд хүргүүлнэ.

c) Бага хурлаас өөрөөр тогтоогоогүй бол энэ зүйлийн 2 дахь хэсгийн (f) болон (g) дэд хэсэгт заасан журмын дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг баталсан, эсхүл хүчин төгөлдөр болсонд тооцох бөгөөд 2 дахь хэсгийн (f) болон (g) дэд хэсэгт Далайн аюулгүй байдлыг хангах өргөтгөсөн хороо гэж ишлэл хийснийг Бага хурал гэж ишлэл хийсэнд тооцно.

4. 2 дахь хэсгийн (f) дэд хэсгийн II-т заасны дагуу хүчин төгөлдөр болсон нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн энэхүү протоколд Оролцогч тал тус заалтын дагуу нэмэлт, өөрчлөлтөөс татгалзсан буюу энэ татгалзсан саналаа эргүүлэн татаагүй оролцогч улсын далбаа бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан тухай асуудлын хувьд энэхүү протоколд заасан давуу эрхийг олгохгүй.

2 дахь хэсгийн (f) дэд хэсгийн II-т заасны дагуу хүчин төгөлдөр болсон нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн энэхүү протоколд Оролцогч тал нь 2 дахь хэсгийн (g) дэд хэсгийн II-т заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээж авахаас өөрийгөө чөлөөлсөн тухай мэдэгдлээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гаргасан оролцогч улсын далбаа бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээнд энэхүү протоколын давуу эрхийг олгоно.

5. Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламжтай холбоотой энэ зүйлийн дагуу оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг түүний хүчин төгөлдөр болох, эсхүл үүнээс хойш хугацаанд усанд тавигдсан буюу үүнтэй ижил угсрах төвшинд байгаа хөлөг онгоцонд хамааруулан хэрэглэнэ.

6. Нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн эсхүл татгалзсан тухай, эсхүл 2 дахь хэсгийн (g) дэд хэсгийн II-т заасны дагуу хийсэн мэдэгдлийг бичгээр үйлдэж, Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх бөгөөд тэрбээр энэ мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан өдрийн тухай энэхүү протоколын Оролцогч бүх талд мэдээллэнэ.

7. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болсон нэмэлт, өөрчлөлт болон түүний хүчин төгөлдөр болсон өдрийн тухай энэхүү протоколын бүх талд мэдэгдэнэ.

## 7 дугаар зүйл Цуцлалт

1. Энэхүү протоколд Оролцогч тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш таван жилийн хугацаа өнгөрсний дараа түүнийг хэдийд ч цуцалж болно.

2. Цуцлах тухай мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгч протоколыг цуцална.



3. Цуцлах тухай мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүлээлгэн өгснөөс хойш нэг жилийн дараа, эсхүл цуцлах тухай мэдэгдэлд заасан хугацаа өнгөрсний дараа цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

4. Аль нэг тал конвенцийг цуцалсан бол энэхүү протоколыг мөн цуцалсанд тооцно. Ийм цуцлалт нь конвенцийн 30 дугаар зүйлийн (3) дахь хэсгийн дагуу цуцлалт хүчин төгөлдөр болох өдөр мөн адил хүчин төгөлдөр болно.

#### 8 дугаар зүйл Эх бичвэрийг хадгалагч

1. Энэхүү протоколыг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга (цаашид “хадгалагч” гэх)-д хадгалуулахаар өгнө.

2. Эх бичвэрийг хадгалагч дараахь үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

а) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт дор дурдсан мэдээллийг хүргэнэ:

- шинээр гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн тохиолдол бүрийг өдрийг нь зааж;
- энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдрийг;
- энэхүү протоколыг цуцлах тухай мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан болон хүчин төгөлдөр болох өдрийг нь зааж.

б) Энэхүү протоколын баталгаат хуулбарыг түүнд гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт хүргүүлнэ.

3. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын журмын 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлэх, хэвлэн нийтлүүлэх зорилгоор эх хадгалагч энэхүү Протоколыг хүчин төгөлдөр болмогц Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нарын газарт түүний баталгаат хуулбарыг хүргүүлнэ.

#### 9 дүгээр зүйл Хэл

Энэхүү протоколыг англи, араб, испани, орос, франц, хятад хэлээр тус бүр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд бүх эх бичвэр адил хүчинтэй байна.

Нэг мянга есөн зуун наян найман оны арван нэгдүгээр сарын арван нэгний өдөр лондон хотноо үйлдэв.

Дээр дурдсаныг нотолж, тус тусын Засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгосны дагуу дор гарын үсэг зурагсад энэхүү протоколд гарын үсэг зурав.

#### А ХАВСРАЛТ

### ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ТУХАЙ 1966 ОНЫ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦИД ОРУУЛАХ НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ

#### 2 дугаар зүйл Нэр томъёоны тодорхойлолт

Эх бичвэрийн (8) дахь хэсгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(8) ”урт” гэж цутгамал хэрсэнгийн оройгоос, эсхүл залуурын тэнхлэг хүртэл зай нь их бол усны шугамын дагуух холбоосны урд талаас, түүгээр дайрч өнгөрөх хамгийн бага өндрөөс тооцсон гүний хэмжээний 85 хувь дээрх усны шугамын нийт уртын 96 хувьтай тэнцэх хэмжээг. Гүний хэмжээний хамгийн бага 85 хувьтай тэнцэх хэсгээр дайрч өнгөрөх усны шугаман дээрх хэрсэнгийн гадна тал нь цүлхийсэн хэлбэртэй бол урд хэсгийн нийт уртын эгц босоо шугамыг хэрсэнгийн урд ирмэгтэй адил усны шугаман дээрх хэрсэнгийн арын цэгээс босоо шугамын дагуу (усны шугамаас дээш) хэмжиж авна. Налуу хэлбэртэй

баригдсан хэрсэнтэй хөлөг онгоцны хувьд уртыг тооцох усны шугам нь зохион бүтээгдсэн усны шугамтай зэрэгцээ байна.”

Дараахь агуулгатай (9) дэх хэсэг нэмэгдсэн:

“(9) ”жилийн өдөр” гэдэг нь холбогдох гэрчилгээ дуусах хугацаатай тохирох жил бүрийн сар, өдрийг.”

#### **3, 12, 16 ба 21 дүгээр зүйлүүд**

Эх бичвэрийн эдгээр зүйл дэх олон улсын даацын тэмдэглэгээний талаар “(1966)” ишлэл хийсэн бүх заалт хасагдсан.

#### **4 дүгээр зүйл Хэрэглэх хүрээ**

Эх бичвэрийн 3 дахь хэсгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(3) Хэрэв I хавсралтын журамд тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол шинэ хөлөг онгоцонд хамаарахгүй.”

#### **5 дугаар зүйл Үл хамаарах тохиолдол**

(2) дугаар зүйлийн (с) хэсэг дэх “Пунта Норте” гэсэн үг нь “Пунта Раса (Сан Антиано булан)” гэж өөрчлөгдөв:

#### **13 дугаар зүйл Үзлэг, шалгалт хийх болон даацын тэмдэглэгээ тавих**

Гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Үзлэг хийх болон даацын тэмдэглэгээ тавих”

1, 4, 7 дахь мөрүүдэд “Үзлэг, шалгалт хийх болон даацын тэмдэглэгээ тавих” гэсэн мөр “Үзлэг хийх болон даацын тэмдэг тавих” гэж өөрчлөгдөнө.

#### **14 дүгээр зүйл Анхан шатны болон гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг, шалгалт**

Гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв.

“Анхан шатны, гэрчилгээ шинэчлэх болон жил бүрийн үзлэг”

Эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(2) Хөлөг онгоцонд дор дурдсан үзлэг хийнэ:

а) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахын өмнө анхан шатны үзлэгээр хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, тоног төхөөрөмжийн иж бүрэн шалгалтыг энэхүү конвенцийн хүрээнд явуулна. Үзлэгээр хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, материалын орц болон хэмжээс нь конвенцийн шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа эсэхийг шалгана,

б) гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг 19 дүгээр зүйлийн (2), (5), (6), (7) дахь хэсгийн заалтыг хэрэглэхээс бусад тохиодолд Захиргаанаас тогтоосон 5 жилээс илүүгүй хугацаанд хийж, хөлөг онгоцны ерөнхий байгууламж, тоног төхөөрөмж, материалын орц болон хэмжээс нь энэхүү конвенцийн шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг тогтооход оршино,

с) жил бүрийн үзлэгийг гэрчилгээний жил бүрийн өдрийн өмнө болон хойно 3 сарын хугацаанд дараахь зүйлийг тогтоох зорилгоор хийнэ:

i) их бие болон давхарлагад даацын тэмдэглэгээний байршлын тооцоонд өөрчлөлт орохуйц өөрчлөлт хийгдээгүй эсэх;

ii) хөлөг онгоцон дээр байгаа бүх хаалга, хөлөг онгоцны тавцангийн хамгаалалт, түүнд гаргасан ус зайлуулах суваг, хөлгийн гишүүдийн байр, жолоодлогын кабинд нэвтрэх хаалга зэрэг хэрэгсэл нь зөв суурилуулагдсан, засварлагдсан, шаардагдах нөхцөлийг хангасан эсэх;

iii) усны мандлаас дээшхи хашлаганы тэмдэглэгээ байнга үнэн зөв тэмдэглэгдсэн эсэх;

iv) 10 дугаар журмын шаардлагын дагуу мэдээллээр хангагдсан эсэх.

(2) энэ зүйлийн (2)(с) дэд хэсэгт дурдсан жил бүрийн үзлэг нь хөлөг онгоцонд хэрэглэж байсан буюу энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу чөлөөлөгдсөн даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ болон даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх олон улсын гэрчилгээг баталгаажуулна.

**16 дугаар зүйл**  
**Гэрчилгээ олгох**

(4) дэх хэсэг хасагдсан.

**17 дугаар зүйл**  
**Бусад Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

Гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Бусад Засгийн газраас гэрчилгээ олгох ба батлах”

Эх бичвэрийн (1) дэх хэсгийн дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(1) Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газар, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Засгийн газрын хөлөг онгоцонд үзлэг хийх, олон улсын даацын тэмдэглэгээний гэрчилгээг олгох эрх олгосон хүсэлтээр, хэрэв тухайн хөлөг онгоц энэхүү конвенцийн нөхцөлийг хангаж байвал, энэхүү конвенцийн дагуу уг хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгох буюу батална.”

(4) дэх хэсгийн “(1966)” гэсэн заалт хаагдсан.

**18 дугаар зүйл**  
**Гэрчилгээний загвар**

Эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээ нь энэхүү конвенцийн 3 дугаар хавсралтад тусгасан загвартай нийцсэн хэлбэртэй байна. Хэрэв гэрчилгээ нь англи, эсхүл франц хэлээр бичигдээгүй бол эх бичвэрийг энэ хоёр хэлний аль нэг хэлээр хөрвүүлж хавсаргасан байна.”

**19 дүгээр зүйл**  
**Гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа**

Гарчгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Гэрчилгээний хүчинтэй байх болон үйлчлэх хугацаа”

Эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(1) даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээг Захиргаанаас тогтоосны дагуу 5 жилээс илүүгүй хугацаагаар олгоно.”

2)

а) Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнө 3 сарын хугацаанд гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг хийсэн бол шинээр олгох гэрчилгээ нь (1) дэх хэсгийн шаардлагаас үл хамааран гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг хийж дууссан өдрөөс хойш 5 жилээс хэтрэхгүй хугацаанд хүчинтэй байна.

б) Гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дууссаны дараа хийсэн бол шинээр олгох гэрчилгээ нь хүчин төгөлдөр гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа дуусах өдрөөс хойш 5 жилээс илүүгүй хугацаанд хүчинтэй байна.

с) Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнө 3 хүртэлх сарын өмнө гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийсэн бол шинэ гэрчилгээ нь гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийж дууссан өдрөөс хойш 5 жилээс илүүгүй, гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийг хийж дуусах хүртэлх хүчинтэй байна.

3) Хэрэв гэрчилгээг 5 жилээс бага хугацаагаар олгосон бол 5 жил хүртэлх хугацаатай олгосон гэрчилгээг 14 дүгээр зүйлийн дагуу зохих ёсоор жил бүрийн үзлэгт

хамруулсан нөхцөлд л Захиргаа гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааг дууссан өдрөөс хойш (1) дэх хэсэгт заасны дагуу хамгийн удаан хугацаагаар сунгаж болно.

4) Хэрэв 14 дүгээр зүйлийн (1)(b) дэд хэсэгт заасны дагуу гэрчилгээ шинэчлэх үзлэгийн дараа хөлөг онгоцонд түүний гэрчилгээний хугацаа дуусахаас өмнө шинэ гэрчилгээ олгох боломжгүй бол үзлэг хийж буй этгээд, эсхүл байгууллага гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааг 5 сараас илүүгүй хугацаагаар сунгаж болно. Ийнхүү сунгасныг гэрчилгээнд баталгаажуулах ёстой бөгөөд хөлөг онгоцны усны мандлаас дээшхи хашлаганы хэсэгт нөлөөлөхүйц аливаа өөрчлөлтийг ерөнхий байгууламж, тоног төхөөрөмж, ерөнхий байгууламжийн эд ангийн материал, эсхүл хэмжээнд хийгээгүй нөхцөлд л сунгалтыг хийж болно.

5) Хэрэв хөлөг онгоц гэрчилгээний хугацааг дуусах үед үзлэг хийх боомтод байхгүй бол Захиргаа нь гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг зөвхөн зайлшгүй шалтгааныг харгалзсаны үндсэн дээр аялалыг дуустал сунгана. Ийм сунгалт хийлгэх болсон ямар ч хөлөг онгоцны гэрчилгээг 3 сараас илүү хугацаагаар сунгахгүй бөгөөд ийм сунгалт хийлгэж, үзлэг хийх боомтод хүрэлцэн ирсэн хөлөг онгоц шинэ гэрчилгээ авалгүйгээр, сунгалт хийсэн гэрчилгээгээр тухайн боомтоос гарах эрхгүй. Гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг хийсний дараа шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээний сунгалт хийгдэхээс өмнөх хугацаа дууссан өдрөөс эхлэн 5 жилээс илүүгүй хугацаанд хүчин төгөлдөр байна.

6) Богино аялалын хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээ нь энэ зүйлийн өмнөх нөхцөлийн дагуу сунгагдаагүй бол Захиргаа нь хөнгөлөлттэй хугацаагаар гэрчилгээний хүчинтэй хугацаагаар дууссан өдрөөс хойш нэг сар хүртэлх хугацаагаар сунгаж болно. Гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг хийсний дараа шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээний сунгалт хийгдэхээс өмнөх хугацаа дууссан өдрөөс эхлэн 5 жилээс доошгүй хугацаанд хүчин төгөлдөр байна.

7) Захиргаанаас тогтоосон онцгой нөхцөл байдлын үед гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа дууссан өдрөөс хойшхи хугацаанд (2), (5), (6) дахь хэсгийн шаардлагын дагуу шинээр гэрчилгээ олгохгүй байж болно. Онцгой нөхцөл байдлын үед шинээр олгох гэрчилгээ нь гэрчилгээ шинэчлэх үзлэг хийснээс хойш 5 жилээс илүүгүй хугацаанд хүчинтэй байна.

8) Хэрэв жил бүрийн үзлэгийг 14 дүгээр зүйлд тодорхойлсон хугацааны өмнө хийж дууссан бол:

а) гэрчилгээн дээрх жил бүрийн өдрийн дагуу тэмдэглэгээ нь үзлэг хийж дууссанаас хойш 3 сараас илүүгүй хугацааны дараа байхаар өөрчлөн тусгагдсан байна;

б) 14 дүгээр зүйлд заасан шаардлагын дагуу жил бүрийн дараагийн үзлэгийг энэ зүйлд заасны дагуу жил бүрийн шинэ өдрийг товлох давтамжтай хийнэ;

с) хэрэв жил бүрийн нэг буюу хэд хэдэн үзлэг хоорондох хамгийн их хугацаа нь 14 дүгээр зүйлд зааснаас ихгүй бол гэрчилгээний хугацаа дуусах өдөр өөрчлөгдөхгүй байж болно.

9) Хэрэв дараахь нөхцөл байдлаас аль нэг нь бий болсон тохиолдолд даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээ нь хүчин төгөлдөр болно:

а) хөлөг онгоцны их бие болон давхрагад усны мандлаас дээш орших хашлаганы өндрийг нэмэгдүүлэхүйц ихээхэн өөрчлөлт орсон;

б) 14 дүгээр зүйлийн (1)(с) дэд хэсэгт дурдсан тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь бүрэн бүтэн байдлаа алдсан;

с) гэрчилгээ нь 14 дүгээр зүйлийн (1)(с) дэд хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоцонд үзлэг хийгдсэнийг нотлохгүй бол;

д) хөлөг онгоцонд аюул учрахуйц бүтцийн бат бөх байдал алдагдсан.

10)

а) Захиргаанаас хөлөг онгоцонд олгосон даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх олон улсын гэрчилгээний хугацаа нь 6 дугаар зүйлийн (2) дахь хэсэгт заасны дагуу 5 жилээс илүүгүй байна. Ийм гэрчилгээг энэ зүйлийн дагуу даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээний нэгэн адил шинээр олгож, үзлэгт хамруулж, баталгаа олгон, сунгалт хийж, хүчингүй болгоно.

б) 6 дугаар зүйлийн (4) дэх хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоцонд олгосон Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх олон улсын гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь нэг л аялалын хугацааны туршид хүчинтэй байх хугацаагаар хязгаарлагдана.  
11) Хөлөг онгоц өөр улсын далбаан дор аялах тохиолдолд Захиргаанаас олгосон гэрчилгээ нь хүчингүй болно.”

*21 дүгээр зүйл*  
**Хяналт**

с) дэд хэсэг дэх “(3) дахь хэсэг” гэж ишлэл хийснийг “(9) дэх хэсэг” гэж өөрчлөв.

**В ХАВСРАЛТ**

**ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ТУХАЙ 1966 ОНЫ ОЛОН УЛСЫН  
КОНВЕНЦИЙН ХАВСРАЛТ ДАХЬ НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ**

**НЭГДҮГЭЭР ХАВСРАЛТ  
ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭГ ТОДОРХОЙЛОХ ЖУРАМ**

**I БҮЛЭГ  
Нийтлэг үндэслэл**

*1 дүгээр журам*  
**Их биеийн байгууламжийн бат бөх байдал**

Гарчиг дахь “Их биеийн байгууламжийн бат бөх байдал” гэсэн мөрийг “Хөлөг онгоцны бат бөх байдал” гэсэн мөрөөр солив.

Журмын 1 дэх өгүүлбэрийн “Их бие” гэсэн үгийг “Хөлөг онгоц” гэсэн үгээр солив.

*2 дугаар журам*  
**Үйлчлэх хүрээ**

Дараахь (6), (7) дахь хэсгийг нэмэв:

“6 дугаар журам, 22(2) буюу 27 дугаар журам нь зөвхөн даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцийн 1988 оны протокол хүчин төгөлдөр болсон үед буюу түүнээс хойш үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоцтой адил хэрсэнтэй хөлөг онгоцонд хэрэглэнэ.

(7) Захиргаанаас тогтоосны дагуу (6) дахь хэсэгт тодорхойлсноос бусад хөлөг онгоц болон шинэ хөлөг онгоц энэхүү конвенцийн 27 дугаар (нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан журам) буюу Даацын тэмдэглэгээний тухай 1966 оны олон улсын конвенцийн 27 дугаар журмын (1966 оны 4 дүгээр сарын 5-ны өдрөөс мөрдөгдөж буй) аль алинтай нь нийцсэн байна.

*3 дугаар журам*  
**Хавсралтад хэрэглэж буй нэр томъёоны тодорхойлолт**

Эх бичвэрийн (1) дэх хэсгийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(1) Урт. Урт (L)-ыг цутгамал хэрсэнгийн оройгоос, эсхүл залуурын тэнхлэг хүртэлх зай нь их бол усны шугамын дагуух холбоосны урд талаас, түүгээр дайрч өнгөрөх хамгийн бага өндрөөс тооцсон гүний хэмжээний 85 хувь дээрх усны шугамын нийт уртын 96 хувьтай тэнцэх хэмжээг. Гүний хэмжээний хамгийн бага 85 хувьтай тэнцэх хэсгээр дайрч өнгөрөх усны шугаман дээрх хэрсэнгийн гадна тал нь цүлхийсэн хэлбэртэй бол урд хэсгийн нийт уртын эгц босоо шугамыг хэрсэнгийн урд ирмэгтэй адил усны шугаман дээрх хэрсэнгийн арын цэгээс босоо шугамын дагуу (усны шугамаас дээш) хэмжиж авна. Налуу

хэлбэртэй баригдсан хэрсэнтэй хөлөг онгоцны хувьд уртыг тооцох усны шугам нь зохион бүтээгдсэн усны шугамтай зэрэгцээ (//) байна.”

(5) (b) дэд хэсэгт “тооцооны тавцангийн шугам буюу хашлаганы ирмэг” гэсэн үг “тооцооны шугам буюу хашлага” гэж өөрчлөгдсөн.

*5 дугаар журам*  
**Даацын тэмдэглэгээ**

Журмын сүүлийн өгүүлбэр дэх “(зураг 2)” гэсэн үг хасагдсан.

*9 дүгээр журам*  
**Тэмдэглэгээний хяналт**

Даацын тэмдэглэгээний олон улсын гэрчилгээний талаар “(1966)” гэсэн заалт хасагдсан.

**II БҮЛЭГ**  
**ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ УСНЫ МАНДЛААС ДЭЭШ**  
**ОРШИХ ӨНДРИЙН ХЭМЖЭЭГ ТОГТООХ НӨХЦӨЛ**

*10 дугаар журам*  
**Хөлөг онгоцны ахмадад олгох мэдээлэл**

(2) дахь хэсгийн эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“(2) Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” олон улсын конвенцийн дагуу хөлөг онгоц зохион бүтээгдэж дууссаны дараа хазайлтын сорилт хийлгэхийг хөлөг онгоц бүрээс шаардахгүй:

a) хазайлтын бодит усан түрц болон хүндийн төвийн байршлыг хөлөг онгоцыг хоосон байх үед тодорхойлно;

b) хөлөг онгоц харьцангуй тогтвортой, хэвийн үйл ажиллагаа явуулахад тулгарах, болзошгүй бүхий л нөхцөл байдлын үед авах зайлшгүй арга хэмжээний талаарх нарийн удирдамж бүхий баталгаатай үнэн зөв мэдээллээр хурдан бөгөөд энгийн аргаар ахмадыг хангасан байна;

c) захиргаанаас зөвшөөрөгдсөн хөлөг онгоцыг тогтвортой байлгах тухай мэдээлэл болон түүнийг баталсан баримт бичгийг хөлөг онгоцны тавцан дээр үргэлж байлгана;

d) хөлөг онгоц зохион бүтээгдсэний дараахь хазайлтын сорилтоос Захиргааны зөвшөөрлөөр чөлөөлөгдсөн нөхцөлд, хэрэв энэхүү хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын тухай мэдээлэл нь үндсэн өгөгдлөөс үнэн зөв бүрдсэн гэж Захиргаа нь хангалттай баталсан бол түүний тогтвортой байдлын үндсэн өгөгдлүүдийг ийм төрлийн өөр хөлөг онгоц хазайлтын сорилт хийлгэсэн үр дүнгээс авч болно.

*15 дугаар журам*  
**Ус үл нэвтрүүлэх брезентэн давхарлагатай эвхэгддэг тагтай**  
**нээлхийний далайн нөлөөллийн үед ус үл нэвтрүүлэх чанар**

(5) дахь хэсгийн сүүлчийн өгүүлбэр дэх “засварлалт” гэсэн үгийн урд “шугаман” гэсэн үгийг оруулав.

*22 дугаар журам*  
**Сувгууд болон ус татах, зайлуулах хоолой**

(1) дэд хэсгийн эхний өгүүлбэр дэх “заавал”, “байна” гэсэн үгийн хооронд “2 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд” гэсэн өгүүлбэр оруулсан.

Эх бичвэрт дараахь хэсгийг нэмсэн:



“(2) хэрэв усны мандлаас дээш орших тавцангийн хөвөө нь аль ч талаараа 5 градус хазайх үед ачаа тээвэрлэхэд ашиглагддаг битүү давхраганаас гаднах хүрээгээр дайран өнгөрөх сувгууд нь усны мандлаас доош орохгүй байхаар байна.

Бусад тохиолдолд гоожилт нь хүчин төгөлдөр үйлчилж буй “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” конвенцийн шаардлагын дагуу хөлөг онгоцны дотор явагдана.”

(2)-оос (5) дахь хэсгийг (3)-аас (6) хүртэл дахин дугаарлав.

Дахин дугаарлагдсан (4) дэх хэсэг дэх “(1) дэд хэсэг” гэсэн заалт “(2) дахь хэсэг” гэж өөрчлөгдөв.

Дахин дугаарлагдсан (6) дахь хэсгийн эхний өгүүлбэр дэх “Бүх хавхлага болон тоног төхөөрөмж” гэсэн мөрийг “Бүх тоног төхөөрөмж болон хавхлагууд” гэж солив.

**23 дугаар журам**  
**Хашлаганы гэгээвч**

Журмын (2) дахь хэсэг дэх “даацын усны шугам” гэсэн нь “зуны даацын тэмдэглэгээ буюу хэрэв тогтоож өгсөн бол модны даацын зуны тэмдэглэгээ” гэж өөрчлөгдөв.

**24 дүгээр журам**  
**Чөлөөлөх төхөөрөмж**

(2) дахь хэсгийн эхний өгүүлбэр дэх “тооцоологдсон талбай” гэсэн үг нь “(1) дэх хэсгийн дагуу тооцоологдсон талбай” гэсэн өгүүлбэрээр солигдсон.

(2) дахь хэсгийн хоёр дахь өгүүлбэр дэх “интерполяци” гэсэн үгийн өмнө “шугаман” гэсэн үгийг оруулсан.

(3) дахь хэсэг дэх “хөлөг онгоц ..... шаардлага хангаагүй хайрцагтай” гэсэн үгийг “хөлөг онгоц ..... хайрцагтай” гэсэн үгээр сольсон.

**III БҮЛЭГ**  
**УСНЫ МАНДЛААС ДЭЭШ ОРШИХ**  
**ӨНДРИЙН ХЭМЖЭЭ**

**27 дугаар журам**  
**Хөлөг онгоцны загвар**

Эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“1) Хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийг тооцож гаргах зорилгоор хөлөг онгоцыг “А” болон “В” загварт хуваана.

“А” загварын хөлөг онгоц

2) “А” загварын хөлөг онгоц нь:

а) зөвхөн шингэн ачаа юулж тээвэрлэх зориулалтаар зохион бүтээгдсэн;

б) ачааны тасалгаа ус үл нэвтрэх жийрэгт хаалтаар тоноглогдсон, ган буюу адил чанарын материалаар хийсэн жижгэвтэр нээлхийтэй, дээд зэргийн засваргүй хийц бүхий задгай тавцантай байх;

с) ачаагаар дүүргэсэн тасалгаа нь нэвчих чанар багатай байна.

3) “А” загварын хөлөг онгоцны урт 150 метрээс илүү, усны мандлаас дээш орших өндөр нь “В” загварын хөлөг онгоцноос илүүгүй байх, 12 дахь хэсэгт заасан гарч болзошгүй гэмтлийн улмаас ачаалах үед 11 дэх хэсгийн шаардлагын дагуу аливаа тасалгаа буюу өрөө нь 0.95 нэвчих чанартай байж, 13 дахь хэсэгт заасан тэнцвэрт байдлаа хангах нөхцөлийг хэвээр хадгална. Ийм хөлөг онгоцны машины тасалгааг ачаалагдсан гэж үзэх боловч нэвчих чанар нь 0.85 байна.

4) “А” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндөр нь 28 дугаар журмын А хүснэгтэд үндэслэн тодорхойлсноос багагүй байна.

“В загварын хөлөг онгоц”

5) 2 болон 3 дахь хэсэгт заасан “А” загварын хөлөг онгоцонд хамаарахгүй бүх хөлөг онгоцыг “В” загварын хөлөг онгоц гэж үзнэ.

6) 1 дүгээр ангилалдаа 15 дугаар журмын (7) дахь хэсэгт зааснаас бусад шаардлагыг хангасан таг бүхий хаалгаар тоноглогдсон нээлхийтэй, “В” загварын хөлөг онгоцонд 28 дугаар журмын “В” хүснэгтэд тодорхойлсон хэмжээнд үндэслэн, дор дурдсан хүснэгтэд заасан нэмэгдэл хэмжээгээр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтооно:

**15 дугаар журмын (7) дахь хэсэг буюу 16 дугаар журмын шаардлагыг үл хангах таг бүхий нээлхийтэй хөлөг онгоцонд зориулсан “В” загварын хөлөг онгоцны хүснэгт дэх усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл**

Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)	Хөлөг онгоцны урт, (метр)	Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдэл, (мм)
108 болон түүнээс дээш	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Хөлөг онгоц завсрын урттай байх үед шугаман интерполяцийн аргаар усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээний нэмэгдлийг тооцож гаргана.

200 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны хувьд нэмэгдлийг Захиргаа тогтооно.

7) 1 дүгээр ангилалдаа 15 дугаар журмын (7) дахь хэсэг болон 16 дугаар журмын шаардлагыг хангасан таг бүхий хаалгаар тоноглогдсон нээлхийтэй, “В” загварын хөлөг онгоцонд энэ журмын (8)-(13) дахь хэсгийн заалтыг хэрэглэхээргүй бол 28 дугаар журмын “В” хүснэгтэд тодорхойлсон хэмжээнд үндэслэн усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тогтооно.

8) 100 метрээс илүү урттай “В” загварын аливаа хөлөг онгоцонд энэ журмын (7) дахь хэсэгт заасан усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг дор дурдсан нөхцөлд Захиргаа багасган тогтоож болно:

a) багийн гишүүдийг хамгаалахын тулд зохих арга хэмжээ авсан байх;

b) тавцангийн ус зайлуулах төхөөрөмж хангалттай хэмжээнд байх;

c) 1 болон 2 дугаар ангилалын тагууд нь 16 дугаар журмын шаардлагыг хангаж, хангалттай бат бөх байх, тэдгээрийн тусгаарлагдсан болон найдвартай байдалд онцгой анхаарсан бол;

d) ачаалах үед хөлөг онгоц (11) дэх хэсэгт заасан шаардлагын дагуу 0.95 нэвчих чанартай байх аливаа тасалгаа буюу өрөө нь (12) дахь хэсэгт тодорхойлсон болзошгүй гэмтлийн үед их усыг тэсвэрлэх чадвартай байж, (13) дахь хэсэгт тодорхойлсон хангалттай тэнцвэртэй байдалд усны мандал дээр хөвж байх ёстой. 150 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны машин тасгийн усанд автсан тасалгааны адил авч үзэх боловч нэвчих чанарыг 0.85 гэж тооцно.

9) (8), (11), (12) болон (13) дахь хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан “В” загварын хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тооцоолохдоо 28 дугаар журмын “В” хүснэгтэд тодорхойлсон хэмжээ, хөлөг онгоцны зохих уртад тохирсон “В” болон “А” хүснэгтийн хэмжээ хоорондын ялгаварын 60 хувиас дээш хэмжээгээр багасгаж болохгүй.

10) (a) (9) дэх хэсэгт зөвшөөрсөн хүснэгтээр усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг 28 дугаар журмын “В” болон “А” хүснэгтийн хэмжээ хоорондын ялгаварын нийт хэмжээгээр багасгахдаа хөлөг онгоц дараахь шаардлагыг хангасан байна:

i) хэрэв тухайн хөлөг онгоц “А” загварынх бол, 26 дугаар журмын (4) дэх хэсэгт зааснаас бусад;

ii) энэ журмын (8), (11) болон (d13) дахь хэсэг;

iii) хөлөг онгоцны уртын дагуух дурын хөндлөн халхавч хана гэмтэж, өмнөх болон хойд зэргэлдээ хоёр тасалгаа нь усаар дүүрсэн, энэ гэмтэл нь машин тасгийг хязгаарлах халхавч хананд хамаарахгүй байдлаар авч үзэх тохиолдолд энэ журмын (12) дахь хэсэгт заасныг,

b) 150 метрээс илүү урттай хөлөг онгоцны машин тасгийг усанд автсан тасалгааны адил авч үзэх боловч нэвчих чанарыг 0.85 гэж тооцно.

Ачааны эхний байдал:

11) усанд автахаас өмнөх ачааллын эхний байдлыг дараахь байдлаар тодорхойлно:

a) хөлөг онгоцыг даацын усны шугам хүртэл, хөлөг онгоцны нуруу модтой ижил тэнцүү ачаалагдсанаар төсөөлөн үзэх;

b) хүндийн хүчний босоо төвийг тооцоолохдоо дараахь зарчмыг баримтлах:

i) нэг төрлийн ачаа тээвэрлэж байгаагаар;

ii) (III) хэсэгт зааснаас бусад хэсэгчлэн дүүргэх зориулалттай тасалгаанууд, ачааны бүх тасалгааг бүрэн дүүрэн ачаалсан, шингэн ачаа тээвэрлэх үед тасалгаа бүрийг 98 хувьтай дүүргэсэн гэж тооцох;

iii) хэрэв зуны даацын шугам хүртэл ачаалсан хөлөг онгоцыг хоосон тасалгаатай ашиглахаар төлөвлөж, хүндийн хүчний босоо төвийг тооцоолохдоо (II) хэсэгт зааснаас багагүй байх тохиолдолд тийм тасалгааг хоосон гэж тооцох;

iv) зарцуулах шингэн, сэлбэгийн ачааллыг бүх торх (цистерн), сав тус бүрийн нийт эзлэхүүний 50 хувиар тооцох; Шингэн ачааны төрөл тус бүрийн ядаж нэг хос хөндлөн торх буюу төвийн нэг торх нь хамгийн их чөлөөт

гадаргуутай гэж үзэж, торх буюу хосолсон торхны чөлөөт гадаргуугаас илүү гэж тооцон, агууламж бүхий торх тус бүрийн хүндийн төвийг түүний эзлэхүүний хүндийн төвөөр авч үзнэ. Үлдсэн торхнуудыг бүхэлдээ хоосон, эсхүл бүхэлдээ дүүрэн гэж үзэж, эдгээр торхноос зарцуулсан шингэн ачааны хуваарилалтыг хөлөг онгоцны нуруу модноос дээш хүндийн төвтэй байхаар тооцно.

v) (IV) хэсэгт заасан зарцуулсан шингэн ачаа бүхий тасалгаанаас бусад, (II) хэсэгт заасан шингэн ачаа агуулсан тасалгаа бүрт хамгийн их чөлөөт гадаргууны нөлөөллийг хазайлтын өнцгийг 5 градусаас ихгүй үед тооцох. Тооцоолох аргыг захиргаанаас зөвшөөрсөн нөхцөлд чөлөөт гадаргууны бодит нөлөөллийг хэрэглэнэ;

vi) хүндийн хэмжээг хүндийн жингийн дор дурдсан хэмжигдэхүүнийг үндэслэн тооцно:

- давстай ус	1.025
- цэнгэг ус	1.000
- түлшний тос	0.950
- дизелийн тос	0.900
- тос, тосолгоо	0.900

Гэмтлийг таамаглах

12).

a) гэмтлийн хэмжээ босоо чиглэлд үндсэн шугамаас дээш бүх тохиолдолд хязгааргүй гэж таамаглана;

b) гэмтлийн хэмжээ хөндлөн чиглэлд хөлөг онгоцны тавцангийн дотроос эгц босоо (перпендукуляр) чигт төвийн шугам хүртэлх зуны даацын усны шугамын төвшинд В/15- тай тэнцүү буюу 11.5 метр болон түүнээс бага;

c) хэрэв гэмтлийн хэмжээ (a) болон (b) дэд хэсэгт зааснаас бага, хөлөг онгоцыг илүү хүнд байдалд хүргэхээргүй бол тооцоог тухайн бага хэмжээний гэмтлээр авч үзнэ;

d) (10) хэсгийн (a) дэд хэсэгт зааснаас өөрөөр шаардсанаас гадна таамаглаж буй гэмтлийн хөндлөн чиглэлд дотоод халхавч (хаалт) хөндлөн ханын дагуу өрөө, тасалгаа байрлаагүй үед зэргэлдээ халхавч (хаалт) хөндлөн ханын хооронд нэг тасалгаа усанд автсанаар хязгаарлаж болно.

Хөлөг онгоцны тавцангийн хэмжээгээр үргэлжлээгүй, торх (цистерн)-нуудын зааг болох халхавч (хаалт) хөндлөн ханыг (b) дэд хэсэгт заасны дагуу тэдгээр халхавч (хаалт) ханууд нь хөндлөн чиглэлд таамаглаж буй гэмтлийн хил хязгаарын цаад хэсэгт байгаа тохиолдолд гэмтээгүй гэж үзнэ. Хэрэв таамаглаж буй гэмтлийн хөндлөн чиглэлийн хүрээнд байгаа халхавч (хаалт) хөндлөн хана 3 метрээс илүүгүй урттай шат буюу хөндий завсартай бол тухайн халхавч (хаалт) хөндлөн ханыг (b) дэд хэсэгт заасны дагуу гэмтээгүй гэж тооцож, зэргэлдээ тасалгаа, өрөөг тус тусдаа усанд автсан гэж үзнэ.

Хэдий тийм боловч, хэрэв таамаглаж буй гэмтлийн хөндлөн чиглэлийн хүрээнд байгаа халхавч (хаалт) хөндлөн хана 3 метрээс илүү урттай шат буюу хөндий завсартай бол тухайн халхавч (хаалт) хөндлөн хана бүхий хоёр тасалгааг усанд автсан гэж үзнэ. Халхавч (хаалт) ханын дээд талаас хойшоо болон торхны дээд хөвөөнөөс хойш, дээд хэсэгт бий болсон шатыг энэ журмын дагуу шатны адил авч үзэхгүй.

(e) таамаглаж буй гэмтлийн хөндлөн чиглэлийн хүрээнд байгаа үндсэн халхавч (хаалт) хөндлөн хана нь давхар ёроолын буюу торх (цистерн)-ны хэсэгт 3 метрээс илүү урттай шат үүсгэж байгаа бол үндсэн халхавч (хаалт) хөндлөн хананд нийлэх давхар ёроолын буюу торх (цистерн)-ны хэсгийг нэгэн зэрэг усанд автсан гэж үзнэ. Хэрэв энэ торх (цистерн) завсар зайтай, нэг болон хэд хэдэн үр тариа агуулах сав, хөндийтэй бол тэдгээр хөндий болон хөдөлгүүрийг нэгэн зэрэг усанд автана гэж тооцно. Хэрэв үүнтэй адилаар шингэн ачаа тээвэрлэх зориулалттай хөлөг онгоцны торх (цистерн)-ны хажуу тал завсар зайтай, зэргэлдээ тасалгаа, өрөөний дотор

байгаа бол тэдгээр зэргэлдээ тасалгаа, өрөөг нэгэн зэрэг хоосон, эсхүл усанд автсан гэж тооцно.

Энэ заалтыг торх (цистерн)-ны хоорондох халхавч (хаалт) хананд усны цорго байрлуулж, хөлгийн тавцангаас хянахаас гадна бусад тиймэрхүү завсар зайг хаах хэрэгслээр тоноглогдсон тохиолдолд ч мөн адил хэрэглэнэ. Торх (цистерн)-ны дээд хэсэг дэх амсар ердийн нөлөөнд байгаагаас бусад тохиолдолд ойр ойрхон зайтай боолт бүхий халхавчны тагийг нүхлээгүй халхавч ханатай адил авч үзнэ.

(f) өмнө эсхүл хойд талд зэргэлдээ орших аливаа тасалгааг усанд автсан гэж үзэхэд ус нэвтрэх үндсэн халхавч (хаалт) хана хамгийн багадаа  $\frac{1}{3} L^{2/3}$  буюу 14.5 метр зайд орших тохиолдолд үр нөлөөтэй гэж тооцно. Хөндлөн халхавч (хаалт) ханыг үүнээс бага зайд байгаа үед нэг болон түүнээс дээш ханыг дээр дурдсан хамгийн бага зайд хүргэхийн тулд байхгүй гэж тооцно.

Тэнцвэртэй байдал

13) Дор дурдсан шаардлагыг хангаж байгаа тохиолдолд усанд автсан дараахь хөлөг онгоцны тэнцвэртэй байдлыг хангалттай гэж тооцно:

а) усанд автсаны дараа даацын усны сүүлчийн шугам нь доошлохоор аливаа нүхээр усанд авталтыг түргэсгэх нөхцөл, доошоо суух хугацаа, хазайлт болон бэлэн байдлыг тооцоолно. Ийм завсар зайд агааржуулах хоолой, салхивч болон ус нэвтрэх хаалгаар хаасан нээлхий, орцууд (тэдгээр нь 12 дугаар журам болон 19 дүгээр журмын (4) дэх хэсгийн дагуу зөвшөөрөгдөх) хамаарах бөгөөд үүнд тагаар хаасан нээлхий буюу орц (18 дугаар журмын дагуу зөвшөөрөгдөх), 27 дугаар журмын (12) хэсэгт загварыг тодорхойлсон ачааны таг, алсын удирдлагаар ажиллах ус үл нэвтрэх хаалга буюу нүхгүй нээлхий (23 дугаар журмын шаардлагыг хангасан) хамаарахгүй. Хэдий тийм боловч, машины үндсэн хэсгийг удирдлагын хэсгээс тусгаарлах ус үл нэвтрэх хаалганд, хөлөг онгоцны далайн битүүмжилсэн байдалд түүнийг ашиглаагүй байгаа хугацааны туршид түүний доод босго зуны даацын усны шугамаас дээш төвшинд оршиж байгаа үед хурдан түргэн хугацаанд ажиллах боломжтой байлгах төрлийн нугас хадсан байна.

б) хэрэв (12) дахь хэсгийн (b) дэд хэсэгт таамаглаж буй гэмтлийн хүрээнд хоолой, суваг, хонгил байгаа бол гэмтлийн тохиолдол бүрийг тооцоолоход хэрэглэж байгаагаас бусад тасалгаанд ус тархалтыг нэмэгдүүлэхгүй байх арга хэмжээ авна.

с) тэгш хэмийн бусаар усанд автахаас хазайлтын өнцөг 15 градусаас ихгүй байна. Хэрэв тавцангийн аль ч хэсэг автаагүй бол хазайлтын өнцгийг 17 градус хүртэл нэмэгдүүлэн тооцож болно.

д) хүндийн (метанцентр) төвийн өндөр нь усанд автсан үед эерэг байна.

е) хэрэв тухайн тохиолдолд усанд автахаар гэмтсэн гэж үзэж байгаа өрөө, тасалгаанаас гадна хүрээнд байгаа тавцангийн хэсэг усаар дүүрч, бат бөх байдал нь эргэлзээтэй бол тогтвортой байдлыг зөрүүг шинжлэн шалгана. Хэрэв тахир мөр хамгийн багадаа 20 градусын зайд, тэнцвэртэй байдлаас хамгийн ихдээ 0.1 метрийн зайд хэтэрч тэгшрэх үед тогтвортой байдлын зөрүүг хангалттай гэж тооцно. Энэ зайны хүрээнд тахир доорх талбай 0.0175 т.градусаас багагүй байна.

Захиргаа нь хамгаалагдсан буюу хамгаалагдаагүй орц, нээлхий түр зуур усанд автаснаас болон тогтвортой байдлын зөрүүний хүрээнд орц, нээлхий түр зуур усанд автсанаас учирч болзошгүй бодит аюулыг тооцож үзэх ёстой.

ф) Захиргаа нь хөлөг онгоц усанд автсан үед засварлахдаа түүний тогтвортой байдлыг хангалттай хангасан байхыг шаардана.

Хөдөлгүүргүй хөлөг онгоц

14) хөдөлгүүргүй хөнгөн чиргүүл, ачааны хөлөг онгоц болон бусад хөлөг онгоцонд энэ журмын заалтын дагуу усны мандлаас дээш орших хэмжээг тогтооно. (2) болон (3) дахь хэсгийн шаардлагыг хангасан ачааны онгоцны усны мандлаас дээш орших хэмжээг "А" загварын хөлөг онгоцны адил тогтоох ба, ингэхдээ:

а) захиргаа нь задгай тавцан дээр ачаа тээвэрлэх ачааны хөлөг онгоцны тогтвортой байдлыг тусгайлан тооцно. Тавцангийн ачааг ердийн "В" загварын хөлөг онгоцны адил усны мандлаас дээш орших хэмжээг тогтоосон ачааны хөлөг онгоцон дээр тээвэрлэж болно;



b) хэдий тийм боловч, хөдөлгүүргүй ачааны хөлөг онгоцонд 25 дугаар журам болон 26(2), 26(3) дугаар журам, 39 дүгээр журмын шаардлагыг хэрэглэхгүй.  
c) усны мандлаас дээш орших өндрийн тавцандаа ган болон бусад адил чанарын материалаар хийсэн чигжээс бүхий, ус үл нэвтрэх тагаар хаасан, нэвтрэх боломжтой жижгэвтэр нээлхийтэй, ийм төрлийн хөдөлгүүргүй ачааны хөлөг онгоцонд усны мандлаас дээш орших өндрийг энэ журамд зааснаас 25 хувиар бага байхаар тогтоож болно.”

*37 дугаар журам*

**Байгууламж болон хайрцгийг багасгах**

“А” болон “В” загварын хөлөг онгоцны хүснэгтийн тайлбарын 2 дахь хэсгийн “хайрцаг” гэсний дараа “байгууламж” гэсэн үгийг оруулав.

*38 дугаар журам*

**Нуман хэлбэр**

(12) дахь хэсгийн тодорхойлолтын “У” дэд хэсэгт “нуман хэлбэрийн шугамын захад” гэснийг “эгц босоо (перпендикуляр) шугамын өмнө болон хойно” гэж өөрчлөв.

*40 дүгээр журам*

**Усны мандлаас дээш орших өндрийн хамгийн бага хэмжээ**

(3) дахь хэсгийн эхний өгүүлбэрийн “(1) дэх хэсэг” гэснийг “(3) дахь хэсэг” гэж өөрчлөв.

**IV БҮЛЭГ**

**МОД ТЭЭВЭРЛЭХ ЗОРИУЛАЛТЫН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ  
УСНЫ МАНДЛААС ДЭЭШ ОРШИХ ӨНДРИЙН ХЭМЖЭЭГ  
ТОДОРХОЙЛОХОД ТАВИХ ТУСГАЙ ШААРДЛАГА**

*44 дүгээр журам*

**Ачилт**

Эх бичвэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Ерөнхий нөхцөл:

1) Ачаа байрлуулдаг задгай тавцан дээрх нээлхийг найдвартай хааж тагласан байна. Салхивч болон агааржуулагчийг найдвартай хамгаална.

2) Модыг доод тал нь давхарлага хоорондох худгийн уртаар болон худгийн нийт хэмжээгээр тавцан дээр ачна. Хойд төгсгөлдөө хязгаарлах байгууламж байхгүй бол модыг доод тал нь арын нээлхийн төгсгөл хүртэл ачна.

Модыг хөлөг онгоцны тууш хэмжээгээр, аль болох онгоцны ханан тал уруу ойртуулж, хамгаалалтын хашлага, бэхлэлт, тулгуур хийж, залуурчин нэвтрэх боломжийг бүрдүүлэх зэргээр хаалтыг бэлтгэн, аливаа тохиолдолд хөлөг онгоцны өргөнөөс дунджаар 5 хувиас хэтрэхгүй байхаар тавцан дээр ачна. Модыг аль болох бат бөх, байгууламжийн хэвийн өндрийн хэмжээнээс намгүй, тавцангийн дөрөвний нэгээс хэтрэхгүй байхаар ачна.

3) Өвлийн улирлын бүсэд өвөл хөвөх хөлөг онгоцны задгай тавцан дээрх ачааны өндөр нь тавцангийн хамгийн өргөн хэсгийн гуравны нэгээс хэтрэхгүй байна.

4) Тавцан дээр модыг чигжүү ачиж, баглаж боож бэхэлсэн байна. Энэ нь ямар ч тохиолдолд жолоодлого болон хөлөг онгоцны шаардлагатай чухал ажилд саад учруулахааргүй байна.

Тулгуур

5) Тээвэрлэх модны төрлөөс шалтгаалан тулгуур нь хөлөг онгоцны өргөнийг тооцсон, хангалттай бат бөх байх ба түүний бат бөх чанар нь хашлаганыхаас хэтрэхээргүй,





хоорондох зай нь тээвэрлэгдэж байгаа модны төрөл болон урттай тохирсон байх ёстой ч 3 метрээс илүүгүй байна. Тулгуурыг бат бөх өнцөгт болон металл углуурга, бусад найдвартай хэрэгслээр бэхлэнэ.

Даруулга

6) Тавцан дээр ачсан модыг нийт уртынх нь хэмжээгээр, тээвэрлэх модны онцлогоос хамааран Захиргаанаас зөвшөөрсөн даруулгаар бэхлэнэ.

Тогтвортой байдал

7) Хөлөг онгоцыг аяллын бүх хугацаанд тогтвортой байдлын найдвартай нөөцөөр хангахын тулд норох болон мөстсөнөөс ачааны жин нэмэгдэх, түлш болон нөөцийг зарцуулснаар жин багасах зэргийг тооцож зохих арга хэмжээ авсан байна.

Хөлөг онгоцны багийн хамгаалалт, машины тасагт нэвтрэх, гэх мэт.

8) 25 дугаар журмын (5) дахь хэсгийн шаардлагууд дээр нэмээд, хамгаалалтын хашлага буюу аврах хашлагыг босоогоор 350 мм-ээс илүүгүйгээр тавцангийн ачааны тал бүрт, ачаанаас 1 метрээс багагүй өндөрт байрлуулсан байна. Мөн аврах хашлагыг төмөр утсан татлагаар хөлөг онгоцны төв шугам руу аль болох ойртуулан чанга ороож татах нь зохистой. Ачаа тэнцүү биш үед 600 мм – ээс багагүй өргөнтэй явах гарцыг ачаан дээгүүрх аюултай гадаргуу дээр аврах хашлаганы доор буюу зэргэлдээ нь бэхлэн тааруулсан байна.

9) (8) дахь хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлэх боломжгүй үед Захиргаанаас зөвшөөрсөн шаардлага хангасан хэрэгслийг сонгон хэрэглэнэ.

Залуурын төхөөрөмж

10) Залуурын төхөөрөмж ачаанд цохигдож гэмтэхээс найдвартай хамгаалагдсан байх ба аль болох хялбар хүрэх боломжтой байна. Гол залуурын төхөөрөмж гэмтсэн тохиолдолд жолоодох найдвартай хэрэгсэлтэй байх арга хэмжээ авсан байна.”

*45 дугаар журам*

#### **Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг тооцоолох**

(5) дугаар хэсэгт “усны мандлаас” гэсэн үгийн дараа “буюу 40 дугаар журмын (8), модны зуны тооцооны зайг үндэслэсэн, хөлөг онгоцны нуруу модны дээд оройгоос модны зуны даацын тэмдэглэгээний шугам хүртэл хэмжсэн” гэж нэмэх.

#### **ХОЁРДУГААР ХАВСРАЛТ БҮС, МУЖ БОЛОН УЛИРЛЫН МӨЧЛӨГ**

*46 дугаар журам*

#### **Хойд зүгийн өвлийн улирлын бүс болон муж**

1) дэх хэсгийн (b) дэд хэсгийн сүүлчийн өгүүлбэрийг дараахь байдлаар өөрчлөв:  
“Энэ бүсэд Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын I бүс, параллель өргөрөгөөр хязгаарлагдсан Скагеррак хоолой дахь Скоу хошуу орших Хойд Атлантын өвлийн улирлын муж болон Балтийн тэнгис хамаарахгүй. Шотландын арлыг Хойд Атлантикийн өвлийн улирлын I болон II бүсийн хил дээр оршиж байгаа гэж үзнэ.”

Улирлын мөчлөг:

Өвөл: 11 дүгээр сарын 1 - нээс 3 дугаар сарын 31 хүртэл

Зун: 4 дүгээр сарын 1 - нээс 10 дугаар сарын 31 хүртэл

*47 дугаар журам*

#### **Өмнө зүгийн өвлийн улирлын бүс**

Журмын төгсгөл дэх “Америк тивийн баруун эрэг хүртэл” гэснийг дараахь байдлаар өөрчлөв:

“Өмнөд өргөрөгийн 33°, баруун уртрагийн 79° цэг хүртэл, тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 41°, баруун уртрагийн 75° хүртэл, түүнээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 41°47', баруун уртрагийн 73°53' – ын Чилоэ арал дээрх Пунт Корона гэрэлт цамхаг хүртэл, тэндээс Чилоэ арлын умард, зүүн болон өмнөд эргийн дагуух өмнөд өргөрөгийн 43°20', баруун

уртрагийн 74°20' цэг хүртэл, тэндээс баруун уртрагийн 74°20' меридианаар, өмнөд өргөрөгийн 45°45'-ын параллель хүртэл, Чилоэгийн сувгийн дотоод бүсийг багтаасан баруун уртрагийн 74°20' меридианаар дорно зүгт.”

**48 дугаар журам**  
**Халуун орны бүс**

Эхний дэд хэсгийн төгсгөлийн (2) дахь хэсэгт “болон эндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 30° - т орших Америк тивийн баруун эрэг хүртэл” гэснийг “эндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 32°47' цэг, баруун уртрагийн 72° хүртэл болон эндээс өргөрөгийн 32°47' – тай параллель Америк тивийн баруун эрэг хүртэл” болгож өөрчлөв.

2 дахь хэсгийн (2) дахь дэд хэсэгт “Кокиумбо” гэснийг “Вальпараисо” болгож өөрчлөв.

**49 дүгээр журам**  
**Улирлын чанартай халуун бүс**

4 хэсгийн (b) дэд хэсэгт “зүүн уртрагийн 120° хүртэл, эндээс зүүн уртрагийн 120° меридианы дагуу Австралийн эрэг хүртэл” гэснийг “зүүн уртрагийн 114° хүртэл буюу эндээс зүүн уртрагийн 114°-ын меридианы дагуу Австралийн эрэг хүртэл” гэж өөрчлөв.

Бүсийн болон улирлын мужийн газрын зураг:

Газрын зураг дээрх Америкийн Нэгдсэн Улсын зүүн эргийн дагуух бүсийг үзүүлсэн хэсэг дэх “УЛИРЛЫН ӨВЛИЙН БҮС” гэсэн үгийг “ӨВЛИЙН УЛИРЛЫН МУЖ” гэж өөрчлөв.

Газрын зураг дээрх бүх газарт “УЛИРЛЫН ӨВЛИЙН МУЖ” гэсэн үгийг (дээр дурдсан тохиолдлоос бусад) “ӨВЛИЙН УЛИРЛЫН МУЖ” гэж, “УЛИРЛЫН ХАЛУУН ОРНЫ” гэсэн үгийг “УЛИРЛЫН ХАЛУУН МУЖ” гэж өөрчлөв.

Тайлбар дээрх “баруун” гэсэн үгийг “өмнөд” гэж өөрчилсөн.

Австралийн эрэг дэх улирлын халуун орны мужийн хилийн шугамыг зүүн уртрагийн 120° - аас зүүн уртрагийн 114° хүртэл шилжүүлэв.

Зуны халуун бүсийн өмнөд хилийн шугам нь Америк тивийн баруун эрэг хамаарахгүйгээр зүүн зүгт өмнөд өргөрөгийн 33°, баруун уртрагийн 79° - т байна. Чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 33°, баруун уртрагийн 79° - аас өмнөд өргөрөгийн 41°, баруун уртрагийн 75°-ын цэг хүртэл хамрагдана. Тэндээс чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 41°47', баруун уртрагийн 73°53' – т Чилоэ арал дээрх Пунта Корона гэрэлт цамхаг хүртэл хамрагдана. Тэндээс Чилоэ арлын хойд, зүүн болон өмнөд эргийн хил болон тэмдэглэгдсэн өмнөд өргөрөгийн 43°20', хүртэл байна. Баруун уртрагийн 74°20' – ын меридиан нь өмнөд өргөрөгийн 45°45'-ын параллель хүртэл болон тэндээс энэ параллель нь Өмнөд Америкийн баруун эрэг хүртэл тэмдэглэгдсэн байна.

Чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 26°, баруун уртрагийн 75° цэгээс өмнөд өргөрөгийн 30°- т халуун бүсийн өмнөд хилээс Өмнөд Америкийн баруун эрэг хүртэл хамрахгүй. Чигээрээ өмнөд өргөрөгийн 26°, баруун уртрагийн 75° цэгээс өмнөд өргөрөгийн 32°47', баруун уртрагийн 72° хүртэл, тэндээс өмнөд өргөрөгийн 32°47' – тай параллель Өмнөд Америкийн баруун эрэг хүртэл хамрагдана.

**ГУРАВДУГААР ХАВСРАЛТ**  
**ГЭРЧИЛГЭЭ**

Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын гэрчилгээний маягтыг (1966 оны) болон Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөгдөх тухай олон улсын гэрчилгээ гэснийг дараахь байдлаар өөрчлөв:



**“Даацын тэмдэглэгээний тухай олон улсын гэрчилгээний маягт”  
“ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНИЙ ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ”**

(Албан ёсны тэмдэг)

(Улс)

1988 оны Протоколоор өөрчлөлт орсон “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцийн заалтыг үндэслэн Засгийн газрын эрх олгосноор олгов.

.....  
(Улсын нэр)

.....  
(Эрх бүхий этгээд болон байгууллага)

Хөлөг онгоцны мэдээлэл .....

Хөлөг онгоцны нэр.....

Тусгай дугаар болон үсгэн тэмдэглэл.....

Бүртгэсэн боомт.....

Урт (L) 2(8) зүйлд тодорхойлсон (метрээр).....

IMO дугаар.....

Усны мандлаас дээш орших өндрийн хэмжээг хэрхэн тогтоосон:

Хөлөг онгоцны загвар

Шинэ хөлөг онгоц

{“A” загвар

{“B” загвар

{Ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц

{усны мандлаас дээш орших багасгасан

өндөртэй “B” загвар

{усны мандлаас дээш орших багасгасан

өндөртэй “B” загвар

Тавцангийн шугамаас тооцсон усны  
мандлаас дээш орших өндрийн даацын  
тэмдэглэгээ

Даацын тэмдэглэгээ:

Халуун бүсийн	..... мм (T)	..... мм – ээр дээш (S)
---------------	--------------	-------------------------

Зуны бүсийн	..... мм (S)	Тойргийн төв дайрсан шугамын дээд захын төвшинд
-------------	--------------	--

Өвлийн	..... мм (W)	..... мм – ээр доош (S)
--------	--------------	-------------------------

Хойд Атлантикийн өвлийн	..... мм..... мм – ээр доош (WNA) (S)
-------------------------	---------------------------------------

Халуун бүсийн модны	..... мм (LT)	..... мм – ээр дээш (LS)
---------------------	---------------	--------------------------

Зуны модны	..... мм (LS)	..... мм – ээр дээш (S)
------------	---------------	-------------------------

Өвлийн модны	..... мм (LW)	..... мм – ээр доош (LS)
--------------	---------------	--------------------------

Хойд Атлантикийн өвлийн модны	..... мм..... мм – ээр доош (LWNA) (LS)
-------------------------------	---

Модныхоос бусад усны мандлаас дээш орших өндрийн бүх хэмжээнд зориулан цэнгэг усны тухайд оруулсан өөрчлөлт ..... мм.

Модны усны мандлаас дээш орших хэмжээнд ..... мм.

Усны мандлаас дээш орших дээр дурдсан хэмжээг эхлэн хэмжсэн тавцангийн шугамын дээд зах нь ..... мм, хашлаганы тавцан талаас ..... зайд оршино.

1. Энэ хөлөг онгоцыг конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн шаардлагад нийцүүлэн шалгасан болно.

2. Энэхүү үзлэг шалгалт нь хөлөг онгоцны усны мандлаас дээш орших дээр дурдсан хэмжээг конвенцид нийцүүлэн тогтоосон болон даацын тэмдэглэгээг тэмдэглэсэн болохыг ҮҮГЭЭР НОТОЛЖ БАЙНА.

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн (1)(с) хэсгийн заалтад нийцсэн жил бүрийн үзлэг шалгалтыг хийсэн нөхцөлд ..... хүртэл хүчинтэй болно.

Олгосон .....  
(Гэрчилгээ олгосон газар) (Олгосон огноо)  
.....  
(Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Эрх бүхий байгууллагын тамга болон тэмдэг)

**Тайлбар:**

Хөлөг онгоц гол, мөрөнд буюу нутаг дэвсгэрийн усны хүрээнд орших боомтоос хөдөлж байгаа бол тухайн боомтоос задгай далайд гарах хүртэл зарцуулахад шаардлагатай шатахуун болон бусад бүх материалын жинд тохирсон илүү ачаа тээвэрлэхийг зөвшөөрнө.

Хөлөг онгоц нэгж хувийн жинтэй цэнгэг усанд аялж байгаа бол зохих даацын тэмдэг нь цэнгэг усанд зориулсан дээр дурдсан өөрчлөлтийн хэмжээгээр ачаалж болно. Хэрэв хувийн жин нь нэгж хувийн жингээс ялгаатай бол усны бодит хувийн жин болон 1.025 ялгаварын хэмжээгээр өөрчлөлтийг хийнэ.

**Жил бүрийн үзлэг шалгалтын баталгаажуулалт**

Конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн (1)(с) хэсгийн заалтаар шаардсан жил бүрийн үзлэгээр хөлөг онгоц нь тус конвенцийн холбогдох шаардлагыг биелүүлж байгааг ҮҮГЭЭР НОТӨЛЖ БАЙНА:

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: .....  
Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**19 дүгээр зүйлийн (3)(с) хэсэгт нийцсэн жил бүрийн үзлэг**

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3)(с) хэсгийн заалтаар шаардсан жил бүрийн үзлэгээр хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг биелүүлж байгааг ҮҮГЭЭР НОТӨЛЖ БАЙНА:

Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)



**5 жилээс бага хугацаагаар олгосон тохиолдолд  
19 дүгээр зүйлийн (3) заалтыг хэрэглэн гэрчилгээний хугацааг сунгах  
зөвшөөрөл**

Хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох заалтуудыг биелүүлж байгаа тул тус конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг зөвшөөрөв.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**14 дүгээр зүйлийн (4) заалтыг хэрэглэх буюу давтан  
үзлэг шалгалтын зөвшөөрөл**

Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох заалтыг биелүүлж байгаа тул конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (4) дэх заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг зөвшөөрөв.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**19 дүгээр зүйлийн (5) болон 19 дүгээр зүйлийн (6) заалтыг хэрэглэх хөнгөлөлттэй  
хугацаа буюу үзлэг шалгалт хийлгэх боомтод иртэл гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг  
сунгах зөвшөөрөл**

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (5) болон (6) заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг хүлээн зөвшөөрөв.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь заалтыг хэрэглэн  
жилийн өдрийг шилжүүлэх зөвшөөрөл**

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь заалтад нийцүүлэн жилийн огноог ..... болгов.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь заалтад нийцүүлэн жилийн огноог ..... болгов.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**“Даацын тэмдэглэгээнээс чөлөөлөх тухай олон улсын гэрчилгээний маягт”**

**“ДААЦЫН ТЭМДЭГЛЭГЭЭНЭЭС ЧӨЛӨӨЛӨХ ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ”**

(Албан ёсны тэмдэг) (Улс)  
1988 оны Протоколоор өөрчлөлт орсон “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны олон улсын конвенцийн заалтыг үндэслэн Засгийн газрын эрх олгосноор олгов.

.....  
(Улсын нэр)

.....  
(Эрх бүхий этгээд болон байгууллага)

Хөлөг онгоцны мэдээлэл .....

Хөлөг онгоцны нэр.....

Тусгай дугаар болон үсгэн тэмдэглэл.....

Бүртгэсэн боомт.....

Урт (L) 2(8) зүйлд тодорхойлсон (метрээр) .....

IMO дугаар .....

Дээр дурдсан конвенцийн 6 дугаар зүйлийн (2) болон (4) дэх заалтаар олгосон бүрэн эрхийн дагуу хөлөг онгоц нь конвенцийн шаардлагаас чөлөөлөгдөж байгааг ҮҮГЭЭР НОТОЛЖ БАЙНА:

6 дугаар зүйлийн (2) дахь заалтын дагуу хөлөг онгоцыг чөлөөлөх конвенцийн зүйл: .....

6 дугаар зүйлийн (4) заалтын дагуу чөлөөлөхийг зөвшөөрсөн хөлөг онгоц нь:

..... – аас:

..... – хүртэл аялна.

6 дугаар зүйлийн (2) болон (4) заалтын дагуу чөлөөлөх нөхцөл тавьсан бол ямар нөхцөл: .....

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн (1)(с) хэсэгт нийцсэн жил бүрийн үзлэг шалгалтыг хийсэн нөхцөлд ..... хүртэл хүчинтэй болохыг ҮҮГЭЭР НОТОЛЖ БАЙНА.

Олгосон .....

(Гэрчилгээ олгосон газар)

.....

(Олгосон огноо)

.....  
(Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

(Эрх бүхий байгууллагын тамга болон тэмдэг)

Олгосон.....

**Жил бүрийн үзлэг шалгалтын баталгаажуулалт**

Конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн (1) (с) хэсгийн заалтаар шаардсан жил бүрийн үзлэг шалгалтаар хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг биелүүлж байгааг ҮҮГЭЭР НОТОЛЖ БАЙНА:

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг: .....





Газар: ..... Огноо: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)  
Жил бүрийн үзлэг: ..... Гарын үсэг: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
Газар: ..... Огноо: .....  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3)(с) хэсгийн заалтаар шаардсан жил бүрийн үзлэг шалгалтаар хөлөг онгоц нь конвенцийн холбогдох шаардлагыг биелүүлж байгааг ҮҮГЭЭР БАТАЛЖ БАЙНА:

Газар: ..... Огноо: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**5 жилээс бага хугацаагаар олгосон тохиолдолд  
19 дүгээр зүйлийн (3) дахь хэсгийг хэрэглэн  
гэрчилгээний хугацааг сунгах зөвшөөрөл**

Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох заалтуудыг биелүүлж байгаа тул конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) хэсгийн заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг зөвшөөрөв.

Газар: ..... Огноо: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**19 дүгээр зүйлийн (4) дэх хэсгийг хэрэглэх буюу  
давтан үзлэг шалгалтын зөвшөөрөл**

Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох заалтуудыг биелүүлж байгаа тул конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (4) дэх хэсгийн заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг зөвшөөрөв.

Газар: ..... Огноо: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**19 дүгээр зүйлийн (5) болон (6) зүйлийг хэрэглэх хөнгөлөлттэй хугацаа  
буюу үзлэг шалгалт хийлгэх боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл  
гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг сунгах зөвшөөрөл**

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (5) болон (6) заалтад нийцүүлэн олгосон энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй болохыг зөвшөөрөв.

Газар: ..... Огноо: .....  
(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)  
(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

**Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь хэсгийг хэрэглэн  
жилийн өдрийг шилжүүлэх зөвшөөрөл**

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь хэсгийн заалтад нийцүүлэн жил бүрийн өдрийг ..... болгов.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

Конвенцийн 19 дүгээр зүйлийн (3) дахь хэсгийн заалтад нийцүүлэн жил бүрийн өдрийг ..... болгов.

Гарын үсэг: .....

(Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг)

Газар: ..... Огноо: .....

(Гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг)

## 130. ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ БАГТААМЖИЙН ХЭМЖИЛТИЙН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

1969 оны 6 дугаар сарын 23-ны өдөр баталж,  
1982 оны 7 дугаар сарын 18-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар,

Олон улсын аялалд оролцож буй хөлөг онгоцны багтаамжийг тодорхойлохтой холбоотой нэгдсэн зарчим болон дүрэм тогтоохыг эрмэлзэж;

Конвенц байгуулах замаар энэхүү зорилтод хүрэх нь хамгийн зохистой гэж үзэж;

Дор дурдсан зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл

#### Конвенцийн дагуу хүлээх ерөнхий үүрэг

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенц болон энэхүү конвенцийн салшгүй хэсэг болох хавсралтын заалтыг дагаж мөрдөхийг хүлээн зөвшөөрнө. Энэхүү конвенцийн заалт бүрийг хавсралтын заалтын нэгэн адил авч үзнэ.

### 2 дугаар зүйл

#### Нэр томьёо

Энэхүү конвенцийн зорилгоор, өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд:

1. “журам” гэж энэхүү конвенцид хавсаргасан журмыг;
2. “захиргаа” гэж өөрийн улсын далбаан дор хөлөг онгоц аялуулж буй улсын Засгийн газрыг;
3. “олон улсын аялал” гэж энэхүү конвенц үйлчилж буй улсаас тухайн улсын гадна оршиж буй боомт хүртэлх, эсхүл үүний эсрэг чиглэл дэх далайн аялалыг; Энэхүү зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар олон улсын харилцааг нь хариуцаж буй, эсхүл Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага удирдах байгууллага нь болж байгаа аливаа нутаг дэвсгэр бүр тусдаа улс болно;
4. “нийт багтаамж” гэж энэхүү конвенцийн заалтын дагуу тодорхойлсон хөлөг онгоцны нийт багтаамжийн хэмжилтийг;
5. “цэвэр багтаамж” гэж энэхүү конвенцийн заалтын дагуу тодорхойлсон хөлөг онгоцны ашигтай хүчин чадлын хэмжээг;
6. “шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдөр болон түүний дараа хэрсэнг нь барьсан, эсхүл угсралтын адилтгах шатанд байгаа хөлөг онгоцыг;
7. “ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц” гэж шинэ биш хөлөг онгоцыг;
8. “урт” гэж хэрсэнгийн орой хэсгээс хэмжсэн хамгийн бага цутгасан өргөний 85 хувь дахь усны шугамын нийт уртын 96 хувь, эсхүл хэрэв илүү тохиромжтой гэж үзвэл их биеийн урд хэсгээс тэрхүү усан шугам дээрх чиглүүлэгч суурийн тэнхлэг хүртэлх уртыг;
9. “байгууллага” гэж Засгийн газар хоорондын далайн зөвлөлдөх байгууллагыг хэлнэ.

### 3 дугаар зүйл

#### Үйлчлэх хүрээ

1. Энэхүү конвенц нь олон улсын аялалд оролцож буй дараахь хөлөг онгоцонд үйлчилнэ:
  - a) Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох улсад бүртгэгдсэн хөлөг онгоц;
  - b) Конвенцийн 20 дугаар зүйлд заасан нутаг дэвгэрт бүртгэгдсэн хөлөг онгоц;

\* Монгол Улс 2002.09.26-ны өдөр нэгдэн орсон.

- с) Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох улсын далбааг мандуулсан бүртгэгдээгүй хөлөг онгоц;
2. Энэхүү конвенц дараахь хөлөг онгоцонд үйлчилнэ:
- а) шинэ хөлөг онгоц;
- б) Захиргаа өөрийн ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцны багтаамжийн хэмжээнд зайлшгүй хийгдэх өөрчлөлт гэж үзэн аливаа өөрчлөлт, эсхүл сайжруулалтыг хийж байгаа хөлөг онгоц;
- с) эзэмшигчийн хүсэлтээр ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц; болон
- д) энэхүү хэсгийн (b) болон (c)-д дурдсан хөлөг онгоцноос бусад энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 12 жил ашиглагдаж байгаа бүх хөлөг онгоцонд бусад олон улсын хүчин төгөлдөр үйлчилж буй конвенцийн холбогдох шаардлагыг мөрдүүлэх зорилгоор тэдгээрийн одоогийн багтаамжийг хэвээр үлдээнэ.
3. Энэхүү зүйлийн 2(с) дэд хэсгийн дагуу энэхүү конвенц үйлчилж буй ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц нь энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө олон улсын аялал дахь хөлөг онгоцонд Захиргаанаас мөрдүүлж буй шаардлагын дагуу тодорхойлсон багтаамжтай байж болохгүй.

#### **4 дүгээр зүйл** **Үл хамаарах**

1. Энэхүү конвенц дараахь хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй:
- а) дайны хөлөг онгоц; болон
- б) уртын хэмжээ нь 24 метр/79 тохой/-ээс бага хөлөг онгоц.
2. Энэ зүйлийн аль ч заалт хөлөг онгоцны зөвхөн дараахь чиглэлийн хөдөлгөөнд үйлчлэхгүй:
- а) Умард Америкийн Их Нуурууд болон Гэгээн Лоренсын мөрөн, чингэхдээ Кап де Розье-аас Уэст Пойнт, Антикостын арал руу татсан ромб шугам болон Антикостын арлын умард хэсгээс баруун уртрагын 63 хэмийн голдочийн дагуу дорно зүг;
- б) Каспийн тэнгис; эсхүл
- с) Рио де ла Плата, Парана болон Уругвай мөрөн, чингэхдээ Пунта Раса /Кабо Сан Антонио/, Аргентин, Пунта дель Эсте, Уругвайн хооронд ромб шугам татсаны дагуу дорно зүг.

#### **5 дугаар зүйл** **Давагдашгүй хүчин зүйл**

1. Хөлөг онгоц цаг агаарын хүндрэл, эсхүл бусад давагдашгүй хүчин зүйлээс шалтгаалан зорьж байсан чиглэлээсээ хазайсан шалтгаан нь аялалын чиглэлийг өөрчилж энэхүү конвенцийн заалтыг зөрчсөн болохгүй.
2. Энэхүү конвенцийн заалтыг хэрэглэхдээ Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар цаг агаарын хүндрэл эсхүл бусад давагдашгүй хүчин зүйлийн улмаас аливаа хөлөг онгоц зорьж байсан чиглэлээс хазайсан, эсхүл цагаасаа хоцорсон явдлыг зохих байдлаар авч үзнэ.

#### **6 дугаар зүйл** **Багтаамжийг тодорхойлох**

Захиргаанаас нийт болон цэвэр багтаамжийг тодорхойлох боловч энэхүү тодорхойлолтыг өөрийн хүлээн зөвшөөрсөн хувь хүн, эсхүл байгууллагад хариуцуулж болно. Холбогдох захиргаа нь нийт болон цэвэр багтаамжийг тодорхойлох тохиолдол бүрт бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

#### **7 дугаар зүйл** **Гэрчилгээ олгох**

1. Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээг (1969) энэхүү конвенцийн дагуу нийт болон цэвэр багтаамжийг нь тодорхойлсон хөлөг онгоц бүрт олгоно.

2. Энэхүү гэрчилгээг Захиргаа болон Захиргаанаас зүй ёсоор зөвшөөрөл олгосон хувь хүн, эсхүл байгууллага олгоно. Захиргаа гэрчилгээтэй холбоотой аливаа тохиолдол бүрт бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

#### 8 дугаар зүйл

### Бусад Засгийн газраас гэрчилгээ олгох

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хүсэлтээр энэхүү конвенцийн дагуу хөлөг онгоцны нийт болон цэвэр багтаамжийг тодорхойлж, хөлөг онгоцонд Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ /1969/-г олгох, эсхүл олгохыг зөвшөөрч болно.

2. Хүсэлт гаргасан Засгийн газарт гэрчилгээний хувь болон багтаамжийн тооцооллын хувийг аль болох даруй шилжүүлнэ.

3. Гэрчилгээг хөлөг онгоц далбааг нь мандуулж байгаа, эсхүл мандуулах улсын Засгийн газрын хүсэлтээр олгосон тухай мэдэгдлийг тийнхүү олгогдсон гэрчилгээнд оруулж, энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн 7 дугаар зүйлийн дагуу олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүчинтэй байхаар хүлээн зөвшөөрөгдөнө.

4. Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч бус Засгийн газар болох улсын далбааг мандуулсан хөлөг онгоцонд Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ (1969)-г олгохгүй.

#### 9 дүгээр зүйл

### Гэрчилгээний загвар

1. Гэрчилгээг албан ёсны хэлээр, эсхүл олгож буй улсын хэлээр үйлдэнэ. гэрчилгээний эх бичвэрийг англи, франц хэлээр үйлдээгүй бол эдгээр хоёр хэлний аль нэгнийг нь орчуулгыг хавсаргана.

2. Гэрчилгээний загвар хавсралт II-д дурдсан загвартай адил байна.

#### 10 дугаар зүйл

### Гэрчилгээг цуцлах

1. Хэрэв зохион байгуулалт, угсралт, хүчин чадал, зай ашиглалт болон хөлөг онгоцны зорчигчийн гэрчилгээгээр тогтоосон зорчигчийн зөвшөөрөгдсөн нийт тоо, хөлөг онгоцон дээр зурагдсан даацын тэмдэглэгээг өөрчилсөн нь нийт болон цэвэр багтаамжийг ихэсгэх шаардлага үүссэн тохиолдолд журамд дурдсан аливаа үл хэрэглэх заалтын дагуу Захиргаанаас Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ (1969)-ний хүчинтэй хугацааг дуусгавар болгон цуцалж болно.

2. Хөлөг онгоцонд Захиргаанаас олгосон гэрчилгээ нь энэхүү зүйлийн 3 дугаар хэсэгт дурдсанаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцонд өөр улсын далбааг шилжүүлснээр хүчинтэй хугацаа дуусгавар болно.

3. Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох өөр улсын далбааг хөлөг онгоцонд шилжүүлснээр Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээг (1969) 3 сар хүртэлх хугацаанд, эсхүл Захиргаа түүнийг солих зорилгоор өөр Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ (1969)-г аль болох даруй олгох хүртэл хүчинтэй хэвээр байна. Далбааг өмнө нь мандуулж байсан улсын Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь шилжүүлэх үед тухайн хөлөг онгоцны эзэмшиж байсан гэрчилгээний хувь болон хөлөг онгоцны багтаамжийн тооцооллын хувийг шилжүүлэлт хийгдсний дараа Захиргаанд аль болох даруй хүргүүлнэ.

#### 11 дүгээр зүйл

### Гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх

Энэхүү конвенцийн дагуу Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын зөвшөөрлийн дагуу олгосон гэрчилгээг Хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газар хүлээн зөвшөөрөх ба тэдгээрийн олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүчин төгөлдөр үйлчилж, энэхүү конвенцоор хамарсан бүхий л зорилгоор авч үзнэ.

### **12 дугаар зүйл** **Үзлэг шалгалт**

1. Засгийн газар нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох улсын далбааг мандуулсан хөлөг онгоц нь Хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газрын боомтод байх үед эдгээр Засгийн газраас зохих ёсоор зөвшөөрөгдсөн албан тушаалтан тухайн хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийнэ. Уг үзлэг шалгалт нь дараахь үйл ажиллагаагаар хэгаарлагдана:

- а) тухайн хөлөг онгоц хүчин төгөлдөр Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ(1969)-тэй эсэх;
- б) хөлөг онгоцны ерөнхий үзүүлэлт нь гэрчилгээнд дурдсан өгөгдөлтэй адил байгаа эсэх.

2. Ямар ч тохиолдол нь ийм үзлэг шалгалтын зорилгоор хөлөг онгоцыг саатуулах шалтгаан болохгүй.

Хэрэв хөлөг онгоцны ерөнхий үзүүлэлтийг нийт болон цэвэр багтаамжийн хэмжээг нэмэгдүүлэх зорилгоор Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ (1969)-нд тусгасан үзүүлэлтээс өөрчилснийг үзлэг шалгалтаар тогтоосон тохиолдолд далбааг нь мандуулсан улсын Засгийн газарт даруй мэдэгдэнэ.

### **13 дугаар зүйл** **Давуу эрх**

Энэхүү конвенцийн дагуу авах давуу эрхийг уг конвенцийн дагуу хүчин төгөлдөр гэрчилгээ эзэмшээгүй хөлөг онгоцны хувьд шаардахгүй.

### **14 дүгээр зүйл** **Өмнө байгуулсан гэрээ, конвенц болон тохиролцоо**

1. Энэхүү конвенцид оролцогч Засгийн газрын Талуудын хооронд багтаамжтай холбоотой хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа бүхий л гэрээ, конвенц болон тохиролцоо нь дараахь хөлөг онгоцны хувьд тэдгээрт заасан хугацаанд хэвээр бүрэн хүчин төгөлдөр үйлчилнэ. Үүнд:

- а) энэхүү конвенц үйлчлэхгүй хөлөг онгоц;
- б) тусгайлсан зорилгоор төлөвлөөгүй асуудалтай холбоотойгоор энэхүү конвенц үйлчилж буй хөлөг онгоц.

2. Эдгээр гэрээ, конвенц болон тохиролцоо нь энэхүү конвенцийн заалттай зөрчилдвөл тэрхүү хэмжээгээр энэхүү конвенцийн заалтыг баримтална.

### **15 дугаар зүйл** **Мэдээлэл дамжуулах**

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар Байгууллагад дараахь зүйлийг мэдэгдэх болон хадгалуулах үүрэг хүлээнэ:

- а) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт тараах зорилгоор энэхүү конвенцийн заалтын дагуу олгосон гэрчилгээний хангалттай тооны загвар;
- б) энэхүү конвенцийн хүрээнд олон талын асуудлаар гаргасан хууль, тушаал, тунхаг, дүрэм болон бусад эрх зүйн баримт бичгийн эх бичвэр;
- с) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт тараах зорилгоор багтаамжтай холбоотой асуудлаар өөрийн нэрийн өмнөөс үйл ажиллагааг явуулах эрхийг олгосон төрийн бус байгууллагын жагсаалт.

### **16 дугаар зүйл** **Гарын үсэг зурах, хүлээн зөвшөөрөх болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь 1969 оны 06 сарын 23-ны өдрөөс эхлэн 6 сарын хугацаанд гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, эсхүл түүний төрөлжсөн аливаа байгууллага, эсхүл Олон



улсын атомын энергийн агентлагийн гишүүн улсын Засгийн газар, эсхүл Олон улсын шүүхийн дүрмийн оролцогч талууд энэ конвенцийн оролцогч Тал дараахь байдлаар болж болно:

- а) тайлбар хийлгүйгээр хүлээн зөвшөөрч гарын үсэг зурах;
- б) дараа нь хүлээн зөвшөөрөх нөхцлөөр гарын үсэг зурж, хүлээн зөвшөөрөх;
- с) нэгдэн орох.

2. Хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл нэгдэн орох нь хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл нэгдэн орох тухай батламж жуух бичгийг Байгууллагад хадгалуулснаар хүчинтэй болно. Байгууллага нь энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх Засгийн газарт шинээр хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл нэгдэн орсон болон батламж жуух бичгийг гардуулсан өдрийн талаар мэдэгдэнэ. Байгууллага энэхүү конвенцид 1969 оны 06 сарын 23-ны өдрөөс хойш 6 сарын хугацаанд конвенцид гарын үсэг зурсан бүх Засгийн газрыг мэдэгдэнэ.

### **17 дугаар зүйл** **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү конвенцид холимог худалдааны хөлөг онгоцны флот дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны флотын нийт багтаамжийн 65-аас доошгүй хувийг эзэлдэг 25-аас доошгүй улсын Засгийн газар тайлбар хийлгүйгээр хүлээн зөвшөөрч гарын үсэг зурсан, эсхүл 16 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш 24 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Байгууллага нь бүх Засгийн газарт энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан эсхүл нэгдэн орсон тухай конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрийн хамт мэдэгдэнэ.

2. Энэхүү зүйлийн 1 дүгээр хэсэгт дурдсаны дагуу 24 сарын хугацаанд энэхүү конвенцийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл түүнд нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичгийг хадгалуулсан Засгийн газрын хувьд, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл нэгдэн орох нь энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон, эсхүл хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл нэгдэн орох тухай батламж бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш 3 сарын дараа, ингэхдээ хамгийн сүүлд өгсөн өдөр хүчин төгөлдөр болно.

3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичгийг хадгалуулсан Засгийн газрын хувьд тэрхүү батламж жуух бичгийг хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү конвенцийн нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болгоход шаардлагатай бүхий л арга хэмжээг биелүүлсэн өдрөөс хойш, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлтийг санал нэгтгэйгээр хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд 18 дугаар зүйлийн 2 дугаар хэсгийн (b) дэд хэсгийн дагуу шаардлагатай бүх нөхцөлийг хангасан гэж үзвэл хадгалуулсан хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл нэгдэн орох тухай батламж жуух бичгийг конвенцийн хувьд нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан байдлаар хэрэглэнэ.

### **18 дугаар зүйл** **Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын саналын дагуу энэ зүйлд дурдсан аль нэг үйл ажиллагааны дагуу энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. Санал нэгтгэйгээр нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөх:

а) Байгууллага Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хүсэлтийн дагуу энэхүү конвенцид оруулахаар санал болгосон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг санал нэгтгэйгээр хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт хүргүүлнэ.

б) Өмнө нь хүчин төгөлдөр болох өдрийг тохирсноос бусад тохиолдолд ийм нэмэлт, өөрчлөлт нь Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газар түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь Байгууллагад нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл түүнээс татгалзаж буй тухайгаа нэмэлт, өөрчлөлтийг нөгөө тал анх хүргүүлснээс хойш 24 сарын дотор мэдэгдээгүй тохиолдолд Хэлэлцэн



тохиролцогч Засгийн газрыг тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзнэ.

3. Байгууллагаар хэлэлцсэний дараахь нэмэлт, өөрчлөлт:

а) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хүсэлтийн дагуу энэхүү конвенцид оруулахаар санал болгосон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллага авч хэлэлцэнэ. Байгууллагын Далайн аюулгүй байдлын хорооны хуралдааны санал хураалтаар санал өгч буй гишүүдийн олонх болох гуравны хоёрын саналаар баталсан тийм нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын Ассамблейгаар хэлэлцүүлэхээс хамгийн багадаа 6-аас доошгүй сарын өмнө Байгууллагын бүх гишүүд болон бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ. Байгууллага Ассамблейн хуралдаанд санал өгч буй гишүүдийн олонх болох гуравны хоёрын саналаар баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

б) Ийм нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүчин төгөлдөр болохоос өмнө хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа тухайгаа мэдэгдсэн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас бусад бүх Хэлэлцэн тохиолцогч Засгийн газрын хувьд хүчинтэй болно.

с) Ассамблей нь түүний хуралдаанд оролцож санал өгч буй гишүүдийн олонх болох гуравны хоёр, түүний дотор Далайн аюулгүй байдлын хороог төлөөлж буй Засгийн газрын олонх болох гуравны хоёрын саналаар энэхүү хэсгийн (с) дэд хэсгийн дагуу мэдэгдэл хийсэн болон хүчин төгөлдөр болсноос хойш 12 сарын дотор нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт нэмэлт, өөрчлөлт нь ач холбогдол бүхий шинжтэй, түүнийг цаг хугацаанд нь батлан шийдвэрлэхийг санал болгож байсан тохиолдолд тэрхүү хугацаа дуусгавар болсны дагуу энэхүү конвенцийн тал байлгахаас татгалзаж болно.

д) Энэхүү хэсгийн аль ч заалт нь уг конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах үйл ажиллагааг энэхүү хэсгийн дагуу санал болгосон, тухайн өөрчлөлт нь энэхүү заалтын 28 эсхүл 4 дүгээр хэсэгтэй нийцэж байна гэж үзвэл Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрыг тэрхүү өөрчлөлт хийх үйл ажиллагааг хэдийд ч авахад саад болохгүй.

4. Бага хурлаар нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) Байгууллага нь Засгийн газрын бага хурлыг энэхүү конвенцийн нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэх зорилгоор Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хүсэлтээр болон Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны нэгээс доошгүй хувь нь хүлээн зөвшөөрснөөр хуралдуулна.

б) Байгууллага нь бага хурлын хуралдаанд оролцож санал өгч буй гишүүдийн олонх болох гуравны хоёрын саналаар баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрүүлэхээр Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

с) Ийм нэмэлт, өөрчлөлт нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр нь хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүчин төгөлдөр болохоос өмнө хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа тухайгаа мэдэгдсэн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд хүчинтэй болно.

д) Энэхүү хэсгийн (а) дэд хэсгийн дагуу хуралдаж буй бага хурал нь хуралдаанд оролцож санал өгч буй гишүүдийн олонх болох гуравны хоёрын саналаар тэрхүү нэмэлт, өөрчлөлт нь чухал ач холбогдолтой гэж үзэн түүнийг батлах цаг хугацаанд нь шийдэж болох бөгөөд энэхүү хэсгийн (с) хэсэгт дурдсаны дагуу тайлбар хийсэн болон нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 12 сарын хугацаанд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй Хэлэлцэн тохиолцогч Засгийн газрыг энэ конвенц хүчинтэй байх хугацаанд оролцогч Тал байлгахаас татгалзаж болно.

5. Байгууллага энэхүү зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болох аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг тэрхүү нэмэлт, өөрчлөлт бүрийн хүчин төгөлдөр болох өдрийн хамт бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

6. Энэ зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрснийг, эсхүл мэдэгдлийг Байгууллагад батламж жуух бичиг хадгалуулах замаар гүйцэтгэх бөгөөд Байгууллага нь хүлээн зөвшөөрснийг, эсхүл мэдэгдлийг хүлээн авсан тухай бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

#### 19 дүгээр зүйл Цуцлах

1. Энэхүү конвенцийг аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар уг конвенц тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 5 жилийн дараа хэдийд ч цуцлаж болно.

2. Байгууллагад цуцлах тухай батламж жуух бичгийг хадгалуулснаар тийнхүү цуцлалт нь хүчин төгөлдөр болох бөгөөд Байгууллага ийнхүү хүлээн авсан аливаа цуцлалт болон түүнийг хүлээн авсан өдрийг бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

3. Цуцлалт нь Байгууллага цуцалсан тухай батламж бичгийг хүлээн авснаас хойш 1 жилийн дараа, эсхүл цуцалсан тухай батламж бичигт тусгасан илүү урт хугацааны дараа хүчин төгөлдөр болно.

#### 20 дугаар зүйл Нутаг дэвсгэр

1.

а) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага нь тухайн нутаг дэвсгэрийн хувьд удирдах байгууллага болох, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь аливаа нутаг дэвсгэрийн олон улсын харилцааг хариуцаж байгаа тохиолдолд тухайн нутаг дэвсгэрт энэхүү конвенцийн үйлчлэлийг хамруулах зорилгоор тэрхүү нутаг дэвсгэртэй аль болох даруй зөвлөлдөх, эсхүл зохистой гэж үзэж болох аливаа арга хэмжээг авах болон Байгууллагад бичгээр мэдэгдэх замаар тус нутаг дэвсгэрт энэхүү конвенц үйлчлэхийг хэдийд ч зарлаж болно.

б) Энэхүү конвенц нь мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс, эсхүл мэдэгдэлд дурдсан бусад өдрөөс эхлэн конвенцид заасан нутаг дэвсгэрийн хувьд үйлчилж эхэлнэ.

2.

а) Уг конвенц хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлсэн өдрөөс хойш 5 жилийн дараа хэдийд ч энэхүү зүйлийн 1 дүгээр хэсгийн (а) дэд хэсгийн дагуу мэдэгдэл хийсэн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, эсхүл аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь энэхүү конвенц нь мэдэгдэлд дурдсан тэрхүү нутаг дэвсгэрт үйлчлэхгүй болсныг Байгууллагад бичгээр мэдэгдэж зарлана.

б) Энэхүү конвенц тэрхүү мэдэгдэлд дурдсан аливаа нутаг дэвсгэрийн хувьд Байгууллага мэдэгдлийг хүлээн авснаас хойш 1 жилийн дараа болон мэдэгдэлд дурдсан илүү урт хугацааны дараа хүчингүй болно.

3. Байгууллага энэхүү зүйлийн 1 дүгээр хэсгийн дагуу энэхүү конвенцийн үйлчлэлд хамаарагдах бүх нутаг дэвсгэр болон 2 дугаар хэсэгт заасны дагуу тэрхүү үйлчлэл хүчингүй болсон тухай бүрт нь конвенц хүчинтэй болох эсхүл хүчингүй болох өдрийг Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

#### 21 дүгээр зүйл Хадгалах болон бүртгэх

1. Байгууллага энэхүү конвенцийг хадгалах бөгөөд Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга конвенцийн жинхэнэ хувийг конвенцид гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх Засгийн газарт хүргүүлнэ.

2. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 102 дугаар заалтын дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад эх бичвэрийг бүртгүүлэх болон нийтэд зарлуулах зорилгоор хүргүүлнэ.

**22 дугаар зүйл**  
**Хэл**

Энэхүү конвенцийг англи болон франц хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэрүүд адил хүчинтэй байна. Орос болон испани хэлээрх албан ёсны орчуулгыг үйлдэж, гарын үсэг зурсан эх хувийн хамт хадгалав.

дээр дурдсаныг нотолж, тус тусын Засгийн газраас зохих ёсоор олгогдсон бүрэн эрхийнхээ хүрээнд энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун жаран есөн оны зургаадугаар сарын хорин гуравны өдөр үйлдэв.

**ХАВСРАЛТ I**

**ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ НИЙТ БОЛОН ЦЭВЭР  
БАГТААМЖИЙГ ТОДОРХОЙЛОХ ЖУРАМ**

*Журам 1*  
**Ерөнхий зүйл**

1. Хөлөг онгоцны багтаамж нь нийт болон цэвэр багтаамжаас бүрдэнэ.  
2. Нийт багтаамж болон цэвэр багтаамжийг эдгээр журмын дагуу тодорхойлно.  
3. Шинэ загварын хөлөг онгоцны угсралтын тодорхойлолтод заасан нийт болон цэвэр багтаамж нь эдгээр журмын заалтын хэрэгжилтэд нөлөөлөхүйц, үндэслэлгүй, эсхүл хэрэгжүүлэх боломжгүй байвал Захиргаанаас тодорхойлсны дагуу байна. Багтаамжийг ийнхүү тодорхойлсон тохиолдолд Захиргаа нь тодорхойлоход ашигласан аргачлалын дэлгэрэнгүйг Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээллэх зорилгоор Байгууллагад хүргүүлнэ.

*Журам 2*

Хавсралтад дор дурдсан нэр томъёог ашиглав.

1. “Дээд тавцан” гэж салхи болон далай уруу харсан бүх нээлхий салхинаас байнгын хамгаалагдсан, хөлөг онгоцны доод бүх талын нээлхий хэсэг уснаас байнгын хамгаалалттай байхаар тоногдсон хөлөг онгоцны хамгийн дээд өргөгдсөн давцанг хэлнэ. Шаталсан тавцантай хөлөг онгоцонд, хамгаалалтгүй тавцангийн хамгийн доод шугам болон энэ шугамын үргэлжлэл нь тавцангийн дээд хэсэгтэй зэрэгцээ байхыг дээд тавцан гэж үзнэ;

2.

а) “Цутгасан өргөн” гэж доод хэрсэнгийн оройгоос дээд тавцангийн ёроол хүртэлх босоо шугамаар хэмжих зайг хэлнэ. Мод болон олон төрлийн материалаар хийсэн хөлөг онгоцонд энэ зайг хэрсэнгийн доод булан хүртэл хэмжинэ. Дунд хэсгийн доод тал нь хөндий хэлбэрийн байвал, эсхүл зузаан хавтгай тулгуур хийсэн байвал хэмжилтийг тавцангийн доод шугамаас доод ёроолын ирмэг хүртэл хийнэ;

б) Хөлөг онгоц дугуй хэлбэрийн хажуутай бол цутгасан өргөнийг тавцангийн цутгасан шугам болон хана нийлэх цэг хүртэл дугуй хэлбэрийн хажуу өнцөгтэй байхаар өргөгдсөн шугамыг хэмжинэ;

с) Дээд тавцанг шаталсан хэлбэртэй болон тавцангийн өргөгдсөн хэсэг нь цутгасан өргөнийг тодорхойлох цэгээс дээгүүр оршиж байна гэж тодорхойлвол цутгасан өргөний хэмжилтийг өргөгдсөн хэсэгтэй параллель шугамын дагуу тавцангийн доод хэсгээс сунгасан цэг хүртэл хэмжинэ.

3. “Өргөн” гэж хөлөг онгоцны хамгийн их өргөн, түүний дотор металл ханатай хөлөг онгоцонд дунд хэсгээс цутгасан хашлага хүртэлх зай, өөр бусад материалаар хийсэн ханатай хөлөг онгоцонд хаалтын гаднах гадарга хүртэлх зайг;



4. “Хашигдсан зай гэж хөлөг онгоцны их бие, суурилуулсан, эсхүл хөдөлгөөнт хаалт, эсхүл хашлага, байнгын болон хөдлөх тавцангийн дээврээс бусад тавцан, эсхүл бүрээсээр хязгаарлагдсан бүх зайг хэлнэ. Тавцаны эвдрэл, эсхүл онгоцны их бие, тавцан эсхүл дээвэр, хаалт, эсхүл хашлага дахь аливаа онгорхой хэсэг, эсхүл хаалт эсхүл хашлага байхгүй байх нь тэдгээрийг хашигдсан зай гэж тодорхойлоход саад болохгүй.

5. “Хязгаарлагдаагүй зай” гэж энэхүү Дүрмийн 4 дүгээр хэсгийн заалтыг үл харгалзан энэхүү хэсгийн (а)-аас (е) дэд хэсэгт дурдсан зайг “хязгаарлагдаагүй зай” гэж тооцох бөгөөд хашигдсан зайны хэмжээнд оролцуулахгүй боловч тэрхүү зайг дараахь 3 нөхцөлийн ядаж нэгийг нь биелүүлж байвал хязгаарлагдаагүй зай гэж тооцно:

- тавиур, эсхүл ачааг хамгаалах, эсхүл хадгалах бусад хэрэгсэлээр тоноглогдсон зай;
- онгорхой хэсэг нь хаах аливаа хэрэгсэлээр тоноглогдсон;
- тэрхүү онгорхой хэсгийг хаах боломжоор хангасан угсралт:

а)

i) Байгууламжийн доторх зай нь тавцангийн гол суурийг нийлүүлсэн хэсгээс 25 мм-ээс ихгүй өргөнтэй хавтгай зүйлээс гадна тавцангаас тавцан руу сунгагдах нээлхийн төгсгөл хэсгийн эсрэг байх бөгөөд ийм нээлхий нь зайны нээлхийн шугам дахь тавцангийн өргөнтэй тэнцүү, эсхүл 90 хувиас илүү байна. Энэхүү заалтыг хашигдсан зайнаас тухайн нээлхийн төгсгөл болон түүнтэй параллель нээлхийн шугам дахь тавцангийн өргөний хагастай тэнцэх нээлхийн зайтай газар байгаа нээлхийн дагуу эсхүл эсрэг харсан шугамын хоорондох зайг хашигдсан зайнаас хасах зорилгоор хэрэглэнэ. (Дэд хавсралт 1-1 зураг).

ii) Гаднах хавтгай давхцаж орж ирэхээс бусад тохиолдолд зайны өргөн нь аливаа тохируулгаас болж тавцангийн өргөний 90 хувиас бага болсон тохиолдолд зөвхөн нээлхийн шугам болон хөлөг онгоцны нэг өнцөгөөс нөгөө өнцөг хүртэлх зайн өргөн нь тавцангийн өргөнтэй адил, эсхүл 90 хувиас бага байвал хашигдсан зайны хэмжээнээс хасагдана. (Дэд хавсралтын 1-ийн зураг 2,3,4 дүгээр зураг)

iii) Хамгаалалтын хана, эсхүл хашлагаас гадна бүхэлдээ нээлттэй байгаа завсар зайг хоёр тусдаа зай болгон тусгаарласан тохиолдолд (а)(i) болон/эсхүл (а)(ii)-ийн дагуу нэгийнх нь, эсхүл хоёулангийнх нь хасалтыг зөвшөөрөх бөгөөд хэрэв хоёр зайн хоорондох тусгаарлалт нь тавцангийн өргөний талаас бага байвал тэрхүү хасалтыг хуваалтад хэрэглэхгүй. (Дэд хавсралт 1-ийн 5,6 дугаар зураг).

б) Дээд тавцангийн дор орших орон зай нь далай болон салхи руу нээлттэй байх хамгаалалтгүй тал нь хөлөг онгоцны их биетэй зөвхөн тулгуур хэсгээр холбогдсон бол ийм орон зайд нээлттэй хашлага, хамгаалалт, төмөр тавцанг суурилуулж болох ба, эсхүл хөлөг онгоцны хажууд тулгуур хийж өгч болох боловч хана, эсхүл хашлагын орой болон төмөр тавганы хоорондын зай нь 0,75 метрээс (2.5 фит) багагүй, эсхүл орон зайны өндрийн гуравны нэгээс багагүй байна. (Дэд хавсралт 1-ийн 7 дугаар зураг)

с) Нээлхийн эсрэг талаас байгууламжийг шууд тойрсон орон зай нь 0.75 метрээс (2.5 фит) бага өндөртэй, эсхүл байгууламжийн өндрийн гуравны нэгтэй тэнцүү байх тохиолдолд тэрхүү байгууламжийн зөвхөн нэг талд нээлт байвал хашигдсан зайны хэмжээнээс хасагдах орон зай нь нээлхийнээс тавцан нээгдэх чиглэлд тавцангийн өргөний хагас хэмжээ хүртэл хязгаарлагдана. (Дэд хавсралт 1-ийн 8 дугаар зураг).

д) Тавцан дээрх дээвэргүй нээлхийн доорх байгууламжийн орон зай нь хэрэв тэрхүү нээлхий нь салхинаас хамгаалагдаагүй болон хаалттай зайнаас хасагдсан орон зай бол нээлхийн газар хүртэл хязгаарлагдана. (Дэд хавсралт 1-ийн 9 дүгээр зураг).

е) Байгууламжийн хязгаарлалтын хамгаалалтын хана дахь хөндий нь салхинаас хамгаалагдаагүй бөгөөд нээлхий нь тавцанаас тавцан руу хаалтгүйгээр үргэлжилж байвал дотор талын өргөн нь байгууламжийн хаалганы өргөн болон өргөтгөлийн



өргөнөөс хэтрэхгүй тохиолдолд хаалганы өргөнөөс 2 дахин илүүгүй байна. (Дэд хавсралт 1-ийн 10 дугаар зураг).

6. “Зорчигч” гэж дор дурьдсанаас бусад хувь хүн бүрийг хэлнэ:

а) хөлөг онгоцны багийн дарга болон гишүүд, эсхүл хөлөг онгоцны үйл ажиллагаатай холбоотой хөлгийн тавцан дээр ажиллаж байгаа бусад хувь хүн; болон

б) нэгээс доош насны хүүхэд.

7. “Ачааны талбай” гэж цэвэр багтаамжийг тооцоолоход оруулах “ачааны зай” нь хөлөг онгоцноос ачааг буулгах бөгөөд тээвэрлэхэд зориулсан хашигдсан орон зай гэж тооцогдох бөгөөд энэ орон зайг цэвэр багтаамжийг тооцоолоход оруулна. Энэхүү ачааны талбайг  $CC$  (ачааны хэсэг) үсгээр байнгын тэмдэглэж баримтжуулах ба 100 мм-ээс багагүй (4 инч) өндөртэй үсгээр уншигдахуйц байдлаар байрлуулна.

8. “Ус нэвтрүүлдэггүй” гэж далайн аливаа нөхцөлд хөлөг онгоцонд ус нэтрэхгүй байхыг хэлнэ.

### **Журам 3 Нийт багтаамж**

Хөлөг онгоцны нийт багтаамж /  $GT$  / -г дараахь томъёогоор тодорхойлно.  
 $GT = K1V$

Энд:

$V$  = хөлөг онгоцны бүх хашигдсан зайн хэмжээ, /метр куб/;

$K1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$  (эсхүл Дэд хавсралт 2-т заасны дагуу).

### **Журам 4 Цэвэр багтаамж**

1. Хөлөг онгоцны цэвэр багтаамж / $NT$ / -ыг дараахь томъёогоор тодорхойлно:

$$NT = K2V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2 + K3 \frac{(N1 + N2)}{10}$$

Энд:

$(4d)^2$  -г нэгжээс илүү хэмжээгээр авахгүй;

$(3D)^2$

$K2V_c$   $(4d)^2$  -г 0.25  $GT$ -аас бага байхаар авахгүй;

$3D$

$NT$ -г 0.30  $GT$ -аас бага авахгүй.

$V_c$  = Хөлөг онгоцны ачааны зайн нийт хэмжээ, /метр куб/;

$K2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$  (Дэд хавсралт 2-т заасны дагуу);

$K3 = 1.25 (GT + 10,000) / 10,000$ ;

$D$  = Журамд 2(2) дурдсаны дагуу хөлөг онгоцны дунд хэсгийн цутгасан өргөн, /метр/;

$d$  = Энэхүү журмын 2 дугаар хэсэгт дурдсаны дагуу хөлөг онгоцны дунд хэсгийн цутгасан гүн, /метр/;

$N1$  = 8-аас илүүгүй ортой кабин дахь зорчигчдын тоо;

$N2$  = бусад зорчигчдын тоо;

$N1 + N2$  = хөлөг онгоцны зорчигчийн гэрчилгээнд тодорхойлсноор тээвэрлэж явахыг зөвшөөрсөн нийт зорчигчдын тоо; үүнд  $N1 + N2$  нь 13,  $N1$  болон  $N2$  –ээс бага тохиолдолд тэг хэмжээгээр тооцно;

$GT$  = Журам 3-ын зүйлийн дагуу тодорхойлсон хөлөг онгоцны нийт багтаамж.





2. Энэхүү Дүрмийн 1 дүгээр хэсэгт дурдсан (d) цутгасан шугам гэж дараахь аль нэг шугамыг хэлнэ:

- а) “Даацын тэмдэглэгээний тухай” олон улсын конвенц хүчин төгөлдөр үйлчилж буй хөлөг онгоцны хувьд энэхүү конвенцийн дагуу тодорхойлсон зуны даацын тэмдэглэгээтэй холбогдсон шугам (дүнз ачих ачааны шугамаас бусад);
- б) Зорчигчийн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр үйлчилж буй “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” олон улсын конвенц, эсхүл холбогдох бусад олон улсын гэрээний дагуу тодорхойлсон даацын тэмдэглэгээний хамгийн гүнзгий хэсэгтэй холбогдсон шугам;
- в) “Даацын тэмдэглэгээний тухай” олон улсын конвенц хүчин төгөлдөр үйлчлэхгүй хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр үйлчлэхгүй боловч дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагатай нийцүүлэн даацын тэмдэглэгээг тодорхойлж, тэрхүү тодорхойлсон даацын зуны тэмдэглэгээтэй холбогдсон шугам;
- д) даацын тэмдэглэгээг тодорхойлоогүй хөлөг онгоцны хувьд дотоодын хууль тогтоомжтой нийцүүлэн хязгаарлалт хийсэн шугам бол зөвшөөрөгдсөн хамгийн дээд хэмжээний шугам;
- е) Бусад хөлөг онгоцны хувьд Дүрэм 2-ын 2-т тодорхойлсны дагуу хөлөг онгоцны дунд хэсгийн цутгасан өргөний 75 хувь.

### Журам 5

#### Цэвэр багтаамжийн өөрчлөлт

1. Журам 3 болон 4-т дурдсаны дагуу хөлөг онгоцны V, Vc, d, N1 эсхүл N2 зэрэг хөлөг онгоцны тодорхойлолтыг өөрчилсөн бөгөөд тэрхүү өөрчлөлт нь Дүрэм 4-ийн зүйлийн дагуу тодорхойлсон цэвэр багтаамжийг ихэсгэхэд хүрвэл шинэ тодорхойлолтод холбогдсон хөлөг онгоцны цэвэр багтаамжийг тодорхойлж, хойшлуулалгүйгээр хэрэглэнэ.

2. Журам 4-ийн 2-ын (а) болон 2-ын (б) дэд хэсэгт дурдсан даацын тэмдэглэгээг нэгэн зэрэг хэрэглэж буй хөлөг онгоцонд Журам 4-ийн заалтын дагуу тодорхойлсон зөвхөн нэг цэвэр багтаамжийг хэрэглэх бөгөөд энэ багтаамж нь худалдаа хийдэг хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээг тодорхойлсонтой тохирох холбогдох даацын тэмдэглэгээ байна.

3. Журам 3 болон 4-т дурдсан хөлөг онгоцны V, Vc, d, N1 эсхүл N2 зэрэг үзүүлэлтүүд өөрчлөгдөх эсхүл энэхүү журмын 2 дугаар хэсэгт дурдсан зохих тодорхойлсон даацын тэмдэглэгээг худалдаа хийдэг хөлөг онгоцны улмаас өөрчилсөн болон тэрхүү өөрчлөлт нь Журам 4-ийн зүйлийн дагуу тодорхойлсон цэвэр багтаамжийг багасгахад хүрвэл тийнхүү тодорхойлсон цэвэр багтаамжийг оруулсан шинэ олон улсын багтаамжийн гэрчилгээг одоогийн гэрчилгээг олгосон өдрөөс хойш 12 сар өнгөрөх хүртэл олгохгүй бөгөөд энэ шаардлагыг дараахь тохиолдолд хэрэглэхгүй:

- а) хөлөг онгоц нь өөр улсын далбааг мандуулсан;
- б) Захиргаанаас зайлшгүй хийгдэх өөрчлөлт гэж үзэн, тухайлбал хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээг өөрчлөхөд хүргэж буй давхаргыг хуулах зэрэг аливаа өөрчлөлт, эсхүл сайжруулалтыг хийж байгаа хөлөг онгоц;
- в) Сүсэгтэн болон тусгай зорилгоор явж буй олон тооны зорчигчдын хөлөг онгоц .

### Журам 6

#### Багтаамжийг тооцоолох

1. Нийт болон цэвэр багтаамжийн тооцоололд орсон бүх хэмжээг тусгаарлагч, эсхүл түүнтэй адилтгах зүйл суурилуулсныг үл харгалзан хаалтын дотор тал хүртэл, эсхүл металаар хийгдсэн хөлөг онгоцонд угсралтын ирмэгийн давхарга хүртэл, эсхүл бусад материалаар хийгдсэн хөлөг онгоцонд гадаргуу дахь угсралтын ирмэгийн дотор тал хүртэл хэмжинэ.

2. Хавсрага, дагалтын хэмжээг нийт хэмжээнд оруулна.
3. Далайд нээлттэй орон зайг нийт хэмжээнээс хасч болно.

**Журам 7**  
**Хэмжилт болон тооцоолол**

1. Багтаамжийг тооцоолоход ашигласан бүх хэмжилтийг хамгийн багаар сантиметрээр, эсхүл футын 12-ны нэгээр тооцно.
2. Багтаамжийг холбогдох орон зайн хувьд нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн аргаар болон Захиргаа хүлээн зөвшөөрөхүйц нарийвчлалтайгаар тооцно.
3. Тооцоолол нь шалгахад хялбар, зөвшөөрөхөд хангалттай дэлгэрэнгүй байна.

**ДЭД ХАВСРАЛТ 1**

ДҮРЭМ 2(5)-Т ДУРДСАН ТЭМДЭГЛЭГЭЭ

O = хязгаарласан зай.

C = хашигдсан зай.

I = хашигдсан зай гэж үзэж буй зай.

Хэсэгчилсэн нээлхийг хашигдсан орон зай мэтээр оруулна.

B = тавцангийн нээлхий хэсгийн өргөн.

Дугуй ирмэгтэй хөлөг онгоцонд өргөнийг 11 дүгээр зурагт харуулсны дагуу хэмжинэ.

(1-11 дүгээр зургийн хувьд хэвлэсэн эх бичвэрийг харна уу.)

**ДЭД ХАВСРАЛТ 2**

ЖУРАМ 3 БОЛОН 4(1)-Т ДУРДСАН КОЕФФИЦИЕНТ K1 БОЛОН K2

V эсхү Vc = Багтаамж, /метр куб/

V буюу Vc	K1 буюу K2	V буюу Vc	K1 буюу K2	V буюу Vc	K1 буюу K2	V буюу Vc	K1 буюу K2
-----------	------------	-----------	------------	-----------	------------	-----------	------------

10	0.2200 45,000	0.2931 330,000	0.3104 670,000	0.3165
20	0.2260 50,000	0.2940 340,000	0.3106 680,000	0.3166
30	0.2295 55,000	0.2948 350,000	0.3109 690,000	0.3168
40	0.2320 60,000	0.2956 360,000	0.3111 700,000	0.3169
50	0.2340 65,000	0.2963 370,000	0.3114 710,000	0.3170
60	0.2356 70,000	0.2969 380,000	0.3116 720,000	0.3171
70	0.2369 75,000	0.2975 390,000	0.3118 730,000	0.3173
80	0.2381 80,000	0.2981 400,000	0.3120 740,000	0.3174
90	0.2391 85,000	0.2986 410,000	0.3123 750,000	0.3175
100	0.2400 90,000	0.2991 420,000	0.3125 760,000	0.3176
200	0.2460 95,000	0.2996 430,000	0.3127 770,000	0.3177
300	0.2495 100,000	0.3000 440,000	0.3129 780,000	0.3178
400	0.2520 110,000	0.3008 450,000	0.3131 790,000	0.3180
500	0.2540 120,000	0.3016 460,000	0.3133 800,000	0.3181
600	0.2556 130,000	0.3023 470,000	0.3134 810,000	0.3182
700	0.2569 140,000	0.3029 480,000	0.3136 820,000	0.3183
800	0.2581 150,000	0.3035 490,000	0.3138 830,000	0.3184
900	0.2591 160,000	0.3041 500,000	0.3140 840,000	0.3185
1,000	0.2600 170,000	0.3046 510,000	0.3142 850,000	0.3186
2,000	0.2660 180,000	0.3051 520,000	0.3143 860,000	0.3187
3,000	0.2695 190,000	0.3056 530,000	0.3145 870,000	0.3188
4,000	0.2720 200,000	0.3060 540,000	0.3146 880,000	0.3189
5,000	0.2740 210,000	0.3064 550,000	0.3148 890,000	0.3190
6,000	0.2756 220,000	0.3068 560,000	0.3150 900,000	0.3191
7,000	0.2769 230,000	0.3072 570,000	0.3151 910,000	0.3192
8,000	0.2781 240,000	0.3076 580,000	0.3153 920,000	0.3193
9,000	0.2791 250,000	0.3080 590,000	0.3154 930,000	0.3194



10,000	0.2800 260,000	0.3083 600,000	0.3156 940,000	0.3195
15,000	0.2835 270,000	0.3086 610,000	0.3157 950,000	0.3196
20,000	0.2860 280,000	0.3089 620,000	0.3158 960,000	0.3196
25,000	0.2880 290,000	0.3092 630,000	0.3160 970,000	0.3197
30,000	0.2895 300,000	0.3095 640,000	0.3161 980,000	0.3198
35,000	0.2909 310,000	0.3098 650,000	0.3163 990,000	0.3199
40,000	0.2920 320,000	0.3101 660,000	0.3164 1,000,000	0.3200

V буюу Vc завсрын үзүүлэлтийн хувьд коэффициент K1 буюу K2 –г шугамын завсрын хэмжээгээр орлуулж бодож олно.

## ХАВСРАЛТ II ГЭРЧИЛГЭЭ

Олон улсын багтаамжийн гэрчилгээ (1969)

/Албан ёсны тамга/

“Хөлөг онгоцны багтаамжийг хэмжих тухай” олон улсын конвенц (1969)-ийн заалтын дагуу олгосон.

/Улсын албан ёсны бүтэн нэр/

.....  
Конвенц 19 .....-нд хүчин төгөлдөр

/"Хөлөг онгоцны багтаамжийг хэмжих тухай" 1969 оны олон улсын конвенцийн заалтын дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн холбогдох хувь хүн эсхүл байгууллагын албан ёсны нэр/

Хөлөг онгоцны нэр Тодорхойлсон дугаар эсхүл үсэг Бүртгэх боомт Огноо\*

\*Хэрсэнг тавьсан, эсхүл хөлөг онгоц угсралтын адилтгах шатанд байх өдөр (Зүйл 2(6)) эсхүл хөлөг онгоцны үзүүлэлт зайлшгүй өөрчлөлтөд орсон (зүйл 3(2)(b))-ны аль нийцэх хэсэгт нь.

ҮНДСЭН ХЭМЖЭЭ

Урт (зүйл 2(8)) Өргөн (журам 2(3)) Суулт ( журам 2(2))

ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ БАГТААМЖ:

НИЙТ БАГТААМЖ .....

ЦЭВЭР БАГТААМЖ .....

Энэхүү хөлөг онгоцны багтаамжийг “Хөлөг онгоцны багтаамжийг хэмжих тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийн заалтын дагуу тогтоосныг үүгээр нотолж байна.

.....  
/олгосон газар/

.....  
/олгосон он,сар,өдөр/

.....  
/гэрчилгээ гаргасан албан тушаалтны гарын үсэг/ болон/эсхүл /олгосон байгууллагын тамга/

Гарын үсэг зурсан тохиолдолд дараахь хэсгийг нэмнэ:

Дор дурдсан албан тушаалтан энэхүү гэрчилгээг олгоход холбогдох Засгийн газраар зохих ёсоор зөвшөөрөгдсөнөөр гарын үсэг зурав.

.....  
/гарын үсэг/

ДААЦАНД ОРУУЛСАН ОРОН ЗАЙ

НИЙТ ДААЦ ЦЭВЭР БАГТААМЖ

ОРОН ЗАЙНЫ НЭР БАЙРШИЛ УРТ ОРОН ЗАЙНЫ НЭР БАЙРШИЛ УРТ

доор тавцан

ЗОРЧИГЧДЫН ТОО (Дүрэм 4(1))

8-аас илүүгүй ортой кабин дахь зорчигчдын тоо .....

Бусад зорчигчдын тоо .....

ОРУУЛААГҮЙ ОРОН ЗАЙ (Дүрэм 2-5)

(\* )тэмдгийг хаалттай болон оруулаагүй орон зайг багтаасан дээрх орон зайд нэмж оруулна. (Дүрэм 4-2)

Анхны хэмжилтийг хийсэн он, сар, өдөр, газар.....

Дахин хэмжилтийг урьд нь хийсэн он, сар, өдөр, газар .....

ТЭМДЭГЛЭЛ.

## 131. ДАЛАЙЧНЫГ СУРГАХ СТАНДАРТ, ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ БОЛОН ЭЭЛЖИЙН АЖИЛЛАГААНЫ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

1978 оны 7 дугаар сарын 07-ны өдөр баталж,  
1984 оны 4 дүгээр сарын 28-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү конвенцийн талууд,

далайчныг сургах стандарт, гэрчилгээ олгох болон ээлжийн ажиллагааны олон улсын хэм хэмжээг нийтээр зөвшилцөн тогтоох замаар гадаад далайд хүний амь нас болон эд хөрөнгийн аюулгүй байдлыг хангах түүнчлэн далайн орчныг хамгаалахыг эрмэлзэн,

энэ зорилтыг хэрэгжүүлэх хамгийн оновчтой арга нь далайчныг сургах стандарт, гэрчилгээ олгох болон ээлжийн ажиллагааны тухай олон улсын конвенцийг байгуулах гэдгийг харгалзан үзэн,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов,

### 1 дүгээр зүйл

#### Конвенцийн дагуу хүлээх ерөнхий үүрэг

1. Талууд конвенц болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралт дахь заалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээнэ. Конвенцоос ишилсэн аливаа ишлэл нь түүний хавсралтын ишлэлд тооцогдоно.

2. Талууд гадаад далайд хүний амь нас, эд хөрөнгийн аюулгүй байдлыг хангах, түүнчлэн далайн орчныг хамгаалах, хөлөг онгоцонд ажиллах далайчныг зохих мэргэжилтэй, үүргээ биелүүлэх шаардлагыг хангасан байлгах үүднээс энэхүү конвенцийг бүрэн хэрэгжүүлэхэд шаардагдах хууль, зарлиг, тушаал болон журам гаргах болон бусад арга хэмжээг авах үүрэг хүлээнэ.

### 2 дугаар зүйл

#### Нэр томьёо

Конвенцид өөрөөр заагаагүй бол:

- a) "тал" гэж энэ конвенц хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй улсыг;
- b) "захиргаа" гэж өөрийн далбаан дор хөлөг онгоц аялуулж буй Талын Засгийн газрыг;
- c) "гэрчилгээ" гэж захиргаа, эсхүл түүний бүрэн эрхт төлөөлөгчөөс олгосон, эсхүл захиргааны зүгээс хүлээн зөвшөөрсөн, түүнийг эзэмшигчдэд тухайн баримт бичигт заасан, эсхүл дотоодын дүрмээр зөвшөөрсөн албан тушаалд ажиллах эрх олгосон хүчин төгөлдөр баримт бичгийг;
- d) "гэрчилгээ эзэмшигч" гэж гэрчилгээг хууль ёсоор эзэмшигч хувь хүнийг;
- e) "байгууллага" гэж далайн асуудлаар зөвлөгөө өгөх Засгийн газар хоорондын байгууллага (ЗГХДАЗОБ/ИМКО)-ыг;
- f) "ерөнхий нарийн бичгийн дарга" гэж байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргыг;
- g) "далайн хөлөг онгоц" гэж зөвхөн дотоодын, эсхүл хамгаалагдсан усанд, эсхүл түүнтэй ойролцоо, эсхүл боомтын журам үйлчлэх бүсэд хөвдгөөс бусад хөлөг онгоцыг;
- h) "загас агнуурын хөлөг онгоц" гэж загас, халим, далайн нохой, далайн морь зэрэг далайн амьд баялгийг агнахад ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцыг;

\* Монгол Улс 2002.12.14-ний өдөр нэгдэн орсон.

- i) "радио холбооны журам" гэж хамгийн сүүлчийн хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй хамгийн сүүлийн Цахилгаан холбооны олон улсын конвенцийн хавсралт, эсхүл түүний хавсралтад тооцогдох Радио холбооны журмыг хэлнэ.

### **3 дугаар зүйл Үйлчлэх хүрээ**

Энэхүү конвенцийн үйлчлэл нь Талуудын далбаан дор аялах эрх бүхий дор дурдсан хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцон дээр үүрэг гүйцэтгэж буй далайчныг хамарна:

- a) Цэргийн хөлөг, цэргийн зориулалтын туслах хөлөг, эсхүл төрийн өмчийн, эсхүл түүнд хөлслөгдөж буй, түүнчлэн засгийн газрын худалдааны бус зориулалтаар ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоц; Гэвч талууд өөрийн эзэмшилд байгаа хөлөг онгоцны ашиглалт болон ашиглалтын боломжид хохирол учруулахгүй зохих арга хэмжээг авах замаар хөлөг онгоц дээр үүрэг гүйцэтгэгчдээр энэхүү конвенцийн шаардлагыг боломжийн хирээр хангуулахыг эрмэлзэнэ;
- b) Загас агнуурын хөлөг онгоц;
- c) Худалдааны бус зорилгоор аялж буй дарвуулт онгоц;
- d) Болхи бүтцийн модон хөлөг онгоц.

### **4 дүгээр зүйл Мэдээлэл солилцох**

1. Талууд аль болох богино хугацаанд ерөнхий нарийн бичгийн даргад:
  - a) энэхүү конвенцид хамаарах асуудлаар гаргасан хууль, зарлиг, тушаал, журам болон бусад баримт бичиг;
  - b) энэ конвенцид нийцүүлэн гэрчилгээ олгох хичээлийн хөтөлбөр, сургалтын хугацааг үндэсний шалгалт болон бусад шаардлагын хамт;
  - c) энэ конвенцид нийцүүлэн олгогдох гэрчилгээний загварыг шаардагдах тоогоор тус тус хүргүүлнэ.
2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь (1) (a)-д заасны дагуу ирүүлсэн мэдээллийн талаар талуудад мэдэгдэнэ. Түүнчлэн 9, 10 дугаар зүйлийн зорилгод нийцүүлэн Талуудын хүсэлтээр (1) (b) (c)-д заасны дагуу ирүүлсэн мэдээллийг хүргүүлнэ.

### **5 дугаар зүйл Бусад гэрээ болон тайлбар**

1. Талуудын хооронд хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа энэхүү конвенцоос өмнө байгуулсан далайчныг сургах стандарт, гэрчилгээ олгох болон ээлжийн ажиллагаатай холбоотой гэрээ, конвенц, хэлэлцээр нь:
  - a. энэхүү конвенцийн үйлчлэх хүрээнд хамаарагдахгүй далайчдын хувьд;
  - b. энэхүү конвенцийн үйлчлэх хүрээнд хамаарагдах далайчдын хувьд уг асуудлыг өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол өөрийн хүчин төгөлдөр хугацааг дуустал тус тус хүчин төгөлдөр мөрдөнө.
2. Ийм конвенц эсхүл тохиролцоо нь энэхүү конвенцийн заалттай зөрчилдөж байвал Талууд энэхүү зөрчлийг арилгах үүднээс дээрх гэрээ, конвенц болон тохиролцоо нь хүлээсэн үүргээ хянан үзнэ.
3. Энэхүү конвенцид тусгайлан өөрөөр заагаагүй бусад асуудал нь Талуудын дотоодын хууль тогтоомжоор шийдвэрлэгдэнэ.
4. Энэ конвенцийн аливаа заалт нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий ассамблейгаас гаргасан 2750 С /XXV/ шийдвэрийн дагуу хуралдсан Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын далайн эрх зүйн асуудлаарх хурлаас далайн эрх зүйн кодификацчилах, хөгжүүлэх, түүнчлэн далбааны болон далайн эрэг бүхий улсын хууль тогтоомжийн үйлчлэлийн мөн чанар, хамрах хүрээний асуудлаар аливаа улсаас гаргаж байгаа болон гаргаж болох гомдол, эрх зүйн байр суурьт хохирол учруулахгүй.



## 6 дугаар зүйл Гэрчилгээ

1. Хөлөг онгоцны ахмад, удирдах болон бие бүрэлдэхүүнд олгогдох гэрчилгээг энэхүү конвенцийн хавсралтад заасан ажил, нас, эрүүл мэндийн байдал, бэлтгэл, мэргэшил, шалгалтын талаар Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан хүмүүст олгоно.

2. Энэ зүйлийн дагуу хөлөг онгоцны ахмад, удирдах болон бие бүрэлдэхүүнд олгох гэрчилгээ нь хавсралт дахь журмын 1-ийн 2 дугаарт заасан загвараар хийж Захиргаанаас баталгаажсан байна. Хэрэв баталгаажилт нь англи хэлнээс өөр хэлээр үйлдсэн бол тус хэлээрх орчуулгыг хавсаргана

## 7 дугаар зүйл Шилжилтийн заалт

1. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болохын өмнө талуудаас өөрийн хууль тогтоомжийн болон Радио холбооны дотоод журмын дагуу конвенцид заасан албан тушаалд ажиллахад шаардагдах мэргэжлийн болон тухайн албан тушаалыг эрхлэх эрх олгосон практик гэрчилгээ нь тухайн улсын хувьд конвенц хүчинтэй болсны дараа ч тухайн албан тушаалыг эрхлэхэд хүчинтэйд тооцогдоно.

2. Талууд энэхүү конвенцид нэгдсэнээс хойш 5 хүртэлх жилийн хугацаанд энэхүү мэргэжлийн албан тушаалын гэрчилгээгээ хуучин журмынхаа дагуу олгож болох бөгөөд энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн зорилгын үүднээс хүчин төгөлдөрт тооцогдоно. Шилжилтийн энэ үед ийм гэрчилгээг энэхүү конвенц тухайн улсад хүчин төгөлдөр болохоос өмнө тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд ажиллаж байсан далайчинд олгох бөгөөд энэ гэрчилгээ нь уг зориулалтад нийцсэн байна. Захиргаа нь бусад далайчнаас энэхүү конвенцийн дагуу шалгалт авч гэрчилгээ олгоно.

3. Талууд энэхүү конвенцид нэгдэн орсноос хойш 2 жилийн дотор энэ конвенцийн дагуу зохих гэрчилгээ аваагүй болон тухайн улсад энэ конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө дотоодынхоо хууль тогтоомжийн дагуу мэргэжлийн стандартын гэрчилгээ олгогдоогүй дараахь шаардлагыг хангасан далайчинд үйлчилгээний гэрчилгээ олгож болно:

- а) энэхүү конвенц тухайн улсад хүчин төгөлдөр болохоос өмнөх 7 жилийн 3-аас доошгүй жилийг далайд гэрчилгээ авах албан тушаал дээр ажилласан;
- б) үүрэгт ажлаа хангалттай гүйцэтгэж байснаа баримтаар нотолсон;
- с) нүдний хараа, сонсгол зэрэг биеийн эрүүл мэнд, мөн өргөдөл гаргасан үеийн насны байдлаараа захиргааны шаардлагыг хангасан.

Энэ конвенцийн зорилгоор далайчинд энэ хэсэгт заасны дагуу олгож байгаа үйлчилгээний гэрчилгээ нь конвенцийн заалтыг үндэслэн олгож буй бусад гэрчилгээтэй адил хүчинтэй байна.

## 8 дугаар зүйл Хөнгөлөлт

1. Захиргаа нь онц шаардлагатай тохиолдолд, хүний амь нас, эд хөрөнгө, байгаль орчинд хохирол учруулахгүй гэж үзвэл, гэрчилгээгүй ч захиргааны зүгээс аюулгүй байдлыг хангах талаарх шаардлагыг хангахуйц зохих бэлтгэлтэй тодорхой далайчинд тусгай онгоцон дээр тодорхой /6 сараас дээшгүй/ хугацаагаар, холбогдох Радио холбооны журамд өөрөөр заагаагүй бол радио холбооны мэргэжилтэн, эсхүл радио холбогчоос бусад сул орон тоонд ажиллах хөнгөлөлт олгож байна. Гэвч энэ зөвшөөрлийг давагдашгүй хүчин зүйлийн үе /энэ тохиолдолд аль болох хамгийн богино хугацаагаар олгоно/-ээс бусад тохиолдолд хөлөг онгоцны ахмад, ахлах механикчид олгохгүй.

2. Ямар нэг албан тушаалд олгох хөнгөлөлттэй зөвшөөрлийг зөвхөн уг албан тушаалаас нэг шат доогуур мэргэжлийн үнэмлэх эзэмшигчид олгоно. Конвенцийн шаардлагад хэрэв нэг шат доогуур албан тушаалд хөнгөлөлттэй зөвшөөрлөөр мэргэжлийн үнэмлэхгүй хүнийг томилохыг зөвшөөрч байгаа үед Захиргааны саналаар тухайн хүний

мэргэжил, туршлага нь энэ албан тушаалд тэнцэнэ гэж тооцож уг хүнийг тухайн албан тушаалд томилсноор аюулгүй байдал алдагдахгүйг нотлох холбогдох шалгалтыг авсны үндсэн дээр хөнгөлөлттэй зөвшөөрлийг олгож болно. Захиргаа нь тухайн албан тушаалд мэргэжлийн үнэмлэхтэй хүнийг аль болох богино хугацаанд томилох үүрэгтэй.

3. Талууд жил бүрийн 1 дүгээр сарын 1-нээс хойш аль болох богино хугацаанд тухайн жилд бүртгэлийн 1600 тн-оос бага болон их даацтай хөлөг онгоцны болон тэдгээрт ажиллах албан тушаал бүрийн хувьд олгосон хөнгөлөлттэй зөвшөөрлийн тоо, мэдээллийг багтаасан илтгэлийг ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

### **9 дүгээр зүйл** **Адилтгал**

1. Энэхүү конвенц нь хөлөг онгоцон дээр ажиллах туршлага, ашиглалтын үе дэх хөлөг онгоцны жолоодлогын болон техникийн удирдлагын мэдлэг, ачаатай харьцаж байгаа байдал зэрэг нь далай дахь аюулгүй ажиллагааг хангах болон бохирдлыг багасгах талаарх конвенцийн шаардлагатай нийцэж байгаа, захиргаанаас техникийн дэвшил, тусгай зориулалтын онгоц болон ачааны нэр төрлийн өвөрмөц онцлогийг тусгайлан харгалзсан, онгоцны албан тушаалтны гүйцэтгэх үүрэг, онгоцны ашиглалтын ажиллагааг хамарсан сургалт, мэргэшлийн хэрэглэж байсан болон хэрэглэх гэж буй өөр бусад аргыг хориглохгүй.

2. Талуудад энэ аргынхаа талаар мэдэгдэх үүднээс Ерөнхий нарийн бичгийн даргад уг мэдээллийн талаар аль болох түргэн мэдэгдэнэ.

### **10 дугаар зүйл** **Хяналт тавих**

1. 3 дугаар зүйлд дурдагдаагүй хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоц нь боомтод байхдаа тухайн Талын бүрэн эрхт албан тушаалтны шалгалтад бүрэн хамрагдах бөгөөд хөлөг онгоцон дээр ажиллаж буй бүх далайчин эзэмшиж байгаа гэрчилгээ болон хөнгөлөлттэй зөвшөөрлийг энэ конвенцийн дагуу авсан байх шаардлагатай. Энэ гэрчилгээг хууль бусаар олж авсан, эсхүл гэрчилгээг эзэмшигч нь түүний анхны эзэмшигч биш байх зэрэг илэрхий баримт илрээгүй нөхцөлд бүрэн хүлээн зөвшөөрнө.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан, эсхүл журам 1-ийн 4 дүгээрт, эсхүл "Шалгалтын журам"-д заасан аливаа зөрчил илэрсэн тохиолдолд шалгалт явуулж байгаа албан тушаалтан холбогдох арга хэмжээ авахуулахаар хөлөг онгоцны ахмад болон консулын газарт нь, хэрэв консулын газаргүй бол аль ойролцоо байгаа дипломат төлөөлөгчийн газарт нь, эсхүл тухайн улсын далайн асуудал хариуцсан байгууллагад нь албан бичгээр мэдэгдэнэ. Энэхүү мэдэгдэлд тухайн зөрчлийн талаар болон ямар үндэслэлээр уг зөрчил хүний амь нас, эд хөрөнгө, байгаль орчинд аюултай гэж үзэж байгаагаа тодорхой заана.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу шалгалт хийх явцад журам 1/4-ийн 3 дахь хэсэгт дурдсан зөрчил арилаагүй бол тухайн хөлөг онгоцны төрөл, хэмжээ, аяллын шинжийг харгалзан үзэж, энэ зөрчил нь хүний амь нас, эд хөрөнгө, байгаль орчинд аюул учруулж болохыг тогтоосон нөхцөлд шалгалт явуулсан Тал тухайн зөрчлийг бүрэн арилгах, дээрх аюул арилсан гэж үзэх хүртэл онгоцыг далайд гарахгүй байх арга хэмжээ авна. Авсан арга хэмжээний талаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэн даруй мэдэгдэнэ.

4. Энэ зүйлийн дагуу хяналт шалгалтыг хийхдээ хөлөг онгоцыг үндэслэлгүйгээр саатуулах, эсхүл аялалд гарахыг нь үндэслэлгүйгээр хойшлуулахгүй байх талаар боломжтой бүх арга хэмжээг авсан байвал зохино. Хөлөг онгоцыг үндэслэлгүйгээр саатуулсан, эсхүл аялалд гарах хугацааг үндэслэлгүйгээр алдагдуулсан бол гарсан хохирлыг барагдуулах талаар нэхэмжлэл гаргах эрхтэй.

5. Энэ зүйлийг энэхүү конвенцид нэгдээгүй улсын далбаан дор хөвж байгаа хөлөг онгоцонд Талуудын далбаан дор хөвөгч хөлөг онгоцноос илүү таатай нөхцөл үүсгэхгүй байх шаардлагатай тохиолдол бүрд хэрэглэнэ.

### 11 дүгээр зүйл

#### Техникийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх

1. Энэхүү конвенцийн Талууд байгууллагатай зөвлөлдөн түүний туслалцаатайгаар хүсэлт гаргасан Талд хамтын ажиллагааны техникийн туслалцааг:

- а) Удирдах болон техникийн боловсон хүчнийг бэлтгэх;
- б) Далайчдыг бэлтгэх сургууль байгуулах;
- с) Сургуулийг төхөөрөмж болон тоноглолоор хангах;
- д) Хөлөг онгоц дээр дадлага сургуулилт явуулах зэргээр холбогдох бэлтгэл сургалтын хөтөлбөр боловсруулах;
- е) Далайчдын чадварыг дээшлүүлэх бусад арга хэмжээ авах зэрэг асуудлаар үндэсний болон бүс нутгийн тодорхой хэсэгт, эсхүл бүс нутгийн хэмжээнд хөгжиж байгаа улсын энэ талаарх тодорхой хэрэгцээг харгалзан үзсэний үндсэн дээр энэхүү конвенцийг зорилгыг хэрэгжүүлэх үүднээс үзүүлнэ.

2. Байгууллага нь дээрх чиглэлээр зөвлөлгөө өгөх, бүх талын чармайлт гаргахдаа олон улсын бусад байгууллагатай, ялангуяа, Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагатай хамтран ажиллана.

### 12 дугаар зүйл

#### Нэмэлт, өөрчлөлт

1. Энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт хийхэд дараахь хоёр журмын аль нэгийг баримталж болно:

а. Байгууллагаар хэлэлцсэний дараахь нэмэлт, өөрчлөлт:

- i) нэмэлт, өөрчлөлт оруулах талаар талуудаас гаргасан аливаа саналаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх бөгөөд тэрээр уг саналыг нийт гишүүн, талууд болон олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд хэлэлцэхээс 6 сараас доошгүй хугацааны өмнө тараана;
- ii) ийнхүү хүргүүлж тараагдсан нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагын Далайн аюулгүй байдлын хороонд хэлэлцүүлэхээр шилжүүлнэ;
- iii) талууд нь Байгууллагын гишүүн эсэхээс үл харгалзан Далайн аюулгүй байдлын хороогоор нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэж батлахад оролцоно;
- iv) нэмэлт, өөрчлөлт нь далайн аюулгүй байдлын хорооны (а)-гийн (iii)-т заасны дагуу өргөтгөсөн бүрэлдэхүүний /цаашид Далайн аюулгүй байдлын хорооны өргөтгөсөн бүрэлдэхүүн гэж нэрлэнэ/, эсхүл санал хураалтад талуудын гуравны нэг нь оролцсон нөхцөлд тэдний гуравны хоёрын саналаар батлагдана;
- v) Баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг ерөнхий нарийн бичгийн дарга Талуудад батлуулахаар хүргүүлнэ;
- vi) конвенцийн аль нэг зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг Талуудын гуравны хоёр нь баталсан өдрөөр хүчинтэй болсонд тооцно;
- vii) конвенцийн хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг:

1) Талуудад нэмэлт, өөрчлөлтийг батлуулахаар хүргүүлснээс хойш 2 жил өнгөрсөн бол;

2) Талуудад нэмэлт, өөрчлөлтийг батлуулахаар хүргүүлснээс хойш 1 жилээс доошгүй хугацаанд Далайн аюулгүй байдлын хорооны өргөтгөсөн хэлэлцүүлэгт болон санал хураалтад оролцсон талуудын гуравны хоёр нь баталсан тохиолдолд тус тус батлагдсанд тооцогдоно.

Гэхдээ нэмэлт, өөрчлөлтийг хүргүүлснээс хойш тогтоосон хугацаа өнгөрсөн ч талуудын гуравны нэг нь, эсхүл дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны багтаамжийг 100, эсхүл түүнээс дээш бүртгэлийн тоонд шилжүүлснээр тооцсон нийт багтаамжийн 50 хувиас доошгүй хувийг эзэлдэг Талууд энэхүү нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн авах боломжгүй гэж ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн бол түүнийг батлагдаагүйд тооцно;

viii) конвенцийн аль нэг зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн талуудын хувьд баталсан гэж тооцсон өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчинтэй болох бөгөөд үүнээс хойш нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн аливаа Талын хувьд түүнийг баталсан өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчинтэй болно;

ix) хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ зүйлийн (а)-гийн (vii)-д заасны дагуу ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг шаардлагагүй гэж татгалзсан Талуудаас бусад бүх Талуудын хувьд тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг баталсан гэж тооцсон өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчинтэй болно. Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос өмнө аль нэг Тал нь ерөнхий нарийн бичгийн даргад энэ нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болох хугацааг 1-ээс дээшгүй жилээр, эсхүл Далайн аюулгүй байдлыг хангах хорооны өргөтгөсөн бүрэлдэхүүнээр нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэх үед санал хураалтад оролцогсдын гуравны хоёрынх нь тогтоосон илүү урт хугацаагаар хойшлуулах тухай мэдэгдэж болно;

b. Хурал зарлан хуралдуулах замаар нэмэлт, өөрчлөлт хийх:

i) Талуудын гуравны нэг нь хүсэлт гаргасан нөхцөлд Байгууллага нь олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий нарийн бичгийн даргатай хамтран, эсхүл зөвлөлдсөний үндсэн дээр Бага хурлыг зарлан хуралдуулж конвенцийн нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэнэ;

ii) Ийм Бага хуралд оролцогч болон санал хураалтад оролцогч талуудын гуравны хоёрын саналаар зөвшөөрөгдсөн залруулгыг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга талуудад батлуулахаар хүргүүлнэ;

iii) Хэрэв бага хурал нэмэлт, өөрчлөлтийн талаар ямар нэг өөр шийдвэр гаргаагүй бол энэ зүйлийн (а)-гийн (vi) болон (viii) эсхүл (а)-гийн (vii) болон (ix) дэх хэсэгт заасан журмын дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг батлагдсанд тооцох бөгөөд энэ тохиолдолд Далайн аюулгүй байдлын хорооны өргөтгөсөн хуралдаан нь Бага хурал байна.

2. Талууд нь нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээж авсан болон түүнийг эсэргүүцсэн тухай мэдэгдлээ (1)-ийн (а)-гийн (ix) дэх заалтын дагуу ерөнхий нарийн бичгийн даргад албан бичгээр хүргүүлэх бөгөөд тэрээр бүх талуудад эдгээр мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан өдрийн хамт мэдэгдэнэ.

3. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүчин төгөлдөр болсон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийн талаар болон эдгээр нэмэлт, өөрчлөлт нь хэдийнээс хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхлэх талаар талуудад мэдэгдэнэ.

### 13 дугаар зүйл

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь 1978 оны 12 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 1979 оны 10 дугаар сарын 30-ны өдөр хүртэл Байгууллагын төв байранд гарын үсэг зурахад, түүнээс хойш нэгдэн ороход чөлөөтэй байна. Аливаа улс дараахь арга замаар конвенцийн Тал болж болно:

a) Тайлбаргүйгээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах;

b) Тайлбартайгаар соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах, дараа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;

c) Нэгдэн орох.

2. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орохдоо Ерөнхий нарийн бичгийн даргад зохих баримт бичгийг хадгалуулахаар өгөх замаар гүйцэтгэнэ.

3. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь конвенцид гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улс, түүнчлэн олон улсын хөдөлмөрийн товчооны ерөнхий нарийн бичгийн даргад гарын үсэг зурсан болон хадгалуулахаар ирүүлсэн соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, нэгдэн орсон баримт бичгийг хүлээн авсан талаар мэдэгдэнэ.

#### 14 дүгээр зүйл Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү конвенц нь Дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны багтаамжийг 100, эсхүл түүнээс дээш бүртгэлийн тоннд шилжүүлснээр тооцсон нийт багтаамжийн 50 хувиас доошгүй, эсхүл түүнээс дээш хувийг эзэлдэг 25-аас доошгүй улс 13 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү конвенцийг тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон баримт бичгээ хадгалуулахаар өгснөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ конвенцид гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улсад конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон хугацааг мэдэгдэнэ.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу 12 сарын хугацаанд хадгалуулсан соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь конвенц хүчин төгөлдөр болсон, эсхүл тухайн баримт бичгийг хадгалалтад өгснөөс хойш 3 сарын дараахь хоёр хугацааны аль сүүлчийнхээр нь хүчин төгөлдөр болсонд тооцогдоно.

4. Энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болсноос хойш түүнийг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар гардуулснаас хойш 3 сарын дараа конвенц хүчин төгөлдөр болно.

5. Энэхүү конвенцийн 12 дугаар зүйлийн дагуу конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн бол уг баримт бичиг нь нэмэлт, өөрчлөлт бүхий конвенцид хамаарна.

#### 15 дугаар зүйл Цуцлах

1. Конвенцийн аливаа Тал уг конвенцийг өөрийн улсын хувьд уг конвенц хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлсэн өдрөөс хойш 5 жилийн дараа конвенцийг хүчингүй хэмээн цуцалж болно.

2. Конвенцийг цуцлахдаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэл гаргах бөгөөд тэрээр олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий нарийн бичгийн дарга болон Талуудад уг мэдэгдлийн талаар болон хүлээн авсан өдрийн талаар, түүнчлэн цуцлалт хэдийнээс хүчинтэй болох талаар мэдэгдэнэ.

3. Мэдэгдэл нь Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн авснаас хойш 12 сарын дараа, эсхүл өргөдөлд заасан хугацаа өнгөрснөөр хүчин төгөлдөр болно.

#### 16 дугаар зүйл Хадгалах болон бүртгэх

1. Конвенц нь Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалагдах бөгөөд тэрээр конвенцийн баталгаажсан хуулбарыг гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улсад хүргүүлнэ.

2. Конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу конвенцийн бичвэрийг бүртгүүлж, хэвлүүлэхээр Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад шилжүүлнэ.

#### 17 дугаар зүйл Хэл

Конвенцийг англи, испани, хятад, орос, франц хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд хувь бүр нэгэн адил хүчинтэй байна. Араб, герман хэлээрх албан ёсны орчуулгыг бэлтгэж, гарын үсэг зурсан эх хувьтай хамт хадгалуулна.



Хэмээснийг нотлон тус тусын засгийн газраас зохих ёсны дагуу эрхийг нь олгосон дор гарын үсэг зурагчид энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Энэхүү конвенцийг нэг мянга есөн зуун далан найман оны долдугаар сарын долооны өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

## **ХАВСРАЛТ**

### **1 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ**

#### *Журам I/1* **Нэр томьёо**

1. Энэхүү конвенцид тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол:
- а) "Журам" гэж энэхүү конвенцийн хавсралтад дурдсан журмыг;
  - б) "Баталсан" гэж журмын дагуу захиргаа баталсныг;
  - с) "Ахмад" гэж хөлөг онгоцыг даргалж байгаа хувь хүнийг;
  - д) "Офицер" гэж хөлөг онгоцны ахмадаас бусад багийн гишүүн бөгөөд дотоодын хууль тогтоомжоор, эсхүл хамтын гэрээ, заншлаар ахмадын эзгүйд түүнийг орлох хувь хүнийг;
  - е) "Тавцангийн офицер" гэж тавцангийн удирдах бүрэлдэхүүний гишүүнийг;
  - ф) "Ахмадын туслах" гэж удирдах бүрэлдэхүүний эгнээнд хөлөг онгоцны ахмадын дараа ордог, ахмадыг хөлөг онгоцоо удирдах чадваргүй болсон нөхцөлд хөлөг онгоцыг даргалах хувь хүнийг;
  - г) "Механикч" гэж хөдөлгүүрийн багийг мэргэжлийн удирдлагаар хангах хувь хүнийг;
  - х) "Ахлах механикч" гэж механикчдын ахлагч, эсхүл хөлөг онгоцны хөдөлгүүрийн механизмыг хариуцагч хувь хүнийг;
  - и) "2 дугаар механикч" гэж албан тушаалын хувьд ахлах механикчийн дараа ордог, ахлах механикчийг үүргээ гүйцэтгэх чадваргүй нөхцөлд хөлөг онгоцны хөдөлгүүрийн механизмыг удирдах хариуцлагыг хүлээгч хувь хүнийг;
  - j) "Туслах механикч" гэж механикч болохоор бэлтгэл хийж байгаа хувь хүнийг;
  - к) "Радиогийн мэргэжилтэн" гэж Радио холбооны журмын дагуу олгогдсон далайн хөдөлгөөний албаны радио холбооны операторын ерөнхий гэрчилгээ, эсхүл радиотелеграф-операторын 1, эсхүл 2 дугаар зэргийн гэрчилгээтэй Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенцийн шаардлагын дагуу радио станцтай байх хөлөг онгоцны радио телеграфын станцад ажилладаг хувь хүнийг;
  - л) "Радио телефон операторч" гэж Радио холбооны дотоод журмын дагуу олгогдсон гэрчилгээ эзэмшигчийг;
  - м) "Бие бүрэлдэхүүний хувь хүн" гэж хөлөг онгоцны багийн бүрэлдэхүүний гишүүн бөгөөд хөлөг онгоцны ахмад болон офицерээс бусад хувь хүнийг;
  - н) "Эрэг орчмын аялал" гэж тухайн Талын өөрийнх нь тодорхойлсон эрэг орчмын усаар аялахыг;
  - о) "Хөдөлгөгч хүч" гэж хөлөг онгоцны бүртгэлийн гэрчилгээ болон бусад бичиг баримтад тэмдэглэгдсэн киловаттаар хэмжигдэх хүчийг;
  - р) "Радио албаны үүрэг" гэж Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенц, байгууллагын зохих зөвлөмж, захиргааны эрх хэмжээний болон радио холбооны дотоод журмын дагуу засвар, техникийн үйлчилгээг;
  - q) "Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц" гэж их хэмжээгээр газрын тос болон газрын тосон бүтээгдэхүүн тээвэрлэх зориулалттай баригдсан хөлөг онгоцыг;
  - г) "Химийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэх хөлөг онгоц" гэж олон улсын химийн кодын 17 дугаар бүлэг дэх химийн аюултай шингэн барааг тээвэрлэх зориулалттай баригдсан хөлөг онгоцыг;





### Журам I/3

#### Эрэг орчмын аяллыг тодорхойлох зарчим

1. Аль нэг тал нь энэ конвенцийн зорилгод нийцүүлэн эрэг орчмын аяллыг зохицуулахдаа бусад талын далбаан дор эрэг орчмын аялал хийх эрх бүхий хөлөг онгоцны далайчдад бэлтгэл, туршлага, гэрчилгээнд өөрийн улсын далбаан дор аялагч хөлөг онгоцны далайчинд тавих шаардлагаас илүү шаардлага тавьж үл болно. Аль ч тохиолдолд өөр талын далбаан дор аялал хийх эрх бүхий хөлөг онгоцны далайчдад эрэг орчмын аялал хийгээгүй хөлөг онгоцонд конвенцоор тавигдах шаардлагаас илүү шаардлага тавьж болохгүй.

2. Аль нэг талын далбаан дор нөгөө талын эрэг орчимд байнга аялал хийдэг хөлөг онгоцны далайчны бэлтгэл, туршлага, гэрчилгээнд тавигдах шаардлагыг уг хөлөг онгоцыг эзэмшигч улс тухайн эрэг орчмыг эзэмшигч улсын ижил төрлийн хөлөг онгоцны далайчинд тавигдах шаардлагатай аль болох адил, эрэг орчмын аялал хийдэггүй хөлөг онгоцны далайчинд конвенцээр тавигддаг шаардлагаас илүүгүй байхаар тогтооно.

3. Аль нэг талын эрэг орчмын аялал гэж тооцогдохгүй, эсхүл уг тодорхойлолтод хамаарахгүй усан хилийн гадна аялал үйлдэж айгаа хөлөг онгоц энэхүү журмын дагуу конвенцийн шаардлагыг бууруулахгүйгээр хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээнэ.

4. Тал нь өөрийн далбаан дор, конвенцид нэгдээгүй улсын эрэгт эрэг орчмын аяллыг байнга үйлдэх хөлөг онгоцонд конвенцийн заалтын дагуу үзүүлдэг хөнгөлөлтийг эдлүүлж болно.

5. Энэхүү журам нь конвенцид нэгдсэн эсэхээс үл хамааран аливаа улс хууль тогтоомжийг хязгаарлах үндэслэл болохгүй.

### Журам I/4

#### Хяналтын журам

1. Хяналтын биелэлтийг 10 дугаар зүйлд заасны дагуу эрх бүхий албан тушаалтан дараахь нөхцөлөөр хязгаарлана:

а) 10 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоц дээр ажиллаж байгаа далайчин конвенцид нийцсэн гэрчилгээтэй, уг гэрчилгээ, эсхүл хөнгөлөлт нь хүчин төгөлдөр, эсхүл 1/10 дугаар журам, 5 дугаар хэсгийн дагуу захиргаанд баталгааны хүсэлт бүхий нотлох баримт бичиг хүргүүлээгүй;

б) Тавцан дээр үйл ажиллагаа явуулж буй далайчны дугаар болон гэрчилгээний баталгаа нь захиргааны холбогдох, аюулгүй ажиллах хүчний шаардлагатай нийцэж байвал; болон

с) ССГОЭА-ны кодын А хэсгийн I/4-т заасны дагуу энэхүү конвенцийн шаардлагын дагуу далайчнаас ээлжийн үүрэг гүйцэтгэх чадварыг үнэлэх, аль нэг талын боомтод байх, эсхүл боомтод орох үедээ ээлжийн ажлын журмыг зөрчсөний улмаас доорх зөрчил гаргасан эсэхийг тогтоох;

i) Хөлөг онгоц мөргөлдсөн, газар шүргэсэн, эсхүл хайрагдсан;

ii) Хөлөг онгоц аялал дундаа, эсхүл зангуугаа хаясан болон зогсоол дээр байхдаа олон улсын конвенцид хууль бус гэж заасан бодис хаясан;

iii) Хөлөг онгоц нь хөдөлгөөн хуваарилах систем, эсхүл аяллын навигацийн тэмдэглэгээг үл харгалзан алдаатай, эсхүл аюултай маневр хийсэн;

2. Хяналт явуулж буй албан тушаалтан нь 10 дугаар зүйлийн дагуу хяналтын явцад энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан дараахь зөрчлийн талаар далбааны улсын гэрчилгээт төлөөлөгч, эсхүл хөлөг онгоцны ахмадад бичгээр мэдэгдэл гаргана:

а) Гэрчилгээтэй байх далайчин зохих хүчин төгөлдөр гэрчилгээ, эсхүл хөнгөлөлтийн зөвшөөрөлгүй байх;

б) Далбааны эзэн улсаас хөлөг онгоцны машины хэсэг болон удирдлагын тавцанд ээлжийн ажиллагааны үед тавьдаг шаардлагыг биелүүлэхгүй байх;

с) Ээлжийн бүрэлдэхүүнд аяллын аюулгүй байдлыг хангах болон бохирдолтоос урьдчилан сэргийлэх багаж, тоног төхөөрөмжийн ашиглалтыг хариуцсан мэргэжлийн хүнгүй байх;

d) Ахмадад аялалд гарах үедээ амарсан бүрэлдэхүүнээр эхний ээлжийн ажиллагааг гүйцэтгүүлэх болон дараагийн ээлжийг солих боломжгүй байх.

3. Тал нь зөвхөн 2-ын (а)-д заасан машины хэсэг болон удирдлагын тавцанд ээлжид ажиллаж байгаа ахмад, ахлах механик, удирдлагын бүрэлдэхүүн гэрчилгээтэй байх, шаардлагатай бол 2-ын (б)-д заасан радио мэргэжилтний талаарх дутагдлыг арилгаагүй тохиолдолд аравдугаар зүйлд заасны дагуу хөлөг онгоцыг далайд гаргахгүй байж болно.

## 2 ДУГААР БҮЛЭГ

### Журам II/1

#### Аяллын үед ээлжийн ажиллагааг явуулах үндсэн зарчим

1. Талууд аяллын үеийн ээлжийн ажиллагааны аюулгүй ажиллагааг хангахын тулд хөлөг онгоц эзэмшигч болон оператор, хөлөг онгоцны ахмад, ээлжийн хүмүүс энэхүү журмын зарчмыг мөрдлөг болгоно.

2. Хөлөг онгоц бүрийн ахмад аяллын үеийн ээлжийн найдвартай аюулгүй ажиллагааг хангах үүрэгтэй. Ахмадын туслах нь ахмадын удирдлагын дор өөрийн ээлжид хөлөг онгоцны удирдлагын аюулгүй ажиллагааг хариуцахаас гадна хөлөг онгоц мөргөлдөх, хайргадан суухаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг зохих ёсоор зохицуулна.

3. Хөлөг онгоцонд дараахь үндсэн зарчим мөрдөгдөнө.

4. Ээлжийн зохион байгуулалт

а) Ээлж нь зохих нөхцөл байдалд тохирсон бүрэлдэхүүнтэй байхаас гадна зохих ажиглалтыг хийж байна.

б) Дараахь нөлөөллийг харгалзан удирдлагын тавцанд ажиллах энгийн хүмүүсийг оролцуулан тооцож ээлжийн бүрэлдэхүүний тоог тогтооно:

i) удирдлагын тавцанд ээлжийн хүн тасралтгүй байлгах;

ii) цаг агаарын байдал, үзэгдэх орчин, хоногийн гэрэлтэй болон шөнийн цагийн үргэлжлэх хугацаа;

iii) чиглэлийн явц дахь болзошгүй аюулаас болж ээлжийн ахлагчаас хийх нэмэгдэл үүрэг

iv) Радиолакатор, радио аяллын хэрэгсэл болон аяллын аюулгүй байдалд нөлөөлөх бусад тоног төхөөрөмжийн техникийн байдал, ашиглалт;

v) Хөлөг онгоцонд автомат жолоодлого байгаа эсэх;

vi) Онгоцны ажиллагааны гэнэтийн нөхцөл байдалтай холбогдон гарах төрөл бүрийн нэмэгдэл үүрэг зэрэг болно.

5. Үүрэг биелүүлэх бэлтгэл

Ээлжийн ажиллагаанд багийн болон энгийн ажиллагсдын ядарсан байдал нөлөөлөхгүй байхаар ээлжийн ажиллагааг зохион байгуулна. Хөлөг онгоц аялалд гарахад ажиллах эхний ээлж болон дараагийн ээлж хангалттай амарч ээлжийн ажиллагаагаа бүрэн явуулах чадвартай байхаар албыг зохион байгуулбал зохино.

6. Онгоцыг удирдах

а) Хөлөг онгоцны гүйцэтгэх гэж байгаа аялал нь түүнд холбогдох мэдээллийг тооцсоны үндсэн дээр урьдчилан төлөвлөгдсөн байхаас гадна хөлөг онгоцны аялах замын аливаа чиг нь аялал эхлэхээс өмнө шалгагдсан байна.

б) Хөлөг онгоцыг товлосон замаар аялуулахын тулд ээлжийн ажиллагааны үед аяллын бүх багаж хэрэгслийг ашиглан онгоцны чиглэл, байршил, хурдыг үе үе шалгана.

с) Ээлжийн ахмадын туслах нь хөлөг онгоцонд байгаа аяллын багаж, хэрэгслийн байршлыг мэдэхээс гадна түүнийг ажиллуулж чаддаг, багаж хэрэгслийн ашиглалтын нөхцөлийг бүрэн хангасан байна.

д. Ээлж хариуцсан ахмадын туслах хөлөг онгоцны аяллын аюулгүй ажиллагаанд нөлөөлөхүйц ямар нэг даалгавар биелүүлэх үүрэггүй бөгөөд ийм үүргийг ч түүнд хариуцуулахгүй.

7. Навигацийн тоног төхөөрөмж



а) Ээлж хариуцсан туслах навигацийн тоног төхөөрөмжийг дээд зэргийн үр дүнтэй байдлаар ашиглах үүрэгтэй;

б) ээлж хариуцсан туслах радиолокаторыг хэрэглэх үедээ далайд онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх журам дэх радиолокаторыг ашиглах заалтыг баримтлах шаардлагатайг тогтмол санаж ажиллах үүрэгтэй.

8. Ээлж хариуцсан ахмадын туслахын хүлээх үүрэг, хариуцлага

а) ээлж хариуцсан ахмадын туслахын үүрэг:

i) ээлжийн хугацаанд удирдлагын байрыг ямар ч нөхцөлд орох хүнгүйгээр орхихгүй байх;

ii) онгоцны ахмад удирдлагын байранд ирсэн ч ахмад өөрөө онгоцны аюулгүй ажиллагааны хариуцлагыг хүлээж авснаа мэдэгдээгүй нөхцөлд онгоцны аюулгүй ажиллагааны хариуцлагыг хүлээсэн хэвээр байх;

iii) онгоцны аюулгүй ажиллагааг хангах талаар ямар нэгэн эргэлзээ гарсан тохиолдолд ахмадад мэдэгдэх;

iv) ээлж хүлээн авах дараагийн ээлжийн туслах нь үүрэгт ажлыг гүйцэтгэх боломжгүй тохиолдолд ээлжээ хүлээлгэн өгөлгүйгээр энэ тухай ахмадад мэдэгдэх.

б) Ээлжид гарахдаа хөлөг онгоцны байрлал тооцоолол зөв байгаа, зохих чиглэл, хурдыг мөрдөж байгаа эсэхийг нягталж, ээлжийн хугацаанд тохиолдож болох аюул байгаа эсэхэд дүгнэлт хийнэ;

с) Онгоцны аялалтай холбогдсон бүх үйл ажиллагааны тухай тэмдэглэлийг хөтөлнө.

9. Ажиглалт

Ажиглагч нь хөлөг онгоц мөргөлдөх, хайрдалтаар суух болон аяллын бусад аюултай нөхцөл тохиолдох явдлаас урьдчилан сэргийлэх үүрэг гүйцэтгэхээс гадна далайн болон нисэх онгоцыг илрүүлэн олох, болж байгаа сүйрэл, сүйрэлд нэрвэгсдэд болон живж буй эсхүл эвдрэлд орсон онгоцыг илрүүлэх үүргийг давхар хариуцна. Ажиглалтын үед дараахь зарчмыг баримтална:

а) ажиглагч нь ажиглалтад анхаарлаа төвлөрүүлэх бөгөөд түүнд ажиглах үүрэгт нь нөлөөлөх ямар нэгэн өөр үүрэг өгөхгүй байх;

б) ажиглагчийн болон онгоцны залуурчний үүрэг нь харилцан адилгүй бөгөөд хөлөг онгоцны залуурын дэргэд зогсож онгоцыг жолоодож байгаа залуурчнийг ажиглагчид тооцохгүй. Ажиглалтыг зохих ёсоор явуулахад саад болохооргүй, шөнийн цагт үзэгдэх орчин буураагүй, залуурчний байрлалаас эргэн тойрны орчинг харахад саад болох зүйлгүй нөхцөлд дээрх заалтыг жижиг хөлөг онгоцонд хэрэглэхгүй. Доорх нөхцөлд өдрийн цагт ээлж хариуцсан ахмадын туслах ганцаараа ажиглагчаар үлдэж болно:

i) нөхцөл байдлыг нягт нямбай үнэлсний үндсэн дээр аюулгүй болохыг нь эргэлзэлгүйгээр тогтоосон;

ii) дараахь зүйлийг дагалдан гарах нөхцөлийн хамт бүрэн тооцсон бол:

- цаг агаарын байдал;

- үзэгдэх орчин;

- хөдөлгөөний хурд;

- аялалд учирч болох аюул ойр байгаа эсэх;

- хөдөлгөөн хуваарилах систем бүхий, эсхүл түүний ойр орчмын районд хөвж буй үед зайлшгүй анхаарлаа төвлөрүүлсэн тохиолдолд;

iii) Цагийн байдал өөрчлөгдсөн тохиолдолд нэн яаралтай ээлжийн бүрэлдэхүүнийг хүч нэмэх боломжтой бол.

10. Газарчинтай аялах

Газарчин үүрэгт ажлаа биелүүлэхээр хөлөг онгоцонд ирмэгц хөлөг онгоцны ахмад болон ээлж хариуцсан ахмадын туслахын хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын талаарх хүлээх үүрэг хариуцлага өөрчлөгдөхгүй. Хөлөг онгоцны ахмад болон газарчин нь хөлөг онгоцны онцлог байдал болон аялах газар нутгийн нөхцөлийн талаар мэдээллийг солилцоно. Онгоцны ахмад болон ээлж хариуцсан түүний туслах нар хөлөг онгоцны явж байгаа газрын талаар газарчинтай нягт холбоотой ажиллана.

#### 11. Далайн орчныг хамгаалах

Хөлөг онгоцны ахмад болон ээлж хариуцсан түүний туслах нь ашиглалтын болон ослын улмаас далайн орчныг бохирдуулах нь хамгийн ноцтой үр дагавартайг сайтар ухамсарлах боомтын болон олон улсын бусад журмын дагуу ийм аюулаас урьдчилан сэргийлэх бүхий л арга хэмжээг авна.

#### Журам II/2

### **Хөлөг онгоцны бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тн-ын багтаамжтай хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслахад гэрчилгээ олгох албан ёсны шаардлага**

Бүртгэлийн нийт багтааж нь 1600 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслах

1. Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 1600 болон түүнээс дээш тонн багтаамжтай далайн хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслах зохих гэрчилгээтэй байна.

2. Гэрчилгээ горилогч нь:

а) Захиргаанаас тавих биеийн эрүүл мэндийн, ялангуяа, хараа, сонсголын шаардлагыг хангасан байх;

б) Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ээлж хариуцсан ахмадын туслахын гэрчилгээний шаардлагыг хангасан байхаас гадна энэ албан тушаалд ажилласан хугацаа хүрсэн байх;

i) ахмадын ахлах туслахын гэрчилгээ авахад 18 сараас доошгүй хугацаа шаардана. Гэвч горилогч нь ахмадын ээлж хариуцсан туслахаар 6 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан гэж тооцохоор захиргааны зүгээс жил тэнцүүлэх тусгай бэлтгэл хийсэн бол энэ хугацааг 12 сар хүртэл бууруулж болно;

(ii) ахмадын гэрчилгээг авахад 36 сараас доошгүй хугацаа зарцуулах болон хэрэв гэрчилгээ авах горилогч нь хөлөг онгоц дээр ахмадын ахлах туслахын албан тушаалд 12 сараас доошгүй хугацаанд ажилласан, эсхүл захиргааны зүгээс жил тэнцүүлэх тусгай бэлтгэл хийсэн бол уг хугацааг 24 сар хүртэл бууруулж болно.

с. Захиргааны тогтоосон зохих шалгалтад тэнцсэн байх. Шалгалтад энэхүү журмын нэмэлтэд дурдсан материалыг оруулах бөгөөд захиргаанаас хөлөг онгоцны хэмжээг хязгаарласан, эрэг орчимд ажиллах хөлөг онгоцны ахмад, ахмадын ахлах туслахын гэрчилгээний шалгалтын шаардлагыг тухайн усанд хөвөх бусад хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг харгалзсаны үндсэн дээр өөрчилж болно.

Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200-1600 хүртэл тоннын далайн хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслах

3. Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200-1600 хүртэл тоннын далайн хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслах зохих гэрчилгээтэй байна.

4. Гэрчилгээ горилогч нь:

а. Захиргаанаас тавих биеийн эрүүл мэндийн, ялангуяа хараа, сонсголын шаардлагыг хангасан байх;

б.

i) Ахмадын ахлах туслахын гэрчилгээг горилогч нь бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ахмадын ээлж удирдах туслахад тавих шаардлагыг бүрэн хангасан байна;

ii) Ахмадын гэрчилгээ горилогч нь бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээшхи хөлөг онгоцны ахмадын ээлж удирдах туслахад тавих шаардлагыг бүрэн хангасан, мөн энэ албан тушаалд 36 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байна. Гэвч уг хувь хүн нь хөлөг онгоцны ахмадын ахлах туслагчаар 12 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан, эсхүл захиргаанаас энэ хугацаатай тэнцэх тусгай бэлтгэл сургалтад хамруулсан бол уг хугацааг 24 сар хүртэл хугацаагаар бууруулж болно.

с. Захиргаанаас тогтоосон зохих шалгалтад тэнцсэн байх. Шалгалтад энэхүү журмын нэмэлтэд дурдсан материалыг оруулах болон захиргаа нь эрэг орчмын аялалд ажиллах хөлөг онгоцны ахмад, ахмадын ахлах туслахын шалгалтын шаардлагыг тухайн усанд хөвж байгаа бусад хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг харгалзсаны үндсэн дээр өөрчилж болно.

#### Ерөнхий зүйл

5. Гэрчилгээг бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200-1600 хүртэл тонн болон 1600 болон түүнээс дээш тоннын далайн хөлөг онгоцонд ажиллах, эсхүл онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслахад олгохоос хамааран нэмэлтийн зүйл дэх мэдлэгийн түвшинд тавигдах шаардлага өөр өөр байж болно.

#### Журам II/2-ын нэмэлт

### **Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонн болон түүнээс дээш далайн хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслахын гэрчилгээ авахад эзэмшсэн байвал зохих мэдлэгийн доод хэмжээ**

1. Бүртгэлийн нит багтаамж нь 200 тонн болон түүнээс дээш хөлөг онгоцны ахмад болон түүний ахлах туслахын гэрчилгээний шалгалтад тавигдах шаардлагыг хөтөлбөрийг дор үзүүлэв. Хөтөлбөрийн зорилго нь журам II/4-т заасан "бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ээлж хариуцсан ахмадын туслахын гэрчилгээ авахад тавигдах шаардлагын доод хэмжээг гүнзгийрүүлэн хүрээг өргөтгөхөд оршино. Хөлөг онгоцны ахмад нь хөлөг онгоц, түүний ачаа, зорчигчдын аюулгүй байдлын талаар бүрэн хариуцлага хүлээх бөгөөд харин ахмадын ахлах туслах энэ үүргийг өөртөө хүлээн авахад бэлэн байх болон хичээлийн шалгалт нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангахад шаардагдах мэдээллийг олж авахад гориллогчийн чадварыг дайчлахад чиглэнэ.

2. Онгоц удирдах болон түүний байрлалыг тодорхойлох

а. аяллыг төлөвлөх болон ямар ч нөхцөлд аялах:

- i) Далайн хөлөг онгоцны замыг тодорхойлоход тохирох аргыг хэрэглэн;
- ii) хязгаарлагдмал усанд;
- iii) мөсжилттэй үед;
- iv) үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал үед;
- v) хөдөлгөөн салаалах районд;
- vi) усны урсгалын хүчтэй түрэлттэй газарт.

б. хөлөг онгоцны байрлалыг тодорхойлох:

- i) Астрономын арга, үүний дотор нар, сар, од, гарагийн байрлалыг ашиглах;
- ii) Эрэгт байрласан эд зүйлсийг ашиглан байрлалыг тодорхойлох, үүнд, гэрэлт цамхаг, замын тэмдэг, усан дээр тавьсан хөвөгч аргамжаа, түүнчлэн далайн газрын зураг, далайн аяллын талаарх мэдээлэл зэргийг ашиглан хөлөг онгоцны байрлалыг тодорхойлох;
- iii) Орчин үеийн радиолакацийн хэрэгслийг ажиллуулан онгоцны байрлалыг тодорхойлох, ялангуяа эдгээр хэрэгслийг ажиллуулах зарчим, түүний хязгаар, заах алдааны шалтгаан, алдааг олох арга зэргийг тооцоолон хөлөг онгоцны байрлалыг тодорхой тогтоох аргыг эзэмшихэд онцгой анхаарах.

3. Ээлжийн ажиллагаа

а) Хөлөг онгоцны жолоодлогын аюулгүй байдалтай холбоотой Хавсралтыг оролцуулан далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс сэргийлэх олон улсын журмын зорилго, журмыг хэрэглэх, түүний агуулгыг хэрхэн эзэмшсэнээ үзүүлэх;

б) Журам II/1 дэх "Хөвөлтийн үеийн ээлжийн ажиллагааны үндсэн зарчим"-ыг хэрхэн эзэмшсэнээ үзүүлэх.

4. Радиолакацийн төхөөрөмж

Радиолакаторын дадлагын хэрэгсэл, хэрэв байхгүй бол хөдөлгөөний самбар (планшет)-ыг ашиглан радиолакаторын үндсэн мэдлэг, түүнийг ашиглах, мөн мэдээллийн



нууц тэмдэглэгээг тайлбарлах, дүгнэлт хийх, дадлага хийлгэх. Ингэхдээ дараахь зүйлийг багтаана:

- a) ажиллагаанд болон түүнийг зөв явуулахад нөлөөлөх хүчин зүйлс;
- b) индикаторийн блокийг асуух болон ажиллуулах;
- c) буруу заалт болон хуурамч дуу чимээ, цуурай, хариу дохиог илрүүлэх;
- d) зай болон пеленг;
- e) аюултай дуут дохиог илрүүлэх;
- f) бусад онгоцны явж байгаа зүг чиг, түүний хурд;
- g) аяллын замыг хөндлөн гарч байгаа болон урдаас ирж буй, эсхүл гүйцэж түрүүлж байгаа онгоцонд хамгийн ойр очих зай болон хугацаа;
- h) бусад онгоцны хурд, чиглэлийн өөрчлөлтийг илрүүлэх;
- i) өөрийн онгоцны хурд болон чиглэлийн өөрчлөлтийн нөлөө;
- j) далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх журмыг хэрэглэж байгаа байдал.

5. Соронзон болон гиро луужин

Соронзон болон гиро луужингийн заалтыг тодорхойлох, заалтын бурууг тогтоох түүнийг засах мэдлэгийг олгох.

6. Цаг агаар болон далайн зураглал

- a) Цаг уурын зургийг унших, орон нутгийн онцлогоос шалтгаалан цаг агаарын байдалд дүгнэлт хийх чадвар эзэмших;
- b) цаг агаарын янз бүрийн системийн шинж чанарын мэдлэг. Үүнд, хүчтэй хар шуургыг оролцуулан түүний төв болон аюултай бүсээс зайлах мэдлэг олгох;
- c) далайн усны урсгалын талаарх мэдлэг;
- d) аяллын талаар англи хэл дээр гардаг гарын авлага ашиглан усны түрлэг болон урсгалын талаар мэдлэгтэй байх;
- e) усны түрлэгийн элементийг тооцох чадвар.

7. Хөлөг онгоцыг удирдах болон маневрлах

Дараахь зүйлийг оролцуулан ямар ч нөхцөлд хөлөг онгоцыг удирдах, маневрлах:

- a) Замчин онгоц, эсхүл станцад дөхөж очиход цаг агаарын байдал, тормозны зам, усны түрлэгийн нөхцөлийг тооцон түүнд хүрэх маневр үйлдэх;
- b) гол мөрөн, голын адаг зэрэг газарт аялахад онгоцны удирдлагад урсгал болон салхины хурд, усны нягтрал зэргийн нөлөөллийг бодолцсон хөлөг онгоцыг удирдах;
- c) гүехэн устай газарт хөлөг онгоцны суурь төмрийг (кил) доорх усны түвшингийн багасалт хөлөг онгоцны хурдыг багасгаснаас усны түвшинд нөлөөлөх нөлөөллийг тооцон хөлөг онгоцыг маневрлах;
- d) хөдөлгөөн үйлдэж байгаа хөлөг онгоц болон эрэгт дөхөж очих үеийн харилцан ажиллагаа;
- e) янз бүрийн салхи болон усны урсгалтай нөхцөлд чирэгчийн тусламжтайгаар, эсхүл тусламжгүйгээр хөлөг онгоцыг аргамжих, аргамжаанаас гарч явах;
- f) зангуун дээр зогсох газрыг сонгох, хязгаарлагдмал нөхцөлд нэг, эсхүл хоёр зангуун дээр зогсох болон зангууны гинжний шаардагдах уртыг тодорхойлох хүчин зүйлс;
- g) "зангуу барихгүй байх" нөхцөлд зангууг цэвэрлэх;
- h) хуурай өргөгч (док)-д эвдэрсэн болон эвдрээгүй онгоцыг зогсоох;
- i) далайн шуурганы үед хөлөг онгоцыг удирдах, аюулд орсон далайн болон агаарын хөлөг онгоцонд тусламж үзүүлэх болон чирэх, удирдлагагүй болсон хөлөг онгоцыг давалгаан дунд аюулгүй байдалтай байлгах, салхинд туугдахыг зогсоох болон тос ашиглах;
- j) салхи шуургатай үед хөлөг онгоцноос аврах завь буулгахдаа маневрлах үед урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;
- k) аюулд нэрвэгсдийг аврах завинаас хөлөг онгоцонд хүлээж авах арга;
- l) хөдөлгүүрийн онцлогоос хамааран хөлөг онгоцны маневрлах элементийг бүрийн суулт, хурдтай үед ялангуяа инерцээр туулах замын хэмжээ, эргэлтийн тойргийг харгалзан үзэж тодорхойлох мэдлэг олгох;



- м) хөлөг онгоц усны давалгааны эсрэг болон дагуу явж байхад гарах эвдрэлээс зайлсхийх зорилгоор хөлөг онгоцыг багасгасан хурдаар хөвөх хөвөлтийн ач холбогдол;
- п) хөлөг онгоц мөстсөн, эсхүл мөсөнд хөвөх үед хэрэгжүүлэх арга хэмжээ;
- о) хөдөлгөөн салгах системийг ашиглах, салгах хөдөлгөөний үед маневрлах.
8. Хөлөг онгоцны тогтворжилт, түүний бүтэц, живэхээс хамгаалах
- а) Хөлөг онгоцны бүтцийн талаарх үндсэн ойлголт, хөлөг онгоцны тогтворжилт болон дайвалзах онол (дифферент) түүнд нөлөөлөх хүчин зүйл, хөлөг онгоцны тогтворжилт болон тонголзолтын аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээ.
- б) хөлөг онгоцны тогтворжилт, суултын нөлөөлөл болон эвдрэл гэмтлийн үед усанд автах тасалгааны талаарх мэдлэг, мөн үүний эсрэг авах арга хэмжээ;
- с) тогтворжилт, суулт, хүчлэлийн таблицыг ашиглах чадвар, хүчлэлийн тооцоог бодох тооцооны төхөөрөмж, диаграммыг хэрэглэх, их биеийн хүчлэлийг зохих хэмжээнд байлгахын тулд тэнцвэржүүлэх болон ачаа ачих тухай мэдлэг;
- д) хөлөг онгоцны үндсэн бүтцийн холбоос түүний янз бүрийн хэсгийн нэрийн талаарх ерөнхий мэдлэг.
- е) хөлөг онгоцны тогтворжилтийн талаар Байгууллага (ЗГХДАЗӨБ)-аас гаргасан зөвлөмжийн мэдлэг.
9. Хөлөг онгоцны хүчний төхөөрөмж
- а) Хөлөг онгоцны хүчний төхөөрөмжийн ажиллах зарчим;
- б) Хөлөг онгоцны туслах механизм;
- с) Далайн техникийн хэллэгийн талаарх ерөнхий мэдлэг.
10. Ачааг цэгцлэх, хураах
- а) ачих төхөөрөмжийг оролцуулан хөлөг онгоцонд ачааг хураах, бэхлэх мэдлэг;
- б) ачааг ачиж буулгах ажиллагаа, ялангуяа хүнд жинтэй ачааг ачиж, буулгах талаар онцгой анхаарах;
- с) ачааг тээвэрлэхтэй холбогдсон олон улсын журам болон зөвлөмж, ялангуяа аюултай ачааг далайгаар тээвэрлэх олон улсын хуулийн мэдлэг;
- д) аюултай ачааг тээвэрлэх, түүнийг ачиж, буулгах, тээвэрлэж байгаа үед урьдчилан хамгаалах арга хэмжээ;
- е) шатахуун тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны талаарх мөрдөж байгаа удирдамжийн талаарх практикийн мэдлэг;
- ф) хөлөг онгоцонд ашиглаж байгаа ачаа дамжуулах хоолой болон насосны төхөөрөмжийн талаарх практик мэдлэг;
- г) түүхий газрын тос, хагас боловсруулсан бүтээгдэхүүн болон лигроин зэрэг нефтийн ердийн бүтээгдэхүүний шинж чанарыг илэрхийлэхэд хэрэглэдэг тодорхойлолт болон хэллэг;
- х) бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх журам, тохируулах ачааг хүлээн авах, танкийг шингэн болон хийгээс цэвэрлэх;
- й) үлдэгдэл ачааг дээр нь ачих.
11. Галын аюулгүй байдал болон гал унтраах хэрэгсэл
- а) Галын түгшүүрийн сургалт зохион байгуулах;
- б) Шаталтын химийн орчин болон төрөл;
- с) Гал унтраах систем;
- д) гал эсэргүүцэх бэлтгэл курсыг төгссөн байдал;
- е) гал эсэргүүцэх хэрэгсэлтэй холбогдсон журам зааврын мэдлэг.
12. Ослын үед явуулах ажиллагаа
- а) хөлөг онгоц хайрдаж болзошгүй тохиолдолд түүнээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ;
- б) хөлөг онгоцыг хайрдуулсны өмнөх болон дараахь үеийн авав арга хэмжээ;
- с) хөлөг онгоцыг хайрдалтаас өөрийн боломж болон бусдын тусламжаар гаргах;
- д) хөлөг онгоц мөргөлдсөний дараа авах арга хэмжээ;
- е) ус оролтыг түр зогсоох;
- ф) ослын үед зорчигчид болон хөлөг онгоцны багийн аюулгүй байдлыг хамгаалах арга хэмжээ;

- g) гэмтлийн үр дагаврыг тусгаарлах, дэлбэрэлт болон гал гарсан үед хөлөг онгоцыг аврах;
- h) хөлөг онгоцыг орхих;
- i) ослын үеийн удирдлага, жолооны түр удирдлагыг тавих болон ашиглах болон түр жолоог байрлуулах арга;
- j) живж байгаа болон аюулд орсон хөлөг онгоцноос хүмүүсийг аврах;
- k) "хүн усанд" түгшүүрийн үеийн үйл ажиллагаа.

13. Эмнэлгийн тусламж

Практик дээр дараахь аргыг ашиглах мэдлэгтэй байна:

- a) хөлөг онгоцонд зориулсан олон улсын эмнэлгийн удирдамж, эсхүл үндэсний зохих гарын авлага;
- b) олон улсын дохиолол холбооны эмнэлгийн бүлэг;
- c) аюултай ачааг тээвэрлэхтэй холбогдож гарсан золгүй тохиолдлын үед эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх удирдамж.

14. Далайн эрх зүй

- a) Хөлөг онгоцны ахмадын үүрэг хариуцлагатай холбогдсон олон улсын конвенц, хэлэлцээрийн хүрээнд үйлчилж байгаа олон улсын далайн эрх зүйн мэдлэг, ялангуяа аюулгүй ажиллагааг хангах болон далайн орчныг хамгаалах талаарх асуудал. Ялангуяа дараахь зүйлийг анхаарах шаардлагатай. Үүнд:
  - i) Олон улсын конвенцийн дагуу хөлөг онгоцонд байх гэрчилгээ болон бусад баримт бичиг, тэднийг авах журам, хүчинтэй байх хугацаа;
  - ii) ачааны хэмжээний тухай олон улсын конвенцийн шаардлагын дагуу гарч байгаа үүрэг;
  - iii) далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенцийн дагуу гарч байгаа үүрэг;
  - iv) хөлөг онгоцноос далай, бохирдуулахаас хамгаалах тухай олон улсын конвенцоос гарч байгаа үүрэг;
  - v) далайн ариун цэврийн тунхаглал, олон улсын ариун цэврийн журам;
  - vi) хөлөг онгоц, зорчигч, ачаа багийн гишүүний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон олон улсын холбогдох баримт бичигтэй уялдан гарч байгаа үүрэг.
- b. Далайн дотоодын хууль тогтоомжийн мэдлэгийн хэмжээг байгууллагын захиргаа тогтоох боловч олон улсын конвенц хэлэлцээрийг биелүүлэхэд гарсан үндэсний баримт бичгийн мэдлэг эзэмшсэн байх.

15. Багийн бүрэлдэхүүнийг удирдах болон түүнийг бэлтгэх үүрэг

Өөрийн багийн бүрэлдэхүүнийг удирдах, тэдний ажлын бэлтгэлийг зохион байгуулах чадвар.

16. Холбоо

- a) Гэрэлт дохиогоор морзын үсгийг ашиглан холбоо барих, холбоог хүлээн авах болон олон улсын дохиолол холбоог ашиглах мэдлэгтэй байх. Хэрэв гэрчилгээний өмнөх шалгалтанд үүгээр шалгалт өгсөн бол хөлөг онгоцны ахмадын шалгалтыг өгч байгаа хүнийг энэ шалгалтаас чөлөөлж болно.
- b) Радио телефоныг ашиглах журмын мэдлэг, ялангуяа золгүй явдал, аюулгүй байдал, түргэний болон аяллын тухай холбооны дамжуулалтыг радио телефоноор дамжуулж чаддаг байх.
- c) Радио телеграфаар золгүй явдлын тухай дохиог радио холбооны тогтоосон журмаар дамжуулж чаддаг байх.

17. Хүний амь аврах

Аврах хэрэгслийг ашиглах журмын (далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай олон улсын конвенц) мэдлэг, мөн хөлөг онгоцыг орхих сургалт болон зохион байгуулах мэдлэг, аврах завь, сал болон бусад хэрэгслийг ашиглах асуудал орно.

18. Хөлөг онгоцыг илрүүлэн олох, аврах

Худалдааны хөлөг онгоцыг илрүүлэн олох, аврах талаарх ЗГХДАЗӨБ-ын удирдамжийн (мерсар) тухай мэдлэгтэй байна.

19. Мэргэшил олгох, дадлагажуулах

- a) хөлөг жолоодолт

секстан, пеленгатор, өнцгийн толийг ашиглах чадвар, зураг дээр хөлөг онгоцны байршлыг оруулах, замыг татах, пеленг авах;

b) Далай дээрх хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын журам  
c)

i) Макет болон гэрэлт үзүүлэн дээр хөлөг онгоц дээрх асаасан гэрэл болон тэмдгийн талаар дадлага хийх;

ii) Маневрийн зураглал, радиолокаторын дадлагын самбар дээр дадлага хийх.

d) Радиолокатор

i) Макет болон гэрэлт үзүүлэн дээр хөлөг онгоц дээрх асаасан гэрэл болон тэмдгийн талаар дадлага хийх;

ii) Маневрийн зурагт үзүүлэн.

e). гал түймэртэй тэмцэх

Гал түймэртэй тэмцэх бэлтгэл курсын сургалтыг эзэмшсэн байх

f) Холбоо

Биетээр үзүүлэх болон дуут дохиогоор өгөх дохионы тест

g) Хүний амь аврах

Аврах завийг буулгах болон түүнийг залуурдах, бусад аврах хэрэгслийг ашиглах дадлага хийж аврах хантаазыг хийлгэх.

### Журам II/3

#### **Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага хөлөг онгоцны ахмад болон ээлж хариуцсан ахмадын туслахын гэрчилгээ олгоход заавал тавих шаардлагын хамгийн доод хэмжээ**

1. Эрэг орчмын аялал хийдэггүй хөлөг онгоц

a) эрэг орчмын аялал хийдэггүй бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага далайн хөлөг онгоцны ахмад нь захиргаанаас тогтоосон, бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200-1600 тоннын хөлөг онгоцны ахмадын гэрчилгээг эзэмшсэн байвал зохино.

b) эрэг орчмын аялал хийдэггүй бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага далайн хөлөг онгоцны ээлж хариуцсан ахмадын туслах нь нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцонд ажиллах эрхийн гэрчилгээтэй хүн байна.

2. Эрэг орчмын аялал хийдэг хөлөг онгоц

a) ахмад

i) Эрэг орчмын аялал хийдэг, бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага далайн хөлөг онгоцны ахмад бүр зохих гэрчилгээтэй байна.

ii) гэрчилгээ горилогч нь:

1. 20-иос доошгүй настай байх;

2. Хөлөг онгоцны ээлж хариуцсан ахмадын туслахаар 12 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;

3. Энэхүү журмын нэмэлтэд заасан асуултыг оролцуулан тухайн хөлөг онгоц дээр ажиллахад шаардагдах мэргэжлийн мэдлэгийг эзэмшиж Захиргаанаас тогтоосон шаардлагыг хангасан байх.

b. ахмадын ээлж хариуцсан туслах

i) бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага далайн хөлөг онгоцны ээлж хариуцсан ахмадын туслах нь зохих гэрчилгээтэй байна.

ii) гэрчилгээ горилогч нь:

1. 18-аас дээш настай байх;

2. эрүүл мэндийн, ялангуяа, хараа, сонсголын шаардлагыг хангасан байх;

3. Захиргаанаас тавигдсан дараахь шаардлагыг хангасан байх:

хөлөг онгоцон дээр хангалттай хугацаагаар хийсэн дадлагыг оролцуулан захиргаанаас тогтоосон тусгай бэлтгэлийг амжилттай төгссөн байх; эсхүл

хөлөг онгоцны тавцангийн командын албан тушаалд 3-аас доошгүй жил ажилласан байх.

4. Энэ конвенцийн нэмэлтэд заасан асуултыг оролцуулан тухайн хөлөг онгоц дээр ажиллахад шаардагдах мэргэжлийн мэдлэгийг эзэмшиж захиргаанаас тогтоосон шаардлагыг хангасан байх.

Ажлын туршлага болон зохих мэдлэгийг олгох бэлтгэл нь "Аяллын үеийн ээлжийн үндсэн зарчмын тухай" журам II/1 болон олон улсын холбогдох журам, зөвлөмж дээр үндэслэнэ.

b. Чөлөөлөх үндэслэл

Хэрэв захиргаа нь хөлөг онгоцны хэмжээ, аялах нөхцөлөөс шалтгаалан энэхүү журам болон нэмэлтийн заалтыг бүрэн хэмжээгээр хэрэгжүүлэх шаардлагагүй гэж үзвэл энэ усанд аялах бусад хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын үүднээс ахмад болон ээлж хариуцсан ахмадын туслахыг тодорхой хэмжээгээр дээрх шаардлагаас чөлөөлж болно.

#### *Журам II/3-ын Нэмэлт*

**Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага хөлөг онгоцны ахмад болон ээлж хариуцсан ахмадын туслахын гэрчилгээг авахад эзэмшвэл зохих мэдлэгийн доод түвшин**

1.

a) Дараахь мэдлэгийг эзэмшсэн байна:

- i) Далайн астрономийг ашиглан эрэг дээрх тэмдэгтээр аяллыг явуулах;
- ii) Далай дээр хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх тухай олон улсын журмын заалт;
- iii) аюултай ачааг далайгаар тээвэрлэх олон улсын хууль /ААДТОУХ/;
- iv) Соронзон луужин;
- v) Радио телефон болон харагдах дохио;
- vi) Галын аюулыг эсэргүүцэх арга болон гал унтраах багаж хэрэгсэл;
- vii) Аюул ослын үед үйл ажиллагаа явуулах журам;
- viii) Аюул ослын үед үйл ажиллагаа явуулах журам;
- ix) Хөлөг онгоцны маневрал
- x) Хөлөг онгоцны тогтворжилт,
- xi) Цаг агаарын байдал;
- xii) Жижиг хөлөг онгоцны хүчний төхөөрөмж;
- xiii) Эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх;
- xiv) Хөлөг онгоцыг илрүүлэх аврах үйл ажиллагаа;
- xv) Далайн орчныг бохирдуулахаас хамгаалах.

b) Хавсралтын "а"-д заасан мэдлэгийг эзэмшихийн тулд тухайн хөлөг онгоцонд байрлуулсан аяллын багаж төхөөрөмжийг зөв ажиллуулж чаддаг туршлагыг эзэмшсэн байх.

c) "а" болон "b"-д заасан мэдлэгийг эзэмшихийн тулд ээлж хариуцсан ахмадын туслахын үүргийг зохих хэмжээгээр гүйцэтгэж байвал зохино.

20. Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 тонноос бага далайн хөлөг онгоцны ахмад бүр 1 дэх хэсэгт заасан шаардлагыг хангахаас гадна захиргаанаас хөлөг онгоцны ахмадын үүргийг аюулгүйгээр гүйцэтгэх хариуцлага мэдлэгийн талаарх шаардлагыг хангасан байвал зохино.

#### *Журам II/4*

**Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ахмадын ээлж хариуцсан туслахын гэрчилгээ олгоход тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын далайн хөлөг онгоцны ахмадын ээлж хариуцсан туслах нь зохих гэрчилгээтэй байна.

2. Гэрчилгээ горилогч нь:

- a) 18-аас доошгүй настай байх;
- b) Эрүүл мэндийн ялангуяа, хараа сонсголын шаардлагыг хангасан байх;



с) Хөлөг онгоцны тавцангийн багийн бүрэлдэхүүний албан тушаалд 3-аас доошгүй жил ажилласан байх болон үүний 6 сараас доошгүй хугацааг гэрчилгээтэй ахмадын туслахтай хамт ажилласан байвал зохино. Энэ хугацаатай тэнцүү гэж захиргаа үзсэн тохиолдолд 2 жилээс илүүгүй хугацааны тусгай бэлтгэлийн дамжаагаар сольж болно.

д) Байгууллагын захиргаанаас онолын болон практикийн дадлагын талаар тавьсан шаардлагыг зохих шалгалт өгснөөр баталгаажуулна.

### 3. Хязгаарлалтгүй гэрчилгээ

Нутаг дэвсгэрийн хязгаарлалтгүйгээр хөвөх эрхийн гэрчилгээний шалгалтад энэхүү журмын нэмэлтэд тусгагдсан онолын мэдлэг болон практикийн дадлага олгох асуулт орсон байна.

### 4. Хязгаарлалттай гэрчилгээ

Захиргаа нь эрэг орчмын аялал хийх хөлөг онгоцонд ажиллах хүмүүсийн гэрчилгээний шалгалтад энэ бүс нутагт ажиллах бусад хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг анхаарсны үндсэн дээр энэхүү нэмэлтэд орсон дараахь асуултыг оруулахгүй байж болно:

а) Далайн астроном;

б) Радионавигацийн систем болон тухайн системд хамрагдахгүй нутагт аялал хийх;

с) ахмадын ээлж хариуцсан туслах нь нэмэлтэд заасан өөрийн үүргийг биелүүлэхтэй холбогдсон мэдлэгийг сайтар эзэмшсэн байна. Захиргаа мэдлэгийн түвшинг тодорхойлохын тулд нэмэлтийн хэсэг тус бүрийн агуулгад анхаарна;

д) Онолын мэдлэг болон практикийн дадлагын тайлан бэлтгэл нь "аяллын үеийн ээлжийн үндсэн зарчим", эсхүл журам II/1 болон олон улсын холбогдох журам, зөвлөмжид үндэслэнэ.

### *Журам II/4-ийн Нэмэлт*

### **Бүртгэлийн нийт багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны ахмадын ээлж хариуцсан туслахын гэрчилгээг авахад эзэмшвэл зохих мэдлэгийн доод хэмжээ**

#### 1. Огторгуйн жолоодлого

Од гарагийн байршлыг жишин хөлөг онгоцны байрлалыг тогтоох болон луужингийн заалтыг засах чадвар.

#### 2. Газрын болон эргийн тэмдэгтээр баримжаалан аялах

а) Дараахь зүйлийн тусламжтайгаар онгоцны байрлалыг тогтоох чадвар

i) эргийн тэмдэгтээр;

ii) гэрэлт цамхаг, замын тэмдэг, хөвөгч аргамаа (буй), аяллыг хязгаарласан хэрэгслийн тусламжаар;

iii) усны урсгал, түрлэг, салхийг тооцоолон машины минутын хурд болон хурдыг хэмжих багажийн тусламжаар онгоцны байрлалыг тогтоох;

б) аяллын зураг, сурах бичиг, үүнд газрын зураг, усны түрлэгийн таблиц, далайн аялагчдын мэдэгдэл, радиогоор зарлаж байгаа аяллын урьдчилсан анхааруулга, аяллын замын мэдээллийн талаар мэдлэгтэй байх.

#### 3. Радиолокаторыг ашиглан онгоцыг удирдах

Радиолокаторын үндсэн зарчим, ашиглах, хүлээн авсан мэдээллийг тайлах, дүгнэлт хийх болон дараахь зүйлийн талаар мэдлэгтэй байх:

а) үнэн зөв болон ажиллагаанд нөлөөлөх хүчин зүйл;

б) индикаторын блокийг ажилд оруулах, залгах;

с) хуурамч дуут дохио, далайн мандал дахь шуугианаас ойсон дохио болон буруу заалтыг илрүүлэх;

д) пеленг болон зайг тогтоох;

е) аюултай дуут дохиог илрүүлэх;

ф) өөр онгоцны хурд болон явж байгаа чиглэлийг тогтоох;

г) ирж байгаа, гүйцэж түрүүлж байгаа болон аялж яваа замыг хөндлөн гарах гэж байгаа онгоцонд хүрэх хамгийн бага зай, хугацааг тогтоох;





- h) бусад онгоцны хурд болон явах чиглэл өөрчлөгдсөнийг илрүүлэх"
- i) өөрийн хөлөг онгоцны аялал чиглэл болон хурд өөрчлөгдөхөд нөлөөлөх нөлөөлөл;
- j) далай дээр хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын журмыг хэрэглэх.
- 4. Ээлжийн ажиллагаа
  - a) Хөлөг онгоцыг аюулгүй удирдах хавсралтыг багтаан далай дээр хөлөг онгоцыг мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын журмын талаарх мэдлэг;
  - b) "аяллын үеийн ээлжийн ажиллагааны үндсэн зарчим", эсхүл журам II/1-ийн талаарх мэдлэг.
- 5. Хөвөлтийн радио систем  
Хөвөлтийн радио багажийн тусламжаар хөлөг онгоцны байрлалыг тогтоох чадварын захиргаанаас тогтоосон шаардлагыг хангасан байх.
- 6. Радио пеленгатор, усны гүн хэмжигч (эхолот)  
Эдгээр багажийг ашиглан авсан мэдээллийг зөв хэрэглэх чадвар.
- 7. Цаг агаар  
Хөлөг онгоцны цаг уурын багажийн талаарх мэдлэг, түүнийг зөв ашиглах, цаг уурын янз бүрийн шинжийн талаарх мэдлэг.
- 8. Соронзон болон гиро луужин  
Соронзон болон гиро луужингийн ажиллах зарчим, түүний заалтыг засах, тохируулах мэдлэг. Гиро луужингийн захын системийн тухай ойлголт. Гиро луужингийн үндсэн төрөлд үйлчилгээ хийх, ашиглах мэдлэг.
- 9. Авто жолоо  
Авто жолооны систем болон түүнийг ашиглах зааврын талаарх мэдлэг
- 10. Радио телефон болон нүдэн харааны дохиолол
  - a) морзын үсгээр өгөх гэрэлт долгион хүлээн авч дамжуулах мэдлэг.
  - b) Олон улсын дохиоллыг ашиглах чадвар.
  - c) Радио телефоны холбоог ажиллуулах журмыг мэдэхээс гадна түүнийг ашиглаж чаддаг байх, ялангуяа золгүй явдал аюулгүй байдал, аяллын болон яаралтай мэдээг тухай дамжуулах чадвар.
- 11. Галын аюулгүй байдал болон гал унтраах хэрэгсэл
  - a) галын түгшүүрийн сургалтыг зохион байгуулах чадвар;
  - b) шаталтын химийн шинж чанар, түүний төрөл;
  - c) гал унтраах системийн мэдлэг;
  - d) гал түймэртэй тэмцэх бэлтгэл курс төгссөн байх.
- 12. Хүний амь аврах  
Хөлөг онгоцыг орхих сургалтыг зохион байгуулж чаддаг байх, аврах завь болон сал, мөн бусад аврах хэрэгслийг ашиглах мэдлэгтэй байхаас гадна, зөөврийн радио станц, радио цамхаг, индикаторыг золгүй тохиолдолд ашиглах, далайд амьд гарах аргын талаарх мэдлэгтэй байх.
- 13. Ослын үеийн үйл ажиллагаа  
"ОУХБ/ЗГХДАЗӨБ-ын удирдлагад зориулсан баримт бичиг" номын зохих хавсралтад дурдсан асуудлын талаарх мэдлэг.
- 14. Онгоц удирдлага болон маневрлал  
Дараахь зүйлийн талаар мэдлэгтэй байна:
  - a) Эргэлтийн тойрог болон тоормосны гулсах зайд жин ихдэг (дедвейт), суулт /садки/, тонголзох (дифферент), суурь төмөр (кид)-ийн доорх нөөц усны нөлөөлөх янз бүрийн нөлөөлөл;
  - b) хөлөг онгоцны жолоодлогод салхи болон усны урсгалын нөлөөлөл;
  - c) "хүн усанд" түгшүүрийн үед хөлөг онгоцыг маневрлах;
  - d) суулт, гүехэн ус болон тийм үзэгдлийн нөлөөлөл;
  - e) зангуу хаяж зогсох, арга зогсох үеийн үйл ажиллагаа.
- 15. Хөлөг онгоцны тогтвортой байдал
  - a) тогтвортой болон тонголзох үеийн, түүнчлэн аюултай байдлын хүснэгт, тооцооллын диаграмм, аргачлалын талаар практикийн мэдлэг эзэмшсэн байх;

b) Хөвөлтийн хэсэгчилсэн үндсэн ажиллагааны талаар мэдлэгтэй байх.

16. Англи хэл

Ээлж хариуцсан ахмадын туслах нь газрын зураг далайн талаар сурах бичгийг ашиглах, цаг агаарын болон хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааны талаарх мэдээг бүрэн ойлгох англи хэлний мэдлэгтэй байхаас гадна өөрийн санааг бүрэн ойлгуулж чаддаг, ЗГХДАЗӨБ-ын далайн станц үг болон ярианы толийг ашиглаж ойлгож чаддаг байвал зохино.

17. Хөлөг онгоцны бүтэц

Хөлөг онгоцны хэсэгчилсэн хэсгийн нэр болон бүтцийн үндсэн холбоосыг сайн мэддэг байх.

18. Ачааг байрлуулах, хураах

Ачааг байрлуулах, хураах үеийн аюулгүй ажиллагааны арга болон ачааг зөв байрлуулан хурааснаар хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагаанд хэрхэн нөлөөлдөг талаар мэдлэгтэй байх.

19. Эмнэлгийн тусламж

Эмнэлгийн лавлах, радиогоор өгч байгаа зөвлөмжийг хүлээн авч хөлөг онгоцон дээр ихэвчлэн тохиолддог золгүй явдал, өвчлөлийн үед практик туслалцаа үзүүлэх чадвар.

20. Хөлөг онгоцыг илрүүлэх, аврах

ЗГХДАЗӨБ-ын худалдааны хөлөг онгоцыг олж илрүүлэх /мерсар/ удирдамжийн талаар мэдлэгтэй байх.

21. Далайн орчныг бохирдохоос хамгаалах

Далайн орчныг бохирдохоос хамгаалахад дагаж мөрдөх арга хэмжээний мэдлэг эзэмшсэн байх.

#### *Журам II/5*

#### **Хөлөг онгоцны ахмад, түүний туслах нарын мэдлэг, дадлагыг дээшлүүлэхэд тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа, эсхүл эрэгт ажиллаж байгаад хөлөг онгоцонд буцаж ирэх гэж буй гэрчилгээ бүхий хөлөг онгоцны ахмад болон түүний туслах нь захиргаанаас тавьж байгаа шаардлагын дагуу өөрийн үүрэгт ажилдаа тэнцэж байгаагаа 5 жил тутамд батална. Үүнд:

2. эрүүл мэндийн, ялангуяа хараа, сонсголын хувьд тавигдах шаардлагыг хангаж байгаа;

3. мэргэжлийн ур чадварын хувьд:

i) хөлөг онгоцны ахмад болон түүний туслах нь сүүлийн 5 жилийн хугацаанд өөрийн албан тушаалд нэгээс доошгүй жилээр ажилласан байх;

ii) энэхүү 1 дэх заалтын "b"-ийн 1-д заасны дагуу өөрийн гэрчилгээний зэрэглэлийн дагуу үүрэг гүйцэтгэсэн байх;

iii) тогтоосон шалгалтад орсон, эсхүл батлагдсан курсыг амжилттай төгссөн байх, түүнчлэн өөрийн гэрчилгээ ёсоор ажиллавал зохих албан тушаалд томилогдохоос өмнө хөлөг онгоцон дээр орон тооноос гадуур ахмадын туслахын үүргийг 3 сараас багагүй хугацаагаар гүйцэтгэсэн байвал зохино.

4. Сонирхогч талуудтай зөвлөлдсөний үндсэн дээр Захиргаа нь хөлөг онгоцны ахмад түүний туслахын мэргэжлийг дээшлүүлэх, давтан сургах дамжааны хичээлийн хөтөлбөрийг боловсруулна. Дамжаа нь суралцагсдын ажлын туршлага, хийж гүйцэтгэх ажлыг бодолцсон байна. Энэ дамжаа нь захиргаагаар албан ёсоор батлагдсан байвал зохино. Захиргаа нь далайн техникийн хөгжил, өөрчлөлт, далай дээр хүний амь аврах, далайн орчныг хамгаалах талаар олон улсын хэмжээний журам, зааврын өөрчлөлтийг харгалзан үзсэн байвал зохино.

5. Олон улсын хэмжээнд зөвшөөрсөн шаардлагын дагуу хөлөг онгоцны ахмад түүний туслах нь батлагдсан курсыг амжилттай суралцаж төгссөн байх ёстой.

6. Өөрийн мэдэлд байгаа хөлөг онгоц нь далай дээр хүний амийг болон далайн орчныг хамгаалах талаар гарсан олон улсын журам, зөвлөмжийн талаарх сүүлийн үеийн өөрчлөлтөөр хангагдсанд захиргаа бүрэн итгэлтэй байвал зохино.

Журам II/6

**Хөлөг онгоцны аяллын үед ээлжид ажиллах бага  
албан тушаалтанд тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Нийт бүртгэлийн багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны аяллын үед ээлжид ажиллах бага албан тушаалтанд тавих шаардлагын доод хэмжээг 2 дахь заалтад тодорхойлов. Энэ шаардлага мэргэжлийн 1 дүгээр зэрэглэлтэй усан цэрэгт болон хөлөг онгоц нь хэмжээний хувьд хязгаарлагдмал, энэ шаардлагыг биелүүлэх нөхцөл бүрдээгүй хөлөг онгоцонд хамаарахгүй байж болно. Захиргаа ээлжийн бага албан тушаалтан болох усан цэргээс нэмэлт мэргэшил боловсролын бэлтгэл шаардаж болно.

2. Нийт бүртгэлийн багтаамж нь 200 болон түүнээс дээш тоннын хөлөг онгоцны аяллын үед ээлжид ажиллагсад нь:

- a) 16-аас доошгүй настай байх;
- b) биеийн эрүүл мэндийн, ялангуяа хараа, чихний сонсголын хувьд тавих шаардлагыг хангасан байх;
- c) байгууллагын дараахь шаардлагыг хангасан байх;
  - i) аяллын үед ээлжид ажиллах үүрэгтэй холбогдсон ажилд хөлөг онгоцон дээр . сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;
  - ii) эрэг дээр болон хөлөг онгоцон дээр зохиогдох бэлтгэлд орсон байхаас гадна хөлөг онгоц дээр 2 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;
- d) Дараахь бэлтгэл, туршлагыг эзэмшсэн байх:
  - i) гал унтраах үндсэн журам, анхны тусламж үзүүлэх, түүнчлэн хувь хүний аюулгүй байдал, эрүүл мэндэд аюул учруулж болох зүйлс;
  - ii) эрэг дээр болон хөлөг онгоцон дээр зохиогдох бэлтгэлд орсон байхаас гадна хөлөг онгоц дээр 2 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;
- e. Дараахь бэлтгэл, туршлагыг эзэмшсэн байх:
  - i) гал унтраах үндсэн журам, анхны тусламж үзүүлэх, түүнчлэн хувь хүний аюулгүй байдал, эрүүл мэндэд аюул учруулж болох зүйлс;
  - ii) өгсөн тушаалыг ойлгох чадвар, өөрийн гүйцэтгэх ажлын үүрэгт асуудлаар ахмадын ээлж хариуцсан туслахтай харилцах мэдлэгтэй байх;
  - iii) залуурыг эзэмших чадвар, залуурт өгсөн үүргийг гүйцэтгэхээс гадна гиро соронзон компасыг ажиллуулж чадах;
  - iv) сонсголын болон гэрэлт, дарцагт дохиоллыг мэддэг байхаас гадна гарсан дохионы чиглэлийн талаар илтгэж чаддаг байх;
  - v) автомат удирдлагаас гар удирдлагад, гар удирдлагаас автоматад шилжүүлж чаддаг байх;
  - vi) дотоод холбоо болон аваарын дохионы системийг ашиглаж чаддаг байх;
  - vii) Аюулд орлоо гэсэн дохиог техникийн хэрэгслээр өгснийг мэддэг байх;
  - viii) аюулын үед өөрийн хийж гүйцэтгэх ажлыг мэддэг байх;
  - ix) Өөрийн үүргийг гүйцэтгэхэд холбоотой хөлөг онгоцны тодорхойлолт, хэллэгийг мэддэг байх.

3. Хөвөх аяллын ээлжийн ажиллагаатай холбогдсон дээрх 2 дахь заалтын (c) болон (d)-д заасан ажил, практикийн туршлага болон бэлтгэлийг хангах арга хэмжээ нь зөвхөн хөлөг онгоцны ахмад, ахмадын туслах эсхүл, нарийн мэргэжлийн зэрэглэлтэй бага тушаалын албан хаагчдын шууд удирдлагын дор гүйцэтгэсэн тохиолдолд биелнэ.

4. Практикийн туршлага болон энэхүү дүрмээр заасан зохих бэлтгэлийг хангаж, хөвөх аяллын хэсэгт усан цэргээр ажиллах эрх авсан хүн бүрийг захиргаа нь тогтоосон баримт, бичгээр хангах үүрэгтэй.

5. Сүүлийн 5 жилийн нэг жилээс доошгүй хугацааг энэхүү журмын шаардлагыг бүрэн хангаж ажилласан усан цэргийг олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын усан цэрэгт мэргэжлийн үнэмлэх олгох тухай конвенцид хамруулан тооцохоор зохих байгууллагад тодорхойлж болно.

*Журам II/7*

**Хөлөг онгоцыг далайн боомтод зогсож байх  
үеийн ээлжийн ажиллагааны үндсэн журам**

1. Хөлөг онгоцыг зогсоолын хананд найдвартай аргамжсан болон боомтод зогсож зангуу хаяж зогсож байгаа үед хөлөг онгоцны ахмад нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор ээлжийг зохион байгуулна.

2. Ийм ээлжийг зохион байгуулахдаа гэрчилгээтэй далайчныг бэлтгэх тухай 1978 оны олон улсын бага хурлын "ахмадын ээлж хариуцсан туслахын боомтод байх үеийн ээлжийн журмын тухай зөвлөмж" болон "ээлж хариуцагч механикийн туслахын боомтод байх үеийн ээлжийн журмын тухай зөвлөмж"-ийг удирдлага болгоно.

*Журам II/8*

**Аюултай ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоцны боомтод байх үеийн  
ээлжид тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Тэсрэх, галд түргэн шатамхай, хортой, хүний эрүүл мэнд болон байгалийг бохирдуулах шингэн болон нуранга ачааг тээвэрлэдэг хөлөг онгоцны ахмад нь хэдийгээр хөлөг онгоц эрэгт аюулгүй хүрч аргамжигдсан юм уу зангуугаа хаясан ч гэсэн боомтод байх үед байнгын бэлэн байдалд байх тавцангийн болон машин ээлжийг найдвартай ажиллах удирдах болон бага тушаалын хүмүүсээс бүрдүүлэн ажиллуулна.

2. Аюултай ачааг тээвэрлэгч хөлөг онгоцны ахмад нь ээлжийг зохион байгуулахдаа ачааны өвөрмөц шинж, тоо хэмжээ, савлалтын байдал, хураах нөхцөл, хөлөг онгоцонд ачааг авах нөхцөл зэргийг тооцон ээлжийг найдвартай ажиллахаар зохион байгуулна.

3. Ийм ээлжийг зохион байгуулахдаа гэрчилгээтэй далайчныг бэлтгэх тухай 1978 оны олон улсын бага хурлын "ээлж хариуцсан ахмадын туслахын боомтод байх үеийн ээлжийн журмын тухай зөвлөмж" болон "ээлж хариуцсан механикийн туслахын боомтод байх үеийн ээлжийн журмын тухай Зөвлөмж"-ийг удирдлага болгоно.

**3 ДУГААР БҮЛЭГ  
Хөдөлгүүрийн тасаг**

*Журам III/1*

**Аяллын үеийн машин тасгийн ээлжийн ажлын үндсэн зарчим**

1. Машин тасгийн ээлжийн аюулгүй хэвийн ажиллагааг хангахын тулд Талууд хөлөг онгоцыг өмчлөгч, операторч, хөлөг онгоцны ахмад, ахлах механикч болон ээлжийн хүмүүсээс энэхүү журмын үндсэн зарчмын мөрдөж байгаа эсэхэд анхаарлаа хандуулна.

2. Энэ журмын зорилгод "ээлж" гэсэн нэр томъёо нь механикчийн машин тасагт байгаа болон байхгүй үед түүний үүргийг хариуцан ажиллаж байгаа хүмүүс болно.

3. Бүх хөлөг онгоцонд доорх үндсэн зарчим (гэхдээ эдгээрээр хязгаарлаж үл болно)-ыг мөрдлөг болгоход анхаарна.

4. Ерөнхий зүйл

а) Ахлах механикч нь хөлөг онгоцны ахмадтай зөвшилцөн машин тасгийн ээлжийн ажиллагааг найдвартай аюулгүй ажиллахаар зохион байгуулах үүрэгтэй. Машин тасгийн ээлжид ажиллах бага тушаалын хүмүүсийн бүрэлдэхүүнийг тогтоохдоо дараахь хүчин зүйлийг харгалзана:

i) Хөлөг онгоцны төрөл;

ii) Механизмын төрөл болон түүний техникийн төрөл нөхцөл;

iii) Цаг агаарын байдал, мөс тогтолтын нөхцөл, усны бохирдолт, түүнтэй тэмцэх арга, гүехэн усанд хөвж байгаа байдал, осол тохиолдож болзошгүй байдал зэрэг гадны нөлөө;

iv) ээлжийн хүмүүсийн мэргэжил, туршлага;

v) Хөлөг онгоц, ачаа, боомт болон хүний амь насны аюулгүй байдал болон орчныг хамгаалах асуудал;

vi) Үндэсний болон олон улсын хэмжээний журмыг ханган биелүүлэх нөхцөл;

- vii) Хөлөг онгоцны хэвийн ашиглалтыг хангах;
- b) Ахлах механикчийн удирдлагын дор ээлжийн механикч машин, тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа түүнд тавих хяналтыг хариуцах үүрэгтэй. Ээлжийн механикч нь ээлжийн хугацаанд хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааг хангахад машин механизмыг найдвартай үр ашигтай ажиллуулах, түүнд үйлчилгээг хийх хариуцлагыг хүлээсэн ахлах механикчийн төлөөлөгч юм.
- c) Ахлах механикч нь хөлөг онгоцны ахмадтай зөвлөлдөн дараагийн аялалд шаардагдах шатахуун, тослох материал, ус, химийн бодис, сэлбэг, багаж хэрэгсэл, нөөц сэлбэг болон бусад хангамжийн материалын хэрэгцээг тооцсон байна.
5. Ашиглалт
- a) Ээлжийн механикч ээлжийн тогтоосон журмыг биелүүлэх нөхцөлийг хангасан байна. Хэрэв түүний удирдлагад бага тушаалын ажиллагчид багтдаг бол хүчний гол машин болон туслах төхөөрөмжийг үр ашигтай найдвартай ажиллуулах үйл ажиллагааг хангах үүрэгтэй;
- b) Машин тасгийн ээлж нь эхлээд бүх машин механизмын ажиллагааны горимыг шалган, хэвийн бус ажиллаж байгаа механизм болон хэвийн ажиллагаа алдагдах гэж байгаа механизм, тусгай үйлчилгээ засвар шаардагдах механизмын тэмдэглэлийг хөтлөн авсан арга хэмжээг тэмдэглэнэ. Мөн шаардлагатай бол цаашдын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг зохиох;
- c) Ээлжийн механикч нь хүчний гол машин бас туслах механизмын ажиллагаанд хяналтыг тогтмол бий болгож машин тасгийн байр, жолооны удирдлагад үе үе үелэг хийж хэвийн бус ажиллагааг илрүүлэн засах арга хэмжээг авах;
- d) Машин тасагт ээлж байнга байх шаардлагатай бол ээлжийн механикч нь хөлөг онгоцны чиглэл болон хурдыг өөрчлөх тушаалыг хүлээн авч хүчний гол машиныг удирдахад байнга бэлэн байна. Мөн амарч байгаа ээлж машин тасагт үе үе ирэх тохиолдол гарвал тэр ээлжийн механикч аль ч үед машин тасагт ирэхэд бэлэн байх;
- e) Тавцангийн удирдлагаас ирсэн бүх тушаалыг шуурхай биелүүлэх ёстой. Захиргаанаас бүртгэх шаардлагагүй гэж үзсэнээс бусад хөлөг онгоцны чиглэл хурдыг өөрчлөхтэй холбогдон хүч машины ажиллагааны бүртгэлийг хөтөлнө. Ээлжийн механикч нь хүчний гол машины удирдлагын дэргэд ээлжийн ажиглагчийг заавал ажиллуулах бөгөөд удирдлага нь гар ажиллагаатай бол "бэлтгэх" дохиог өгсөн байх;
- f) Гол хүчний машин туслах тоног төхөөрөмжийн үйлчилгээнд саад болох тушаалыг ээлжийн механикчид өгч болохгүй;
- g) Механик, цахилгаан, шингэн, хийн системээр ажилладаг бүх механизм болон түүнийг удирдах багаж хамгаалах хэрэгсэл, нийгэм ахуйн системийн үйлчилгээ арчилгаанд анхаарлаа хандуулж сэлбэг хэрэгслийн зарцуулалтын тооцоог хөтөлнө;
- h) Ахлах механикч нь ээлжийн механикчийг ээлжийн хугацаанд хийгдвэл зохих засвар үйлчилгээний асуудлаар мэдээлэлтэй болгох арга хэмжээг авна. Ээлжийн механикч ашиглаж байгаа механизмыг зогсоох, ажилд оруулах, шалгаж тохируулах хариуцлагыг хүлээнэ. Гүйцэтгэсэн бүх ажлын талаар тэмдэглэлийг зохих журмын дагуу бичих;
- i) Ээлжийн механикч нь ээлж солилцохын өмнө гол хүчний машин болон тулах төхөөрөмжийн ажиллагааны талаарх бүх мэдээллийг тэмдэглэх;
- j) Ээлжийн механикч машин тасагт гал гарсан тохиолдолд энэ тухай нэн даруй тавцангийн удирдлагад мэдэгдэн хөлөг онгоцны хурдыг хасах, жолооны удирдлага зайлшгүй жагсаалаас гарахад машины хөдөлгүүрийг зогсоох, цахилгаан өгөлтийг өөрчлөх зэрэг аюулгүй байдалтай холбоотой хөлөг онгоц болон түүний багийн бүрэлдэхүүнд тохиолдох аюулыг урьдчилан арилгах арга хэмжээ авна. Зайлсхийх бүх арга хэмжээ авахад нь аль болохуйц урт хугацаа өгөх зорилгоор бололцоотой бол машин тасагт үйл ажиллагаа эхлэхээс өмнө тавцанд мэдээллийг өгсөн байх;
- k) Хүчний гол машин нь техникийн хувьд бэлэн байгаа ээлжийн механикч маневрийн үед бусад машин, механизмыг ажилд оруулахад бэлтгэхээс гадна цахилгаан энергийн нөөц хангалттай үед жолооны удирдлага болон бусад системд цахилгаан өгөхөөр бэлтгэх ёстой.





6. Ээлжийн ажиллагааны шаардлага

а) Ээлжинд ажиллагч бүр нь өөрийн гүйцэтгэх үүргээ мэддэг байхаас гадна дараах зүйлийг ашиглаж чаддаг байна:

- i) хөлөг онгоцны дотоод холбоог ашиглаж чаддаг байх;
- ii) аюул ослын үед машин тасгаас гарах хаалгыг мэддэг байх;
- iii) III/машин тасагт ашигладаг ослын дохиог мэдэж, түүнийг ялгаж чаддаг байхаас гадна ялангуяа нүүрстөрөгчийн станцыг ажиллуулах тухай дохиог сайн мэддэг байх;
- iv) машин тасгийн галын багаж хэрэгслийн байрлалыг мэдлэг түүнийг ажиллуулж чаддаг байх.

б) Машин тасгийн ээлжийн бүрэлдэхүүнийг уг хөлөг онгоц ашиглалтын нөхцөлийг хангаж чадахуйцаар бүх машин механизмыг автомат болон гар ажиллагаагаар ажиллуулах боломжийг бүрдүүлнэ. Иймд дараахь байдалд анхаарвал зохино:

- i) Хөлөг онгоцны найдвартай ашиглалтад нөлөөлөх бүх машин, механзмын ажиллагаанд тасралтгүй үр ашигтай хяналт тавих боломжтой байх;
- ii) хүчний гол механизм болон жолооны тоног төхөөрөмж түүний хэрэгсэл нь аюул осол болон эвдрэлийн улмаас төвлөрсөн удирдлагаас гар ажиллагаанд шилжихэд найдвартай ажиллуулж чаддаг байх;
- iii) Гал түймрийг илрүүлэх, тусгаарлах, унтраах суурин тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа, түүний байршил;
- iv) Аяллын болон аргамжих, өргөлтөд тавих үеийн аюулгүй ажиллагаанд нөлөөлөхүйц туслах, нөөцийн болон ослын тоноглол, хэрэгслийн ашиглалтын байдал, тэднийг хэрэглэх;
- v) Хөлөг онгоцны ашиглалтын бүх нөхцөлд үр дүнтэй ажиллагааг хангах зорилгоор механизмыг ажлын байдалд зайлшгүй байлгах арга хэмжээ болон журам;
- vi) ашиглалтын онцгой нөхцөлд ээлжид тавигдаж болох бусад шаардлага.

с. Хаалт, хамгаалалт байхгүй газарт зангуу хаяж зогссон үед ахлах механик нь ахмадтай тохиролцон машин тасгийн ээлжийн бүрэлдэхүүнийг томилно.

7. Ээлжийн ажиллагааг гүйцэтгэх чадвар

Ээлжийн бүрэлдэхүүний ядарсан байдал нь ээлжийн ажлын үр дүнд нөлөөлөхгүй байхаар ээлжийг зохион байгуулна. Ахлах механикч нь аялалд гарахдаа дараачийн ээлжийн хүмүүс хангалттай амарсан байхаар ээлжийг зохион байгуулна.

8. Далайн орчныг хамгаалах

Машин тасгийн удирдах болон бага тушаалын бүх хүмүүс нь хөлөг онгоцны ашиглалт болон аваарийн үед далайн орчныг бохирдуулах нь ямар хор уршигтайг ойлгож, олон улсын болон боомтын журамд нийцүүлэн далайн орчныг бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх бүхий л арга хэмжээг урьдчилан авсан байна.

*Журам III/2*

**Гол хүчний төхөөрөмжийн хүч чадал нь 3000 квт болон түүнээс дээш хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчид гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

1. Гол хүчний төхөөрөмжийн хүч чадал нь 3000 квт болон түүнээс дээш далайн хөлөг онгоцны ахлах механик болон хоёрдугаар механикч бүр зохих гэрчилгээтэй байна.

2. Гэрчилгээ горилогч нь:

а) Эрүүл мэндийн, ялангуяа хараа, сонсголын талаар тавих шаардлагыг хангасан байх;

б) Гэрчилгээтэй ээлжийн механикчид тавих шаардлагыг хангасан байх;

- i) 2 дугаар механикчийн гэрчилгээ хамгаалагч нь механикч болон түүний туслахын албанд 12 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;
- ii) ахлах механикчийн гэрчилгээ хамгаалагч нь хөлөг онгоц дээр 36 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласны 12 сараас доошгүй хугацаанд 2 дугаар механикчийн гэрчилгээ авч механикчаар ажилласан байх.





- с) Галын бэлтгэл курсыг төгссөн байх;
  - д) Захиргаанаас тогтоосон зохих шалгалтад тэнцсэн байна. Шалгалтын асуултыг энэ журмын нэмэлт болгон гаргав. Энэ бүхий байгууллага нь эрэг орчмын аялалд хязгаарлагдмал хүчин чадалтай хөлөг онгоцонд ажиллах механикч нарт зориулан энэ нэмэлтэд заагдсан асуултыг өөрчилж болно.
3. Онолын мэдлэг практикийн дадлага олгох бэлтгэлийг олон улсын конвенц болон зөвлөмжийг удирдлага болгон явуулна.
4. Мэдлэгийн түвшингийн шаардлагыг олгох мэргэжлийн төрлөөр ангилан нэмэлтийн хэсэг тус бүрээр өөрчлөн тогтоож болно.

*Журам III/2-ын нэмэлт*

**Гол хүчний төхөөрөмжийн хүч чадал нь 3000 квт болон түүнээс дээш хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчийн гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

1. Гол хүчний төхөөрөмжийн хүч чадал нь 3000 квт болон түүнээс дээш хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчийн гэрчилгээ хамгаалагчийн шалгалтын хөтөлбөрийн шаардлагыг дор дурдав. 2 дугаар механикч нь ахлах механикчийн хариуцлагыг хүлээхэд бэлтгэлтэй байхын тулд хөлөг онгоцны механизмын аюулгүй ажиллагааны байдлыг хангах талаар зохих мэдлэгтэй байна.
2. Гэрчилгээ авагчдын шалгалтад оруулах шаардлагагүй гэж үзсэн тохиолдолд дор дурдсан 4 дэх хэсгийн (а)-д заасан асуудлыг оруулахгүй байж болно. Шалгалтын асуудалд оруулаагүй хүчний хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцонд ийм гэрчилгээ хүчингүй бөгөөд захиргааны шаардлага ёсоор дээрх асуудлыг мэддэгээ батлах хүртэл тийм онгоцонд ажиллахыг зөвшөөрөхгүй. Гэхдээ гэрчилгээд хязгаарлалтын талаар тодорхой заавал зохино.
3. гэрчилгээ авагч мэдлэгийн дараахь зарчмыг мэдсэн байх:
- а) Дулаан дамжуулалт болон термодинамик;
  - б) механик болон гидродинамик,
  - с) хөлөг онгоцны хүчний тоноглолын /уурын болон дизель хөдөлгүүр, хийн хөдөлгүүр/ болон хөргөлтийн төхөөрөмжийн ажиллагааны зарчим;
  - д) түлш болон тослох материалын физик, химийн найрлага, шинж чанар;
  - е) материалын технологи;
  - ф) шаталтын физик, химийн шинж чанар, гал унтраах агент;
  - г) далайн цахилгаан техник болон цахилгаан тоноглол, тооцоолон бодох машин;
  - х) автоматчиллын, хяналтын хэмжих систем болон удирдлагын системийн үндэс;
  - и) хөлөг онгоцны бүтцийн онол ялангуяа живэлтээс хамгаалах.
4. Гэрчилгээ хамгаалагч нь дараахь зүйл дээр туршлагатай байна:
- а) ашиглалт болон үйлчилгээ:
    - i) хөлөг онгоны дизель хөдөлгүүр;
    - ii) хөлөг онгоцны уурын төхөөрөмж;
    - iii) хөлөг онгоцны хийн турбин.
  - б) насосны систем болон дамжуулах хоолой, уурын туслах тоноглол, жолооны байгууламж зэргийг оруулан туслах механизмын ашиглалт, үйлчилгээ;
  - с) цахилгаан байгууламж, удирдлагын хяналтын байгууламжийн ашиглалт, тохируулга, үйлчилгээ;
  - д) ачааны болон тавцангийн механизмын ашиглалт, тохируулга, үйлчилгээ;
  - е) хэвийн бус ажиллагаатай механизмын илрүүлэлт болон холбоосны салалт болон эвдрэлээс урьдчилан сэргийлэх;
  - ф) үйлчилгээ засварыг ухаалаг зохион байгуулах чадвар;
  - г) гал түймрийг унтраах, илрүүлэх, урьдчилан сэргийлэх арга;
  - х) хөлөг онгоцны ажиллагаанаас орчныг бохирдуулахгүй байх арга хэрэгсэл;
  - и) далайн орчныг бохирдуулахгүй байх журам;
  - j) бохирдсон далайн орчноос бусад орчинг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ;

- к) зохих хэрэгслийг ашиглан машин тасгийн ажиллагсдыг гэмтсэн тохиолдолд анхны тусламж үзүүлэх;
- л) аврах хэрэгслийг ашиглах түүний зориулалтын талаарх мэдлэг;
- м) хөлөг онгоц живэхтэй тэмцэх арга;
- н) аюулгүйн техникийн ажиллагаа.

5. Гэрчилгээ хамгаалагч нь далайн эрх зүйн талаар олон улсын конвенц, хэлэлцээрийн хүрээнд машин тасгийн хүмүүсийн мэдвэл зохих мэдлэгийг эзэмшсэн байвал зохино. Ялангуяа энэ мэдлэг нь далайн орчныг хамгаалах, далайн тээврийн аюулгүй ажиллагаатай холбоотой байна.

Далайн дотоодын эрх зүйн мэдлэгийн цар хүрээг олон улсын конвенцийг хэрэгжүүлэхээр тусгасан дотоодын дүрмээр захиргааны эрх бүхий байгууллага тогтоож өгнө.

6. Гэрчилгээ авагч нь хамт олныг ажиллах болон ажлын бэлтгэлийг хангахад удирдаж чаддаг байх ёстой.

### *Журам III/3*

#### **Гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 750-3000 квт хүртэлх хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчид гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

1. Гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 750-3000 квт хүртэлх далайн хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикч зохих гэрчилгээтэй байна.

2. гэрчилгээ горилогч нь:

а) биеийн эрүүл мэндийн, ялангуяа нүдний хараа чихний сонсголын хувьд тавих шаардлагыг хангасан байх;

б) ээлжийн механикчид олгох гэрчилгээнд тавигдах үндсэн шаардлагууд:

i) 2 дугаар механикчийн гэрчилгээ авахад нь хөлөг онгоцны механик, механикчийн туслахын албан тушаалд 12 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;

ii) ахлах механикчийн гэрчилгээ авахад уг мэргэжлээрээ хөлөг онгоцонд 25 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласнаас 2 дугаар механикчийн гэрчилгээтэйгээр 12 сараас доошгүй хугацаанд ажилласан байна.

с. гал түймэртэй тэмцэх бэлтгэл курсыг төгссөн байна;

д. захиргааны шаардлагыг хангасан зохих шалгалтыг өгсөн байна. Шалгалтын асуултыг энэхүү журмын нэмэлтэд дурдсан болон энэ нэмэлтийн зарим хэсэгт оруулах өөрчлөлтийг эрх бүхий байгууллага шийдсэн байна. Ялангуяа эрэг орчмын аялалд ажиллах онгоцны механикч нарын онцлогт тохируулан залуурын (удирдлагын) төвлөрсөн болон автомат системийн талаарх асуултад өөрчлөлт оруулж болно.

3. Олон улсын конвенц болон зөвлөмжтэй уялдуулан онолын болон дадлагын бэлтгэлийг хийнэ.

4. Энэхүү нэмэлтийн зарим хэсгийн мэдлэгийн түвшинд тавигдах шаардлагаас хамаарч, ахлах механикч юм уу 2 дугаар механикчид гэрчилгээ олгохоос шалтгаалан асуудлыг өөрчилж болно.

### *Журам III/3-ын нэмэлт*

#### **Гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 750-3000 квт хүртэлх хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчид гэрчилгээ олгоход тавих шаардлагын доод бага хэмжээ**

1. Гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 750-3000 квт хүртэлх хөлөг онгоцны ахлах болон 2 дугаар механикчийн гэрчилгээний шалгалтын хөтөлбөрийг дор дурдсанаар тодорхойлов. 2 дугаар механикч нь ямар ч нөхцөлд ахлах механикчийн хариуцлагыг хүлээн авч ажиллах тохиолдол гарахыг анхааран хөлөг онгоцны механизмын ашиглалтын аюулгүй ажиллагааг хангах зохих мэдлэгийг эзэмшсэн байна.

2. Захиргаа нь шаардлагагүй гэж үзвэл шалгалтын хөтөлбөрөөс 3 дахь хэсгийн (d) болон 4 дэх хэсгийн (a)-д заасан асуултыг хасаж болно. Шалгалтаас хасагдсан хүчний төхөөрөмж бүхий хөлөг онгоцон дээр ийм гэрчилгээ хүчингүй бөгөөд механик нь энэ асуудлыг сайн мэддэгээ баталсан тохиолдолд гэрчилгээ хүчинтэй болно. Гэрчилгээний хязгаарлалтыг гэрчилгээнд тодорхой бичиж тэмдэглэсэн байна.

3. гэрчилгээ горилоч нь дараахь онол эзэмшсэн байна:

- a) шаталтын үйл ажиллагаа;
- b) дулааны дамжуулалт;
- c) механик, гидромеханикийн онол;
- d)
  - i) хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүр;
  - ii) хөлөг онгоцны уурын тоноглол ;
  - iii) хөлөг онгоцны хийн трубин;
- e) залуурын системийн зохион байгуулалт;
- f) шатах тослох материалын шинж чанар;
- g) материалын технологи ;
- h) галын дохиолол унтраалгын төхөөрөмж;
- i) хөлөг онгоцны цахилгаан төхөөрөмж;
- j) автоматжуулалт, хянах хэмжих хэрэгслийн систем болон удирдлагын систем;
- k) хөлөг онгоцны бүтэц зохион байгуулалт, ялангуяа живэлтээс хамгаалах арга;
- l) туслах систем.

4. гэрчилгээ авагч бүр дараахь практик туршлага эзэмшсэн байна:

- a) ашиглалт, үйлчилгээ;
  - i) хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүр;
  - ii) хөлөг онгоцны уурын тоноглол;
  - iii) хөлөг онгоцны хийн трубин;
- b) жолооны байгууламжийг оролцуулан туслах механизмын ашиглалт, үйлчилгээ;
- c) цахилгаан тоног төхөөрөмж болон удирдлагын багаж хэрэгслийн ашиглалт үйлчилгээ;
- d) ачааны болон тавцангийн механизмын ашиглалт үйлчилгээ;
- e) эвдрэлтэй механизм болон зангилааны ажиллагааг илрүүлэх, эвдрэлээс урьдчилан сэргийлэх;
- f) засвар, үйлчилгээг зөв зохион байгуулах чадвар;
- g) гал түймрийг илрүүлэх унтраах арга;
- h) далайн орчныг бохирдлоос хамгаалах журмын биелэлт, бохирдлоос хамгаалах арга ажиллагаа;
- i) зохих хэрэгслийг ашиглан машин хэсгийн онцлогтой холбоотой гэмтэгсдэд анхны тусламж үзүүлэх;
- j) аврах хэрэгслийг ашиглах, түүний зориулалтын талаарх мэдлэг;
- k) живэлтээс хамгаалах ажиллагаа, ялангуяа машин тасагт ус орсон тохиолдолд авах арга хэмжээ

Техник аюулгүйн ажиллагаа

5. Гэрчилгээ авагч бүр нь далайн орчныг хамгаалах далайн тээврийн аюулгүй ажиллагааны талаар машин тасгийн ажиллагсдын биелүүлэх үүрэгтэй холбогдсон далайн эрх зүйн мэдлэгийг олон улсын конвенц хэлэлцээрийн хэмжээнд эзэмшсэн байна. Далайн эрх зүйн дотоодын хууль тогтоомжийн мэдлэгийн хэмжээг эрх бүхий байгууллага тогтоох бөгөөд олон улсын конвенц болон хэлэлцээрийг мөрдүүлж хэрэгжүүлэх талаар гарсан журам, журмыг үүнд оруулсан байвал зохино.

6. Гэрчилгээ горилоч нь бие бүрэлдэхүүнийг удирдах, түүний бэлтгэл болон ажлыг зохион байгуулж чаддаг байна.

*Журам III/4*

**Байнга хүнтэй байх шаардлагатай, эсхүл хүн байнга байх шаардлагагүй хөдөлгүүрийн тасаг бүхий хөлөг онгоцны ээлжийн механикч гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

1. Гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 750 квт-аас дээш, уламжлалт байнга хүнтэй байх шаардлагатай, эсхүл хүн байнга байх шаардлагагүй машин тасаг бүхий хөлөг онгоцны ээлжийн механикч нь зохих гэрчилгээтэй байна.

2. Гэрчилгээ горилогч нь:

- a) 16-аас дээш настай байх;
- b) эрүүл мэндээр тэнцсэн, ялангуяа нүдний хараа, чихний сонсголоор;
- c) хөлөг онгоцны механикчийн холбогдолтой 3 жилээс доогүй хугацааны мэргэжлийн сургалтад суралцсан байх;
- d) (c) заалтыг оролцуулан хөлөг онгоцонд 3 жилээс доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;
- e) хөлөг онгоцны механикчийн үүргийн дагуу хөлөг онгоцны механизмын ашиглалт, үйлчилгээний талаар онол, практикийн мэдлэгийг эзэмшсэн байх;
- f) гал түймэр эсэргүүцэх бэлтгэл курсыг төгссөн байх;
- g) аюулгүйн техникийн ажиллагааг мэддэг байх.

Захиргаа нь эрэг орчмын аялалд явах гол хүчний төхөөрөмжийн хүчин чадал нь 3000 квт-аас доош хөлөг онгоцны механикч нарт бусад хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааг харгалзан (c) болон (d)-д заасныг өөрчлөн оруулж болно.

3. Гэрчилгээ горилогч бүр нь янз бүрийн зааврын шаардлагыг оролцуулан жинхэнэ болон туслах механизмын ашиглалт, үйлчилгээг мэддэг байхаас гадна дор хаяад дараахь тусгай асуултыг мэдэх ёстой:

- a) ээлжийн үед
  - i) ээлжийг хүлээн авах үеийн үүрэг;
  - ii) ээлжийн ажиллагааны үүрэг;
  - iii) машины журналын хөтлөлт болон түүний бичилтийг ойлгох чадвар;
  - iv) ээлжийг хүлээлгэн өгөх үеийн үүрэг.
- b) Гол хүчний төхөөрөмж болон туслах механизм
  - i) Гол хүчний төхөөрөмж болон туслах механизмыг ажиллуулах бэлтгэлд оролцох;
  - ii) түлшний шаталтын системийг оролцуулан уурын тогооны ашиглалт;
  - iii) тогооны усны түвшингийн хэвийн хэмжээг шалгах арга, хэвийн хэмжээ зөрчигдсөн байхад хийх үйлдэл;
  - iv) машин болон тогооны тасгийн механизмын хэвийн бус ажиллагааг илрүүлэх, түүнийг эвдрэхээс хамгаалах арга хэмжээ.
- c) Насосны систем
  - i) насосны системийн ашиглалтын үеийн үүрэг;
  - ii) ачааны байрны болон ус оруулах болон гаргах насосны систем болон ус гаргах ховилын ашиглалт.
- d) Цахилгаан энергийн төхөөрөмж  
Генератор болон хувьсагчийг ажилд бэлтгэх ажиллуулах, залгах, салгах
- e) Аюулгүй ажиллагааг хангах, аюул ослын үеийн үйл ажиллагаа
  - i) ээлжийн үед авах урьдчилан сэргийлэх арга, гал түймэр, ялангуяа түлшний насосонд зайлшгүй авах арга хэмжээ;
  - ii) цахилгааны болон түүнтэй адилтгах бусад тоног төхөөрөмжийн найдвартай хамгаалалт болон түүнтэй харьцах үеийн хяналт, авах арга хэмжээ.
- f) Бохирдлоос хамгаалах арга хэмжээ  
Далайн орчныг газрын тосон бүтээгдэхүүн, ачааны үлдэгдэл, бохир ус, утаа болон бусад зүйлээр бохирдохоос хамгаалах арга хэмжээ орно. Устай холилдсон нефтийг ангилагч шүүр, бохир усны шүүр зэргийг оролцуулан бохирдлоос хамгаалах тоног төхөөрөмжийн ажиллагааг мэдэх
- g) Анхны тусламж



Машин тасагт ихэвчлэн тохиолддогтой төстэй гэмтлийн үед үзүүлэх анхны тусламж.

4. Захиргаа нь хөлөг онгоцонд уурын тогоо байхгүй үед 3 дахь хэсгийн (b)-гийн II болон III заалтыг хасна. Хязгаарлалттай олгогдсон гэрчилгээ нь захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу механикч нь дээрх асуудлаарх мэдлэгээ батлах хүртэл уурын тогоо бүхий хөлөг онгоцонд хүчин төгөлдөр бус байна. Бүх хязгаарлалтыг гэрчилгээнд тусгана.

5. Онолын болон практикийн туршлага эзэмших бэлтгэлийг олон улсын конвенц болон зөвлөмжийг үндэслэн явуулна.

#### Журам III/5

### Механикийн мэргэжил, дадлагыг дээшлүүлэх сургалтад тавигдах шаардлагын доод хэмжээ

1. Хөлөг онгоцонд ажиллаж байгаа болон эрэг дээр ажиллаж байгаад эргэж ажилдаа орж байгаа гэрчилгээ бүхий механикч бүр өөрийн мэдлэгээ бататгахын тулд 5 жилээс ихгүй хугацаагаар давтан сургалтад хамрагдан суралцана.

а) эрүүл мэндээр тэнцсэн байх, ялангуяа хараа, сонсголоор

б) мэргэжлийн талаар

i) сүүлийн 5 жилийн нэг жилээс доошгүй хугацаанд хөлөг онгоцны механикчийн албан тушаалд ажилласан байх;

ii) уг хувь хүн өөрийн гэрчилгээний зэрэглэлийн дагуу, эсхүл эсхүл хөлөг онгоцонд адилтгах ажил дээр 1-ийн b-гийн I-ийг батлах баталгаатай байх ёстой.

iii) Захиргаанаас тогтоосон шалгалтад тэнцсэн, эсхүл зохих курсын сургалтыг амжилттай төгссөн байх, түүнчлэн өөрийн гэрчилгээ ёсоор тухайн албан тушаалд томилогдохын өмнө хөлөг онгоцон дээр механикийн дагалдангаар эсхүл нэг зэрэглэл доогуур албанд 3 сараас багагүй хугацаагаар ажилласан байна.

2. 1-р заалтын (b) (III)-д дурдсан курс нь далайн орчныг хамгаалах, далай дээр хүний амийг хамгаалах асуудлаар олон улсын конвенц, зөвлөмжид орсон өөрчлөлтийг тооцсон байна.

3. Байгууллагын захиргаа далайн орчныг хамгаалах болон далай дээр хүний амийг хамгаалах асуудлаар олон улсын дүрмэнд оруулсан сүүлийн үеийн өөрчлөлтийн материалаар өөрийн бүх онгоцыг хангасан байна.

#### Журам III/6

### Машин тасгийн ээлжийн бага тушаалын ажилтанд тавигдах шаардлагын доод хэмжээ

1. Машин тасгийн ээлжийн бага тушаалын ажилтанд тавигдах шаардлагын хамгийн доод хэмжээг доорх 2 дугаар заалтаар тодорхойлов. Энэ шаардлагад дараахь хүмүүс хамаарагдахгүй:

а) ээлжийн механикчийн туслахын үүргийг гүйцэтгэж байгаа бага тушаалын ажилтан;

б) сурагчид;

с) мэргэжлийн дадлага туршлага шаардлагагүйгээр ээлжид ажиллаж байгаа бага тушаалын хүмүүс.

2. машин тасгийн ээлжийн бага тушаалын ажилчин бүр нь:

а) 16-аас дээш настай байх;

б) эрүүл мэндийн, ялангуяа хараа, сонсголын хувьд тавих шаардлагыг хангасан байх;

с) дараахь чиглэлээр бусад шаардлагыг хангасан байх:

i) түймэр унтраах, анхны тусламж үзүүлэх, осолд орогчдод хиймэл амьсгал хийх, хувийн болон нийгмийн эрүүл мэндэд нөлөөлөх аюулын талаар туршлага, бэлтгэлтэй байх;

ii) тушаалыг зөв ойлгож, түүнийг өөрийн гүйцэтгэх ажилд зөв хэрэглэдэг байх.

- d) захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байх:
  - i) хөлөг онгоцон дээр гүйцэтгэх ажилтай холбогдсон ажлыг хуурай газар дээр гүйцэтгэсэн туршлагатай байх;
  - ii) мэргэжлийн бэлтгэлийг эрэгт болон хөлөг онгоц дээр хийсэн байх;
  - iii) хөлөг онгоц дээр орон тооны зохих ажлыг 6 сараас доошгүй хугацаагаар хийсэн байх.
- 3. Бага тушаалын ажилтан нь дараахь зүйлийг мэддэг байна:
  - a) машин тасгийн ээлжийн ажлын журам болон ээлжид гүйцэтгэх өөрийн ажлын журам;
  - b) машин тасгийн ажилтай холбогдсон техникийн аюулгүй ажиллагаа;
  - c) машин тасгийн болон тоног төхөөрөмж механизмын талаарх нэр томьёо, өөрийн үүрэгтэй холбоотой тоног төхөөрөмж, механизмын нэр;
  - d) байгаль орчныг хамгаалахтай холбогдсон үндсэн үйл ажиллагаа.
- 4. Тогоон тасагт ээлжид ажиллаж байгаа бага тушаалын хүмүүс нь тогооны ашиглалтын дүрмийг мэддэг байхаас гадна усны болон уурын даралтыг зохих түвшинд байлгах үйл ажиллагааг мэддэг байх.
- 5. Машин тасагт ээлжид ажиллаж байгаа бага тушаалын хүмүүс бүр тухайн онгоцны машин тасагт гүйцэтгэх өөрийн үүргийг сайн мэддэг байна:
  - a) хөлөг онгоцны дотоод холбооны системийг ашиглаж чаддаг байх;
  - b) машин тасгаас гарах ослын үеийн болон нөөцийн гарцыг мэддэг байх;
  - c) аваарын дохиог мэддэг, түүнийг ялгаж чаддаг, ялангуяа нүүрс хүчлийн хийн станцыг залгаж чаддаг байх;
  - d) машин тасгийн галын багажны байрлалтыг мэддэг байхаас гадна түүний ашиглаж чаддаг байх.
- 6. Байгууллагын Захиргаа нь энэхүү конвенц тухайн байгууллагын хувьд хүчин төгөлдөр болохоос өмнөх 5 жилийн нэгээс доошгүй жилд нь машин тасгийн бүрэлдэхүүний зохих албан тушаалд ажилласан ажилтныг энэхүү журмын шаардлагыг хангасанд тооцож болно.

#### **4 ДҮГЭЭР БҮЛЭГ**

##### **Радиотехникийн алба Радио тоног төхөөрөмжийн үйлчилгээ болон радио ээлжийн ажиллагаа**

###### **Тайлбар**

Радио ээлжийн ажиллагаанд тавигдах зайлшгүй шаардлагыг радио холбооны дотоод журамд, харин үйлчилгээ хийх болон аюулгүй байдлыг хангах радио ээлжийн ажиллагаанд тавигдах шаардлагыг “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” олон улсын конвенцид болон Радио холбооны дотоод журамд тусгасан бөгөөд эдгээрт оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг болон хүчин төгөлдөр болсон хугацааг харгалзан үзвэл зохино. Түүнчлэн гэрчилгээтэй далайчин бэлтгэх тухай 1978 оны олон улсын хурлаар баталсан тогтоолыг харгалзан үзнэ.

###### **Журам IV/1**

##### **Радио мэргэжилтэнд гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

- 1. Хөлөг онгоцон дээр радио холбооны ээлжид хариуцлага хүлээх, эсхүл ээлжид гарч байгаа радио мэргэжилтэн нь радио холбооны дотоод журамд заасны дагуу захиргаанаас олгосон, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн гэрчилгээтэй, мэргэжлээрээ ажилласан зохих дадлагатай байна.
- 2. Түүнээс гадна радио мэргэжилтэн нь:
  - a) 18-аас доошгүй настай байх;



- b) эрүүл мэндийн талаар ялангуяа хараа, сонсгол, хэл ярианы хувьд шаардлагыг хангасан байх;
- c) энэхүү журмын нэмэлтийн шаардлагыг хангасан байх.
- 3. Гэрчилгээ горилочг бүр захиргааны шаардлагад нийцсэн шалгалт өгсөн байна.
- 4. Гэрчилгээ горилочгийн мэдлэгийн түвшин нь радио мэргэжилтний үүргийг үр дүнтэй бөгөөд найдвартай биелүүлэх хэмжээнд байна. Мэдлэгийн зохих түвшин болон бэлтгэлийн хэмжээг тодорхойлохдоо захиргаа нь энэ журмын нэмэлт болон радио холбооны дотоод журмын шаардлагыг харгалзан үзнэ. Түүнчлэн захиргаа нь далайчныг бэлтгэх болон гэрчилгээ олгох тухай олон улсын бага хурлаас 1978 онд баталсан тогтоолыг харгалзан үзнэ.

*Журам IV/1-ийн нэмэлт*  
**Радио мэргэжилтний практикийн дадал болон  
нэмэлт мэдлэгийн доод хэмжээ**

Радио холбооны дотоод журмын дагуу гэрчилгээ авах нэмэлт шаардлагаас гадна радио мэргэжилтэн нь дараахь мэдлэг, практик дадлыг эзэмшсэн байна.

- a) Дараахь нөхцөлийг оролцуулан аваарийн үед радио холбоогоор хангах:
  - i) хөлөг онгоцыг орхих;
  - ii) хөлөг онгоцон дээр гал гарах;
  - iii) хөлөг онгоцны радио станц хэсэгчлэн юм уу бүрэн жагсаалаас гарах.
- b) аврах завь, сал болон бусад хөвөгч хэрэгсэл, тэдний тоног төхөөрөмж, ялангуяа аврагч завь дээрх зөөврийн болон суурин радио станц, аюул болсон газрыг заагч гэрэлт цамхгийг ашиглах;
- c) далайд амь гарах арга;
- d) анхны тусламж үзүүлэх;
- e) галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх, унтраах, ялангуяа радио холбооны хэрэгсэлд онцгой анхаарах;
- f) радио тоног төхөөрөмж ашиглахтай холбогдон гарах цахилгаан, цацраг, хими болон механик аюулаас багийн бүрэлдэхүүн, хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдон авах арга хэмжээ;
- g) худалдааны хөлөг онгоцыг аврах, хайх талаар ЗГХДАЗӨБ-ын удирдамжийг хэрэглэх, ялангуяа радио холбоог онцгой анхаарах;
- h) худалдааны хөлөг онгоцны мэдээллийн систем, түүнд оролцох журам олон улсын дохионы эмхтгэлийг хэрэглэх болон ЗГХДАЗӨБ-ын далайн удирдлагын ярианы хэвшмэл толийг ашиглах;
- i) радиогоор эмнэлгийн зөвлөгөө өгөх журам, түүнийг зохион байгуулах.

*Журам IV/2*  
**Радио мэргэжилтний мэдлэг, дадлагыг зохих  
түвшинд байлгах, боловсронгуй болгоход зайлшгүй  
тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

- 1. Гэрчилгээ бүхий радио мэргэжилтэн бүр Захиргааны шаардлагыг хангаж, хөлөг онгоцон дээр ажиллах чадвартайгаа батлахын тулд:
  - a) эрүүл мэндийн байдал, тухайлбал хараа, сонсгол, хэл ярианы байдлыг 5 жил тутам шалгуулах;
  - b) мэргэжлийн чадавх:
    - i) радио мэргэжилтний албан тушаалд 5-аас доошгүй жил тасралтгүй ажилласан хугацаагаар батлах;
    - ii) завсардсаны дараа далайд хүний амийг хамгаалах, орчин үеийн радио болон радио чиглүүлэгч тоног төхөөрөмж дээр ажиллах асуудлыг багтаасан эрэг дээрх юм уу хөлөг онгоцон дээрх хүлээн зөвшөөрөгдсөн дамжаа төгссөн байна.

2. Захиргааны далбаан дор хөвөх эрх бүхий хөлөг онгоцон дээр шинэ журам тогтоох, эсхүл ажлын шинэ арга барил нэвтрүүлэх, шинэ тоног төхөөрөмж суурилуулах болсон тохиолдолд удирдлагын зүгээс радио мэргэжилтнийг нэмэлт шалгалт өгөх, эсхүл эрэг, хөлөг онгоц хоёрын аль нэгэн дээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн дамжаа дүүргэхийг шаардах бөгөөд ингэхдээ аюулгүй байдлыг хангах үеийн үүрэгт онцгой анхаарна.

3. Радио мэргэжилтэн бүр багийн бүрэлдэхүүнийг бэлтгэхэд олон улсын тусгай шаардлага тавигддаг далайн хөлөг онгоцон дээр албаа үргэлжлүүлэхийн тулд олон улсын зохих журам, Зөвлөмжийг багтаасан шалгалт өгөх, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн дамжааг дүүргэсэн байна.

4. Захиргаа нь өөрийн харьяалалд байгаа хөлөг онгоц бүр далайд хүний амийг хамгаалах болон радио холбоотой хамааралтай олон улсын журамд оруулсан сүүлийн нэмэлт, өөрчлөлтөөр хангагдсан байгаадаа итгэлтэй байна.

5. Захиргаа нь хөлөг онгоц дээр ажиллаж байгаа болон далайн албанд буцаж орж буй радио мэргэжилтний мэргэжил дээшлүүлэх болон давтан бэлтгэх дамжааны хөтөлбөрийг сонирхогч талуудтай зөвлөлдсөний үндсэн дээр зохионо.

#### *Журам IV/3*

### **Радиотелефончин-операторч гэрчилгээ олгоход зайлшгүй тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

Хөлөг онгоцон дээр ээлжид гарч байгаа болон гарах үүрэг хүлээсэн радиотелефончин-оператор нь:

1. Радио холбооны дотоод журмын заалт ёсоор захиргаанаас хүлээн зөвшөөрсөн юм уу олгосон гэрчилгээтэй байна.

2. Түүнээс гадна хөлөг онгоцон дээрх радиотелефончин-оператор нь далайд хүний амийг хамгаалах тухай олон улсын конвенцийн шаардлагын дагуу:

а) 18-аас доошгүй настай байх;

б) Захиргаанаас эрүүл мэндийн талаар, ялангуяа хараа, сонсгол, хэл ярианы хувьд тавих шаардлагыг хангасан байх;

с) Энэхүү журмын нэмэлтийн шаардлагыг хангах.

3. Гэрчилгээ горилогч нь захиргааны шаардлагад нийцсэн шалгалтад тэнцсэн байна.

4. Гэрчилгээ горилогчийн мэдлэгийн түвшин нь радиотелефончин-операторын үүргийг найдвартай бөгөөд үр дүнтэй гүйцэтгэх боломжтой байна. Мэдлэгийн зохих түвшин, бэлтгэлийн хэмжээг тодорхойлохдоо захиргааны зүгээс энэхүү журмын нэмэлт, радио холбооны дотоод журмын шаардлагыг харгалзан үзнэ. Түүнчлэн захиргаа нь далайчныг бэлтгэх болон гэрчилгээ олгох тухай 1978 оны олон улсын хурлаар баталсан тогтоол, ЗГХДАЗӨБ-ын зохих зөвлөмжийн заалтыг анхааран үзнэ.

#### *Журам IV/3-ын нэмэлт*

### **Радиотелефончин-операторын зайлшгүй эзэмших практик дадал болон нэмэлт мэдлэгийн доод хэмжээ**

Радио холбооны дотоод журмын дагуу радиотелефончин-оператор нь гэрчилгээ авахын тулд дараахь мэдлэг, дадлыг эзэмшсэн байна:

а) Аваарийн нөхцөлд радио холбоогоор хангах.

i) хөлөг онгоцыг орхих;

ii) хөлөг онгоцон дээр гал гарах;

iii) хөлөг онгоцны радио станц хэсэгчлэн, эсхүл бүрэн жагсаалаас гарах.

б) аврах завь болон бусад хөвөгч хэрэгсэл, тэдний тоног төхөөрөмж, ялангуяа аврагч завь дээрх зөөврийн болон суурин радио станц, аюул болсон газрыг заагч гэрэлт цамхгийг ашиглах;

с) далайд амь гарах арга;

д) анхны тусламж үзүүлэх;

- е) галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх, унтраах, ялангуяа радио холбооны хэрэгсэлд онцгой анхаарна;
- ф) радио тоног төхөөрөмж ашиглахтай холбогдон гарах цахилгаан, радиац, хими болон механик аюулаас багийн бүрэлдэхүүн, хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдох арга хэмжээ;
- г) худалдааны хөлөг онгоцыг аврах, хайх талаар ЗГХДАЗӨБ-ын удирдамжийг хэрэглэх, ялангуяа радио холбоог онцгой анхаарна;
- h) худалдааны хөлөг онгоцны мэдээллийн систем, түүнд оролцох журам;
- i) олон улсын дохионы эмхтгэлийг хэрэглэх болон ЗГХДАЗӨБ-ын далайн удирдлагын ярианы хэвшлмэл толийг ашиглах;
- j) радиогоор эмнэлгийн зөвлөгөө өгөх журам, түүний зохион байгуулалт.

## 5 ДУГААР БҮЛЭГ

### Тодорхой төрлийн хөлөг онгоцонд зориулсан тусгай шаардлага

#### Журам V/1

#### Газрын тосны тээврийн хөлөг онгоцны ахмад болон ажилчдыг бэлтгэхэд тавигдах шаардлагын доод хэмжээ

1. Газрын тосны тээврийн хөлөг онгоцонд өмнө нь ажиллаж байгаагүй, эсхүл газрын тосны тээврийн хөлөг онгоцны удирдах болон бага албан тушаалд ажиллахаас өмнө эрэг дээр галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх бэлтгэлийг хангасан байвал зохино. Үүнд:

- а) хөлөг онгоцны ашиглалтын аюулгүй ажиллагааны талаар туршлагажих дадлагыг тодорхой хугацаагаар хөлөг онгоц дээр хийсэн байх;
- б) аюулгүй ажиллагааны үндсэн журам болон аюулаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ, бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх журам, газрын тосны тээврийн хөлөг онгоцны ачааг ачих, буулгах байгууламж, ачаа ачих, буулгах ажлын үйл ажиллагааг багтаасан тусгай курсыг төгссөн байвал зохино.

2. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болж мөрдөгдөж эхэлснээс хойш хоёр жилийн турш газрын тосны тээврийн хөлөг онгоцонд сүүлийн 5 жилийн нэг жилээс доошгүй хугацаанд ажилласан далайчныг дээрх хоёр дахь заалтын (b)-д заасан шаардлагыг хангасанд тооцож болно.

#### Журам V/2

#### Химийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэх хөлөг онгоцны ахмад, удирдах бүрэлдэхүүн болон бага бүрэлдэхүүнийг бэлтгэхэд тавигдах шаардлагын доод хэмжээ

1. Химийн шингэнийг тээвэрлэх хөлөг онгоцонд өмнө нь ажиллаж байгаагүй хүмүүс химийн шингэн тээвэрлэх хөлөг онгоцонд ажиллах удирдах тушаалын болон бага тушаалын хүмүүс ажиллахын өмнө эрэг дээр галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх бэлтгэлийг хийсэн байвал зохино. Үүнд:

- а) хөлөг онгоцны ашиглалтын аюулгүй ажиллагааны талаар туршлагажих дадлагыг тодорхой хугацаагаар хөлөг онгоцон дээр хийсэн байх;
- б) аюулгүй ажиллагааны үндсэн журам болон аюулаас урьдчилан сэргийлэх арга, бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх журам, химийн шингэнийг тээвэрлэх хөлөг онгоцны төрөл, ачааны төрөл, түүний аюултай шинж, ачаа ачих, буулгах байгууламж, ачих, буулгах ажиллагаа зэргийг багтаасан тусгай курсыг төгссөн байх.

2. Хөлөг онгоцны ахмад, түүний ахлах туслах, ахлах механикч, 2 дугаар механикч болон бусад хүмүүс нь дээрх 1 дэх заалтаас гадна ачааг ачих, буулгах, тээвэрлэлтийн үеийн аюулгүй байдал, аюулаас урьдчилан сэргийлэх аргын талаарх үүргийг шууд хариуцна. Иймд:

а) химийн шингэн тээвэрлэх хөлөг онгоцон дээр гүйцэтгэх өөрийн хариуцах үүрэгтэй холбогдуулан зохих туршлагатай байх;

б) химийн шингэн тээвэрлэх хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагаа, галын аюулгүй айдлын арга хэмжээ, гал унтраах систем, бохирдолтод хяналт тавих болон урьдчилан сэргийлэх хууль дүрмийг биелүүлэхэд гүйцэтгэх үүрэг зэргийг хамарсан тусгай хөтөлбөртэй бэлтгэл курс төгссөн байх.

3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болж мөрдөгдөж эхэлснээс хойш 2 жилийн турш химийн шингэн тээвэрлэх хөлөг онгоцонд сүүлийн 5 жилийн 1-ээс доошгүй жилд нь ажилласан далайчныг дээрх 2 дахь заалтын (б)-д заасан шаардлагыг хангасанд тооцож болно.

#### *Журам V/3*

### **Шатах хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцны ахмад, удирдах бүрэлдэхүүн болон бага тушаалын ажилтныг бэлтгэхэд тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Шатах хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцонд өмнө нь ажиллаж байгаагүй хүмүүс шатах хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцны зохих удирдлага болон бага тушаалын ажилд ажиллах бол урьдчилан эрэг дээр галын аюулаас урьдчилан сэргийлэх бэлтгэлийг хийсэн байвал зохино. Үүнд:

а) хөлөг онгоцны ашиглалтын аюулгүйн ажиллагааны талаар туршлагажих дадлагыг хөлөг онгоц дээр тодорхой хугацаагаар хийсэн байх;

б) аюулгүй ажиллагааны үндсэн журам болон аюулаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ, бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх журам, шатах хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцны янз бүрийн төрлийн бүтэц, ачааны төрөл, түүний аюултай шинж, ачааны байгууламж, ачаа ачих, буулгах ерөнхий журам зэргийг багтаасан тусгай дамжааг төгссөн байх.

2. Хөлөг онгоцны ахмад, түүний туслах, ахлах механикч, 2 дугаар механикч, бусад хүмүүс нь дээрх 1 дэх заалтаас гадна ачааг буулгах, тээвэрлэхтэй холбогдсон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг шууд хариуцах үүрэгтэй. Иймд:

а) шатах хий тээвэрлэх хөлөг онгоцон дээр гүйцэтгэх өөрийн үүрэгтэй холбогдуулан зохих туршлагатай байх;

б) шатах хий тээвэрлэх хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагаа, галын аюулгүй байдлын арга хэмжээ, гал унтраах систем, бохирдолтод хяналт тавих болон урьдчилан сэргийлэх, хууль дүрмийг биелүүлэхэд гүйцэтгэх үүрэг зэргийг багтаасан тусгай курсыг төгссөн байвал зохино.

3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болж мөрдөгдөж эхэлснээс хойш 2 жилийн турш шатах хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцонд сүүлийн 5 жилийн нэгээс доошгүй жилд нь ажилласан далайчныг дээрх 2 дахь заалтын (б)-д заасан шаардлагыг хангасанд тооцож болно.

#### **6 ДУГААР БҮЛЭГ**

### **Аврах завины мэргэжилтэн**

#### *Журам VI/1*

### **Аврах завины мэргэжилтэнд гэрчилгээ олгоход тавигдах шаардлагын доод хэмжээ**

Аврах завины мэргэжлийн гэрчилгээ авах далайчин нь:

а) 17-оос дээш настай байх;

б) биеийн эрүүл мэндээр тэнцсэн байх;

с) хөлөг онгоцон дээр 12 сараас доошгүй хугацаагаар, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бэлтгэл курсыг төгсч, 9 сараас доошгүй хугацаагаар ажилласан байх;

д) энэхүү журмын хавсралтад заагдсан мэдлэг, чадварыг эзэмшсэн эсэхээ шалгалт өгөх, эсхүл зөвшөөрөгдсөн сургалтын үнэлгээгээр батлах;

е) дараахь чадварыг эзэмшсэн эсэхээ шалгалт өгч, эсхүл зөвшөөрөгдсөн сургалтын үеэр харуулах:

- i) аврах хантаазыг зөв өмсөж, өндрөөс ус руу үсэрч чаддаг байхаас гадна аврах хантаазтайгаар уснаас аврах хэрэгсэл дээр гарч чаддаг байх;
- ii) аврах хантаазтайгаар хөмөрсөн завийг эргүүлэн хэвийн байдалд оруулж чаддаг байх;
- iii) аврах завины даацыг хүний тоо, тэдгээрийн танин тэмдгээр тооцож чаддаг байх;
- iv) аврах завинаас буулгах, хөлөг онгоцноос холдох түүнийг залах захирамжийг зөв өгч чадах;
- v) аврах завины бэлтгэлийг хангаж ус руу завь буулган хөлөг онгоцноос түргэн хугацаанд тасран холдож чаддаг байх;
- vi) хөлөг онгоцыг орхих үед болон орхисноос хойш гэмтэл авагсдад тусламж үзүүлэх;
- vii) аврах завийг сэлүүрдэн зөв залах, баганыг босгон дэвүүрийг тавих, дэвүүрээр завийг зөв залж луужингийн заалтанд зөв оруулах;
- viii) пиротехникийн хэрэгслийг оролцуулан дохионы техникийг ашиглах;
- ix) аврах завины зөөврийн радио аппаратыг ашиглаж сурах.

*Журам VI/1-ийн нэмэлт*

**Аврах завины мэргэжлийн гэрчилгээ горилогчдын  
мэдлэгт тавих шаардлагын доод хэмжээ**

1. Хөлөг онгоц мөргөлдөх, гал гарах, хөлөг онгоц живэх зэрэг аюулын төрөл.
2. Дараахь зүйлсийг оролцуулан амьд гарах зарчим:
  - a) бэлтгэл сургалтын ач холбогдол;
  - b) ямар ч аюул тохиолдоход бэлэн байх;
  - c) аврах завины байгаа газар дуудлага өгсөн үеийн үйл ажиллагаа;
  - d) хөлөг онгоцыг орхих командаар хийх үйл ажиллагаа;
  - e) усан дээр байх үед явуулах үйл ажиллагаа;
  - f) аврах завин дээр ажиллах;
  - g) үндсэн аюул.
3. Галын түгшүүр болон завь ашиглах дохиог оролцуулан нэгдсэн түгшүүрийн дохионы үед багийн бүрэлдэхүүний хүн бүрийн гүйцэтгэх үүрэг.
4. Хөлөг онгоцны орон тооны аврах хэрэгслийн төрөл.
5. Аврах завины бүтэц болон түүний тоног төхөөрөмж болон тэдний хангалтын хэрэгсэл.
  6. Аврах завины шинж болон тоног төхөөрөмж.
  7. Аврах завийг буулгах төрөл бүрийн төхөөрөмжийн төрөл.
  8. Хүчтэй давлагаатай үед аврах завийг буулгах арга.
  9. Хөлөг онгоцноос тасарсны дараахь ажиллагаа.
  10. Далайн салхи шуургатай нөхцөлд аврах завийг удирдах арга.
  11. Далайн хөвөгч зангуу, бэхлэгч трос болон бусад хэрэгслийг ашиглах.
  12. Аврагч завин дээрх уух ус, хүнсний хувь хэмжээ.
  13. Нисдэг тэрэгний тусламжтай аврах ажиллагаа явуулах арга.
  14. Ухаан оруулах арга болон эмнэлгийн анхны тусламжийн хайрцаг хэрэглэх.
  15. Аврах хэрэгслийн радиоаппарат, тухайлбал аюул болсон газрыг заагч.
  16. Хэт хүйтрэх үзэгдэл, түүнээс урьдчилан сэргийлэх, хамгаалах нөмрөг болон хувцас хэрэглэх.
  17. Аврах завины хөдөлгүүр болон түүний хэрэгслийг холбогдох гал унтраагчийн хамт асаах болон ажиллуулах арга..
  18. Аврах болон моторт завийг ашиглах, аврах сал, усанд унасан болон аврагдсан хүмүүсийг цуглуулах.
  19. Аврах завийг эрэгт гаргах.

## **132. ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ҮҮДЭЛТЭЙ БОХИРДЛООС СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

*1973 оны 11 дүгээр сарын 02-ны өдөр баталж,  
1983 оны 10 дугаар сарын 02-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү конвенцид Оролцогч тал,

Хүний оршин амьдрах хүрээлэн буй орчин болон далайн орчинг хадгалан, хамгаалах шаардлагатай гэдгийг ухамсарлан,

газрын тос болон бусад хортой бодисыг санаатайгаар, анхааралгүйгээр, эсхүл санамсаргүйгээр хөлөг онгоцноос гаргах нь бохирдлын ноцтой эх үүсвэрийг бүрдүүлэхийг хүлээн зөвшөөрөн,

байгаль орчныг хамгаалах тэргүүн зорилготой баталсан “Далайг газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх тухай” 1954 оны анхны олон улсын конвенцийн ач холбогдол болон далай болон эргийн хүрээлэн буй орчныг бохирдлоос хамгаалахад оруулсан тус конвенцийн жинтэй хувь нэмрийг хүлээн зөвшөөрөн,

далайн орчныг газрын тос болон бусад хортой бодисоор санаатайгаар бохирдуулахыг бүрэн зогсоох болон иймэрхүү бодисыг санамсаргүйгээр алдахыг багасгахыг эрмэлзэн,

газрын тосоор бохирдуулах асуудлаас илүү түгээмэл утга санаа бүхий дүрмийг тогтоосноор энэхүү зорилгыг биелүүлж болно гэж үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов,

### **1 дүгээр зүйл Конвенцийн ерөнхий үүрэг**

1. Конвенцийг зөрчин хортой бодис, эсхүл хортой бодис агуулсан бохир усыг далайд гарган далайн орчинг бохирдуулахаас сэргийлэх зорилгоор конвенцийн талууд энэхүү конвенцийн болон хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээнэ.

2. Өөрөөр тодорхойлж заагаагүй бол энэхүү конвенцийг иш татах явдал нь түүний протокол болон хавсралтад нэгэн адил хамаарна.

### **2 дугаар зүйл Нэр томьёо**

Өөрөөр тодорхой заагаагүй бол энэхүү конвенцийн зорилгоор нэр томьёог дараахь утгаар ойлгоно:

1. “журам” гэж энэхүү конвенцийн хавсралтад тусгасан журмыг;  
2. “хортой бодис” гэж далайд гарснаар хүний эрүүл мэндэд аюул учруулах, амьд нөөц болон далайн амьдралд хохирол учруулах, далайг хууль ёсоор ашиглах таатай нөхцөлийг алдагдуулах, эсхүл саад учруулах аливаа бодис тухайлбал, энэхүү конвенцийн хяналтад хамрагдах аливаа бодисыг;

3.

а) “далайд гаргах” гэж хортой бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан бохир устай холбоотой тохиолдолд хөлөг онгоцноос аль нэг хэлбэрээр гаргах, тухайлбал, алдах, хаях, асгах, гоожих, шахан гаргах, ялгаруулах эсхүл суллах зэргийг;

б) “далайд гаргах” гэдэгт дараахь зүйлийг хамааруулахгүй:

\* Монгол Улс 2004.01.15-ны өдөр нэгдэн орсон.



- i) 1972 оны 11 дүгээр сарын 13-ны өдөр Лондон хотноо байгуулсан хаягдал болон бусад зүйлсийг асгаж, далайг бохирдуулахаас сэргийлэх тухай конвенцийн утга санааны дагуу асгах;
  - ii) далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийн хайгуул, ашиглалт болон түүнтэй холбогдолтой эрэг хавийн боловсруулалттай шууд холбоотой хортой бодисыг гаргах;
  - iii) бохирдлыг бууруулах, эсхүл хяналт тавих талаар шинжлэх ухааны хууль ёсны судалгааны зорилгоор хортой бодисыг гаргах;
4. “хөлөг онгоц” гэж далайн орчинд үйл ажиллагаагаа явуулж буй аливаа хөлөг онгоцны төрөл, тухайлбал, агаарын дэрэнд тулгуурлан явагч тээврийн хэрэгсэл, шумбагч онгоц, хөвөгч онгоц болон хөдөлгөөнгүй, эсхүл хөвөгч платформыг;
5. “захиргаа” гэж тухайн хөлөг онгоцны үйл ажиллагааны хувьд өөрийн эрх мэдлийг тогтоох улсын Засгийн газрыг. Аливаа улсын далбаан дор үйл ажиллагаагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоцны хувьд захиргаа нь тухайн улсын Засгийн газар байна. Байгалийн нөөцийн хайгуул болон ашиглалтын зорилгоор тусгаар тогтносон эрхээ хэрэгжүүлэх улсын эрэг залгаа далайн ёроол болон эрэг залгаа газрын баялаг болон ашиглалттай холбоотой хөдөлгөөнгүй, эсхүл хөвөгч платформын хувьд захиргаа нь тухайн эрэг залгаа улсын Засгийн газар байна;
6. “хэрэг” гэж хортой бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан бохир ус, хаягдлыг далайд гаргасан, эсхүл гаргасан магадал бүхий үйл явдлыг;
7. “байгууллага” гэж Засгийн газар хоорондын далайн зөвлөлдөх байгууллагыг хэлнэ.

### 3 дугаар зүйл Үйлчлэх хүрээ

1. Энэхүү конвенцийг дараахь нөхцөлд хэрэглэнэ:
- a) энэхүү конвенцийн талын далбаан дор үйл ажиллагаагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоц;
  - b) талын далбаан дор үйл ажиллагаагаа явуулах эрхгүйч тухайн талын эрх мэдлийн дор үйл ажиллагаагаа явуулж буй хөлөг онгоц.
2. Өөрийн байгалийн нөөцийн хайгуул болон ашиглалтын зорилгоор олон улсын эрх зүйн дагуу далайн ёроол болон түүний эрэг залгаа газрын баялагийн талаарх талуудын тусгаар тогтносон эрхийг нь энэхүү конвенцийн хүрээнд хязгаарлах, эсхүл нэмэгдүүлэхгүй.
3. Энэхүү конвенц нь аль нэг улсын өмчийн, эсхүл түр хугацаагаар Засгийн газрын арилжааны бус үйлчилгээнд тухайн улсаас ашиглан ажиллуулж буй аливаа дайны хөлөг онгоц, усан цэргийн туслах хэрэгсэл, эсхүл бусад хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэхгүй. Гэхдээ тал тус бүр өөрийн өмчийн, эсхүл ашиглан ажиллуулж буй хөлөг онгоцны үйл ажиллагааг, эсхүл үйл ажиллагааны чадварыг хязгаарлахгүйгээр энэхүү конвенцийн дагуу боломжтой болон зохих арга хэмжээ авч, ажиллуулах үүрэгтэй.

### 4 дүгээр зүйл Зөрчил

1. Энэхүү конвенцийн шаардлагыг аль нэг хэлбэрээр зөрчихийг хориглох бөгөөд тухайн хөлөг онгоцны захиргааны хууль тогтоомжийн дагуу шийтгэл ноогдуулна. Хэрэв зөрчил гаргасан талаар захиргаа нь мэдээлэл авч, гарсан зөрчилтэй холбоотой нотлох баримт нь шүүхийн үйл ажиллагааг эхлүүлэхэд хангалттай гэж үзсэн бол тэрээр өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу шүүхийн үйл ажиллагааг аль болох даруй эхлүүлэх талаар арга хэмжээ авна.
2. Аливаа талын шүүх эрх мэдлийн хүрээнд конвенцийн шаардлагыг ямар нэг хэлбэрээр зөрчихийг хориглох бөгөөд тухайн талын хууль тогтоомжийн дагуу шийтгэлийг ноогдуулна. Зөрчил гаргасан тохиолдол тус бүрт тухайн тал дараахь арга хэмжээний аль нэгийг авна:

- а) өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу шүүхийн үйл ажиллагааг эхлүүлэх талаар арга хэмжээ авах;
  - б) зөрчил гарсантай холбогдолтой өөрийн нэг эзэмшилд буй мэдээлэл, эсхүл нотлох баримтыг тухайн хөлөг онгоцны захиргаанд хүргүүлэх.
3. Аливаа усан онгоц энэхүү конвенцийг аль нэг хэлбэрээр зөрчсөнтэй холбогдолтой мэдээлэл, эсхүл нотлох баримтыг тухайн хөлөг онгоцны захиргаанд хүргүүлсэн тохиолдолд захиргаа нь авсан арга хэмжээний талаар мэдээлэл, эсхүл нотлох баримтыг хүргэгч тал болон байгууллагад даруй мэдээлнэ.
4. Энэхүү зүйлийг хэрэгжүүлэх зорилгоор аливаа талын хууль тогтоомжийн дагуу ноогдуулах шийтгэл нь энэхүү конвенцийг зөрчихгүй байлгахуйц хатуу байх бөгөөд зөрчил гаргасан газрыг үл харгалзан хатуу байна.

#### *5 дугаар зүйл*

### **Хөлөг онгоц шалгах тусгай дүрэм болон гэрчилгээ**

1. Энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор журмын заалтын дагуу конвенцийн аль нэг талын эрх мэдлийн хүрээнд олгосон гэрчилгээг бусад талууд хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд энэхүү конвенцид тусгасан бүх зорилгын хувьд тэдгээрийн олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүчинтэйд тооцно.
2. Журмын заалтын дагуу гэрчилгээтэй байх шаардлагатай хөлөг онгоц нь аль нэг талын шүүх эрх мэдэлд буй боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд байх хугацаандаа шалгуулна. Тоног төхөөрөмж, эсхүл хөлөг онгоцны төлөв байдал олгосон гэрчилгээ дээрх тодорхойлолтоос ихээхэн зөрөөгүй бол иймэрхүү шалгалтаар гагцхүү хөлөг онгоцон дээр хүчинтэй гэрчилгээ байгаа эсэхийг хянаж үзнэ. Энэ тохиолдолд, эсхүл хөлөг онгоцон дээр хүчинтэй гэрчилгээ байгаагүй тохиолдолд шалгалт хийж буй тал нь тухайн хөлөг онгоц хөлөг онгоцноос далайн орчинд хохирол учруулах аюулгүйгээр гаргах хүртэл далайд гаргахгүй байх талаар арга хэмжээ авна. Гэхдээ тухайн тал хөлөг онгоцыг хамгийн ойр орчимд буй зохих засварын газарт хүргүүлэх зорилгоор түүнд боомт, эсхүл эрэг орчмын буудлаас гарах зөвшөөрөл олгож болно.
3. Хэрэв аль нэг тал өөрийн шүүх эрх мэдлийн хүрээн дэх боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд гадаадын хөлөг онгоцыг оруулахаас татгалзах, эсхүл тухайн хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн заалтад нийцэхгүй байгаа шалтгаанаар ямар нэгэн арга хэмжээ авсан бол тухайн хөлөг онгоцонд өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон талын консулын, эсхүл дипломат төлөөлөгчид, хэрэв мэдээлэх боломжгүй тохиолдолд тухайн хөлөг онгоцны захиргаанд даруй мэдээлнэ. Оруулахаас татгалзах, эсхүл иймэрхүү арга хэмжээ авахаас өмнө уг тал тухайн хөлөг онгоцны захиргаатай зөвлөлдөж болно. Хөлөг онгоцон дээр журмын заалтын дагуу хүчинтэй гэрчилгээ байхгүй тохиолдолд захиргаанд мөн мэдээлнэ.
4. Конвенцийн тал тус орны хөлөг онгоцны хувьд талууд энэхүү конвенцийн шаардлагыг зохих хэмжээнд хэрэглэх бөгөөд, түүнчлэн иймэрхүү хөлөг онгоцонд илүү тааламжтай нөхцөл олгохгүй байхыг хариуцана.

#### *6 дугаар зүйл*

### **Зөрчлийг илрүүлэх болон конвенцийг хэрэгжүүлэх**

1. Энэхүү конвенцийн заалтыг зөрчих явдлыг илрүүлэх болон тэдгээрийг хэрэгжүүлэх талаар конвенцийн талууд хамтран ажиллах бөгөөд илрүүлэх болон хүрээлэн буй орчныг хянахад шаардлагатай бүх зүй ёсны болон бодит арга хэмжээ аван, тайлагнахад болон нотлох баримт цуглуулахад шаардагдах зохих арга техникийг хэрэглэнэ.
2. Энэхүү конвенцид хамааралтай хөлөг онгоцыг нэг талын аливаа боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд тухайн талаас томилсон, эсхүл бүрэн эрхийг нь олгосон ажилтнаар шалгуулан журмын заалтыг зөрчин тухайн хөлөг онгоцноос хортой бодис гаргасан эсэхийг тогтооно. Хэрэв шалгалтаар конвенцийг зөрчсөн нь тогтоогдсон тохиолдолд захиргаанд тайланг хүргүүлж ямар нэгэн холбогдох арга хэмжээ авна.



3. Журмын заалтыг зөрчсөн хөлөг онгоцноос хортой бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан бохир ус, хаягдал гаргасан талаар аливаа нотлох баримт байгаа бол түүнийг аливаа тал захиргаанд хүргүүлнэ. Боломжтой бол тухайн талын эрх бүхий байгууллага нь зөрчлийн талаар хөлөг онгоцны эзэнд мэдэгдэнэ.

4. Ийм төрлийн нотлох баримт авсан даруй мэдээлэл хүлээн авсан захиргаа нь асуудлын талаар мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагааг эхлүүлж, зөрчлийн талаар нэмэлт, эсхүл илүү үндэслэл бүхий нотлох баримт илрүүлэхийг нөгөө талаас шаардаж болно. Хэрэв захиргаа нь тухайн зөрчилтэй холбогдуулан илрүүлсэн нотлох баримт шүүхийн үйл ажиллагааг эхлүүлэхэд хангалттай гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу шүүхийн үйл ажиллагааг аль болох түргэн эхлүүлэх талаар арга хэмжээ авна. Захиргаа нь авсан арга хэмжээний талаар зөрчлийн тухай мэдэгдсэн тал болон байгууллагад даруй мэдэгдэнэ.

5. Хэрэв энэхүү конвенцид хамааралтай хөлөг онгоцноос аливаа хортой бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан бохир ус, хаягдал гаргасан тухай хангалттай нотлох баримтыг мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаа явуулах тухай хөлөг онгоцыг өөрийн шүүх эрх мэдлийн боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд ормогц шалгаж болно. Ийнхүү мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаа явуулсан тухай тайланг шаардлага гаргасан тал болон захиргаанд хүргүүлж, энэхүү конвенцийн дагуу шаардлагатай арга хэмжээ авхуулна.

#### 7 дугаар зүйл

#### **Хөлөг онгоцыг үндэслэлгүй саатуулах**

1. Конвенцийн 4,5, эсхүл 6 дугаар зүйлийн дагуу хөлөг онгоцыг үндэслэлгүй саатуулах, эсхүл хорих явдлыг гаргахгүй байх талаар чармайлт гаргана.

2. Конвенцийн 4,5, эсхүл 6 дугаар зүйлийн дагуу хөлөг онгоцыг үндэслэлгүй саатуулах, эсхүл хорьсон тохиолдолд аливаа алдагдал, эсхүл хохирлыг нөхөн төлүүлэх эрх эдэлнэ.

#### 8 дугаар зүйл

#### **Хортой бодистой холбогдолтой тохиолдлын талаар тайлагнах**

1. Болсон хэргийн талаарх тайланг аль болох бүрэн хэмжээнд энэхүү конвенцийн протокол I-ийн заалтын дагуу шуурхай бэлтгэнэ.

2. Конвенцийн тал тус бүр:

a) Болсон хэргийн талаарх бүх тайланг хүлээн авч, боловсруулахад зохих ажилтан, эсхүл байгууллага шаардагдах бүх арга хэмжээ авах;

b) бусад талууд болон байгууллагын гишүүн улсад түгээх зорилгоор авсан арга хэмжээний талаар дэлгэрэнгүй мэдээллийг байгууллагад хүргүүлэх.

c) Энэхүү зүйлийн заалтын дагуу тайланг хүлээн авсан тал дараахь газарт даруй мэдэгдэнэ:

i) холбогдох хөлөг онгоцны захиргаа;

ii) нөлөөлөгдсөн байж болох аливаа бусад оронд;

d) Конвенцийн тал тус бүр энэхүү конвенцийн протокол I-д дурдсан аливаа болсон хэргийн талаар өөрийн эрх бүхий байгууллагад тайлагнаж байх талаар өөрийн далайн шалгалтын хөлөг онгоц, нисэх онгоц болон холбогдох бусад үйлчилгээнд зориулан заавар гаргах үүрэг хүлээнэ. Шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд тухайн тал нь байгууллага болон холбогдох бусад талд тайлагнана.

#### 9 дүгээр зүйл

#### **Бусад гэрээ болон тайлбар**

1. Энэхүү конвенц нь хүчин төгөлдөр болмогц талуудын хооронд байгуулсан нэмэлт, өөрчлөлт бүхий 1954 оны “Далайг газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх тухай” олон улсын конвенцийг орлоно.

2. Конвенцийн заалтууд нь Нэгдсэн Үндэстний Ерөнхий Ассамблейн шийдвэр 2750 C/XXY/-ийн дагуу хуралдсан Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн эрх зүйн

асуудлаар бага хурлаас хэрэгжүүлэх далайн эрх зүйн кодификаци болон хөгжил, далайн эрх зүйтэй холбогдуулан гаргасан, эсхүл ирээдүйд гаргах аливаа улсын нэхэмжлэл болон эрх зүйн үзэл бодол, эсхүл эрэг орчмын болон далбаа төлөөлөгч улсын шүүх эрх мэдлийн шинж чанар, цар хүрээнд сөргөөр нөлөөлөхгүй.

3. Энэхүү конвенцийн “шүүх эрх мэдэл” гэсэн нэр томъёог энэхүү конвенцийг хэрэглэх, эсхүл тайлбарлах үед хүчин төгөлдөр үйлчилж буй олон улсын эрх зүйн утгаар ойлгоно.

#### 10 дугаар зүйл

#### **Маргааныг шийдвэрлэх**

Хэрэв холбогдох талууд хооронд хэлэлцээрээр шийдвэрлэх боломжгүй болон эдгээр талууд өөр хэлбэрээр тохиролцож чадахгүй байгаа тохиолдолд, энэхүү конвенцийг тайлбарлах, эсхүл хэрэглэх конвенцийн хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны тал хооронд гарсан ямар нэгэн маргааныг аль нэгний нь хүсэлтээр энэхүү конвенцийн протокол II-т заасан арбитрын шүүхээр шийдвэрлүүлнэ.

#### 11 дүгээр зүйл

#### **Мэдээллийг дамжуулах**

1. Конвенцийн талууд дараахь мэдээллийг байгууллагад дамжуулах үүрэг хүлээнэ:

- a) конвенцийн цар хүрээний төрөл бүрийн асуудлаар баталсан хууль, зарлиг, захирамж, журам болон бусад баримт бичиг;
- b) журмын заалтын дагуу хортой бодис тээвэрлэх хөлөг онгоцны загвар, хийц болон тоног төхөөрөмжтэй холбогдолтой асуудлаар тэдгээрийн нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий төрийн бус байгууллагын жагсаалт;
- c) журмын заалтын дагуу олгосон гэрчилгээний загварын хангалттай тоо хэмжээ;
- d) хүлээн авах төхөөрөмж, тэдгээрийн байршил, чадавх, бэлэн төхөөрөмж болон бусад тодорхойлолтын жагсаалт;
- e) энэхүү конвенцийг хэрэглэсэн үр дүнг тусгасан албан ёсны тайлан, эсхүл албан ёсны тайлангийн хураангуй;
- f) энэхүү конвенцийн зөрчилд бодитойгоор ноогдуулсан шийтгэлийн талаарх байгууллагаас баталсан маягт бүхий жилийн статистик тайлан.

2. Байгууллага нь энэхүү зүйлийн дагуу дамжуулсан аливаа мэдээллийг хүлээн авсан тухай талуудад мэдэгдэх болон 1/b/-/f/-ийн дэд хэсгийн заалтын дагуу дамжуулсан аливаа мэдээллийг бүх талуудад түгээнэ.

#### 12 дугаар зүйл

#### **Хөлөг онгоцны эвдрэл**

1. Захиргаа бүр аливаа хөлөг онгоц эвдэрсэн бөгөөд уг эвдрэл нь далайн орчинд их хэмжээний сөрөг нөлөө үзүүлсэн тохиолдолд журмын заалтын дагуу хэргийн талаар мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаа явуулна.

2. Мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагааны үр дүнд тогтоосон зүйл нь энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулахад ач холбогдолтой болно гэж үзсэн тохиолдолд хэргийн талаар тогтоосон мэдээллийг конвенцийн тал тус бүр байгууллагад дамжуулна.

#### 13 дугаар зүйл

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь байгууллагын төв байранд 1974 оны 1 дүгээр сарын 15-ны өдрөөс 1974 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй үйлдэнэ. Дараахь хэлбэрээр аливаа улс энэхүү конвенцийн тал болж болно:

- a) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах тухай тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах;

- b) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлаж, дараа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах нөхцөлтэйгөөр гарын үсэг зурах;
- c) нэгдэн орох.
2. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орохыг холбогдох баримт бичгийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүргүүлнэ.
3. Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь гарын үсэг зурах, эсхүл соёрхон баталсан, эсхүл хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай аливаа шинэ баримт бичиг хадгалуулсан, хадгалуулсан өдрийн талаар энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад мэдээлнэ.

#### 14 дүгээр зүйл Нэмэлт хавсралт

1. Энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох үедээ улс нь энэхүү конвенцийн хавсралт 3,4 болон 5 дугаар хавсралт /цаашид “Нэмэлт хавсралт” гэх/ -ын аль нэг, эсхүл бүгдийг тэрээр хүлээн зөвшөөрөхгүй гэдгийг зарлаж болно. Дээрх заалтыг харгалзан үзэж, конвенцийн талууд аливаа хавсралтыг бүхэлд нь биелүүлнэ.
2. Нэмэлт хавсралтыг биелүүлээгүй тухай зарласан улс нь 13.2-т заасан баримт бичгийг байгууллагад хадгалуулснаар хавсралтыг хэзээд ч хүлээн зөвшөөрч болно.
3. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу нэмэлт хавсралтын талаар мэдэгдэл гаргасан болон энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу хавсралтыг хүлээн зөвшөөрөөгүй улс нь энэхүү конвенцийн тухайн хавсралтад холбогдолтой ямар нэгэн үүрэг хүлээхгүй, эсхүл ямар нэгэн давуу эрх шаардах эрхгүй бөгөөд хавсралтад холбогдолтой асуудлын хувьд энэхүү конвенцийн талуудын хүрээнд хамрагдахгүй.
4. Байгууллага нь энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон улс тус бүрт энэхүү зүйлийн дагуу хийсэн зарлал хийгээд энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсгийн заалтын дагуу хадгалуулах аливаа баримт бичгийг хүлээн авсан тухай мэдээлнэ.

#### 15 дугаар зүйл Хүчин төгөлдөр болох

1. 13 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү конвенц нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даац 50-аас доошгүй хувийг эзлэх худалдааны хөлөг онгоц болон улс бүхий талууд 15-аас доошгүй болсон өдрөөс арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
2. Нэмэлт хавсралт энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт тухайн хавсралттай холбогдох нөхцөл хангагдсан өдрөөс хойш арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
3. Байгууллага нь энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон улсад конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр болон энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу нэмэлт хавсралт хүчин төгөлдөр болох өдрийн талаар мэдээлнэ.
4. Энэхүү конвенцийн, эсхүл аль нэг нэмэлт хавсралтын дагуу соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай баримт бичгийг тэдгээрийг хүчин төгөлдөр болгох шаардлагууд биелэгдсэний дараа боловч хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хадгалуулсан улсын хувьд соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох нь конвенц эсхүл тухайн хавсралт хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл баримт бичгийг хадгалуулсан өдрөөс хойш гурван сарын дараа, хожуу буюу сүүлчийн байгаа өдөр нь хүчин төгөлдөр болно.
5. Энэхүү конвенц, эсхүл хавсралтыг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай баримт бичгийг тэдгээрийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш хадгалуулсан улсын хувьд конвенц, эсхүл хавсралт нь баримт бичгийг хадгалуулсан өдрөөс хойш гурван сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
6. Энэхүү конвенц, эсхүл нэмэлт хавсралтад 16 дугаар зүйлийн дагуу нэмэлт өөрчлөлт оруулахад шаардагдах нөхцөл тус бүр хангагдсан өдрөөс хойш соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай хадгалуулсан аливаа баримт бичгийг нэмэлт өөрчлөлт оруулсан конвенц, эсхүл хавсралтын хувьд хэрэглэнэ.



**16 дугаар зүйл**  
**Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Энэхүү конвенцид дараахь хэсэгт тодорхойлсон аль нэг журмаар нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. Байгууллагаар хэлэлцсэний дараа нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) конвенцийн талаар санал болгож буй нэмэлт, өөрчлөлтийг байгууллагад мэдэгдэх бөгөөд түүний ерөнхий нарийн бичгийн дарга саналыг хэлэлцэх өдрөөс гурван сараас доошгүй сарын өмнө байгууллагын гишүүн бүрт мэдэгдэх;

б) дээр заасны дагуу санал болгож, тараасан нэмэлт, өөрчлөлтийг байгууллага холбогдох албанд хэлэлцүүлэх зорилгоор шилжүүлэх;

с) байгууллагын гишүүн мөн эсэхийг үл хамааран конвенцийн талууд холбогдох албаны үйл ажиллагаанд оролцох эрх эдлэх;

д) нэмэлт, өөрчлөлтийг зөвхөн конвенцийн талууд, хүрэлцэн ирсэн болон санал хураалтад оролцож буй талуудын гурваны хоёрын саналаар батлах;

е) дэд хэсэг d/-ийн дагуу баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор конвенцийн тал тус бүрт хүргүүлэх;

ф) дараахь тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцно:

i) конвенцийн зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөр нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацын 50-иас доошгүй хувийг эзлэх худалдааны хөлөг онгоц бүхий талуудын гуравны хоёр хүлээн зөвшөөрсөн өдрийг;

ii) дэд хэсэг (f)(iii)-т заасан журмын дагуу конвенцийн хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг түүнийг батлах үед холбогдох алба нь нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдөр нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацын 50-иас доошгүй хувийг эзлэх худалдааны хөлөг онгоц бүхий талуудын гуравны хоёр хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд. Гэхдээ конвенцийн хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос өмнөх аливаа хугацаанд аль нэг тал нь, түүний хувьд нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос өмнө тухайн тал баталснаа тодорхой илэрхийлэх шаардлагатай гэдгийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэж болно. Байгууллага нь мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан өдрийн талаар талуудад мэдээлнэ;

iii) конвенцийн хавсралтад, дэд-хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг түүнийг баталсан үед холбогдох албанаас тодорхойлсон хугацааны төгсгөлд хүлээн зөвшөөрснөөр тооцох. Хэрэв энэ хугацаанд талуудын гуравны хоёр, эсхүл нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацын 50-иас доошгүй хувийг эзлэх худалдааны хөлөг онгоц бүхий талуудын гуравны нэгээс доошгүй хувь аль нөхцөл нь биелэгдсэн байхаас шалтгаалан байгууллагад эсэргүүцэж буй талаар мэдэгдээгүй бол, энэхүү хугацаа нь арваас доошгүй сар байна;

iv) конвенцийн протокол I-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулахад конвенцийн хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах журамтай адил байх;

v) конвенцийн протокол II-т нэмэлт, өөрчлөлт оруулахад дээрх дэд-хэсэг (f)(i)-ийн дагуу конвенцийн зүйлд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах журамтай адил баримтална.

г) дараахь нөхцөлд нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болно:

i) дэд хэсэг (f)(iii)-т заасан журмын дагуу бус нэмэлт, өөрчлөлт конвенцийн зүйл, протокол 2, эсхүл протокол 1, эсхүл конвенцийн хавсралтад хийсэн тохиолдолд дээрх заалтын дагуу хүлээн зөвшөөрсөн нэмэлт, өөрчлөлт нь хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш зургаан сарын дараа;

ii) протокол 1, хавсралтын дэд хавсралт, эсхүл конвенцийн хавсралтын дэд хэсэг (f) (iii)-т заасан журмын дагуу нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд, дээр дурдсан нөхцөлийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн гэж тооцогдох нэмэлт,



өөрчлөлт нь тал тус бүрийн хувьд хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш зургаан сарын дараа; Энэхүү хугацаанаас өмнө хүлээн зөвшөөрөөгүй, эсхүл дэд хэсэг (f) (ii)-ын дагуу баталсан тухай тодорхой мэдэгдэх шаардлагын тухай мэдэгдэл хийсэн талуудад энэхүү заалт хамаарахгүй.

3. Хурлаар нэмэлт, өөрчлөлт оруулах:

а) талуудын гуравны нэгээс доошгүй хувь нь дэмжсэн аль нэг талын хүсэлтээр энэхүү конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцүүлэх зорилгоор байгууллагаас талуудын хурлыг зарлах;

б) хуралд хүрэлцэн ирж, санал хураалтад оролцсон талуудын гуравны хоёрын саналаар баталсан нэмэлт, өөрчлөлт тус бүрийн талаар түүнийг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор хэлэлцэн тохиролцогч тал тус бүрт байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга мэдэгдэх;

с) бага хурлаас өөрөөр шийдвэрлээгүй бол нэмэлт, өөрчлөлтийг дээр заасан (f)(ii) болон (2) (g) хэсэгт тодорхойлсон журмын дагуу хүлээн зөвшөөрсөн бөгөөд хүчин төгөлдөр болсон гэж тооцно.

4.

а) нэмэлт хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд энэхүү зүйлд дурдсан “конвенцийн тал” гэж тухайн хавсралтыг биелүүлэх үүрэг бүхий талыг хэлнэ.

б) хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулахыг хүлээн зөвшөөрөхөөс татгалзсан аливаа талыг зөвхөн тухайн хавсралтыг хэрэглэхэд тал биш гэж үзнэ.

5. Шинэ хавсралтыг батлах болон хүчин төгөлдөр болгоход конвенцийн зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах болон хүчин төгөлдөр болгоход дагаж мөрддөг журмыг нэгэн адил хэрэглэнэ.

6. Өөрөөр тодорхой заагаагүй бол, энэхүү зүйлийн дагуу конвенцид оруулсан хөлөг онгоцны бүтэцтэй холбоотой нэмэлт, өөрчлөлтийг зөвхөн ёроолыг нь тавьсан барилгын гэрээт бүхий хөлөг онгоцонд, хэрэв барилгын гэрээ байхгүй тохиолдолд, нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хэрэглэнэ.

7. Протокол, эсхүл хавсралтад оруулсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлт нь тухайн протокол, эсхүл хавсралтын агуулгатай холбоотой байх бөгөөд энэхүү конвенцийн зүйлд нийцнэ.

8. Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь энэхүү зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болсон аливаа нэмэлт өөрчлөлт болон нэмэлт, өөрчлөлт тус бүр хүчин төгөлдөр болсон өдрийн талаар талуудад мэдээлнэ.

9. Энэхүү зүйлийн дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл эсэргүүцсэн мэдэгдлийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр хүргүүлнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан өдрийн талаар конвенцийн талуудад мэдээлнэ.

### 17 дугаар зүйл

#### Техникийн хамтын ажиллагааг дэмжих

Конвенцийн Талууд байгууллага болон олон улсын байгууллагатай зөвлөлдөн Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын байгаль орчны хөтөлбөрийн гүйцэтгэх захирлын тусламж болон зохицуулалттайгаар дараахь асуудлаар техникийн туслалцаа авах тухай хүсэлт гаргасан талуудад конвенцийн зорилт болон зорилгыг хөгжүүлэх зорилгоор дэмжлэг үзүүлнэ:

1. шинжлэх ухаан болон техникийн боловсон хүчний сургалт;
2. хүлээн авах болон хянахад шаардагдах тоног төхөөрөмж, хэрэгслийг нийлүүлэх;
3. хөлөг онгоц далайн орчинг бохирдуулахаас сэргийлэх, эсхүл бохирдлыг багасгахад чиглэгдсэн бусад арга хэмжээ, үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд туслалцаа үзүүлэх;
4. судалгаа хийхийг дэмжих.

### 18 дугаар зүйл Цуцлах

1. Энэхүү конвенц, эсхүл аль нэг нэмэлт хавсралтыг конвенцийн аль нэг тал энэхүү конвенц, эсхүл хавсралт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 5 жил өнгөрсний дараа хэзээ ч цуцалж болно.

2. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдсэнээр цуцлалтыг гүйцэтгэх бөгөөд тэрээр ийнхүү аливаа мэдэгдэл хүлээн авсан өдөр болон цуцлалт нь хүчин төгөлдөр болох өдрийн талаар бусад талуудад мэдээлнэ.

3. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга цуцлах тухай мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс хойш арван хоёр сар, эсхүл мэдэгдэлд заасан өөр, урт хугацаа өнгөрсний дараа цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

### 19 дүгээр зүйл Хадгалуулах болон бүртгүүлэх

1. Конвенцийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хадгалах бөгөөд тэрээр конвенцийн баталгаажуулсан үнэн зөв хувийг энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон улсад дамжуулна.

2. Конвенц хүчин төгөлдөр болмогц уг бичвэрийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэх зорилгоор Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад дамжуулна.

### 20 дугаар зүйл Хэл

Энэхүү конвенцийг англи, франц, орос болон испани хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр бүр адил хүчинтэй байна. Араб, герман, итали болон япон хэлний албан ёсны орчуулгаар хийх бөгөөд гарын үсэг зурсан эхийн хамт хадгална.

Дээр дурдсаныг нотолж, зохих ёсоор Засгийн газраас эрх олгосон дараахь хүмүүс конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан гурван оны арван нэгдүгээр сарын хоёрны өдөр Лондон хотод үйлдэв.



**ПРОТОКОЛ I**  
**Хортой бодистой холбогдолтой хэргийн талаар тайлагнах заалт**  
*/Конвенцийн 8 дугаар зүйлийн дагуу/*

**1 дүгээр зүйл**  
**Тайлагнах үүрэг**

1. Энэхүү протоколын 3 дугаар зүйлд заасан хэрэгт холбогдсон хөлөг онгоцны эзэн, эсхүл хөлөг онгоцыг хариуцах бусад этгээд нь энэхүү протоколын заалтын дагуу хэргийн талаарх аль болох бүрэн тайланг даруй дамжуулна.

2. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хөлөг онгоцыг орхиж үлдээсэн тохиолдолд, эсхүл хөлөг онгоцноос авсан мэдээлэл нь бүрэн бус, эсхүл авах боломжгүй тохиолдолд, хөлөг онгоцны өмчлөгч, менежер, эсхүл түүнийг ажиллуулагч, эсхүл тэдгээрийн төлөөлөгчид энэхүү протоколын заалтын дагуу эзний үүргийг аль болох бүрэн хэмжээнд авч үзнэ. Бодис нь энэхүү конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 1 (6) журамд тодорхойлсон хортой шингэн бодис гэсэн утгатай.

**2 дугаар зүйл**  
**Тайлагнах шаардлагатай тохиолдолд**

Дараахь зүйлтэй холбогдолтой хэрэг тус бүрийн талаар тайланг гаргана:

- a) энэхүү конвенцийн дагуу хүлээн зөвшөөрснөөс бусад бодис гаргах явдал;
- b) дараахь зүйлийг үндэслэн конвенцийн дагуу зөвшөөрсөн бодис гаргах явдал:
  - i) хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах буюу далайд хүний амь аврах зорилгоор бодис гаргах;
  - ii) хөлөг онгоц буюу түүний тоног төхөөрөмжийн гэмтлийн улмаас бодис гаргах;
- c) бохирдуулалтын тодорхой хэрэгтэй тэмцэх зорилгоор, эсхүл бохирдуулалтыг бууруулах буюу түүнд хяналт тавих зорилго бүхий шинжлэх ухааны хууль ёсны судалгааны зорилгоор ийнхүү хортой бодис гаргах;
- d) энэхүү зүйлийн дэд хэсэг а, b, c-д заасны дагуу бодис гаргасан байж болзошгүй тохиолдол.

**3 дүгээр зүйл**  
**Тайлангийн агуулга**

1. Ямар ч тохиолдолд тайланд дараахь зүйлийг тусгана:
  - a) хөлөг онгоцны нэр;
  - b) хэрэг гарсан цаг, он, сар, өдөр;
  - c) хортой бодисын тоо хэмжээ болон хэлбэр;
  - d) тусламж болон аврах арга хэмжээ;
2. Тайлан тус бүрт дараахь тодорхой зүйлийг тусгана:
  - a) хэрэгт холбогдолтой хортой бодисын тодорхой нэр, эсхүл түүний тодорхойлолт, түүнчлэн хортой бодисын техникийн нэр /үнэн зөв техникийн нэрийг худалдааны нэрээр оруулан ашиглахгүй байх/;
  - b) далайд гаргасан, эсхүл гаргаж болзошгүй хортой бодисын хэмжээ, өтгөрүүлэлт болон түүний байдлын талаарх мэдэгдэл буюу үнэлгээ;
  - c) шаардлагатай бол, боолт, баглааны тодорхойлолт болон таних тэмдэг;
  - d) боломжтой бол, бараа илгээгч, хүлээн авагч буюу үйлдвэрлэгчийн нэр.
3. Гаргасан, эсхүл гаргаж болзошгүй хортой бодис нь газрын тос, хортой шингэн бодис, хортой хатуу бодис, эсхүл хортой хийн бодис байсан, түүнчлэн бодисыг бөөнөөр, эсхүл жижиглэн савлаж, ачааны чингэлэг, зөөврийн цистерн буюу замын болон төмөр замын цистернд тээвэрлэж байсан зэргийг тайлан тус бүрт тодорхой тусгана.
4. Тайланг хүлээн авагчийн шаардсан, эсхүл тайланг илгээж буй хувь хүн дамжуулах шаардлагатай гэж үзсэн аливаа бусад мэдээллийг хавсарган дамжуулна.

#### **4 дүгээр зүйл** **Нэмэлт тайлан**

Энэхүү протоколын заалтын дагуу тайлан дамжуулах үүрэг бүхий аливаа хувь хүн, боломжийг харгалзан:

- а) Шаардлагатай бол, цаашид болсон үйл явдалтай холбоотой мэдээллийг үндсэн тайланд хавсаргах;
- б) Хэрэгт холбогдох нэмэлт мэдээлэл хүссэн нөлөөнд байгаа улсын хүсэлтийг аль болох бүрэн хэмжээнд биелүүлнэ.

#### **5 дугаар зүйл** **Тайлагнах аргачлал**

1. Тайланг тэргүүлэх ач холбогдол болгон, эрэгт хамгийн ойр байгаа улс руу боломжит хурдан харилцаа холбооны хэрэгслээр хүргэнэ.

2. Энэхүү протоколын заалтыг хэрэгжүүлэхийн тулд энэхүү конвенцийн талууд байгууллагаас гаргасан заавар дээр тулгуурлан хортой бодистой холбогдох хэргийн тайлангийн дагуу аргачлалын журам болон зааварчилга гаргах.

### **ПРОТОКОЛ II** **Арбитр**

/Конвенцийн 10 дугаар зүйлийн дагуу/

#### **1 дүгээр зүйл**

Хэрэв маргалдагч талууд өөрөөр шийдвэрлээгүй бол, арбитрын үйл ажиллагааг энэхүү протоколд заасан дүрмийн дагуу тогтооно.

#### **2 дугаар зүйл**

1. Арбитрын шүүхийг конвенцийн 10 дугаар зүйлийн дагуу конвенцийн нэг талаас нөгөө талд хүсэлт гаргаж, арбитрын хүсэлт нь хэргийн талаарх мэдэгдэл, нэмэлт баримт бичгийн хамт бүрдэнэ.

2. Хүсэлт гаргагч тал нь арбитрын шүүхийг байгуулах тухай хүсэлт гаргасан тухай, маргалдагч талуудын нэрс болон конвенц, эсхүл журмыг тайлбарлах, эсхүл хэрэглэхэд маргаан үүсгэсэн тодорхой заалтын талаар байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдээлнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь энэхүү мэдээллийг талуудад дамжуулна.

#### **3 дугаар зүйл**

Арбитрын шүүх нь гурван гишүүнээс бүрдэнэ: маргалдагч тал бүрээс томилсон нэг шүүгч, дээрх шүүгч нарын тохиролцсоноор томилогдож, шүүхийн даргаар ажиллах гурав дахь шүүгч.

#### **4 дүгээр зүйл**

1. Хэрэв хоёр дахь шүүгчийг томилсноос хойших жар хоногийн хугацаа дууссан үед арбитрын шүүхийн даргыг томилоогүй бол, байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь аль нэг талын хүсэлтээр дараахь жар хоногийн хугацаанд даргыг томилох бөгөөд томилохдоо байгууллагын зөвлөлөөс урьд өмнө шалгаруулсан мэдлэг, боловсролтой хувь хүний нэрсийн жагсаалтаас түүнийг сонгоно.

2. Хэрэв хүсэлтийг хүлээн авсан өдрөөс хойш жар хоногийн дотор аль нэг тал арбитрын шүүхийн өөрийн томилох ёстой гишүүнийг томилоогүй бол, нөгөө тал нь байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад шууд мэдэгдэж болох бөгөөд ерөнхий



нарийн бичгийн дарга нь жар хоногийн дотор арбитрын шүүхийн даргыг энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан жагсаалтаас сонгон томилно.

3. Арбитрын шүүхийн томилогдсон дарга адил нөхцөл, арга замаар шүүгчийг томилохыг шүүгчийг томилоогүй талаас хүснэ. Хэрэв уг тал нь шаардагдах томилолтыг хийхгүй байгаа бол, арбитрын шүүхийн дарга нь өмнөх хэсэгт заасан хэлбэр болон нөхцөлөөр томилолтыг хийхийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргаас хүснэ.

4. Хэрэв арбитрын шүүхийн даргыг энэхүү зүйлийн заалтын дагуу томилсон бол, тэрээр нөгөө талын зөвшөөрөлгүйгээр холбогдох аль нэг талын иргэн байж болохгүй.

5. Хэрэв аль нэг талаас хариуцаж, томилсон шүүгч нь нас барах, эсхүл үүргээ биелүүлэх чадваргүй болсон бол, тухайн тал ийнхүү нас барсан, эсхүл гэрээгээ биелүүлэх чадваргүй болсон өдрөөс хойш жар хоногийн хугацаанд түүнийг орлох шүүгчийг томилно. Хэрэв дурдсан тал томилолтыг хийгээгүй бол, арбитрын шүүхийн үйл ажиллагааг үндэслэн шүүгч нарын бүрэлдэхүүнтэйгээр үргэлжлүүлнэ. Арбитрын шүүхийн дарга нас барсан, эсхүл үүргээ биелүүлэх чадваргүй болсон тохиолдолд түүнийг орлох шүүгчийг дээрх 3 дугаар зүйлийн заалтын дагуу томилно. Хэрэв энэ асуудлаар арбитрын шүүхийн гишүүд тохиролцоонд хүрч чадаагүй бол, нас барсан, эсхүл үүргээ биелүүлэх чадваргүй болсон өдрөөс хойш жар хоногийн дотор энэхүү зүйлийн заалтын дагуу томилолтыг хийнэ.

#### 5 дугаар зүйл

Арбитрын шүүхээр маргааны асуудлаас үүдэн гарах нэхэмжлэлийг хэлэлцэн шийдвэрлэж болно.

#### 6 дугаар зүйл

Тал тус бүр өөрийн шүүгчийн цалин хөлс, холбогдох зардал болон өөрийн хэргийг бүрдүүлэхэд шаардагдах зардал зэргийг хариуцна. Арбитрын шүүхийн даргын цалин хөлс, арбитрын шүүхийн үйл ажиллагаатай холбоотой ерөнхий бүх зардлыг талууд тэнцүү хариуцна. Арбитрын шүүх гарсан бүх зардлын талаар бүртгэл хөтлөх бөгөөд зардлын эцсийн тайланг гаргана.

#### 7 дугаар зүйл

Хууль зүйн чанартай сонирхол бүхий, тухайн хэргийн талаарх шийдвэр нь нөлөөлөх конвенцийн аль нэг тал нь шүүхийн үйл ажиллагааг анх санаачилсан талуудад бичгээр мэдэгдэж, арбитрын шүүхийн зөвшөөрөлтэйгөөр арбитрын шүүхийн үйл ажиллагаанд оролцож болно.

#### 8 дугаар зүйл

Энэхүү протоколын заалтын дагуу байгуулсан арбитрын шүүх өөрийн дэг, журмыг тогтооно.

#### 9 дүгээр зүйл

1. Арбитрын шүүхийн шийдвэр, түүний үйл ажиллагаа, хуралдах газар болон түүний шийдвэрлэх аливаа асуудлыг шүүхийн гишүүдийн олонхын саналаар батална. Талуудын хариуцан томилсон арбитрын шүүхийн аль нэг гишүүн оролцоогүй байх, эсхүл түдгэлзэх явдал арбитрын шүүхээс шийдвэр гаргахад саад, бэрхшээл болохгүй. Тэнцүү санал өгсөн тохиолдолд даргын саналаар шийдвэрлэнэ.

2. Талууд арбитрын шүүхийн ажлыг хөнгөвчлөх болон өөрт буй бүх хэрэгслийг ашиглаж, өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу:

а) шаардлагатай баримт бичиг болон мэдээллээр арбитрын шүүхийг хангах;

б) гэрч буюу шинжээчийн мэдүүлэг авах, хэргийн газар очиход арбитрын шүүхийг өөрийн нутаг дэвсгэрт оруулна.

3. Аль нэг тал оролцоогүй, эсхүл үүргээ биелүүлэх чадваргүй байх явдал шүүхийн үйл ажиллагаа явуулахад саад, бэрхшээл болохгүй.

### 10 дугаар зүйл

1. Арбитрын шүүх байгууллагаас хойш тавих сарын дотор шийдвэрээ гаргана. Шаардлагатай тохиолдолд дараагийн гурван сараас дээшгүй хугацаагаар дээрх хугацааг сунгахаар шийдвэрлэж болно. Арбитрын шүүхийн шийдвэрт үндэслэлийг нь тусгасан мэдэгдлийг хавсаргана. Шийдвэр нь эцсийн болон давж заалдах эрхгүй байх бөгөөд байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад дамжуулна. Талууд шийдвэрийг даруй биелүүлнэ.

2. Шийдвэрийг тайлбарлах, эсхүл биелүүлэхтэй холбоотой тал хоорондын аливаа маргааныг шийдвэр гаргасан арбитрын шүүх, эсхүл шүүх байхгүй бол, анхны арбитрыг шүүхийг байгуулсантай адил арга замаар байгуулагдсан өөр арбитрын шүүхэд аль аль тал оруулж болно.

## ХАВСРАЛТ I

### Газрын тосноос үүдсэн бохирдлоос сэргийлэх журам болон нэгдсэн тайлбар

#### I БҮЛЭГ НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ

##### 1 дүгээр журам Тодорхойлолт

Энэхүү хавсралтын зорилгоор:

1. “газрын тос” гэж аливаа хэлбэрийн газрын тос, тухайлбал түүхий газрын тос, шингэн шатахуун, шавхай, газрын тосны хаягдал болон боловсруулсан бүтээгдэхүүн /энэхүү конвенцийн Хавсралт II-ын заалтаар зохицуулах химийн бодисоос бусад/-ийг оролцуулах болон дээрх нийтлэг шинжээр нь хязгаарлахгүйгээр хавсралтын 1 дүгээр дэд хавсралтад заасан бодисыг;

2. “газрын тосны зуурмаг” гэж газрын тос агуулсан аливаа зуурмагийг;

3. “шингэн шатахуун” гэж тухайн газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хөдөлгөгч хүч болон туслах техниктэй холбогдох шатахууны хэлбэрээр ашиглах аливаа газрын тосыг;

4. “газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж ачааны орон зайд газрын тос бөөнөөр тээвэрлэх зориулалтаар зохион бүтээгдсэн болон ачаа тээвэрлэж байх, эсхүл тал нь их хэмжээний газрын тос бол, хослуулсан тээвэрлэгч болон энэхүү конвенцийн 2 дугаар хавсралтад заасан аливаа химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоц;

5. “хослуулсан тээвэрлэгч” гэж газрын тос, эсхүл хатуу ачаа бөөнөөр тээвэрлэх зориулалтаар бүтээсэн хөлөг онгоцыг;

6. “шинэ хөлөг онгоц” гэж дараахь хөлөг онгоцыг хэлнэ:

a) 1975 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс хойш барилгын гэрээ нь байгуулагдсан;

b) барилгын гэрээ байгуулаагүй тохиолдолд, 1976 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдрөөс хойш суурь нь тавигдсан, эсхүл барилгын ижил төстэй үе шатанд буй;

c) 1979 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс хойш хүлээлгэж өгөх;

d) томоохон өөрчлөлт оруулсан, түүнчлэн:

i) 1975 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс хойш барилгын гэрээ нь байгуулагдсан;

ii) барилгын гэрээ байгуулаагүй тохиолдолд, 1976 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдрөөс хойш барилгын ажил нь эхэлсэн;

iii) 1979 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс хойш баригдсан;

7. “одоо байгаа хөлөг онгоц” гэж шинэ биш хөлөг онгоцыг;

8. “томоохон өөрчлөлт” гэж байгаа хөлөг онгоцны өөрчлөлт, түүнчлэн:





- a) хөлөг онгоцны хэмжээ, хэлбэр, эсхүл тээвэрлэх хүчин чадлын томоохон өөрчлөлт;
- b) хөлөг онгоцны төрлийг өөрчлөх;
- c) Захиргаанаас үзэж байгаагаар хөлөг онгоцны үйлчлэх хугацааг сунгах зориулалттай өөрчлөлт;
- d) хэрэв шинэ хөлөг онгоц байсан бол бусад өөрчлөлт, түүнчлэн хөлөг онгоцыг энэхүү конвенцийн одоо байгаа хөлөг онгоцны талаарх холбогдох заалтаар бус өөр заалтаар зохицуулахад хүргэх өөрчлөлт.

9. “хамгийн ойрын газар”, “хамгийн ойрын газраас” гэсэн нэр томъёог олон улсын эрх зүйн дагуу тухайн нутаг дэвсгэрийн далайг тогтоох шугамаас гэж ойлгох, гэхдээ энэхүү конвенцийн зорилгоор Австралийн зүүн хойд эрэг хавийн “хамгийн ойрын газраас” гэж Австралийн эргийн:

- a) өмнөд өргөрөг 11 хэм 00' , зүүн уртраг 142 хэм 08'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 35 хүртэл;
- b) зүүн уртраг 414 хэм 55'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 00' хүртэл;
- c) зүүн уртраг 142 хэм 00'-аас өмнөд өргөрөг 9 хэм 10' хүртэл;
- d) зүүн уртраг 143 хэм 52'-оос өмнөд өргөрөг 9 хэм 00' хүртэл;
- e) зүүн уртраг 144 хэм 30'-аас өмнөд өргөрөг 13 хэм 00' хүртэл;
- f) зүүн уртраг 144 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 15 хэм 00' хүртэл;
- g) зүүн уртраг 146 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 18 хэм 00' хүртэл;
- h) зүүн уртраг 147 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 21 хэм 00' хүртэл;
- i) 42' зүүн уртраг 156 хэм 15' хүртэл цэгээс татсан шугамнаас гэж ойлгоно.

10. “тусгай газар” гэж далай зүйн болон экологийн нөхцөл, түүнчлэн замын хөдөлгөөний тодорхой шинж чанартай холбоотой техникийн хүлээн зөвшөөрсөн шалтгааны улмаас далайг газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэхэд тусгай бөгөөд зайлшгүй биелүүлэх арга хэлбэр байх шаардлагатай далайн орон зайг. Тусгай газарт энэхүү хавсралтын журам 10-т заасан газар, орон зайг хамааруулна.

11. “газрын тосыг хурдтай гаргах” гэж тухайн мөчид нэг цагт литрээр хэмжин гаргах газрын тосны хэмжээг хөлөг онгоцны тухайн мөчийн үзэлээр хэмжсэн хурдад хуваасан үзүүлэлтийг;

12. “цистерн” гэж шингэн зүйлийг бөөнөөр нь тээвэрлэх зориулалт бүхий, хөлөг онгоцны байнгын бүтцээр байгуулагдсан хаагдмал орон зайг;

13. “хажуу хэсгийн цистерн” гэж гаднах бүрээс зэргэлдээ байрлалтай цистернийг;

14. “төв цистерн” гэж уртрагын дагуу байрлуулсан ачааны гол цистернийг;

15. “хаягдал цистерн” гэж цистерний бохир ус, хаягдал болон газрын тосон зуурмаг байрлуулах тодорхой зориулалттай цистернийг;

16. “цэвэр балласт” гэж газрын тос тээвэрлэж байсан цэвэрлэх цистерн доторх ачааг. Энэхүү ачааг хөдөлгөөгүй буй хөлөг онгоцноос цэвэр усанд гаргавал ус, эсхүл зэрэгцээ эргийн шугам дээр газрын тосны мөр, эсхүл шавхай үлдэхгүй. Хэрэв ачааг газрын тос гаргахад мониторинг болон хяналт тавхыг захиргаанаас зөвшөөрсөн системээр гаргахад системийн үзүүлэлтээр бохир усанд агуулагдсан газрын тосны хэмжээ нь 15:1 000 000 харьцаатай байвал, мөр үлдээж байсан ч ачааг цэвэр гэж дүгнэнэ;

17. “тусгаарласан балласт” гэж газрын тос болон газрын тосны түлшний системээс бүр мөсөн тусгаарласан цистернд усаар оруулсан балластыг. Цистерн нь конвенцийн хавсралтад тодорхойлсон газрын тос, эсхүл хортой бодисоос бусад ачаа, эсхүл балласт тээвэрлэхэд зориулагдана;

18. “урт” /У/ гэж суурины дээд хэсгээс хэмжих гүний 85 хувьд буй усан шугамын төвшинд хэмжих нийт уртын 96 хувийг. Уртыг /У/ метрээр хэмжинэ;

19. “урд болон ард перпендикуляр”-ийг уртын /У/ урд болон ард үзүүрээс авна. Урд перпендикуляр нь уртыг хэмжих усан шугам дээрх урд талын иштэй нийлнэ;

20. “хөлөг онгоцны гол” гэж уртын /У/ дунд хэсэгт байна;

21. “өргөн” /Ө/ гэж хөлөг онгоцны хамгийн өргөн хэсгийг. Өргөнийг /Ө/ метрээр хэмжинэ;

22. “үл хөдлөх жин” /ҮЖ/ гэж 1.025-ын тодорхой хүндийн хүч бүхий усан дахь ачааны хөлөг онгоцны хөөн гаргах тонноор хэмжих ус, хөлөг онгоцны хөнгөн жин хоорондох зөрүүг;

23. “хөнгөн жин” гэж ачаа, шатахуун, балласт ус, тосолгооны тос, цэвэр усгүй цистерн, хэрэглээний зүйл, зорчигч болон баггүйгээр хөлөг онгоцноос гаргах, тонноор хэмжих усны хэмжээг;

24. орон зайн “нэвтрэлт чанар” гэж тухайн орон зай доторх эзэлхүүн нь тухайн орон зай нь нийт эзэлхүүн усаар дүүрсэн байх хоорондын харьцааг;

25. хөлөг онгоцны “эзэлхүүн” болон “орон зай”-г бүх тохиолдолд цутгасан шугам хүртэл тооцно;

26. энэхүү журмын 6 дугаар хэсгийн заалтыг үл харгалзан энэ хавсралтын 13, 13b, 13e болон 18(4) дүгээр журмын зорилгоор “шинэ газрын тосны цистерн” гэж дараахь тохиолдлын газрын тосны цистернийг хэлнэ:

- a) 1979 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш барилгын гэрээ нь байгуулагдсан;
- b) барилгын гэрээ байгуулаагүй тохиолдолд, 1980 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс хойш суурийг тавьсан, эсхүл барилгын ажил нь эхэлсэн;
- c) 1982 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдрөөс хойш хүргүүлсэн;
- d) томоохон өөрчлөлт орсон:
  - i) 1979 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдөр гэрээ байгуулсан;
  - ii) барилгын гэрээ байгуулаагүй тохиолдолд, 1980 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс хойш барилгын ажил нь эхэлсэн;
  - iii) 1982 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдөр бэлэн болсон.

27. энэхүү журмын 7 дугаар хэсгийн заалтыг үл харгалзан энэ хавсралтын 13, 13a, 13b, 13c, 13d, 18(6)(c) дугаар журмын зорилгоор “одоо байгаа газрын тосны цистерн” гэж энэ журмын 26 дугаар хэсэг дэх шинэ газрын тосны цистерн биш газрын тосны цистернийг;

28. “түүхий газрын тос” гэж байгалийн гаралтай тээвэрлэлтийн зориулалттай эсэхийг үл хамааран гарсан аливаа шингэн нүүрстөрөгчийн зуурмаг, тухайлбал:

- a) түүхий газрын тосноос цэвэршүүлсэн хэсгийг хассан;
- b) түүхий газрын тосонд зарим цэвэршүүсэн хэсгийг нэмсэн;

29. “түүхий газрын тосны цистерн” гэж түүхий газрын тос тээвэрлэгч газрын тосны цистернийг;

30. “бүтээгдэхүүн тээвэрлэгч” гэж түүхий газрын тосноос бусад газрын тос тээвэрлэдэг газрын тосны цистернийг;

31. “ойн өдөр” гэж олон улсын газрын тосноос үүдсэн бохирдлоос сэргийлэх гэрчилгээн дээрх эцсийн хугацаатай дүйцэхүйц жил бүрийн сар болон өдрийг хэлнэ.

## **2 дугаар журам** **Үйлчлэх хүрээ**

1. Хэрэв өөрөөр тодорхой заагаагүй бол, энэхүү хавсралтын заалтыг хөлөг онгоцонд хэрэглэнэ.

2. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоц, түүнчлэн 200 шоо дөрвөлжин метр, эсхүл түүнээс дээш хэмжээний газрын тос бөөнөөр тээвэрлэх нийт багтаамжтай баригдаж, ашиглагдах хөлөг онгоцны хувьд газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцонд зориулсан энэхүү хавсралтын 9, 10, 14, 15/1, /2/ болон /3/, 18, 20 болон 24/4/ дүгээр журмын шаардлагуудыг орон зайг барих болон ажиллуулахад нэгэн адил хэрэглэнэ. Гэхдээ нийт багтаамж нь 1 000 шоо дөрвөлжин метрээс бага байгаа тохиолдолд 15/1, /2/ болон /3/ дугаар журмын оронд энэхүү хавсралтын 15/4/ дүгээр журмын шаардлагуудыг хэрэглэж болно.

3. Конвенцийн хавсралт II-ын заалтаар зохицуулагдах ачааг газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны ачааны орон зайд тээвэрлэж буй тохиолдолд, энэхүү конвенцийн хавсралт II-ын холбогдох шаардлагуудыг нэгэн адил хэрэглэнэ.

4.

- a) усны хүчин зүйн хөдөлгүүрт, агаарын дэрэнд тулгуурлан ажиллах аливаа тээврийн хэрэгсэл болон бусад шинэ төрлийн хөлөг онгоц /гадаргад ойр хөлөг

онгоц, шумбагч хөлөг г.м/ түүнчлэн хэрэв хавсралтын 1 дүгээр бүлэг болон 2 дугаар бүлгийн заалт, ялангуяа хөлөг онгоц барих болон тоног төхөөрөмжийг зохицуулах заалтыг хэрэглэх боломжгүй, эсхүл үндэслэлгүй байгаа бол Захиргаа нь эдгээр заалтад хамруулахгүй байхаар шийдвэрлэж болно. Гэхдээ ийм хөлөг онгоцны барилга, тоног төхөөрөмж нь орчныг газрын тосоор бохирдуулахаас хамгаалахаар бүтээгдсэн байна.

б) Захиргаанаас тухайн хөлөг онгоцыг заалтанд хамруулахгүй байхаар шийдвэрлэсэн тохиолдол бүрийг энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан гэрчилгээнд тэмдэглэнэ.

с) тухайн хөлөг онгоцыг заалтад хамруулахгүй байхаар шийдвэрлэсэн Захиргаа нь ийнхүү шийдвэрлэсэн тухай болон шийдвэрийн үндэслэлийн талаар байгууллагад аль болох даруй, гэхдээ шийдвэр гарснаас хойш 90-ээс хэтрэхгүй хоногийн дотор мэдэгдэнэ. Байгууллага нь мэдэгдлийг танилцуулах, шаардлагатай бол зохих арга хэмжээ авахуулах зорилгоор конвенцийн талуудад хүргүүлнэ.

### **3 дугаар журам Тэнцвэртэй байдал**

1. Хавсралтын заалтын дагуу шаардагдах зүйлийг орлох ямар нэгэн тохируулга, материал, хэрэгсэл, эсхүл аппаратыг хөлөг онгоцонд угсран суурилуулахыг Захиргаанаас зөвшөөрч болно. Гагцхүү энэхүү тохируулга, материал, хэрэгсэл, эсхүл аппарат нь энэхүү хавсралтын журамд заасан дизайн болон барилгын онцлог, шинж чанарыг ижил/тэнцвэртэй болгож, газрын тос гаргахад хяналт тавих ажилд нөлөөлөх үйл ажиллагааны аргачлалыг орлох зүйлийг Захиргааны энэхүү зөвшөөрлөөр зохицуулахгүй.

2. Хавсралтын заалтын дагуу шаардагдах зүйлийг орлох аливаа тохируулга, материал, хэрэгсэл, эсхүл аппаратыг хөлөг онгоцонд угсран суурилуулахыг зөвшөөрсөн Захиргаа нь ийнхүү зөвшөөрөл олгосон тухай байгууллагад мэдэгдэнэ. Байгууллага нь мэдэгдлийг танилцуулах, шаардлагатай бол зохих арга хэмжээ авахуулах зорилгоор конвенцийн талуудад хүргүүлнэ.

### **4 дүгээр журам Судалгаа**

1. 150, эсхүл түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц бүр болон 400, эсхүл түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай бусад хөлөг онгоц бүр дараахь судалгаанд хамрагдана:

а) үйлчилгээнд гарахаас өмнөх, эсхүл энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын дагуу шаардагдах гэрчилгээг анх олгохоос өмнөх судалгаа. Хэрэв тухайн хөлөг онгоцыг энэхүү хавсралтаар зохицуулах бол, судалгаанд хөлөг онгоцны бүтэц, тохируулга, зохион байгуулалт болон материалыг бүрэн хамруулна. Судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны бүтэц, тохируулга, зохион байгуулалт болон материал нь энэхүү хавсралтын журамд холбогдох шаардлагад бүрэн нийцнэ гэдгийг тогтоох;

б) Захиргаанаас тогтоосон хугацаанд хийх шинэчилсэн судалгааг энэхүү хавсралтын 8(2), 8(5), 8(6), эсхүл 8(7) журмын хэрэгжилтээс бусад үед таваас хэтрэхгүй жилд нэг удаа хийх бөгөөд судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны бүтэц, тохируулга, зохион байгуулалт болон материал нь энэхүү хавсралтын журмын холбогдох шаардлагад бүрэн нийцнэ гэдгийг тогтоох;

с) Захиргаанаас тогтоосон хугацаанд хийх засварын судалгаа. Судалгаа гучаас хэтрэхгүй сард нэг удаа хийх бөгөөд судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж, шахуурга болон дамжуулах хоолойн систем, түүнчлэн газрын тос гаргахад мониторинг ба хяналт тавих систем, газрын тос-ус салгах тоног төхөөрөмж болон газрын тосны фильтрийн систем нь энэхүү хавсралтад журмын холбогдох шаардлагад бүрэн нийцэх бөгөөд ажлын хэвийн байдалд байна гэдгийг тогтоох. Ийнхүү засварын судалгаа хийх зөвшөөрлийн энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын дагуу олгосон Газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ /1973/-нд тэмдэглэнэ.

2. Энэхүү хавсралтын холбогдох заалтыг мөрдүүлэх зорилгоор энэхүү журмын 1 дэх хэсгийн заалтад хамрагдахгүй хөлөг онгоцны хувьд хэрэгжүүлэх тодорхой арга хэмжээг Захиргаанаас тогтооно.

3.

- a) энэхүү хавсралтын заалтын шаардлагын дагуу хөлөг онгоцны судалгааг Захиргааны ажилтан гүйцэтгэнэ;
- b) Захиргаанаас нэр дэвшүүлсэн зааварлагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагаас энэ хэсгийн дэд хэсэг а)-д заасан судалгааг удирдах;
  - i) засвар шаардлагатай хөлөг онгоц болон;
  - ii) боомт дахь улсын эрх бүхий байгууллагаас хүсэлт гаргасан тохиолдолд судалгаа хийх.

Энэхүү хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой судалгааг Захиргааны ажилтан хэрэгжүүлнэ. Гэхдээ Захиргаа нь судалгаа хийлгүүлэх зорилгоор түүнээс хүлээн зөвшөөрсөн судлаачид, эсхүл байгууллагыг томилон ажиллуулж болно. Судалгааг бүрэн болон үр ашигтай хийсэн гэдэг талаар Захиргаа нь ямар ч тохиолдолд бүрэн баталгаа гаргана.

4. Энэхүү журмын дагуу хийсэн судалгаа дууссаны дараа Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр судалгаанд хамрагдсан бүтэц, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, эсхүл материалд, тэдгээрийг шууд солихоос өөр аливаа өөрчлөлт оруулж болохгүй.

#### *5 дугаар журам*

#### **Гэрчилгээ олголт, баталгаа**

1. Энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын заалтын дагуу хийсэн судалгааны дараа конвенцийн нөгөө талын шүүх эрх мэдлийн боомт, эсхүл эрэг орчмын буудал руу явах 150, эсхүл түүнээс дээш тонн нийт газрын тос тээвэрлэгч аливаа хөлөг онгоцонд газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгоно. Байгаа хөлөг онгоцны хувьд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсоны дараа арван хоёр сарын дараа энэхүү шаардлага хэрэгжинэ.

2. Гэрчилгээг Захиргаа, эсхүл түүнээс эрх олгосон аливаа этгээд, эсхүл байгууллагаас олгоно. Ямар ч тохиолдолд гэрчилгээтэй холбоотой бүрэн хариуцлагыг Захиргаа хүлээнэ.

#### *6 дугаар журам*

#### **Бусад Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

1. Конвенцийн тал болох Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтээр хөлөг онгоцны судалгаанд хамруулж болно. Хэрэв энэхүү хавсралтын заалт биелэгдэж байна гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр энэхүү хавсралтын дагуу газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ /1973/-ыг тухайн хөлөг онгоцонд олгох, эсхүл гэрчилгээ олгох эрхийг олгож болно.

2. Гэрчилгээний хуулбар болон судалгааны тайлангийн хуулбарыг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох даруй дамжуулна.

3. Гэрчилгээг Захиргааны хүсэлтээр олгосон бөгөөд хавсралтын 5 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээтэй нэгэн адил хүчинтэй болон хүлээн зөвшөөрөгдөнө хэмээн ийнхүү олгосон гэрчилгээнд тэмдэглэнэ.

4. Тал бус улсын далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгохгүй.

#### *7 дугаар журам*

#### **Гэрчилгээний хэлбэр**

Газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)-г энүү хавсралтын 2 дугаар дэд хавсралтад тусгасан загварт нийцэх хэлбэрээр гэрчилгээг олгож



буй орны албан ёсны хэлээр үйлдэгдэнэ. Хэрэв хэрэглэж буй хэл нь англи, эсхүл франц хэл биш бол, энэхүү хоёр хэлийн аль нэгээр хөрвүүлсэн орчуулгыг эх бичвэрт тусгана.

### **8 дугаар журам Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа**

1. Газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)-г Захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд энэхүү журмын (2), (3) болон (4)-т зааснаас бусад тохиолдолд хугацаа нь олгосон өдрөөс хойш таван жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Хэрэв конвенцийн талын далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоц нь гэрчилгээний хугацаа дуусах үед тухайн орны боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд ороогүй байвал, гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болох бөгөөд нийхүү сунгах нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон, эсхүл судалгаа хийх тухайн улсад хөлөг онгоцыг очуулах зорилгоор олгоно.

3. Ямар ч гэрчилгээг ийнхүү таваас дээш сарын хугацаагаар сунгахгүй бөгөөд хугацаагаа сунгуулсан хөлөг онгоц нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон, эсхүл өөрийн боомтод судалгаа хийх тухайн улсад очсоны дараа хугацаа сунгуулсан шалтгаар шинэ гэрчилгээ авахгүйгээр тухайн боомт, эсхүл улсаас гарах эрх эдлэхгүй.

4. Энэхүү журмын 2-ын заалтын дагуу хугацааг сунгаагүй гэрчилгээг хугацаа нь дууссан өдрөөс хойш нэг хүртэл сарын хугацаагаар Захиргаанаас сунгаж болно.

5. Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр шаардагдах барилга, дизайн, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, эсхүл материалд томоохон өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд гэрчилгээ хүчингүйд тооцогдоно. Гэхдээ тоног төхөөрөмж, эсхүл тохируулгыг шууд солих, эсхүл энэхүү хавсралтын журам 4 (1) (с)-ийн дагуу засварын судалгаа хийгдээгүй тохиолдолд нь энэхүү заалтад хамааралгүй.

6. Энэхүү журмын (7)-д зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээ нь тухайн хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсэн тохиолдолд хүчингүй болно.

7. Хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсний дараа гэрчилгээ нь таваас хэтрэхгүй сарын хугацаанд, хэрэв энэ хугацаанд хүчингүй болоогүй бол, эсхүл Захиргаанаас орлох гэрчилгээ олготол, хүчинтэй байна. Шилжүүлсний дараа өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон талын Засгийн газар нь шилжүүлэхээс өмнө хөлөг онгоцонд олгосон байсан гэрчилгээний хуулбарыг холбогдох судалгааны тайлангийн хуулбарын хамт Захиргаанд аль болох даруй хүргүүлнэ.

## **II БҮЛЭГ**

### **Үйл ажиллагааны бохирдуулалтад хяналт тавих шаардлага**

#### **9 дүгээр журам**

#### **Газрын тос гаргахад тавих хяналт**

1. Энэхүү хавсралтын журам 10 болон 11 дүгээр журам болон энэхүү журмын (2) дугаар заалтын дагуу, энэхүү хавсралтаар зохицуулах хөлөг онгоцноос газрын тос, эсхүл газрын тост холимгийг далайд гаргахыг дараахь нөхцөлийг хангасан тохиолдлоос бусад нөхцөлд хориглоно:

а) энэхүү хэсгийн дэд-хэсэг в)-д зааснаас бусад газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь:

- i) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь тусгай газарт байхгүй;
- ii) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь нэн ойрын газраас 50-аас дээш далайн милийн зайд байгаа;
- iii) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь маршрутаар явж байгаа;
- iv) газрын тос гаргах хурд 1 далай мильд 30 литрээс хэтрэхгүй;



v) байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд далайд гаргаж буй газрын тосны нийт хэмжээ нь мөр үлдээсэн тодорхой ачааны нийт хэмжээний 1/15000-аас хэтрэхгүй болон шинэ газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд мөр үлдээсэн тодорхой ачааны нийт хэмжээний 1/30000-аас хэтрэхгүй байгаа;

vi) энэхүү хавсралтын журам 15/3-аас бусад тохиолдолд, газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь энэхүү хавсралтын журам 15-ын шаардлагын дагуу газрын тос гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем болон бохир усны цистернтэй байгаа.

b) Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос бусад 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамж бүхий хөлөг онгоц хийгээд газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны ачааны шахуургын өрөөнөөс бусад машин, техникийн зайнаас:

i) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь тусгай газарт байхгүй;

ii) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь маршрутаар явж байгаа;

iii) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь нэн ойрын газраас 12-оос дээш далайн милийн зайд байгаа;

iv) бохир усанд агуулагдах газрын тосны хэмжээ нь нэг саяд 100 хэсгээс бага байгаа;

v) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь энэхүү хавсралтын журам 16-ийн шаардлагын дагуу газрын тос гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем, газрын тос-ус салгах тоног төхөөрөмж, газрын тосны фильтрийн систем, эсхүл бусад тоноглолтой байгаа.

2. Тусгай газрын гадна талд байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос бусад 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамж бүхий хөлөг онгоцны хувьд, бололцоотой бол эдгээр хөлөг онгоцыг тоног төхөөрөмжөөр хангаж;

3. Маршрутын зөвхөн хэсэг нь тусгай газарт оногдох хөлөг онгоцноос энэхүү хавсралтын журам 9-ийн дагуу тусгай газрын гадна талд далайд бодис гаргах явдлыг энэхүү журмаар хориглохгүй.

4. Хөлөг онгоц байгаа газрын усан дээр, гадарга доор газрын тосны харагдахуйц мөр ажиглагдсан тохиолдолд тус бүрт конвенцийн талуудын Засгийн газар нь бололцооны хирээр үйл явдлын талаар мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаа даруй явуулж, энэхүү журам, эсхүл хавсралтын журам 9-ийн заалт зөрчигдсөн эсэхийг тогтооно. Мөрдөн байцаалтын үйл ажиллагаагаар салхи болон далайн нөхцөл, хөлөг онгоцны маршрут болон хурд, орчин тойронд байж болох мөрийн бусад эх үүсвэр болон газрын тос гаргасан тухай холбогдох бусад бүртгэл зэргийг шалгана.

#### 10 дугаар журам

### **Тусгай орон зайд үйл ажиллагаа явуулж байх үед газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх аргачлал**

Тусгай газар дахь хүлээн авагч хэрэгсэл:

a) газар дундын тэнгис, Хар тэнгис болон Балтын тэнгисийн бүсэд:

i) тусгай газар дахь газрын тос ачих буудал болон засварын боомт, түүнчлэн бохир балласт болон цистерн угаасан усыг газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос хүлээн авч, боловсруулах бүх хэрэгслийг 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрийн дотор бэлэн байлгах талаар аливаа тусгай газартай хил залгаа эргийн шугам бүхий конвенцийн тал тус бүрийн Засгийн газар арга хэмжээ авна. Үүнээс гадна, тусгай газар дахь бүх боомтыг хөлөг онгоцноос гаргах бусад үлдэгдэл, газрын тост холимгийг хүлээн авах хэрэгслээр хангана. Хүлээн авагч хэрэгсэл нь хөлөг онгоцонд саатал учруулахгүй үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардагдах хангалттай хүчин чадалтай байна;

ii) бага гүний контур, түүнчлэн далайн замд гарахад балласт гаргаж, даамыг багасгах шаардлагатай орцын хувьд өөрийн шүүх эрх мэдлийг тогтоох тал тус бүрийн Засгийн газар нь энэхүү хэсгийн /a/i/-д дурдсан хэрэгслээр



хангана. Гэхдээ бохир ус, балластаа гаргах шаардлагатай хөлөг онгоцыг тодорхой хугацаанд саатуулж болно;

iii) энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр /хэрэв 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс өмнө бол/, 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрийн хооронд тусгай газарт явж буй хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын 9 дүгээр журмын шаардлагад нийцэх. Гэхдээ энэхүү дэд-хэсгийн дагуу аливаа тусгай газартай хил залгаа эргийн шугам бүхий талуудын Засгийн газар нь 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс өмнөх бөгөөд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойших хугацааг тогтоож болно. Ийм хугацаанаас хойш, хэрэв:

- ийнхүү тогтоосон хугацаанд шаардагдах хүлээн авагч хэрэгсэл нь бэлэн байгаа;
- ийнхүү тогтоосон хугацааны талаар холбогдох талууд бусад талуудад мэдээлэх зорилгоор 6-аас доошгүй сарын өмнө байгууллагад мэдэгдсэн бол;
- тусгай газрын талаарх энэхүү журмын шаардлагууд хүчин төгөлдөр болно.

iv) 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл энэхүү журмын дэд хэсэг (a) (iii)-н дагуу тогтоосон өдрөөс хойш хэрэгсэл нь бэлэн бус байж болзошгүй хэрэг тус бүрийн талаар хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээлэх зорилгоор тал тус бүр байгууллагад мэдэгдэнэ.

b) Улаан тэнгис ба Персийн булангийн бүс:

i) тусгай газар дахь газрын тос ачих буудал болон засварын боомт, түүнчлэн бохир балласт болон цистерн угаасан усыг газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос хүлээн авч, боловсруулах бүх хэрэгслийг аль болох даруй бэлэн байлгах талаар аливаа тусгай газартай хил залгаа эргийн шугам бүхий конвенцийн тал тус бүрийн Засгийн газар арга хэмжээ авна. Үүнээс гадна, тусгай газар дахь бүх боомтыг хөлөг онгоцноос гаргах бусад үлдэгдэл, газрын тосст холимгийг хүлээн авах хэрэгслээр хангана. Хүлээн авагч хэрэгсэл нь хөлөг онгоцонд саатал учруулахгүй үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардагдах хангалттай хүчин чадалтай байна;

ii) бага гүний контур, түүнчлэн далайн замд гарахад балласт гаргаж, даамыг багасгах шаардлагатай орцын хувьд өөрийн шүүх эрх мэдлийг тогтоох тал тус бүрийн Засгийн газар нь энэхүү хэсгийн (a) (1) дэх хэсэгт дурдсан хэрэгслээр хангах. Гэхдээ бохир ус, балластаа гаргах шаардлагатай хөлөг онгоцыг тодорхой хугацаанд саатуулж болно;

iii) тал тус бүр нь энэхүү хэсгийн (b) (i) ба (ii) хэсэгт заасны дагуу авсан арга хэмжээний талаар байгууллагад мэдэгдэнэ. Авсан мэдээллийг хангалттай гэж үзсэний дараа холбогдох бүсийн хувьд энэхүү журмын шаардлага хүчин төгөлдөр болох өдрийг байгууллага тогтооно. Ийнхүү тогтоосон өдрийн талаар байгууллага нь энэ өдрөөс арван хоёроос доошгүй сарын өмнө тал тус бүрт мэдэгдэнэ;

iv) энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр, ийнхүү тогтоосон өдрийн хооронд тусгай газарт явж буй хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын журам 9 дэх хэсгийн шаардлагад нийцэх;

v) ийм хугацаанаас хойш энэхүү хүлээн авагч хэрэгсэл бэлэн бус байгаа тусгай газарт орших боомтод ачааг ачуулж буй газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь энэхүү журмын шаардлагад бүрэн нийцэх. Гэхдээ ачааг ачуулах зорилгоор тусгай газарт орох газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь тус бүст зөвхөн цэвэр балласттай орохыг эрмэлзэнэ;

vi) тусгай газрын талаарх шаардлага нь хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хэрэгсэл нь бэлэн бус байж болзошгүй хэрэг тус бүрийн талаар холбогдох тал тус бүрийн Засгийн газарт мэдээлэх зорилгоор тал тус бүр байгууллагад мэдэгдэх.

vii) 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш нэг жилийн дараа аль нэг илүү хожуу байхаас

шалтгаалан энэхүү хавсралтын журам 12 дахь хэсэгт заасан хүлээн авагч хэрэгсэл нь бэлэн байна.

### **11 дүгээр журам** **Чөлөөлөх**

Энэхүү хавсралтын 9 болон 10 дугаар журам нь дараахь зүйлд хамааралгүй байна:

1. хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах, эсхүл далайд хүний амь насыг аврах зорилгоор далайд газрын тос, эсхүл газрын тост холимог гаргах;
2. хөлөг онгоц, эсхүл түүний тоног төхөөрөмжийн гэмтлийн улмаас дараахь нөхцөл хангагдсан тохиолдолд далайд газрын тос, эсхүл газрын тост холимог гаргах:
  - а) гэмтэл гарсан, эсхүл бодис гарч буйг тогтоосны дараа бодис гарах явдлаас сэргийлэх, эсхүл түүнийг багасгах зорилгоор зүй ёсны урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авсан байх;
  - б) өмчлөл, эсхүл эзэн нь гэмтэл санаатайгаар учруулах, эсхүл гэмтэл учирч болзошгүй гэдгийг мэдсэн байж, хайхрамжгүй хандсан тохиолдлоос бусад;
  - с) газрын тос агуулах бодис, түүнчлэн бохирдуулалтаар учруулсан хохирлыг багасгахын тулд бохирдуулалтын тодорхой хэрэгтэй тэмцэх зорилгоор Захиргаанаас зөвшөөрсний дагуу далайд газрын тос агуулсан бодис гаргах. Бодис гаргах аливаа тохиолдлын талаарх зөвшөөрлийг ийнхүү бодис гаргах газрын хувьд өөрийн шүүх эрх мэдлээ тогтоох аливаа Засгийн газраас авна.

### **12 дугаар журам** **Хүлээн авагч хэрэгсэл**

1. Энэхүү хавсралтын заалтын дагуу талд тус бүрийн Засгийн газар нь газрын тос ачих буудал, засварын боомт, түүнчлэн хөлөг онгоцноос үлдэгдэл гаргах бусад боомтод газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц болон бусад хөлөг онгоцноос хүлээн авах үлдэгдэл болон газрын тост холимогийг хүлээн авагч хэрэгсэлээр хангаж, эдгээрт хэрэгсэлийг ашиглах усан онгоцонд шаардлага хангахуйц үйлчилгээ үзүүлэх талаар арга хэмжээ авна.
2. Энэхүү журмын дагуу заасан хүлээн авагч хэрэгсэл нь дараахь газруудад байна:
  - а) боомтод ирэхээс өмнө 72-оос дээшгүй цагийн, эсхүл 1200 далайн милийн балласттай аялал хийсэн газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцонд түүхий газрын тос ачих боомт, буудал тус бүр;
  - б) өдөрт дунджаар 1000-аас дээш тонн хэмжээний газрын тос-түүхий газрын тос бөөнөөр бус-ачих боомт, буудал тус бүр;
  - с) хөлөг онгоц засварлах цех буюу цистерн цэвэрлэх хэрэгсэл бүхий боомт тус бүр;
  - д) энэхүү хавсралтын журам 17 дахь хэсгийн заалтын дагуу шавхайн цистернтэй хөлөг онгоцыг үйлчилдэг боомт тус бүр;
  - е) энэхүү хавсралтын журам 9 дэх хэсгийн заалтын дагуу далайд гаргаж болохгүй бохир ус болон үлдэгдлийн хувьд бөөний ачаа ачих боомт тус бүр;
  - ф) энэхүү хавсралтын журам 9 дэх хэсгийн заалтын дагуу хослуулсан тээвэрлэгчээс далайд гаргаж болохгүй үлдэгдлийн хувьд бөөний ачаа ачих боомт тус бүр.
3. Хүлээн авагч хэрэгсэл нь дараахь хүчин чадалтай байна:
  - а) түүхий газрын тос ачих буудал нь, энэхүү журмын (2) (а) дахь хэсэгт тусгасны дагуу аянд явж буй газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос энэхүү хавсралтын журам (9) (1) (а) дахь хэсгийн заалтын дагуу гаргах газрын тос, газрын тост холимог хүлээн авахад хангалттай хүлээн авах хэрэгсэлтэй байх;
  - б) энэхүү журмын (2) (с) дэх хэсэгт тусгасан ачаа ачих боомт, буудал нь бөөнөөр түүхий газрын тос ачихаас бусад газрын тос ачих газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос энэхүү хавсралтын , журам (9) (1) (а) дахь хэсгийн заалтын дагуу гаргах газрын тос, газрын тост холимог хүлээн авахад хангалттай хүлээн авах хэрэгсэлтэй байх;

- с) хөлөг онгоц засварлах цех, эсхүл цистерн цэвэрлэх хэрэгсэл бүхий боомт тус бүр хөлөг онгоц дээр үлдсэн бүх үлдэгдэл болон газрын тост холимгийг хөлөг онгоцноос ийм цех, эсхүл хэрэгсэлд орохоос нь өмнө хүлээн авахад хангалттай хүлээн авах хэрэгсэлтэй байх;
  - d) энэхүү журмын (2) (d) дэх хэсгийн заалтын дагуу боомт, буудалд байлгах бүх хэрэгсэл нь энэ боомт, буудалд орж болзошгүй бүх хөлөг онгоцноос энэхүү хавсралтын журам 17-ийн дагуу хөлөг онгоцон дээр байлгаж буй бүх үлдэгдлийг хүлээн авахад хангалттай байх;
  - e) энэхүү журмын дагуу боомт, буудалд байлгах хэрэгсэл нь энэхүү хавсралтын журам 9 дэх хэсгийн дагуу далайд гаргаж болохгүй газрын тост бохир ус болон бусад үлдэгдлийг хүлээн авахад хангалттай байх;
  - f) бөөний ачааг ачихад зориулсан боомтын хэрэгсэл нь хослуулсан тээвэрлэгчдийн тусгай асуудал, шаардлагыг зүй ёсоор харгалзан үзнэ.
4. Энэхүү журмын хэсэг (2) болон (3) дахь хэсэгт заасан хүлээн авагч хэрэгсэл нь энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш нэгээс дээшгүй жилийн дараа, эсхүл 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр аль илүү хожуу байхаас шалтгаалан бэлэн байна.
5. Энэхүү журмын дагуу байлгах хэрэгсэл нь хангалтгүй байгаа тохиолдолд тус бүрийн талаар холбогдох талуудад мэдэгдэх зорилгоор тал тус бүр байгууллагад мэдээлнэ.

#### 13 дугаар журам

### Тусгаарласан балласт тээвэрлэгч газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц

1. 70 000 болон түүнээс дээш тонн үл хөдлөх жинтэй газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц тус бүрт тусгаарласан балласт цистернтэй байх бөгөөд тэрээр энэхүү журмын шаардлагад нийцнэ.
2. Тусгаарласан балласт тээвэрлэгч газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь энэхүү журмын 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд газрын тосны цистернээс усан балласт авахгүйгээр балласттай хийх аюул, бэрхшээлгүй хийж болохуйц хүчин чадалтай байна. Ямар ч тохиолдолд тусгаарласан балласт тээвэрлэгч газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хүчин чадал нь хөнгөн жин, тусгаарласан балластаас бүрдэх нөхцөлийг оролцуулсан аливаа балластын нөхцөлд дараахь шаардлага тус бүрийг хангахуйц байна:
- a) хөлөг онгоцны дунд хэсгийн метрээр хэмжих цутгасан даам (dm) нь дараахь хэмжээнээс багагүй байна:
  - b)  $dm=2.0+0.02$  УД
  - с) өмнөх болон ард перпендикуляр дахь даам нь энэхүү хэсгийн дэд- хэсэг (a) дахь хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоцны дунд хэсгийн даамаар тогтоох перпендикулярт тохирно;
  - d) ямар ч тохиолдолд өмнөх перпендикуляр дахь даам нь сэнсийг усанд бүрэн оруулахад шаардагдах хэмжээнээс багагүй байна.
3. Байгалийн хүнд нөхцөлд усан онгоцонд аюулгүй байдлыг хангахад газрын тосны цистернд балласт ус тээвэрлэх шаардлагатай гэж эзэн нь үзэж байгаагаас бусад ямар ч тохиолдолд газрын тосны цистернд балласт ус тээвэрлэж болохгүй. Ийм нэмэлт балласт усыг журам 9 болон энэхүү хавсралтын журам 15 дахь хэсгийн шаардлагын дагуу боловсруулж гаргах бөгөөд энэхүү хавсралтын журам 20 дахь хэсэгт дурдсан газрын тосны бүртгэлд энэ тухай тэмдэглэл хийнэ.
4. Энэхүү журмын (1) дэх хэсэгт заасны дагуу тусгаарласан балласттай цистернтэй байх шаардлагагүй аливаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны урт 150 болон түүнээс дээш метр бөгөөд тухайн хөлөг онгоц нь энэхүү журмын (2) болон (3) дахь хэсгийн шаардлагад нийцэж байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны урт нь 150 байх болон түүнээс богино бөгөөд түүний тусгаарласан балластын нөхцөлийг Захиргаанаас хангалттай гэж үзсэн аливаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг тусгаарласан балласт тээвэрлэгч газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц хэмээн үзэж болно.

#### 14 дүгээр журам

### Газрын тос тусгаарлах болон усан балласт

1. Энэхүү журмын (2) дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд 400 болон түүнээс дээш тонн багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц бус шинэ газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцон дээр түүний аливаа газрын тосон түлшний цистернд усан балласт тээвэрлэж болохгүй.

2. Хэвийн бус нөхцөлд, эсхүл газрын тосон түлш их хэмжээгээр тээвэрлэх шаардлагын улмаас газрын тосон түлшний аливаа цистернэд цэвэр балласт бус усан балласт тээвэрлэх шаардлагатай болсон тохиолдолд усан балластыг журам 9-ийн дагуу хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах, эсхүл далайд гаргах, энэхүү хавсралтын журам (16) (2) дахь хэсэгт тодорхойлсон тоног төхөөрөмжийг ашиглан гаргаж, энэ тухай газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэж хийнэ.

3. Бусад хөлөг онгоц тус бүр энэхүү журмын (1) дэх заалтын заалтын шаардлагад боломжийн хирээр нийцнэ.

#### 15 дугаар журам

### Хөлөг онгоц дээр газрын тос байлгах, хадгалах

1. Энэхүү журмын (5) болон (6) дэх хэсгийн заалтын дагуу 150 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцон дээр энэхүү журмын (2) болон (3) дахь хэсэгт дурдсан шаардлагууд хангагдсан байх бөгөөд байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд тавигдах шаардлага, түүнчлэн газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем, бохир усны цистернтэй байх зэрэг нөхцөлүүд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш гурван сарын дараа хэрэгжинэ.

2.

а) ачааны цистернийг цэвэрлэх, түүнээс бохир балластын үлдэгдэл болон цистерн угаасан бохир ус зэргийг бохир усны цистернд дамжуулах шаардлагатай Захиргааны баталсан хэрэгсэлтэй байна. Байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд аливаа ачааны цистернийг бохир усны цистерн болгон ашиглаж болно.

б) Энэхүү зохион байгуулалтын дор газрын тос хаягдлыг бохир усны цистерн, эсхүл бохир усны хослуулсан цистернд дамжуулж, энэхүү хавсралтын журам 9-ийн заалтад нийцүүлэн далайд бохир зүйл гаргана.

в) Бохир усны цистерн, эсхүл бохир усны хослуулсан цистерний хүчин чадал нь газрын тос болон бохир балластын үлдэгдлийг угаахад хангалттай байх бөгөөд хөлөг онгоцны газрын тос тээвэрлэх хүчин чадлын 3-аас доошгүй хувийг эзэлнэ. Гэхдээ энэхүү хавсралтын журам 13-ын дагуу хөлөг онгоцон дээр тусгаарласан балластын цистерн байгаа, эсхүл угаах уснаас гадна нэмэлт ус ашиглах хэрэгслээр тоноглогдоогүй тохиолдолд Захиргаанаас 2 хувийг зөвшөөрч болно. 70 000-аас дээш тонн үл хөдлөх жин бүхий газрын тос тээвэрлэгч шинэ хөлөг онгоц дээр хоёроос доошгүй бохир усны цистерн байна.

г) Бохир усны цистерний дизайн, түүнчлэн бодис оруулах, эсхүл гаргах суваг, далан, хаалтын байрлалт нь газрын тос, эсхүл газрын тосон шингэнийг усанд гаргахад хэт ширүүн урсгал үүсгэхгүй байхаар бүтээгдэнэ.

3.

а) Газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих Захиргаанаас баталсан системээр тоноглогдсон байна. Газрын тосны агуулгыг хэмжих системийн бүрэлдэхүүн хэсгийг батлахдаа байгууллагаас зөвлөмж болгосон тодорхойлолтыг Захиргаанаас харгалзаж үзнэ. Систем нь бичлэг хийх хэрэгслээр тоноглогдсон байх бөгөөд тэрээр далайн нэг мильд гаргасан бодис, нийт гаргасан бодисын хэмжээ, эсхүл газрын тосны агуулга болон бодис гаргасан хувь зэргийг метрээр тогтмол бүртгэж, бичлэг хийнэ. Бүртгэл бичлэгт он, сар, өдөр, цагийг тодорхой заах бөгөөд түүнийг гурваас доошгүй жил хадгална. Аливаа бохир зүйлийг далайд гаргасан тохиолдол тус бүрт газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих

системийг ажиллуулах бөгөөд далайд гарсан газрын тосны хэмжээ нь энэхүү хавсралтын журам 9/1//a/-аар зөвшөөрсөн хувиас хэтэрмэгц газрын тосны холимгийг далайд гаргахын аяндаа зогсоох байдлаар системийг бүтээнэ. Гадын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих системд аливаа гэмтэл учирсан тохиолдолд далайд бодис гаргах үйл явцыг зогсоох бөгөөд энэ талаар газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэл хийнэ. Гараар ажиллуулах орлогч аргыг хэрэглэх бөгөөд түүнийг гэмтэл гарсан тохиолдолд хэрэглэж болно. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг дараагийн балласттай аянд гарахаас өмнө гэмтэлтэй нэгжийг засварлана. Байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь дээр заасан бүх зүйлд нийцнэ, гэхдээ далайд бодис гаргахыг гараар гүйцэтгэж болох бөгөөд бодис гаргах хувийг шахуургын үзүүлэлт дээр үндэслэн тооцож болно.

b) Газрын тос/ус холилдох байдлыг тогтоох Захиргаанаас баталсан үр дүнтэй хэрэгсэл байх бөгөөд тэрээр бохир усны цистерн дотор буй газрын тос/усны хольцыг шуурхай болон үнэн зөв тогтооно. Хэрэгслийг газрын тос/усыг салган тусгаарлаж, бохир усны далайд шууд гаргах бусад цистернд ашиглана.

с) Системийн үйл ажиллагааны тухай зааврыг Захиргаанаас баталсан үйл ажиллагааны гарын авлагын дагуу боловсруулна. Зааварт гар болон автомат үйл ажиллагааг тусгах бөгөөд тэрээр энэхүү хавсралтын журам 9-д тодорхойлсон нөхцөлөөс бусад тохиолдолд далайд газрын тос гаргахгүй байхыг хангана.

4. Энэхүү журмын (1), (2) ба (3) дахь хэсэгт заасан шаардлагуудыг 150-аас доош тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэхгүй. Ийм хөлөг онгоцны хувьд хөлөг онгоцон дээр газрын тос байрлуулж, дараа нь бохир усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах хэлбэрээр энэхүү хавсралтын журам 9-ийн дагуу далайд бодис гаргахад тавих хяналтыг хэрэгжүүлнэ. Угаах зорилгоор ашиглаж, агуулах цистернд буцааж оруулсан газрын тос, усны нийт хэмжээг газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэнэ. Хэрэв энэхүү хавсралтын журам 9-ийн дагуу далайд гаргаж буй бодист үр дүнтэй хяналт тавих зохион байгуулалт байгаагаас бусад тохиолдолд дээрх нийт хэмжээг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулна.

5. Хэрэв газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) аваагүй авах шаардлагагүй газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь зөвхөн 72, эсхүл түүнээс дээш цагийн хугацаатай бөгөөд нэн ойрын газраас 50 милийн доторх орон зайд аян хийдэг бол энэхүү журмын (1), (2) болон (3) дахь хэсэгт заасан шаардлагуудыг хэрэглэхгүй байх талаар Захиргаанаас шийдвэрлэж болно. Ийнхүү шийдвэрлэхдээ тодорхой нөхцөл, түүнчлэн газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь газрын тосон холимгийг хөлөг онгоц дээр байлгаж, дараа нь хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах хийгээд газрын тосон холимгийг хүлээн авах хэрэгсэлд нь хангалттай эсэхийг Захиргаа харгалзан үзнэ.

6. Хэрэв тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж, эсхүл фильтрийн системийн дизайныг Захиргаанаас батлах бөгөөд салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж, эсхүл фильтрийн системээр дамжуулж, далайд гаргах газрын тосон холимогт агуулагдах газрын тосны хэмжээ нь нэг саяд 100-аас дээшгүй хэсэг байхаар түүнийг бүтээнэ. Тоног төхөөрөмжийн дизайныг батлахдаа Захиргаа нь байгууллагаас гаргасан тодорхой зөвлөмжийг харгалзаж үзнэ.

7. Энэхүү журмын (2) (b) дэх хэсэгт заасан газрын тосны фильтрийн системийн дизайныг Захиргаанаас батлах бөгөөд систем нь салган тусгаарлах тоног төхөөрөмжөөс гаргасан бодисыг хүлээн авч, нэг саяд оногдох газрын тосны хэмжээ нь 15-аас дээшгүй хэсэг бүхий бохир ус гаргана. Энэхүү төвшинд байлгах боломжгүй болсон тохиолдолд дохио өгөх хэрэгслээр системийг хангана.

#### 16 дугаар журам

### **Газрын тос гаргалтын мониторинг болон хяналтын тогтолцоо болон газрын тос шүүх тоног төхөөрөмж**

1. 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай аливаа усан онгоц дээр энэхүү журмын (b)-ийн заалтад нийцэх газрын тос ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж, эсхүл



фильтрийн систем суурилуулсан байна. Газрын тосон түлшийг их хэмжээгээр тээвэрлэх аливаа ийм усан онгоц нь энэхүү журмын 14 (1) дэх хэсэгт нийцнэ.

2. 10,000 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай аливаа усан онгоц дараахь зүйлээр тоноглогдсон байна.

а) энэхүү журмын (1) дэх хэсэгт заасан шаардлагаас гадна, энэхүү журмын (5) дахь хэсэгт нийцэх газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем;

б) энэхүү журмын (1) дэх хэсэгт заасан шаардлагыг орлох, энэхүү журмын (6) дахь хэсэгт нийцэх газрын тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж болон энэхүү журмын (7) дахь хэсэгт нийцэх фильтрийн үр дүнтэй систем.

3. 400 болон түүнээс доош тонн нийт багтаамжтай аливаа усан онгоцон дээр газрын тос, эсхүл түүний холимог байрлуулах, эсхүл энэхүү хавсралтын журам 9(1) (b) дэх хэсэгт заасны дагуу бодис далайд гаргахад шаардагдах тоног төхөөрөмжтэй байлгах талаар Захиргаанаас арга хэмжээ авна.

4. Байгаа усан онгоцны хувьд энэхүү журмын (1),(2) болон (3) дахь хэсэгт заасан шаардлагыг энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш гурван жилийн дараа хэрэглэнэ.

5. Газрын тос нь далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих системийн дизайныг Захиргаанаас батална. Системийн бүрэлдэхүүн хэсэг болох газрын тосны агуулгыг хэмжих хэрэгслийн дизайныг батлахдаа Захиргаа нь байгууллагаас гаргасан тодорхой зөвлөмжийг харгалзаж үзнэ. Систем нь бүртгэл бичлэгийн хэрэгсэлтэй байх бөгөөд тэрээр нэг саяд оногдох газрын тосны агуулгыг тогтмол бүртгэнэ. Бүртгэл бичлэгт он, сар, өдөр, цагийг тодорхой заах бөгөөд түүнийг гурваас доошгүй жил хадгалана. Аливаа бохир зүйлийг далайд гаргасан тохиолдол тус бүрт газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих системийг ажиллуулах бөгөөд далайд гарсан газрын тосны хэмжээ нь энэхүү хавсралтын журам 9 (1)-ээр зөвшөөрсөн хувиас хэтэрмэгч газрын тосон холимогийг далайд гаргахыг аяндаа зогсоох бхайдлаар системийг бүтээнэ. Газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих системд аливаа гэмтэл учирсан тохиолдолд далайд бодис гаргах үйл явцыг зогсоох бөгөөд энэ талаар газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэл хийнэ. Газрын тос тээгч усан онгоцыг дараагийн аянд гарахаас өмнө гэмтэлтэй нэгжийг засварлана. Байгаа газрын тос тээгч усан онгоц нь дээр заасан бүх зүйлд нийцнэ, гэхдээ далайд бодис гаргахыг гараар гүйцэтгэж болно.

6. Газрын тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж, эсхүл фильтрийн системийн дизайныг Захиргаанаас батлах бөгөөд салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж, фильтрийн системээр дамжуулж, далайд гаргах газрын тосон холимогт агуулагдах газрын тосны хэмжээ нь нэг саяд 100-аас дээшгүй хэсэг байхаар түүнийг бүтээнэ. Тоног төхөөрөмжийн дизайныг батлахдаа Захиргаа нь байгууллагаас гаргасан тодорхой зөвлөмжийг харгалзаж үзнэ.

7. Энэхүү журмын (2) (b)-д заасан газрын тосны фильтрийн системийн дизайныг Захиргаанаас батлах бөгөөд систем нь салган тусгаарлах тоног төхөөрөмжөөс гаргасан бодисыг хүлээн авч, нэг саяд оногдох газрын тосны хэмжээ нь 15-аас дээшгүй хэсэг бүхий бохир ус гаргана. Энэхүү төвшинд байлгах боломжгүй болсон тохиолдолд дохио өгөх хэрэгслээр системийг хангана.

#### *17 дугаар журам*

#### **Газрын тосны үлдэгдэл (шавхай)-ийн цистерн**

1. 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай аливаа хөлөг онгоц дээр, түүний техник, тоног төхөөрөмж, аяндаа хугацаа зэргийг харгалзан үзэж, энэхүү хавсралтын шаардлагын дагуу боловсруулах боломжгүй газрын тосны үлдэгдэл /шавхай/, түүнчлэн түлш, эсхүл тосолгооны газрын тос цэвэршүүлсний үлдэгдэл болон техникийн орон зайд гоожсон бодис зэргийг хүлээн авахад хангалттай хүчин чадал бүхий цистерн байрлуулна.





2. Шинэ хөлөг онгоцны хувьд хөлөг онгоцыг цэвэрлэх, үлдэгдлийг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах ажлыг хялбарчлах үүднээс ийм цистерний дизайныг боловсруулна. Байгаа хөлөг онгоц нь шаардлагад боломжийн хирээр нийцнэ.

#### 18 дугаар журам

### Шахуурга, газрын тос дамжуулах хоолой болон түүнээс бодис гаргах талаарх арга хэмжээ

1. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц тус бүр дээр бохир балласт ус, эсхүл газрын тос агуулсан усыг гаргаж, хүлээн авагч хэрэгсэлд холбох хоолойг хөлөг онгоцны хоёр талын нээлттэй тавцан дээр байрлуулна.

2. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц тус бүр дээр энэхүү хавсралтын журам 9 дүгээр хэсгийн дагуу далайд бохир ус гаргах хоолойг нээлттэй тавцан, эсхүл хөлөг онгоцны усан шугамын дээрх хажуу тал руу татна. Энэхүү журмын 4 (а) болон (с) дэх хэсгийн дагуу зөвшөөрсөн үйл ажиллагааг явуулахад шаардагдах хоолойгоор дамжуулах төрөл бүрийн арга, хэлбэрээр хүлээн зөвшөөрч болно.

3. Далайд бохир бодис гаргах явдлыг зогсоох, түүнчлэн энэхүү журмын (1) дэх хэсэгт заасан хоолой болон энэхүү журмын (2) дахь хэсэгт заасан хоолойноос бохир бодис гарч, дээд талын тавцан дээрээс харагдаж, гоожиж байгааг зогсооход шаардагдах хэрэгслийг газрын тос тээвэрлэгч шинэ хөлөг онгоц дээр байрлуулна. Хэрэв харах газар, бохир ус гаргахад хяналт тавих газрын хооронд холбооны хэрэгсэл, түүнчлэн телефон утас, радио систем байгаа бол, бодис гаргах явдлыг зогсоох хэрэгсэл нь харагдахуйц байдалд байх шаардлагагүй.

4. Дараахаас бусад тохиолдолд далайд бохир усыг усан шугамаас дээгүүр гаргана:

- а) Боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд тусгаарласан балласт болон цэвэр балластыг усан шугамаас доогуур далайд гаргаж болох;
- б) тусгаарласан балластыг усан шугамнаас дээгүүр гаргах боломжгүй бөгөөд өөрчлөлт оруулахгүй хөлөг онгоц нь, хэрэв далайд бодис гаргах аас өмнө түүний цистернд хийсэн шалгалтаар тухайн бодист газрын тос агуулагдаагүй гэж тогтоосон бол, тусгаарласан балластыг усан шугамнаас доогуур далайд гаргаж болно.

#### 19 дүгээр журам

### Гаргах стандарт холболт

Хүлээн авагч хэрэгслийн хоолойг хөлөг онгоцны бодис гаргах хоолойтой холбохын тулд хоёр шугам нь дараахь үзүүлэлтийн дагуу бодис гаргах холболттой байна.

### ДАЛАЙД БОДИС ГАРГАХ ХОЛБОЛТЫН ЦОРГЫН СТАНДАРТ ХЭМЖЭЭ

Тодорхойлолт	Хэмжээ
Гаднах диаметр	215 мм
Доторх диаметр	Хоолойн гаднах диаметрийн дагуу
Эргийн дугуй диаметр	183 мм
Хоолойн нүх	диаметр: 22мм-ийн 6 нүх. Дээрх голчийн эргийн нүхэн дээр байрлуулна. Нүхний өргөн: 22 мм
Цоргын зузаан	20 мм
Эрэг: Тоо, диаметр	диаметр: 20 мм-ийн 6 эрэг. Тохирох урттай
Цорго нь 125 мм хүртэлх доторх диаметртэй хоолойг холбох хүчин чадалтай байна. Хавтгай хэлбэртэй бөгөөд гангаар хийгдсэн байна. 6 кг/см-ын даралтыг даахуйц материалаар үйлдвэрлэнэ.	

## 20 дугаар журам Газрын тосны бүртгэл

1. 150 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц тус бүр 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай бусад хөлөг онгоцон дээр энэхүү хавсралтын дэд-хавсралт 3 дахь хэсэгт заасан маягтын дагуу үйлдсэн газрын тосны бүртгэлийг хөлөг онгоцны албан ёсны замын тэмдэглэл, эсхүл өөр хэлбэрээр хөтөлнө.

2. Хөлөг онгоцон дээр дараахь үйл ажиллагаа явагдсан тохиолдол тус бүрт газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэл хийнэ:

а) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд:

- i) газрын тос ачих;
- ii) аянгын үед газрын тос дотроо шилжүүлэх;
- iii) ачаа ачихаас өмнө, эсхүл түүний дараа ачааны цистернтэй холбох хэрэгслийг онгойлгох, эсхүл хаах;
- iv) ачаа дамжуулах хоолойг далайн усан балласт дамжуулах хоолойтой холбох хэрэгслийг онгойлгох, эсхүл хаах;
- v) ачаа ачих, эсхүл буулгах үйл ажиллагааны үеэр, өмнө, эсхүл түүний дараа хөлөг онгоцны хажуу дахь цоргыг онгойлгох, эсхүл хаах;
- vi) газрын тос буулгах;
- vii) ачааны цистернд балласт ачих;
- viii) ачааны цистернийг цэвэрлэх;
- ix) тусгаарласан балластын цистернд буй балластаас бусад балласт гаргах;
- x) бохир усны цистернээс ус гаргах;
- xi) үлдэгдэл гаргах;
- xii) боомтод байх үед машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бохир усыг гаргах болон машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бохир усыг ердийн байдлаар далайд гаргах;

б) газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд:

- i) түлшний газрын тосны цистерн, эсхүл газрын тос тээвэрлэх орон зайг цэвэрлэх, эсхүл балластаар дүүргэх;
- ii) энэхүү дэд хэсгийн 1/ дэх хэсэгт заасны дагуу цистернээс балласт, эсхүл ус гаргах;
- iii) боомтод байх үед машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бохир усны гаргах болон машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бохир усыг ердийн байдлаар далайд гаргах;

3. Энэхүү хавсралтын журам 11 дэх хэсэгт дурдсан газрын тос, эсхүл газрын тосон холимгийн гаргах, эсхүл энэхүү журмын дагуу хүлээн зөвшөөрөгдөхгүй хэлбэрээр газрын тос гаргасан тохиолдолд ийнхүү гаргасан явдлын нөхцөл байдал, шалтгаан зэргийн талаар газрын тосны бүртгэлд тэмдэглэл хийнэ.

4. Энэхүү журмын (2) дахь хэсэгт заасан аливаа үйл ажиллагааны талаар газрын тосны бүртгэлд дэлгэрэнгүй тэмдэглэлийг даруй хийнэ. Бүртгэлийн хэсэг бүрт холбогдох үйл ажиллагааг хариуцах ажилтан гарын үсэг зурж, хөлөг онгоцны эзэн давхар гарын үсэг зурна. Газрын тосны бүртгэл хийх тэмдэглэлийг өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон тухайн улсын албан ёсны хэл болон газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ бүхий хөлөг онгоцны хувьд англи, эсхүл франц хэлээр үйлдэнэ. Маргаан, эсхүл зөрүү гарсан тохиолдолд өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон тухайн албан ёсны хэл дээр үйлдсэн тэмдэглэлийг баримтална.

5. Газрын тосны бүртгэлийг зохих үед шалгахад хөлөг онгоцон дээр бэлэн байлгана. Газрын тосны бүртгэлд сүүлчийн тэмдэглэл хийсэн өдрөөс хойш түүнийг гурван жилийн хугацаатай хадгална.

6. Конвенцийн тал Засгийн газрын эрх бүхий байгууллага нь энэхүү хавсралтад хамааралтай хөлөг онгоц тухайн улсын боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд байх хугацаанд газрын тосны бүртгэлийг шалгаж, түүнд хийсэн аливаа зөвийг батлахыг шаардаж болно. Ийнхүү хуулбарыг хийж, хөлөг онгоцны эзнээр үнэн зөв хэмээн баталгаажуулсан хувийг

аливаа шүүхийн үйл ажиллагаанд нотлох баримт болгон ашиглана. Газрын тосны бүртгэлийг шалгах болон энэхүү хэсгийн дагуу эрх бүхий байгууллагаас баталгаажуулсан хувийг авах ажлыг аль болох шуурхай бөгөөд хөлөг онгоцонд саад болохгүйгээр гүйцэтгэнэ.

### 21 дүгээр журам

#### Газрын тос олборлох платформын хувьд тавих тусгай шаардлага

Газрын тосны эрэл, хайгуул, ашиглалт болон холбогдох эрэг орчмын үйл ажиллагаа түүнчлэн далайн ёроолын ашигт малтмал боловсруулах ажиллагаа явуулж буй хөдлөшгүй болон хөвүүр платформ нь энэхүү хавсралтын шаардлага, түүнчлэн 400 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд тавигдах шаардлагад нийцнэ. Гэхдээ:

1. эдгээр хөлөг онгоц нь энэхүү хавсралтын журам 16 болон 17 дахь хэсэгт заасан төхөөрөмжөөр боломжийн хирээр тоноглогдсон байх;
2. газрын тос, эсхүл газрын тосон холимог далайд гаргахтай холбоотой бүх үйл ажиллагааны Захиргаанаас баталсан хэлбэрээр бүртгэл хөтлөх;
3. энэхүү хавсралтын журам 11 дэх хэсгийн дагуу далайд гаргах, шингэлээгүй байдалд буй бодисын саяд эзлэх газрын тосны хувь нь 15 хэсгээс хэтрэхгүй байгаагаас бусад тохиолдолд аливаа тусгай газарт газрын тос, эсхүл газрын тосон холимог далайд гаргахыг хориглоно.

### III БҮЛЭГ

#### ГАЗРЫН ТОС ТЭЭВЭРЛЭГЧ ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ХАЖУУ БОЛОН ДООД ТАЛД ГЭМТЭЛ УЧИРСНААС ГАРАХ БОХИРДЛЫГ ДООД ХЭМЖЭЭ ХҮРТЭЛ БАГАСГАХ ШААРДЛАГА

### 22 дугаар журам

#### Гэмтлийн талаарх ойлголт

1. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос гарах тосны таамаглалт нэвчдэс, хөлөг онгоцны хажуу болон доод талын параллелепипедэд учрах гэмтлийн хэмжээний 3 талт хэмжээг дараахь байдлаар төсөөлнө. Доод талын гэмтэлд тухайн цистерний дурдсан хэсэг тус бүрт хамаарах 2 төрлийн нөхцөлийг тавьдаг.

а) Хажуугийн гэмтэл

i) Уртын хэмжээ ( $l_c$ ):  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  буюу 14.5 м-ээс бага

ii) Хөндлөн хэмжээ ( $t_c$ ):  $\frac{B}{5}$  буюу 11.5м ба түүнээс бага

iii) (онгоцны хажуугийн дотор талаас төвийн шугам руу тэгш өнцгөөр тогтоосон уснаас дээрх тавцангийн төвшинд тохирох)

iv) Өндрийн хэмжээ ( $t_c$ ): суурийн шугамнаас аливаа хязгааргүйгээр дээшээ чиглэнэ.

б) Ёроолын (доод) гэмтэл

Онгоцны урд перпендикуляр онгоцны аливаа

0.3 L хэсэг

i. Уртын хэмжээ ( $l_s$ ):  $\frac{L}{10}$  буюу 5м болон

түүнээс бага

ii. Хөндлөн хэмжээ ( $t_s$ ):  $\frac{B}{6}$  буюу 10м 5м

болон түүнээс бага,

харин 5м-ээс их

iii. Суурин шугамаас дээшээ чиглэсэн өндөртэй

Хэмжээ ( $V_s$ ):  $\frac{B}{15}$  буюу 6м ба түүнээс бага

2. Энэхүү дүрэмд заасан тэмдэгтүүд энэ бүлэгт гарах бүр тэдгээрийн утга нь журамд тодорхойлсонтой нэгэн адил байна.

**23 дугаар журам**  
**Газрын тосны таамаглалт гадагш урсах**

1. Хажуугийн ( $O_c$ ) ба ёроолын гэмтлийн ( $O_c$ ) үед газрын тосны тээвэрлэлт гадагш урсах нэвчдэсийг энэхүү хавсралтын 22 дугаар журамд тодорхойлсончлон тухайн хөлөг онгоцны уртын дагуух бүх боломжит газруудад гэмтлийн улмаас учирсан хэсгүүдийг харгалзан дараахь томъёогоор тооцоолно. Үүнд:

а) хажуугийн гэмтэлд:

$$(O_c) = \sum W_i + \sum K_i C_i$$

б) ёроолын гэмтэлд:

$$(O_c) = \frac{1}{3}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i)$$

Үүнд:

$W_i$  = хавсралтын 22 дугаар журмын дагуу тогтоосон онгоцны хажуу талын шоо дөрвөлжин метрээр илэрхийлсэн гэмтэл авсан гэж үзэж буй хэсгийн эзлэхүүн, тусгаарласан балластын цистерний хувьд  $W_i$ -ыг тэгтэй тэнцүү гэж авч үзэж болно.

$C_i$  = хавсралтын 22 дугаар журмын дагуу тогтоосон онгоцны төвийн гэмтэл авсан гэж үзэж буй шоо дөрвөлжин метрээр илэрхийлсэн хэсгийн эзлэхүүн, тусгаарласан балластын цистерний хувьд  $C_i$ -ыг тэгтэй тэнцүү гэж авч үзэж болно.

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$  үүнд  $b_i$  нь  $t_i$ -тэй тэнцүү болон түүнээс их  $K_i$ -ыг тэгтэй тэнцүү гэж авна.

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$  үүнд  $h_i$  нь  $v_s$ -тэй тэнцүү болон түүнээс их  $Z_i$ -ыг тэгтэй тэнцүү гэж авна.

$b_i$  = авч үзэж буй хажуугийн цистерний метрээр илэрхийлсэн өргөнийг онгоцны хажуугийн дотор талаас шугам руу тэгш өнцгөөр тогтоосон, усны төвшнөөс дээрх тавцангийн төвшинд тохируулж хэмжинэ.

$h_i$  = авч үзэж буй давхар ёроолын хамгийн бага гүний хэмжээг метрээр илэрхийлэх, давхар ёроол байхгүй бол  $h_i$ -ыг тэгтэй тэнцүү гэж авна.

Энэ зүйл хэсэгт дурдсан тэмдэгтүүд уг бүлгийн хаана ч гарсан гэсэн утга нь энэхүү журмаар тодорхойлогдоно.

2. Хэрэв энэхүү хавсралтын журам 22-д тодорхойлсон  $\ell_i$ -ээс бага урттай аливаа хоосон зай эсхүл тусгаарласан балластын цистерн нь хажуугийн шатахууны цистерний хооронд байрлалтай байвал томъёо 1)-ээс  $O_c$ -г эзлэхүүн  $W_i$ -ээр олж болох бөгөөд энэ нь ийм нэг цистерний бодит эзлэхүүн (тэдгээр нь ижил багтаамжтай үед) эсхүл тэрхүү зайд холбогдох хоёр цистерний (тэдгээр нь өөр өөр багтаамжтай үед) аль нэг багынх нь эзлэхүүн байх болон түүнийг дор тодорхойлсон  $S_i$ -ээр үржүүлж, ийм мөргөлтөд өртсөн жигүүрийн бусад бүх цистерний хувьд нийт бодит эзлэхүүний утгыг авна.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

Энд  $\ell_i$  нь авч үзэж буй хоосон зай, тусгаарласан балластик цистерний метрээр илэрхийлсэн урт болно.

3.

а) Дээд талын цистерн ачаатай үед зөвхөн хоосон эсхүл цэвэр устай давхар ёроол бүхий цистернд ач холбогдол өгнө.

б) Давхар ёроол нь тухайн цистерний урт, өргөнийг бүрэн хамраагүй бол давхар ёроолыг байхгүйгээр тооцох бөгөөд хэсэгхэн газар ийм давхар ёроол суурилуулсны ачаар цистерн нь гэмтээгүй гэж үзэх тохиолдолд ч ёроолын гэмтсэн хэсгийн дээр байрлах цистернийн эзлэхүүнийг томъёо 1)-г тавьж тооцоо хийнэ.

с)  $h_i$ -ийн утгыг тодорхойлоход сорох худгийг харгалзахгүй байж болох бөгөөд ийм худаг нь хэт их талбай эзлээгүй, мөн цистернээс доош байж болох хамгийн бага

бөгөөд ямар ч байсан давхар ёроолын өндрийн хагасаас илүүгүй зайд үргэлжилнэ гэсэн нөхцөл хангагдсан байх ёстой. Хэрэв ийм худгийн гүн нь давхар ёроолын өндрийн хагасаас илүү байвал  $h_i$ -г давхар ёроолын өндрөөс худгийн өндрийг хассантай тэнцүү авна.

Давхрын ёроолын эзлэх талбай дотор дээрх худгийн зориулалттай хоолойнууд суурилуулсан байвал тэдгээрт хавхлага, эсхүл түүнтэй төстэй бусад хаах хэрэгслээр тоноглогдсон байх бөгөөд хоолойнууд гэмтсэн үед газрын тос гадагш алдахаас сэргийлэх үүднээс цистерн рүү орсон холболтын төвшинд байрласан байна. Ийм хоолойнууд нь ёроолын хуягт бүрээснээс аль болох өндөрт суурилсан байна. Хөлөг онгоцны тэнцвэрт байдлыг хангах зорилгоор ачааг шилжүүлэн юүлэх тохиолдлыг эс тооцвол дээрх хавхлагуудыг цистерн газрын тостой бол далай дээр ямагт хаалттай байлгана.

4. Ёроолд учирсан гэмтэл нэгэн зэрэг төвийн 4 цистернийг хамарсан тохиолдолд  $O_s$  -ийн утгыг дараахь томъёогоор тооцоолно.

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i)$$

5. Хангалттай зай байгааг баталгаатай тогтоох боломж байвал тусгаарласан балластын цистерн эсхүл ачаа авах боломжтой бусад цистерн рүү гэмтсэн цистернээс ачаа шилжүүлэх юүлэх чадвартай бөгөөд газрын тостой цистерн бүрийн хувьд ослын үед өндөр хурдтай сорох төхөөрөмж бүхий ачаа шилжүүлэх юүлэх систем суурилуулсан байвал ёроолын гэмтэл гарсан үед газрын тос гадагш алдагдах хэмжээг багасгах ач холбогдолтойд тооцож болно. Ийм системийг ач холбогдолтойд тооцох шалгуур нь гэмтэлд хамрагдсан цистернийн хамгийн томынх нь хагастай тэнцүү хэмжээний газрын тосыг 2 цаг ажиллаж шилжүүлэх чадвартай байх бөгөөд тийм хэмжээний газрын тосыг балластик болон ачаа авах боломжтой бусад цистерн хүлээн авах боломжтой байх явдал юм. Мөн ач холбогдлыг үнэлэн үзэхдээ  $O_s$ -г томъёо 3) тооцоолох боломжтой эсэхийг харгалзана. Ийнхүү сорох зориулалттай хоолойнууд наад зах нь ёроолын гэмтлийн босоо хэмжээ  $V_s$ -ээс багагүй өндөрт суурилсан байна. Захиргаа хүлээн авсан дээрх үзүүлэлтийн талаарх мэдээллийг байгууллагад гаргаж өгөх, түүгээр дамжуулан уг мэдээллийг конвенцийн тал улсад тараана.

#### 24 дүгээр журам

#### Хэмжээний хязгаарлалт болон ачааны цистерний байршил

1. Шинэ газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц бүр энэ журмын заалтыг хангасан байх ёстой. Байгаа газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц бүр (хэрэв хөлөг онгоц нь дараахь ангиллын аль нэгэнд хамаарч байвал) конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хоёр жилийн дотор энэхүү журмын заалтыг хангасан байна:

а) 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ээс хойш хүлээлгэн өгсөн газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц;

б) дараахь хоёр нөхцөлийг зэрэг хангах газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц:

i) 1977 оны 1 дүгээр сарын 1-ээс хэтрэхгүй хүлээлгэн өгөх;

ii) угсрах ажлын гэрээ нь 1974 оны 1 дүгээр сарын 1-ээс байгуулсан, эсхүл өмнө нь ямар нэг угсрах ажлын гэрээ хийгдээгүй тохиолдолд тэнцвэржүүлэгч нь угсрагдсан, эсхүл тээвэрлэгч нь 1974 оны 6 дугаар сарын 30-аас хойш угсралтын дээрхтэй ойролцоо шатанд байгаа.

2. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны ачаа цистерн нь газрын тосны болзошгүй алдагдал  $O_c$  эсхүл  $O_s$  -г энэхүү хавсралтын журам 22-т зааснаар тооцоолоход хөлөг онгоцны уртын дагуу хаана ч 30 000 куб метр, эсхүл  $400^3 \sqrt{DW}$ -ийн аль ихээс нь хэтрэхгүй, гэхдээ хамгийн ихдээ 40 000 куб метр байхаар хэмжээ байршилтай байна.

3. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны газрын тос агуулах жигүүрийн цистерн бүрийн эзлэхүүн нь энэхүү журмын 2 дугаар хэсэгт заасан газрын тосны болзошгүй алдагдлын дээд хязгаарын 75 хувиас үл хэтрэнэ. Газрын тос тээвэрлэх төвийн цистерний эзлэхүүн 50 000 куб метрээс үл хэтрэнэ. Гэвч энэхүү хавсралтын журам 13-т тодорхойлсон тусгаарласан балластын цистерний хооронд байрлалтай жигүүрийн газрын тос тээвэрлэх



цистерний эзлэхүүний зөвшөөрөгдөх хэмжээг хэрэв тэдгээр жигүүрийн цистернийн өргөн нь  $t_c$ -ээс их байвал газрын тосны болзошгүй алдагдлын дээд хязгаарт хүртэл нэмэгдүүлж болно.

4. Ачааны цистерн бүрийн урт нь 10 метр, эсхүл дараахь утгуудын аль нэгээс нь үл хэтрэнэ. Үүнд:

a) уртааш хана байхгүй үед

0.1 L

b) уртааш хана зөвхөн төвийн шугам дээр байх үед

0.15 L

c) хоёр буюу түүнээс дээш уртааш хана

i) жижүүрийн чингэлгүүд өгөгдсөн үед

0.2 L

ii) төвийн чингэлгүүд өгөгдсөн үед

a) хэрэв  $\frac{b_i}{B}$  нь  $\frac{1}{5}$ -тэй тэнцүү, эсхүл түүнээс их байвал 0.2 L

b) хэрэв  $\frac{b_i}{B}$  нь  $\frac{1}{5}$ -ээс бага байвал төвийн уртааш хана өгөгдөөгүй үед

$(0.5\frac{b_i}{B}+0.1)$  L

төвийн нэг уртааш хана өгөгдөөгүй үед

$(0.25\frac{b_i}{B}+0.15)$  L

5. Энэхүү журмын 2, 3, 4 дүгээр хэсэгт тогтоосон эзлэхүүний хязгаараас давахгүйн тулд ачаа шилжүүлэн юүлэх системийн хүлээн зөвшөөрөгдсөн төрлөөс үл хамааран ийм систем нь хоёр, эсхүл түүнээс олон ачааны цистернийг хооронд нь холбож буй үед цистернийг бие биеээс нь тусгаарлах зорилгоор хавхлага, эсхүл бусад хаалтын төхөөрөмж суурилуулсан байна. Эдгээр хавхлага, эсхүл хаах төхөөрөмж нь тээвэрлэгч далай дээр суурилсан байх үед хаалттай байна.

6. Хөлөг онгоцны хажууд хананаас  $t_c$ -ээс бага, эсхүл хөлөг онгоцны ёроолоос  $v_s$ -ээс бага байрлалд ачааны цистернийн дундуур гүйлгэсэн хоолой шугамууд нь аль ч ачааны цистерн рүү онгойх төвшинд хавхлага, эсхүл түүнтэй төстэй хаах хэрэгслээр тоноглогдсон байна. Хөлөг онгоцны тэнцвэрт байдлыг хангах зорилгоор ачааг шилжүүлэн юүлэх тохиолдлыг эс тооцвол дээрх хавхлагыг цистерн ачаатай үед далай дээр аль ч үед хаалттай байлгана.

### 25 дугаар журам Тогтвортой байдал

1. Энэхүү журмын 2 дэх хэсэгт заасан хажуугийн эсвэл ёроолын болзошгүй гэмтэл учирсны дараа хөлөг онгоцны урт болон хүчин чадал, түүнчлэн ачааны овор хэмжээтэй уялдаатайгаар дутуу эсхүл дүүрэн ачаатай байх үеийн бодит нөхцөлийг тусгаж буй хөлөг онгоцны усанд хөвөх боломж ямар ч байсан шинэ газрын тос тээвэрлэгч бүр дэд тасалгаа болон гэмтэл даах шалгуур үзүүлэлтийг энэ журмын 3 дахь хэсэгт зааснаар хангаж байх ёстой. Ийм гэмтэл хөлөг онгоцны уртын дагуу төлөөлж болох бүхий л байрлалд доор заасны дагуу хамаарна. Үүнд:

a) 225 метрээс илүү урттай тээвэрлэгчийн хувьд хөлөг онгоцны уртын дагуу аль ч цэгт;

b) 150 метрээс илүү боловч 225 метрээс уртгүй тээвэрлэгчийн хувьд хөлөг онгоцны сүүлэнд байрлалтай хөдөлгүүрийн хэсгийг хүрээлсэн өмнөх, эсхүл ардах хананы аль нэгийг хамарснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцны уртын дагуу аль ч цэгт хөдөлгүүрийн хэсгийг тусад нь усанд автах тасалгаанд тооцож үзнэ;

c) 150 метрээс илүүгүй урттай тээвэрлэгчийн хувьд хөдөлгүүрийн хэсгийг үл оролцуулан зэрэгцээ хөндлөн ханануудын хоорондох хөлөг онгоцны уртын дагуу аль ч цэгт 100 метр, эсхүл түүнээс доош урттай тээвэрлэгчийн хувьд энэ журмын 3



дахь хэсгийн шаардлагыг хөлөг онгоцны хэвийн ажиллагааны үзүүлэлтийг дордуулахгүйгээр хянах боломжгүй бол Захиргаа эдгээрт шаардлагыг хөнгөрүүлж болно.

Тэдгээрт аливаа газрын тосны үлдэгдэлгүйгээр ачааны цистернд газрын тос тээвэрлээгүй үед баллстын нөхцөлийг авч үзэхгүй.

2. Болзошгүй гэмтлийн хамрах хүрээ болон шинж чанарын талаарх дараахь заалтыг баримтална. Үүнд:

а) энэхүү хавсралтын 22 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (а)-д зааснаар ёроолын гэмтлийн уртааш хамрах хэмжээ өмнөх перпендикуляраас хэмжихэд 0.3 L-ийн дотор/ нь хажуугийн гэмтлийнхтэй ижил байх тохиолдлыг эс тооцон хажуугийн эсхүл ёроолын гэмтлийн хамрах хэмжээ энэ хавсралтын журам 22-т заасны дагуу байна. Арай бага хүрээ хамарсан гэмтэл нь илүү ноцтой нөхцөл байдалд хүргэвэл ийм гэмтлийг болзошгүйд тооцно.

б) энэхүү журмын (1) (а) болон (б) дэх хэсэгт тодорхойлсон хөндлөн ханыг хамарсан гэмтэл учирч болзошгүй гэж заасан бол ус үл нэвтрэх хөндлөн хананууд нь хоорондоо энэ хэсгийн (а) дахь тодорхойлсон болзошгүй гэмтлийн хамрах урттай наад зах нь тэнцүү зайд байрласан бол хүчинтэйд тооцогдоно. Усанд автсан тасалгааг тодорхойлох зорилгоор хэрэв хананууд хоорондоо дээрхээс бага зайд байрласан бол нэг, эсхүл хэд хэдэн ийм ханануудыг байгаагүйд;

с) энэхүү журмын 1 дэх хэсгийн (с) дэх тодорхойлсон зэрэгцээ хөндлөн хананы хооронд гэмтэл учирч болзошгүй гэж заасан бол доорх нөхцөл хангагдахаас нааш хөндлөн хана, эсхүл давхар ёроолтой цистернийг тулсан хөндлөн хана гэмтэлд өртөж болзошгүй гэж үзэхгүй. Үүнд:

i) зэрэгцээ хананы хоорондын зай нь энэ хэсгийн (а)-д тодорхойлсон болзошгүй гэмтлийн хамрах уртаас бага;

ii) болзошгүй гэмтлийн хамрах хүрээнд 3.05 метрээс илүү урттай хөндлөн хананд гишгүүр, эсхүл тавиур гаргасан байх. Ар талын шонгийн хана болон ар талын шонгийн цистерний дээд хэсгийн үүсгэсэн гишгүүрийг энэ журмын зорилгоор гишгүүр гэж үзнэ.

д) хэрэв хоолой, туннель зэрэг нь болзошгүй гэмтлийн хамрах хүрээнд багтаж байвал гэмтэл гарах бүр усанд автаж болзошгүй гэж үзсэн тасалгаанаас өөр газар усанд автахаас сэргийлэх арга хэмжээ авна.

3. Хөлөг онгоцны суулт, хэрсэн болон урт зэргийг харгалзан үзэхэд усны дээд төвшин нь ус нэвтрэн газар авч болзошгүй онгорхой бүрийн доод ирмэгээс доош байна. Ийм онгорхой гэдэгт агааржуулах хоолой, ус үл нэвтрэх хаалттай тасалгаа хоорондын гарц зэргийг хамааруулах боловч ус үл нэвтрэх бөглөө, бохирын цорго, цистерний ус үл нэвтрэх бөглөө зэрэг хөлөг онгоцны тавцангийн бүрэн бүтэн байдлыг дээд зэргээр хангах онгорхой, мөн алсын удирдлагатай ус үл нэвтрэх гүйдэг хаалга, хажуугийн хананы онгойлгох зориулалтын бус онгорхой зэргийг харгалзахгүй байж болно:

а) хөлөг онгоцны суулт, хэрсэн болон урт зэргийг харгалзан үзэхэд усны төвшин нь ус нэвтрэн газар авч болзошгүй онгорхой бүрийн доод ирмэгээс доош байх. Ийм онгорхой гэдэгт агааржуулах хоолой, ус үл нэвтрэх хаалттай тасалгаа хоорондын гарц зэргийг хамааруулах боловч ус үл нэвтрэх бөглөө, бохирын цорго, цистерний ус үл нэвтрэх бөглөө зэрэг хөлөг онгоцны тавцангийн бүрэн бүтэн байдлыг дээд зэргээр хангах онгорхой, мөн алсын удирдлагатай ус үл нэвтрэх гүйдэг хаалга, хажуугийн хананы онгойлгох зориулалтын бус онгорхой зэргийг харгалзахгүй байж болно;

б) усанд автах сүүлийн шатанд ус тэгш хэмтэй түрэн орж ирснээс үүсэх хазайлтын өнцөг нь 25 хэмээс үл нэвтрэх бөгөөд тавцангийн хөвөө усанд дүрэгдээгүй үед энэ өнцгийн хэмжээ 30 хэм хүрэх боломжтой байх нөхцөл хангагдсан байх ёстой;

с) усанд автах сүүлийн шатанд тогтвортой байдлыг судлан шалгаж хэрэв тэгшитгэх хөшүүргийн мурийлт тэнцвэрийн байрлалаас наад зах нь 20 хэмийн дотор /наад зах нь 0.1 метрээс үлдэгдэл хөшүүрэгтэй хамт/ байвал хангалттай гэж үзэж болох. Захиргаа үлдэгдэл тогтвортой байдлын хэмжээний дотор усанд түр

дүрэгдэж болох хамгаалалттай болон хамгаалалтгүй онгорхой нүхнээс учруулж болзошгүй аюулыг харгалзан үзнэ;

d) Захиргаа усанд автах дунд шатанд тогтвортой байдал нь хангалттай гэж үзнэ.

4. Энэхүү журмын 1 дүгээр хэсгийн шаардлагууд нь хөлөг онгоцны зохион бүтээсэн онцлог, гэмтсэн тасалгааны байрлал, дотор нь агуулагдаж буй зүйл, мөн шингэний хуваарилалт, овор хэмжээ, чөлөөт гадаргуугийн нөлөөг харгалзан тооцоо хийсний үндсэн дээр батлагдана. Тооцоо нь дараахь зүйлд тулгуурлана. Үүнд:

a) аливаа хоосон, эсхүл хагас дүүрсэн цистерн, тээж яваа ачааны овор хэмжээний онцлог, мөн гэмтсэн тасалгаанаас гадагш алдагдсан шингэнийг харгалзан үзэх;

b) нэвчилтийн зэргийг дараахь хэмжээнд байна гэж үзнэ. Үүнд:

<u>Аль хэсэг</u>	<u>Нэвчилтийн зэрэг</u>
Агуулах	0.60
Хүн амьдрах/байр сууц	0.95
Хөдөлгүүр/машин	0.85
Хоосон зай	0.95
Хэрэгцээний шингэн	0 буюу 0.95
Бусад шингэн	0-оос 0.95

- аль илүү хатуу шаардлага бий болгож байгаа нь
- дутуу дүүргэгдсэн цистерний нэвчилт нь агуулж буй шингэний хэмжээтэй зохицсон байна.

a) хажуугийн гэмтлийн эгц дээрх аль нэг хөлгийн давхаргын /байгууламжийн хөвөх чадварыг харгалзан үзэхгүй. Харин гэмтлийн хамрах хүрээнээс гаднах хөлгийн давхаргын/ байгууламжийн усанд автаагүй хэсгийг хэрэв тэдгээрт нь гэмтэл учирсан хэсгээс үл нэвтрэх ханаар тусгаарлагдсан бөгөөд эдгээрт хөндөгдөөгүй хэсэгт хамаарах энэ журмын (3) (a) дахь хэсэгт заасан шаардлага хангагдаж байвал харгалзан үзэж болно. Байгууламж дахь ус үл нэвтрэх хананд гаргасан нугастай ус үл нэвтрэх хаалгыг хүлээн зөвшөөрч болно.

b) тасалгаа бүрийн хувьд хазайлтын өнцөг нь 5 хэм байхаар бодож чөлөөт гадаргуугийн нөлөөг тооцоолох. Хагас дүүрсэн цистерний хувьд Захиргаа чөлөөт гадаргууг тооцоолоход хазайлтын өнцөг нь 5 хэмээс өндөр байхыг шаардах, эсхүл зөвшөөрч болно.

c) хэрэгцээний шингэний чөлөөт гадаргуугийн нөлөөг тооцоолоход шингэний төрөл тус бүрийн хувьд ядаж нэг хөндлөн хос эсхүл ганц төвийн цистерн чөлөөт гадаргуутай гэж үзэх бөгөөд тэрхүү чингэлэг, эсхүл хос цистерний хувьд чөлөөт гадаргуугийн нөлөө хамгийн ихтэйг тооцоонд оруулна.

5. Энэхүү хавсралтын үйлчлэлд хамаарах аливаа газрын тос тээвэрлэгчийн дарга болон өөрийн хөдөлгүүргүй газрын тос тээвэрлэгчийг хариуцсан этгээд доорх мэдээллээр баталгаатай хангагдсан байна. Үүнд:

a) энэ журмын заалтад нийцэж байхын тулд ачааг ачаалах болон тараан байрлуулах талаар;

b) энэ журамд тодорхойлсон тухайн хөлөг онгоцны гэмтэл даах чадварын үзүүлэлтийг хангасан байдал, түүний дотор энэ журмын (1) (c) дэх хэсэгт зааснаар шаардлагыг зөөлрүүлсний үр дүнгийн талаар.

#### **4 ДҮГЭЭР ДЭД БҮЛЭГ** **1 ДҮГЭЭР ДЭД-ХАВСРАЛТ**

##### **Газрын тосны жагсаалт**

Асфальтын уусмал  
Найрлагын бодис  
Дээд талын урсгал  
Шулуун урсгалтай үлдэгдэл  
Газрын тос  
Цэвэршүүлсэн

Бензиний найрлага  
Алкилат түлш  
Өөрчлөгч  
Полимер түлш  
Газолин бензин  
Картерний



Түүхий газрын тос	Автомашины
Түүхий газрын тос агуулсан холимог	Нисэх онгоцны
Дизелийн тос	Шулуун урсгалтай
Түлшний газрын тос №4	Түлшний газрын тос №1
Түлшний газрын тос №5	Түлшний газрын тос №1Д
Түлшний газрын тос №6	Түлшний газрын тос №2
Үлдэгдэл түлшний газрын тос	Түлшний газрын тос №2
Замын газрын тос	
Замын газрын тос	
Өөрчлөгдөгч тос	Тийрэлтэт хөдөлгүүрийн түлш
Анхилуун тос	JP-1
Тослогч тос	JP-3
Ашигт малтмалын тос	JP-4
Моторын тос	JP-5
	Турбо түлш
Нэвтрэгч тос	Керосин
Турбины тос	
Цэвэршүүлсэн	Натфа
Шулуун урсгалтай	Уусмал
Гэрэлтэх	Бензин
	Цэвэршүүлсэн тос
Хийн тос	
Бутархай	

## 2 ДУГААР ДЭД ХАВСРАЛТ

### Гэрчилгээний хэлбэр болон газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээний хавсралт

Хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас сэргийлэх тухай олон улсын конвенцийн дагуу .....-ЫН

/орны албан ёсны нэр/

Засгийн газрын эрх мэдлийн хүрээнд.....-аас  
/Хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас сэргийлэх тухай олон улсын конвенц /1973/-ийн заалтын дагуу эрх олгогдсон эрх бүхий этгээд, эсхүл байгууллагын нэр/

Хөлөг онгоцны нэр\*: .....

Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:.....

Бүртгүүлсэн боомт:.....

Нийт багтаамж:.....

Хөлөг онгоцны жин\*\*:.....

IMO дугаар\*\*\*:.....

Хөлөг онгоцны төрөл\*\*\*\*:

Газрын тосны цистерн

Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц /конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 2 дугаар журмын /2/ дугаар заалтын дагуу зохицуулах ачааны цистерн бүхий хөлөг онгоц/

Дээрх хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоц.

Энэ гэрчилгээ нь:

1. энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 4 дүгээр журмын дагуу хөлөг онгоц судлагдсан;

\* Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\*\* Зөвхөн газрын тос, химийн бодис болон хий тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд.

\*\*\* А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

\*\*\*\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

2. судалгаагаар хөлөг онгоцны бүтэц, тоног төхөөрөмж, тогтолцоо, тоноглол, зохион байгуулалт болон түүхий эдийн нөхцөл нь шаардлага хангасан бөгөөд уг хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын шаардлагад нийцэж байгааг харуулдаг.

Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа:.....

Энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын дагуу

Гэрчилгээ олгосон газар:.....

(олгосон он, сар, өдөр)

(эрх бүхий байгууллагын тамга болон тэмдэг)

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Барьсан, эсхүл томоохон өөрчлөлт оруулсан тухай гэрээ байгуулсан он, сар, өдөр:

.....

Хэрсэнг тавсан, эсхүл хөлөг онгоцны барилгын ижил төстэй үе шат, эсхүл томоохон өөрчлөлт оруулах ажил эхэлсэн он, сар, өдөр:

.....

Томоохон өөрчлөлт оруулж, хүлээлгэн өгсөн, эсхүл өөрчлөлт оруулах ажлыг дуусгасан он, сар, өдөр: .....

### **ХЭСЭГ А** **Бүх хөлөг онгоц**

Хөлөг онгоцон дээр дараахь тоног төхөөрөмж байна. Үүнд:

400 болон түүнээс дээш нийт багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд:

а) газрын тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж /нэг саяд эзлэх газрын тосны хэмжээ нь 100 хэсгээс хэтрэхгүй агуулгатай бохир ус гаргах хүчин чадалтай;

б) газрын тосны фильтрийн систем /нэг саяд эзлэх газрын тосны хэмжээ нь 100 хэсгээс хэтрэхгүй агуулгатай бохир ус гаргах хүчин чадалтай/;

10 000 ба түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд:

с) газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем дээрх (а) болон (в) хэсгийн оронд. Нэг саяд эзлэх газрын тосны хэмжээ нь 15 хэсгээс хэтрэхгүй агуулгатай бохир ус гаргах хүчин чадалтай.

Конвенцийн хавсралт 1-ийн журам 2 (2) болон 2 (4) дэх хэсгийн заалтын дагуу аль аль шаардлагаас чөлөөлсөн тухай тодорхой бичнэ:

.....

.....

### **ХЭСЭГ В** **Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц**

Үл хөдлөх жин.....тонн. хөлөг онгоцны урт .....метр.

Хөлөг онгоц нь дараахь нөхцөлийг хангана гэдгийг нотлов:

а) Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 24 дүгээр журмын дагуу баригдах шаардлагатай\*;

б) Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 24 дүгээр журмын дагуу баригдах шаардлагагүй;

с) Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 24 дүгээр журмын дагуу баригдах шаардлагагүй, харин түүнд нийцэх шаардлагатай\*\*.

Тусгаарласан балластын цистерний хүчин чадал нь ..... шоо дөрвөлжин метр бөгөөд конвенц 1-ийн хавсралтын 13 дугаар журамд нийцнэ.

Тусгаарласан балластыг дараахь байдлаар хуваарилсан болно:

\* Хослуулсан тээвэрлэгч ба асфальт тээвэрлэгчийг оролцуулан газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэхүү Хэсгийг бөглөнө. Газрын тос тээвэрлэгч бус хөлөг онгоц бөгөөд газрын тосыг бөөнөөр /нийт: 200 буюу түүнээс дээш шоо дөрвөлжин метр/ тээвэрлэх хүчин чадалтай хөлөг онгоцны хувьд зохих тэмдэглэл хийнэ.

\*\* Хамааралгүйг хасах

Цистерн	Хэмжээ	Цистерн	Хэмжээ

**ЭНЭХҮҮ ГЭРЧИЛГЭЭГ:**

Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын конвенц /1973/-ийн 1 дүгээр хавсралтын 4 дүгээр журмын дагуу далайг бохирдуулахаас сэргийлэх үүднээс тус хөлөг онгоцыг шалгаж,

Хөлөг онгоцны бүтэц, тоног төхөөрөмж, хэрэгсэл, зохин байгуулалт, материал болон тэдгээрийн нөхцөл байдал нь бүх талаар хангалттай бөгөөд хөлөг онгоц нь конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын шаардлагад нийцнэ гэдгийг шалгалтаар тогтоож олгов.

Энэхүү гэрчилгээ ..... хүртэл хүчинтэй байх бөгөөд завсрын шалгалтыг нэг.....-д нэг удаа хийнэ.

Олгосон.....

/Гэрчилгээ олгосон газар/

.....  
/гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

.....  
/гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга болон тэмдэг/

Байгаа хөлөг онгоцонд олгох зөвшөөрөл:

Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын конвенц /1973/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш гурван жилийн дараа байгаа хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэх тус конвенцийн шаардлагад тус хөлөг онгоц нь нийцэх тоног төхөөрөмжтэй гэдгийг нотолж, энэхүү гэрчилгээг олгов.

Гарын үсэг.....

/эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Зөвшөөрөл олгосон газар.....

Зөвшөөрөл олгосон он, сар, өдөр.....

/байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

**Завсрын шалгалт**

Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 4 дүгээр журмын /с/-ийн дагуу шаардагдах завсрын шалгалт хийж, тус хөлөг онгоц болон түүний нөхцөл байдал нь конвенцийн холбогдох заалтад нийцнэ гэдгийг нотолж, энэхүү гэрчилгээ олгов.

Гарын үсэг.....

/эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Зөвшөөрөл олгосон газар.....

Зөвшөөрөл олгосон он, сар, өдөр .....

/байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

Гарын үсэг.....

/эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Зөвшөөрөл олгосон газар.....

Зөвшөөрөл олгосон он, сар, өдөр .....

/байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 8 дугаар журмын /2/ болон /4/-ийн заалтын дагуу энэхүү ..... гэрчилгээний хугацааг..... хүртэл сунгав.

Гарын үсэг.....

/эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Зөвшөөрөл олгосон газар.....  
Зөвшөөрөл олгосон он, сар, өдөр .....  
/байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

### **3 ДУГААР ДЭД-ХАВСРАЛТ** **Газрын тосны бүртгэл хэлбэр** **газрын тосны бүртгэл**

**1. Газрын тосны цистерний хувьд\***

Хөлөг онгоцны нэр:.....  
Ялгарах үсэгний тоо:.....  
Ачаа тээвэрлэх нийт хүчин чадал /шоо дөрвөлжин метрээр/.....  
Аялал эхлэх газар..... /огноо/  
Очих газар...../огноо/

**а) Газрын тос ачих:**

1. ачих өдөр, газар;
2. ачсан газрын тосны төрөл;
3. ачсан цистерний төрөл;
4. ачсаны дараа цистернийн холбогдох цоргыг хаах.

Дээр заасан зүйлээс гадна, далайн бүх цорго, тавцан дээрээс бодис гаргах бүх цорго, ачааны цистерн, хоолойн холболт болон дотоод холболтыг газрын тос ачсаны дараа хангаж, бэхэлсэн гэдгийг нотолж, гарын үсэг зурав.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

**б) Аяллын үед газрын тосыг дотроо шилжүүлэх**  
дотоод шилжүүлэлтийн өдөр  
цистерний төрөл

- i) хаанаас
- ii) хаашаа

**б/1-ийн цистернийг сулласан эсэх**

Дээр заасан зүйлээс гадна, далайн бүх цорго, тавцан дээрээс бодис гаргах бүх цорго, ачааны цистерн, хоолойн холболт болон дотоод холболтын газрын тос дотроо шилжүүлсний дараа хангаж, бэхэлсэн гэдгийг нотолж, гарын үсэг зурав.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

**с) Газрын тос буулгах**

1. буулгасан өдөр;
2. буулгасан цистерний төрөл;

**Цистернийг сулласан эсэх**

3. ачаа буулгахаас өмнө ачааны цистерний зохих цоргыг нээсэн;
4. ачаа буулгасны дараа ачааны цистерний зохих цоргыг хаасан.

Дээр заасан зүйлээс гадна, далайн бүх цорго, тавцан дээрээс бодис гаргах бүх цорго, ачааны цистерн, хоолойн холболт болон дотоод холболтыг газрын тос буулгасны дараа хангаж, бэхэлсэн гэдгийг нотолж, гарын үсэг зурав.

\* Хослуулсан тээвэрлэгч ба асфальт тээвэрлэгчийг оролцуулан газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэхүү Хэсгийг бөглөнө. Газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц бөгөөд газрын тосын бөөнөөр /нийт: 200 буюу түүнээс дээш шоо дөрвөлжин метр/ тээвэрлэх хүчин чадалтай хөлөг онгоцны хувьд зохих тэмдэглэгээ хийнэ.



Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

d) Ачааны цистернд балласт ачих

1. балласт ачсан цистерн;
2. балласт ачих өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
3. ачаа ачихын өмнө ачааны цистерн онгойлгосон өдөр;
4. ачаа ачсаны дараа ачааны цистерн хаасан өдөр.

Дээр заасан зүйлээс гадна, далайн бүх цорго, тавцан дээрээс бодис гаргах бүх цорго, ачааны цистерн, хоолойн холболт болон дотоод холболтыг газрын тос буулгасны дараа хангаж, бэхэлсэн гэдгийг нотолж, гарын үсэг зурав.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

e) Ачааны цистерн цэвэрлэх:

1. цэвэрлэсэн цистерний төрөл;
2. цэвэрлэсэн өдөр хугацаа;
3. цэвэрлэсэн аргачлал.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

f) Бохир балласт цэвэрлэх:

1. цистерний төрөл;
2. далайд бодис гаргасан өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
3. далайд бодис гаргаж дууссан өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
4. бодис гаргаж байх үеийн хөлөг онгоцны хурд;
5. далайд гаргасан бодисын хэмжээ;
6. бохир усны цистернд шилжүүлсэн бохир усны хэмжээ /ямар цистернэд/;
7. эргийн хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулсан өдөр, боомт;
8. бодис гаргах ажлыг харанхуйд явуулсан бол, түүний хугацаа;
9. бохир ус болон гаргаж буй ус орчим усыг ердийн байдлаар шалгасан эсэх;
10. бодис гаргаж буй орчмын усан дээр газрын тос харагдаж байсан эсэх.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

g) Бохир усны цистернээс гаргах

1. бохир усны цистерний төрөл;
2. сүүлчийн удаа үлдэгдэл оруулснаас хойшхи хугацаа;
3. сүүлчийн удаа бодис гаргаснаас хойшхи хугацаа;
4. бодис гаргаж эхлэсэн өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
5. бодис гаргаж эхлэсэн үед гаргасан авиа, дуу;
6. бодис гаргаж эхлэсэн үед наурын тос/ус нийлж гаргасан авиа, дуу;
7. бөөнөөр гаргасан нийт хэмжээ болон хувь;
8. гаргасан эцсийн хэмжээ болон хувь;
9. бодис гаргаж дууссан өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
10. бодис гаргаж байх үеийн хөлөг онгоцны хурд;
11. бодис гаргаж дууссан үед газрын тос/ус нийлж, гаргасан авиа, дуу;
12. бодисыг харанхуйд гаргасан бол, түүний хугацаа;
13. бохир ус болон гаргаж буй ус орчим усыг ердийн байдлаар шалгасан эсэх;
14. бодис гаргаж буй орчмын усан дээр газрын тос харагдаж байсан эсэх.



Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

h) Үлдэгдэл гаргах:

1. цистерний төрөл;
2. цистерн тус бүрээс гаргасан хэмжээ;
3. үлдэгдлийг гаргасан аргачлал:
  - a) хүлээн авагч хэрэгсэл;
  - b) ачаатай хольж;
  - c) өөр цистернд шилжүүлж /ямар цистернд/;
  - d) бусад арга /ямар ямар/.
4. үлдэгдлийг гаргасан өдөр, боомт.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

i) Ачааны цистернд агуулагдсан цэвэр балласт гаргах:

1. цэвэр балласт гаргаж эхэлсэн өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
2. балласт гаргасан цистерн;
3. гаргаж дууссаны дараа цистерн суллагдсан эсэх;
4. цэвэр балласт гаргаж эхэлсэн үе дэх хөлөг онгоцны байдал /47-оос өөр бол/;
5. бодисыг харанхуйд гаргасан бол, түүний хугацаа;
6. бохир ус болон гаргаж буй ус орчим усыг ердийн байдлаар шалгасан эсэх;
7. бодис гаргаж буй орчмын усан дээр газрын тос харагдаж байсан эсэх.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

j) Боомтод байх хугацаанд машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бөгөөд газрын тос агуулсан бохир усыг тавцан дээгүүр гаргах:

1. боомт;
2. байсан хугацаа;
3. гаргасан хэмжээ;
4. гаргасан өдөр, газар;
5. бодис гаргасан аргачлал /тусгаарлагч ашигласан эсэх/.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

k) Тохиолдлоор, эсхүл бусад шалтгаанаар газрын тос гаргах:

1. он, сар, өдөр, цаг;
2. хөлөг онгоцны байдал, байсан газар;
3. газрын тосны хэмжээ, төрөл;
4. гаргасан, эсхүл алдсан нөхцөл, шалтгаан, ерөнхий тэмдэглэл.

l) Тавцан дээгүүр бодис гаргах аливаа үед газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем нь ажиллагаагүй байсан эсэх. Ажиллагаагүй байсан бол, ийнхүү ажиллагаагүй болсон өдөр, цаг болон түүнийг ажилд оруулсан өдөр, цагийг тэмдэглэж, тоног төхөөрөмж, ажиллагаагүй болсоны улмаас ийнхүү систем ажиллагаагүй байсан гэдгийг шалтгааны хамт бичих

.....

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....  
Эзэн .....

Үйл ажиллагааны нэмэлт ажиллагаа болон ерөнхий тэмдэглэл

Конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 15 дугаар журмын /4/-ийн дагуу үйл ажиллагаагаа явуулж буй 150-аас доош тонн нийт багтаамжтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд зохих газрын тосны бүртгэлийг Захиргаанаас боловсруулна.

Асфальт тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэхүү газрын тосны бүртгэлийн загварын a/, b/, c/, e/, h/, j/, k/, болон m/ хэсгийг ашиглан газрын тосны бүртгэлийг тусад нь боловсруулж болно.

2. Газрын тос тээвэрлэгч бус хөлөг онгоны хувьд:

Хөлөг онгоцны нэр.....

Аялал эхлэх газар...../огноо/.....

Очих газар...../огноо/.....

а) шингэн түлшний цистерн балластаар дүүргэх, эсхүл цэвэрлэх:

1. балластын ачсан цистерний төрөл;
2. сүүлчийн удаа газрын тос агуулж байснаас хойш цэвэрлэсэн эсэх. Цэвэрлээгүй бол, урьд өмнө тээвэрлэж байсан газрын тосны төрөл;
3. цэвэрлэж эхэлсэн өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
4. балласт ачиж эхэлсэн өдөр, хөлөг онгоцны байдал.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....  
Эзэн .....

b) (а) хэсэгт дурдсан цистернээс бохир балласт, эсхүл угаасан ус гаргах:

1. цистерний төрөл;
2. гаргаж эхэлсэн өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
3. гаргаж дууссан өдөр, хөлөг онгоцны байдал;
4. гаргаж байх үеийн хөлөг онгоцны хурд;
5. гаргасан аргачлал /хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулсан буюу суурилсан тоног төхөөрөмжөөр дамжуулан гаргасан/;
6. гаргасан хэмжээ.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....  
Эзэн .....

c) үлдэгдэл гаргах:

1. хөлөг онгоц дээр байлгасан үлдэгдлийн хэмжээ;
2. үлдэгдлийг гаргасан аргачлал:
  - а) хүлээн авагч хэрэгсэл;
  - б) холимог байдлаар;
  - с) өөр цистернд дамжуулсан /дамжуулсан цистерн/;
  - д) бусад арга /ямар ямар/;
3. үлдэгдлийг гаргасан өдөр, боомт.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....  
Эзэн .....

d) Боомтод байх хугацаанд машин, техникийн орон зайд хуримтлагдсан бөгөөд газрын тос агуулсан бохир ус тавцан дээгүүр гаргах:

1. боомт;
2. байх хугацаа;
3. гаргасан хэмжээ;
4. гаргасан өдөр, газар;
5. гаргасан аргачлал:

- a) газрын тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмжөөр;
- b) газрын тосны фильтрийн системээр;
- c) газрын тос/ус салган тусгаарлах тоног төхөөрөмж ба газрын тосны фильтрийн системээр;
- d) хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулсан.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

e) тохиолдлоор, эсхүл бусад шалтгаанаар газрын тос гаргах:

1. үйл явдал гаргасан өдөр, цаг;
2. үйл явдал гарсан газар, хөлөг онгоцны байдал;
3. газрын тосны хэмжээ, төрөл;
4. бодис гаргасан, эсхүл алдсаны нөхцөл байдал болон шалтгаан, ерөнхий

тэмдэглэл.

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

f) Тавцан дээгүүр бодис гаргах аливаа үед газрын тос далайд гаргахад мониторинг болон хяналт тавих систем нь ажиллагаагүй байсан эсэх. Ажиллагаагүй байсан бол, ийнхүү болсон өдөр, цаг болон түүнийг ажилд оруулсан өдөр, цагийг тэмдэглэж, тоног төхөөрөмж ажиллагаагүй болсоны улмаас ийнхүү систем ажиллагаагүй байсан гэдгийг шалтгааны хамт бичих

.....

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

g) 4 000 болон түүнээс дээш тонн нийт багтаамжтай шинэ хөлөг онгоц дээр газрын тосон түлшний цистернд бохир балласт тээвэрлэж байсан эсэх:

Тээвэрлэж байсан бол, аль ч цистернэд ийнхүү тээвэрлэж байсан болон бохир балластыг гаргасан аргачлал

.....

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

h) Үйл ажиллагааны нэмэлт ажиллагаа болон ерөнхий тэмдэглэл:

.....

Тэмдэглэл хийсэн он, сар, өдөр

Хариуцсан ажилтан

.....

Эзэн

.....

## 2 ДУГААР ДЭД-ХАВСРАЛТ

### Шингэн хортой бодис бөөнөөр далайд гаргаж, бохирдуулахаас хяналт тавих тухай дүрэм

#### 1 дүгээр журам

#### Тодорхойлолт

Энэхүү дэд-хавсралтын зорилгоор:

1. “химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж шингэн хортой бодисыг бөөнөөр тээвэрлэх зориулалттай баригдаж, эсхүл тохируулагдсан хөлөг онгоц, түүнчлэн энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтад тодорхойлсон шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй “газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц”-ыг;

2. “цэвэр балласт” гэж А, В, С, эсхүл D ангилалын бодис тээвэрлэж байсан, цэвэрлэсэн цистерн дотор тээвэрлэх ачааг. Үлдэгдлийг гаргаж, цистернийг энэхүү хавсралтын холбох шаардлагын дагуу сулласан байна.

3. “тусгаарласан балласт” гэж газрын тос болон газрын тосын түлшний системээс бүрмөсөн тусгаарласан цистернэд оруулсан балластыг. Цистерн нь энэхүү конвенцийн хавсралтад тодорхойлсон газрын тос, эсхүл хортой бодисоос бусад ачаа, эсхүл балласт тээвэрлэхэд зориулагдана.

4. “нэн ойрын газар” гэж энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 1 дүгээр журмын /9/-д тодорхойлсон газрыг;

5. “шингэн бодис” гэж 37.8 хэмд 2.8 кп/см-ээс хэтрэхгүй уурших даралт бүхий бодисыг;

6. “шингэн хортой бодис” гэж энэхүү хавсралтын 2 дугаар дэд-хавсралтад заасан бодис, эсхүл 3 дугаар журмын /4/-ийн заалтын дагуу А, В, С, болон D ангилалд хамрагдах аливаа бодисыг;

7. “тусгай газар” гэж далай зүйн болон экологийн нөхцөл, түүнчлэн замын хөдөлгөөний шинж чанартай холбоотой техникийн хүлээн зөвшөөрсөн шалтгааны улмаас далайг газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэхэд тусгай бөгөөд зайлшгүй биелүүлэх арга хэлбэр байх шаардлагатай далайн орон зайг;

Тусгай газар нь:

а) Балтын тэнгисийн бүс;

б) Хар тэнгисийн бүс нутаг байна.

8. “Балтын тэнгисийн бүс” гэж энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 10 дугаар журмын /1//в/-д тодорхойлсон бүсийг;

9. “Хар тэнгисийн бүс” гэж энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын 10 дугаар журмын /1//с/-д тодорхойлсон бүсийг;

#### 2 дугаар журам

#### Хэрэгжүүлэх хүрээ

1. Өөрөөр тодорхой заагаагүй бол энэхүү хавсралтын заалтыг шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй бүх хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.

2. Энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын заалтаар зохицуулагдах ачааг химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцны ачааны орон зайд тээвэрлэж буй тохиолдолд, энэхүү конвенцийн 1 дүгээр хавсралтын холбогдох заалтыг нэгэн адил хэрэглэнэ.

3. Энэхүү хавсралтын 1” дугаар журмыг зөвхөн А, В, эсхүл С ангилалд хяналтын зорилгоор ангилсан бодисыг тээвэрлэж буй хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.

#### 3 дугаар журам

#### Шингэн хортой бодисын ангилал болон жагсаалт

1. Энэхүү хавсралтын 13 дугаар журмаас бусад журмын зорилгоор шингэн хортой бодисыг дараахь дөрвөн ангилалд хуваана.

- а) А ангилал - цистерн цэвэрлэх, эсхүл түүнээс балласт гаргах үйл ажиллагаагаар эдгээр шингэн хортой бодисыг далайд гаргасан тохиолдолд далайн нөөц, эсхүл хүний эрүүл мэндэд их хэмжээний аюул учруулах, эсхүл далайн тав тухтай байдал, эсхүл далайг хууль ёсоор ашиглах бусад хэлбэрт хохирол учруулах учир бохирдуулалтын эсрэг хатуу арга хэмжээ авахад хүргэнэ;
- б) В ангилал – цистерн цэвэрлэх, эсхүл түүнээс балласт гаргах үйл ажиллагаагаар эдгээр шингэн хортой бодисыг далайд гаргасан тохиолдолд далайн нөөц, эсхүл хүний эрүүл мэндэд их хэмжээний аюул учруулах, эсхүл далайн тав тухтай байдал, эсхүл далайг хууль ёсоор ашиглах бусад хэлбэрт хохирол учруулах учир бохирдуулалтын эсрэг хатуу арга хэмжээ авахад хүргэнэ;
- с) С ангилал – цистерн цэвэрлэх, эсхүл түүнээс балласт гаргах үйл ажиллагаагаар эдгээр шингэн хортой бодисыг далайд гаргасан тохиолдолд далайд нөөц, эсхүл хүний эрүүл мэндэд бага хэмжээний аюул учруулах, эсхүл далайн тав тухтай байдал, эсхүл далайг хууль ёсоор ашиглах бусад хэлбэрт бага хэмжээний хохирол учруулах учир үйл ажиллагааны тусгай нөхцөл шаардагдана;
- д) Д ангилал – цистерн цэвэрлэх, эсхүл түүнээс балласт гаргах үйл ажиллагаагаар эдгээр шингэн хортой бодисыг далайд гаргасан тохиолдолд далайд нөөц, эсхүл хүний эрүүл мэндэд зохих хэмжээний аюул учруулах, эсхүл далайн тав тухтай байдал, эсхүл далайг хууль ёсоор ашиглах бусад хэлбэрт зохих хэмжээний хохирол учруулах учир үйл ажиллагааны тусгай нөхцөлд анхаарал тавихад хүргэнэ.

2. Шингэн хортой бодисыг ангилахад ашиглах чиглэлийг энэхүү хавсралтын 1 дүгээр дэд-хавсралтад тусгав.

3. Энэхүү хавсралтын заалтаар зохицуулах бөөнөөр тээвэрлэх шингэн хортой бодисыг ангилсан жагсаалтыг энэхүү хавсралтын 2 дугаар дэд-хавсралтад тусгав.

4. Энэхүү журмын /1/-д ангилаагүй, эсхүл энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын /1/-т хамааралгүй шингэн хортой бодисыг бөөнөөр тээвэрлэх тухай санал ирсэн тохиолдолд тухайн үйл ажиллагаанд Оролцогч тал Засгийн газар энэхүү журмын /2/-т тусгасан чиглэл дээр үндэслэн санал болгож буй үйл ажиллагааны урьдчилсан үнэлгээ хийх талаар хэлэлцэн тохирно. Оролцогч Засгийн газрын хооронд бүрэн ойлголцолд хүртэл бодисыг санал болгосон нэн хатуу нөхцөлийн дагуу тээвэрлэнэ. Холбогдох Захиргаа нь бодис болон урьдчилсан үнэлгээний талаар дэлгэрэнгүй мэдээллийг аль болох даруй, гэхдээ анх тээвэрлэсэн өдрөөс хойш 30 хоногоос хэтрэхгүй хугацаанд, Талуудад дамжуулах зорилгоор байгууллагад хүргүүлнэ. Талуудын Засгийн газар 90 хоногийн дотор бодисын үнэлгээний талаар саналаа байгууллагад хүргүүлнэ.

#### *4 дүгээр журам* **Бусад шингэн бодис**

1. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар дэд-хавсралтад тусгасан бодисын талаар үнэлгээ хийсэн бөгөөд цистерн цэвэрлэх, эсхүл түүнээс балласт гаргах үйл ажиллагаанаас эдгээр бодисыг далайд гаргасан тохиолдолд далайн нөөц, эсхүл хүний эрүүл мэндэд аюул учруулахгүй бөгөөд далайн тав тухтай байдал, эсхүл далайг хууль ёсоор ашиглах бусад хэлбэрт хохирол учруулахгүй гэж үзсэн учир эдгээр бодис нь энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын /1/-т заасан А, В, С болон D ангилалд хамаарагдахгүй.

2. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар дэд-хавсралтад тусгасан бодис агуулсан бохир ус, балласт ус, эсхүл бусад үлдэгдэл болон холимгийг далайд гаргасан тохиолдолд энэхүү хавсралтын аливаа шаардлагыг хэрэглэхгүй.

3. Далайд цэвэр балласт, эсхүл тусгаарласан балласт гаргахад энэхүү хавсралтын аливаа шаардлагыг хэрэглэхгүй.

#### *5 дугаар журам* **Шингэн хортой бодис далайд гаргах** **А, В болон С ангиллыг тусгай газрын гадна талд, D ангиллыг бүх бүс нутагт**

Энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын заалтын дагуу:



1. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын /а/-д тодорхойлсон А ангиллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоосон бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг далайд гаргахыг хориглоно. Эдгээр бодис, эсхүл бодистой холимог агуулсан цистернийг угаах болсон тохиолдолд энэхүү хавсралтын 2 дугаар дэд-хавсралтын 3 дахь мөрт тусгасан иймэрхүү бодисын хувьд хэрэглэх хэмжээ, эсхүл түүнээс доош хэмжээнд үлдэгдлийг өтгөрүүлэлт хүртэл эсхүл цистерн суллагдтал, үлдэх үлдэгдлийг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулна. Цистернд үлдэх үлдэгдэл дээр нийт цистерний үлдэгдлийг хэмжээнээс 5-аас доошгүй хувь эзлэх хэмжээний ус нэмж, үлдэгдлийг найруулсан бөгөөд дараахь бүх нөхцөл хангагдсан тохиолдолд, үлдэгдлийг далайд гаргаж болно:

- а) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- б) далайн ус оруулах сувгийн байрлалыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- с) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах;

2. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын /в/-д тодорхойлсон В ангиллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоосон бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус, эсхүл бусад үлдэгдэл, холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсан бусад тохиолдолд далайд гаргахыг хориглоно:

- а) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах буюу өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- б) бодис гаргах талаарх зохион байгуулалт болон журмыг Захиргаанаас зөвшөөрсөн бөгөөд эдгээр зохион байгуулалт болон журмыг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн боловсруулах бөгөөд бохир усыг гаргах хэмжээ болон гүний өтгөрүүлэлт нь 1:1000000 хувиас хэтрэхгүй байх;
- с) цистерн тус бүр болон холбогдох хоолойн системээс гаргасан ачааны дээд хэмжээ нь энэхүү хэсгийн дэд-хэсэг (в)-д заасан журмын дагуу баталсан дээд хэмжээнээс хэтрэхгүй бөгөөд, түүнчлэн ямар ч тохиолдолд цистерний хүчин чадлын 1/3000 буюу 1 шоо дөрвөлжин метрээс хэтрэхгүй байх;
- д) далайн ус оруулах сувгийн байрлалтыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- е) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах.

3. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын (1)(с)-д тодорхойлсон С ангиллын бодис гаргах, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоосон бодис болон иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус, эсхүл бусад үлдэгдэл, холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсанаас бусад тохиолдолд далайд гаргахыг хориглоно. Үүнд:

- а) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- б) бодис гаргах талаарх зохион байгуулалт болон журмыг Захиргаанаас зөвшөөрсөн бөгөөд эдгээр зохион байгуулалт болон журмыг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн боловсруулах бөгөөд бохирусыг гаргах хэмжээ болон гүний өтгөрүүлэлт нь 1:1000000 хувиас хэтрэхгүй байх;
- с) цистерн тус бүр болон холбогдох хоолойн системээс гаргасан ачааны дээд хэмжээ нь энэхүү хэсгийн дэд-хэсэг /в/-д заасан журмын дагуу баталсан дээд хэмжээнээс хэтрэхгүй бөгөөд, түүнчлэн ямар ч тохиолдолд цистерний хүчин чадлын 1/1000 буюу 3 шоо дөрвөлжин метрээс хэтрэхгүй байх;
- д) далайн ус оруулах сувгийн байрлалтыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- е) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах.

4. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын (1)(д)-д тодорхойлсон D ангиаллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоосон бодис болон

иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус, эсхүл бусад үлдэгдэл, холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсан бусад тохиолдолд далайд гаргахыг хориглоно:

- a) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл
- b) өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- c) иймэрхүү бодисын өтгөрүүлэлт нь усны арван хэсэгт эзлэх бодисын 1 хэсгээс хэтрэхгүй байх;
- d) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан усанд бодис гаргах.

5. Цистернээс үлдэгдэл ачааг гаргах зорилгоор Захиргаанаас баталсан агааржуулалтын ажиллагаа явуулж болно. Ийм ажиллагааг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн хэрэгжүүлнэ. Дараа нь цистернийг угаах шаардлагатай бол, цистерн угаасан усыг далайд гаргах ажлыг энэхүү журмын (1), (2), (3) болон (4)-ийн аль нэгийн дагуу гүйцэтгэнэ.

6. Энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын (1)-ийн дагуу ангилал, урьдчилсан үнэлгээнд хамрагдаагүй бодис гаргах, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг далайд гаргахыг хориглоно.

А, В болон С ангиллын бодисыг тусгай газарт

Энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу:

7. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын (1)(а)-д тодорхойлсон А ангиллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоосон бодис, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг далайд гаргахыг хориглоно. Эдгээр бодис, эсхүл бодистой холимог агуулсан цистернийг угаах болсон тохиолдолд энэхүү хавсралтын 7 дугаар журмын дагуу тусгай газартай хил залгаа улсын хүлээн авагч хэрэгсэлд, түүнчлэн энэхүү хавсралтын 2 дугаар дэд-хавсралтын 4 дахь мөрт тусгасан иймэрхүү бодисын хувьд хэрэглэх хэмжээ, эсхүл түүнээс доош хэмжээнд үлдэгдлийг өтгөрүүлэлт хүртэл, эсхүл цистерн суллагдтал, үлдэх үлдэгдлийг дамжуулна. Цистернд үлдэх үлдэгдэл дээр цистерний нийт хэмжээнээс 5-аас доошгүй хувь эзлэх хэмжээний ус нэмж, үлдэгдлийг найруулсан бөгөөд дараахь бүх нөхцөл хангагдсан тохиолдолд, үлдэгдлийг далайд гаргаж болно:

- a) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- b) далайн ус оруулах сувгийн байрлалтыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- c) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах.

8. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын /1//в/-д тодорхойлсон D ангиаллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоогдсон бодис болон иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсанаас бусад тохиолдолд далайд гаргахыг хориглоно:

- a) ачааг буулгасны дараа цистернийг угаасан бөгөөд угаасан усны хэмжээ нь цистерний нийт хэмжээний 0.5-аас доошгүй хувь эзлэх бөгөөд гарсан үлдэгдлийг цистерн суллагдтал хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах;
- b) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- c) бодис гаргах талаарх зохион байгуулалт болон журмыг Захиргаанаас зөвшөөрсөн бөгөөд эдгээр зохион байгуулалт болон журмыг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн боловсруулах бөгөөд бохир усыг гаргах хэмжээ болон гүний өтгөрүүлэлт нь 10:1000000 хувиас хэтрэхгүй байх;
- d) далайн ус оруулах сувгийн байрлалтыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- e) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах.

9. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын (1)(с)-д тодорхойлсон С ангиллын бодис, эсхүл иймэрхүү бодис мөн хэмээн урьдчилсан үнэлгээгээр тогтоогдсон бодис, эсхүл

иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсанаас бусад тохиолдолд далайд гаргахыг хориглоно:

- а) өөрийн хөдөлгүүр бүхий хөлөг онгоц маршрутаараа 7 узелийн хурдтай явах, эсхүл өөрийн хөдөлгүүртэй хөлөг онгоц 4 узелийн хурдтай явах;
- б) бодис гаргах талаарх зохион байгуулалт болон журмыг Захиргаанаас зөвшөөрсөн бөгөөд эдгээр зохион байгуулалт болон журмыг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн боловсруулах бөгөөд бохир усыг гаргах хэмжээ болон гүний өтгөрүүлэлт нь 10:1000000 хувиас хэтрэхгүй байх;
- с) цистерн тус бүр болон холбогдох хоолойн системээс гаргасан ачааны дээд хэмжээ нь энэхүү хэсгийн дэд-хэсэг /в/-д заасан журмын дагуу баталсан дээд хэмжээнээс хэтрэхгүй бөгөөд, түүнчлэн ямар ч тохиолдолд цистерний хүчин чадлын 1/3000 буюу 1 шоо дөрвөлжин метрээс хэтрэхгүй байх;
- д) далайн ус оруулах сувгийн байрлалтыг харгалзан үзэж, усан шугамаас доогуур далайд бодис гаргах;
- е) нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан бөгөөд 25-аас доошгүй гүний усанд бодис гаргах.

10. Цистернээс үлдэгдэл ачааг гаргах зорилгоор Захиргаанаас баталсан агааржуулалтын ажиллагаа явуулж болно. Ийм ажиллагааг байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн хэрэгжүүлнэ. Дараа нь цистернийг угаах шаардлагатай бол, цистерн угаасан усыг далайд гаргах ажлыг энэхүү журмын (7), (8) болон (9)-ийн аль нэгийн дагуу гүйцэтгэнэ.

11. Энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын (1)-ийн заалтын дагуу ангилал, урьдчилсан үнэлгээнд хамрагдаагүй бодис гаргах, эсхүл иймэрхүү бодис агуулсан балласт ус, цистерн угаасан ус болон бусад үлдэгдэл, холимгийг далайд гаргахыг хориглоно.

12. В болон С ангиллын үлдэгдлийг хөлөг онгоц дээр байлгаж, тусгай газрын гадна талд энэхүү журмын (2) болон (3)-ын дагуу тус тус далайд гаргахыг энэхүү журмаар хориглохгүй.

13.

а) тусгай газартай хил залгаа конвенцийн Тал Засгийн газар нь энэхүү хавсралтын 7 дугаар журмын (1)-ийн шаардлага биелэгдэж, тусгай газрын тухай энэхүү журмын (7), (8), (9), олон (10)-ын заалт хүчин төгөлдөр болох өдрийн талаар хамтран тохиролцож, өдрийг товлоно. Энэ тухай товлосон өдрөөс 6-аас доошгүй сарын өмнө байгууллагад мэдэгдэх бөгөөд байгууллага нь уг өдрийн талаар Талуудад даруй мэдэгдэнэ.

б) хэрэв энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр нь энэхүү хэсгийн /а/-ийн дагуу товлосон өдрөөс өмнө байвал, энэхүү журмын (1), (2) болон (3)-ыг завсрын хугацаанд хэрэглэнэ.

### **6 дугаар журам** **Хавсралтыг хэрэглэхгүй нөхцөл**

Энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмыг дараахь нөхцөлд хэрэглэхгүй:

1. Хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах, эсхүл далайд хүний амь насыг аврахад шингэн хортой бодис болон иймэрхүү бодис агуулсан холимгийг далайд гаргах шаардлагатай болсон;

2. Хөлөг онгоц, эсхүл түүний тоног төхөөрөмжид учирсан гэмтлийн улмаас шингэн хортой бодис болон иймэрхүү бодис агуулсан холимгийг дараахь нөхцөл хангагдсан тохиолдолд, далайд гаргах:

а) гэмтэл гарсан, эсхүл бодис гарч буйг тогтоосны дараа бодис гарах явдлаас сэргийлэх, эсхүл түүнийг багасгах зорилгоор зүй ёсны урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авсан байх;

б) өмчлөгч, эсхүл эзэн нь гэмтэл санаатайгаар учруулах, эсхүл гэмтэл учирч болзошгүй гэдгийг мэдсэн байж, хайхрамжгүй хандсан тохиолдолд бус байх;

3. Газрын тос агуулах бодис, түүнчлэн бохирдуулалтаар учруулсан хохирлыг багасгахын тулд бохирдуулалтын тодорхой хэрэгтэй тэмцэх зорилгоор Захиргаанаас зөвшөөрсний дагуу далайд газрын тос агуулсан бодис гаргах. Бодис гаргах аливаа тохиолдлын талаарх зөвшөөрлийг ийнхүү бодис гаргах газрын хувьд өөрийн шүүх эрх мэдлээ тогтоох аливаа Засгийн газраас авна.

*7 дугаар журам*  
**Хүлээн авагч хэрэгсэл**

1. Конвенцийн Талуудын Засгийн газар нь түүний боомт, буудал, завсрын газрыг ашиглаж буй хөлөг онгоцны шаардлагыг хангах үүднээс дараахь зүйлийг бэлэн байлгана:

- а) энэхүү хавсралтын заалтын дагуу хөлөг онгоц дээр байлгаж буй шингэн хортой бодисыг хөлөг онгоцонд саад учруулахгүйгээр хүлээн авахад хангалттай хүлээн авагч хэрэгслийн ачаа ачих, буулгах боомт, буудалд байлгах;
- б) химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцонд засвар үйлчилгээ үзүүлэх засварын боомтод шингэн хортой бодис агуулсан үлдэгдэл буюу холимгийг хүлээн авахад хангалттай хэрэгсэл байна.

2. Энэхүү журмын /1/-ийн дагуу өөрийн нутаг дэвсгэрт буй ачаа ачих, эсхүл ачаа буулгах боомт, буудал болон хөлөг онгоцны засварын боомтод байлгах хэрэгслийн төрлийг Талуудын Засгийн газар тогтоож, энэ талаар байгууллагад мэдэгдэнэ.

3. Энэхүү журмын дагуу байлгах хэрэгсэл нь хангалтгүй байгаа тохиолдолд тус бүрийн талаар холбогдох Талуудад мэдэгдэх зорилгоор Талууд нь байгууллагад мэдэгдэнэ.

*8 дугаар журам*  
**Хяналтын арга хэмжээ**

1. Энэхүү журмыг хэрэгжүүлэх зорилгоор конвенцийн Талуудын Засгийн газар судалгаа хийх ажилтныг томилох, эсхүл томилох эрх олгоно.

**А ангиллын бодисыг бүх бүс нутагт**

2.

- а) хэрэв цистерний хэсгээс ачаа буулгасан, эсхүл хэсгээс ачаа буулгаж, цистернийг цэвэрлээгүй тохиолдолд ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийнэ;
- б) цистернийг цэвэрлэх бодис хоолойгоор дамжуулах, эсхүл шилжүүлэх зэрэг тухайн цистернтэй холбогдолтой дараа дараагийн бүх ажиллагааны талаар ачааны бүртгэлд тэмдэглэл хийнэ.

3. Хэрэв цистернийг угаах шаардлагатай бол:

- а) цистернийг угаасан бохир усыг хөлөг онгоцноос хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулна. Энэхүү хавсралтын 2 дугаар дэд-хавсралтад тиймэрхүү бодисын өтгөрүүлэлт хүрсэн гэж судалгаа хийж буй ажилтны шалгасан бодисын сорьцын шинжилгээгээр тогтоогдтол уг ажиллагааг явуулна. Өтгөрүүлэлтийг ийм төвшинд хүрсний дараа цистернийг үргэлжлүүлэн угааж, бохир усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулна. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийж, судалгаа хийж буй ажилтнаар баталгаажуулах;
- б) цистернд үлдэх усыг цистерний хүчин чадлын 5-аас доошгүй хувь эзлэх усаар шингэлж, найруулсны дараа энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (1) (а), (b), (c) болон 7 (а), (b), (c) дэх хэсгийн холбогдох аль нэг заалтын дагуу холимгийг далайд гаргаж болно. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийнэ.

4. Хэрэв хөлөг онгоцонд саад учруулахгүйгээр бодисын өтгөрүүлэлтийг хэмжих боломжгүй гэж хүлээн авагч Талын Засгийн газраас үзсэн бол, тухайн Тал дараахь нөхцөл хангагдсан тохиолдолд орлох ажиллагаа, түүнчлэн (3) (а) дахь хэсэгт заасны дагуу чацуут ажиллагааг хүлээн зөвшөөрч болно:

- а) байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн тогтоосон цистерн болон бодисыг урьдчилан цэвэрлэх ажиллагааг Захиргаанаас баталж, үлдэгдлийн

өтгөрүүлэлтийн хэмжээний талаар энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (1) болон (7) дахь хэсгийн аль нэгэнд тусгасан шаардлагыг уг ажиллагаа нь хангана гэж тухайн Тал үзэж байх;

b) тухайн Талаас эрх олгосон судалгаа хийх ажилтан ачааны бүртгэлд дараахь зүйлийг баталгаажуулсан байх:

i) цистерн, түүний шахуурга, хоолойн системийг суллаж, цистернд үлдэж буй ачааны хэмжээ нь энэхүү дэд-хэсэг (2) дахь хэсэгт тусгасан урьдчилан цэвэрлэх ажиллагаан дээр үндэслэгдэх хэмжээтэй адил, эсхүл түүнээс доогуур байх;

ii) урьдчилан цэвэрлэх ажиллагааг тухайн цистерн, эсхүл бодисын талаар Захиргаанаас баталсан цэвэрлэгээний тухай журмын дагуу хэрэгжүүлсэн байх;

iii) ийнхүү цэвэрлэгээ хийж, бохир усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулсан бөгөөд цистернийг сулласан байх.

c) аливаа үлдэгдлийг энэхүү журмын (3) (с) дэх хэсгийн заалтын дагуу далайд гаргаж, ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийсэн.

### **В ангиллын бодисыг тусгай газрын гадна талд, С ангиллын бодисыг бүх бүс нутагт**

5. Талын Засгийн газраас томилсон, эсхүл эрх олгосон судалгаа хийх ажилтнаар судалгаа хийлгүүлсэн баталгаажуулж, хөлөг онгоцны эзэн нь В ангилалын бодисыг тусгай газрын гадна талд болон С ангилалын бодисыг бүх бүс нутагт далайд гаргахдаа дараахь нөхцөлийг хангана:

a) цистерний хэсгээс ачаа буулгасан, эсхүл ачаа буулгаж, цистернийг цэвэрлээгүй бол ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;

b) цистернийг далайд цэвэрлэх бол:

i) цистернд үйлчилж буй хоолойн системийг суллаж, холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;

ii) цистернд үлдэх бодисын хэмжээ нь В ангилалын бодисыг тусгай газрын гадна талд, С ангиллын бодисыг тусгай газрын гадна талд, эсхүл тусгай газарт далайд гаргах талаар энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (2) (с), (3) (с) болон (9) (с) дэх хэсэгт тус тус заасан далайд гаргах бодисын дээд хэмжээнээс хэтрэхгүй байх;

iii) үлдэх хэмжээний бодисыг далайд гаргах гэж буй бол, баталсан журмын дагуу ийнхүү гаргах бөгөөд гаргах гэж буй бодисыг шаардлагатай хэмжээнд шингэлж, найруулсан байх. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;

iv) цистерн угаасан усыг далайд гаргахгүй бөгөөд цистерн угаасан усыг нэг цистернээс нөгөө рүү шилжүүлж буй бол, ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;

v) цистерн угаасан усыг дараа нь далайд гаргах бол холбогдох ангиллын бодис болон газрын талаар энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан шаардлагын дагуу гүйцэтгэнэ.

c) цистернийг боомтод цэвэрлэх бол:

i) цистерн угаасан усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулж, ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;

ii) цистерн угаасан усыг хөлөг онгоц дээр байлгаж, бохир усны байрлалт болон байдлын талаар ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийнэ.

d) хэрэв тусгай газарт С ангиллын бодисыг буулгасны дараа тусгай газраас гарах хүртэл аливаа үлдэгдэл, эсхүл цистерн угаасан усыг хөлөг онгоц дээр байлгаж шаардлагатай бол, энэ тухай эзэн нь холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийж, ийм тохиолдолд энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан журмыг хэрэглэнэ.



### **В ангиллын бодисыг тусгай газарт**

6. Талын Засгийн газраас томилсон, эсхүл эрх олгосон судалгаа хийх, ажилтнаар судалгаа хийлгүүлэн баталгаажуулж, хөлөг онгоцны эзэн нь В ангиллын бодисыг тусгай газарт далайд гаргахдаа дараахь нөхцөлийг хангана:

- a) цистерний хэсгээс ачаа буулгасан, эсхүл ачаа буулгаж, цистернийг цэвэрлээгүй бол ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;
- b) цистернийг цэвэрлэтэл уг цистернтэй холбогдолтой аливаа дараа дараагийн ажиллагаа, түүнчлэн бодисыг шахуургаар дамжуулах, эсхүл шилжүүлэх ажлын талаар ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;
- c) хэрэв цистернийг угаас шаардлагатай бол, цистерн угаасан усыг цистерний хүчин чадлын 0.5-аас доошгүй хувь эзлэх усаар шингэлж, найруулсны дараа цистерн, шахуурга болон хоолойн систем суллагдтал бодисыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулна. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;
- d) хэрэв цистернийг цаашид далайд цэвэрлэх, эсхүл суллах шаардлагатай бол, эзэн нь дараахь зүйлийг хангана:
  - i) энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (8) (с) дэх хэсэгт заасан батлагдсан журмыг мөрдөж, холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;
  - ii) далайд аливаа бодис гаргахдаа энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (8) дахь хэсэгт заасан шаардлагыг хангаж, холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;
- e) тусгай газарт С ангиллын бодис буулгасны дараа хөлөг онгоц тусгай газраас гарах хүртэл үлдэгдэл, эсхүл цистерн угаасан усыг хөлөг онгоц дээр байлгах шаардлагатай бол, энэ тухай холбогдох тэмдэглэлийг эзэн ачааны бүртгэлд хийх бөгөөд ийм тохиолдолд энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (2) дахь хэсэгт заасан журмыг хэрэглэнэ.

### **Д ангиллын бодисыг бүх бүс нутагт**

7. В ангиллын бодисыг тусгай газарт далайд гаргахдаа эзэн нь дараахь нөхцөлийг хангана:

- a) цистерний хэсгээс ачаа буулгасан, эсхүл ачаа буулгаж, цистернийг цэвэрлээгүй бол ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;
- b) цистернийг далайд цэвэрлэх бол:
  - i) цистернд үйлчилж буй хоолойн системийг суллаж, холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;
  - ii) үлдэх хэмжээний бодисыг далайд гаргах гэж буй бол, баталсан журмын дагуу ийнхүү гаргах бөгөөд гаргах гэж буй бодисыг шаардлагатай хэмжээнд шингэлж, найруулсан байх. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийх;
  - iii) цистерн угаасан усыг далайд гаргахгүй бөгөөд цистерн угаасан усыг нэг цистернээс нөгөө рүү шилжүүлж буй бол, ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;

Цистерн угаасан усыг дараа нь далайд гаргах бол холбогдох ангиллын бодис болон газрын талаар энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан шаардлагын дагуу гүйцэтгэнэ.

- c) цистернийг боомтод цэвэрлэх бол:
  - i) цистерн угаасан усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулж, ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийх;
  - ii) цистерн угаасан усыг хөлөг онгоц дээр байлгаж, бохир усны байрлал болон байдлын талаар ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэл хийнэ.

### **Бохир усны цистернээс бодис гаргах**

8. Хөлөг онгоц дээр бохир усны цистернд байлгаж байсан бөгөөд А ангиллын бодис агуулах аливаа бодис, А ангиллын, эсхүл В ангиллын бодисыг тусгай газарт гаргахдаа энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (1), (7) болон (8) дахь хэсгийн аль нэгийн дагуу хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулан гүйцэтгэнэ. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийнэ.



9. Хөлөг онгоц дээр бохир усны цистернд байлгаж байсан бөгөөд В ангиллын бодис агуулах аливаа бодисыг тусгай газрын гадна талд, С ангиллын бодисыг бүх бүс нутагт энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын (2) (с), (3) (с) болон (9) (с) дэх хэсэгт заасан дээд хэмжээнээс хэтрэх хэмжээнд гаргахдаа хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулан гүйцэтгэнэ. Холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийнэ.

### 9 дүгээр журам Ачааны бүртгэл

1. Энэхүү хавсралтад хамааралтай аливаа хөлөг онгоц дээр энэхүү хавсралтын 4 дүгээр дэд-хавсралтад заасан ачааны бүртгэл байлгана. Ачааны бүртгэлийг хөлөг онгоцны албан ёсны бүртгэл, эсхүл өөр хэлбэрээр хөтөлж болно.

2. Хөлөг онгоцон дээр шингэн хортой бодистой холбоотой дараахь аливаа ажиллагаа явагдсан тохиолдолд ачааны бүртгэлд холбогдох тэмдэглэлийг цистерн тус бүрийн хувьд хийнэ:

- а) ачаа ачих;
- б) ачаа буулгах;
- с) ачаа шилжүүлэх;
- д) ачаа, үлдэгдэл ачаа, эсхүл ачаа агуулсан холимгийг бохир усны цистернд шилжүүлэх;
- е) ачааны цистерн цэвэрлэх;
- ф) бохир усны цистернээс шилжүүлэх;
- г) ачааны цистернийг балластаар дүүргэх;
- х) бохир балласт усыг шилжүүлэх;
- и) энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын дагуу далайд бодис гаргах.

3. Энэхүү конвенцийн 7 дугаар зүйл болон энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу аливаа шингэн хортой бодисыг санаатайгаар, эсхүл тохиолдлоор далайд гаргасан бол, холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийж, ийнхүү гаргах болсон нөхцөл болон шалтгааныг заана.

4. Конвенцийн Тал Засгийн газраас томилсон, эсхүл эрх олгосон, энэхүү хавсралтын дагуу аливаа ажиллагаанд хяналт тавих судалгааны ажилтан хөлөг онгоцныг шалгаж үзсэн бол, тэрээр холбогдох тэмдэглэлийг ачааны бүртгэлд хийнэ.

5. Энэхүү журмын (2) болон (3)-т заасан аливаа ажиллагааны талаар ачааны бүртгэлд бүрэн тэмдэглэлийг даруй хийж, ажиллагаатай холбогдуулан бүртгэлд хийсэн бүх тэмдэглэлийг бүрэн төгс байлгана. Тэмдэглэл тус бүрт тухайн ажиллагааг хариуцах ажилтан гарын үсэг зурах бөгөөд, багтай хөлөг онгоцны хувьд хуудас тус бүрт хөлөг онгоцны эзэн гарын үсэг зурна. Ачааны бүртгэлд хийх тэмдэглэлийг өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон тухайн улсын албан ёсны хэлээр үйлдэх бөгөөд шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) бүхий хөлөг онгоцны хувьд англи, эсхүл франц хэлээр үйлдэнэ. Маргаан, эсхүл зөрүү гарсан тохиолдолд өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон улсын албан ёсны хэлээр үйлдсэн эхийг баримтална.

6. Ачааны тосны бүртгэлийг зохих үед шалгахад хөлөг онгоцон дээр бэлэн байлгана. Ачааны бүртгэлд сүүлчийн тэмдэглэл хийсэн өдрөөс хойш түүнийг хоёр жилийн хугацаатай хадгална.

7. Конвенцийн Тал Засгийн газрын эрх бүхий байгууллага нь энэхүү хавсралтад хамааралтай хөлөг онгоц тухайн улсын боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд байх хугацаанд ачааны бүртгэлийг шалгаж, түүнд хийсэн аливаа тэмдэглэлийн хуулбарыг хийж, хөлөг онгоцны эзнээс хуулбарын үнэн зөвийг батлахыг шаардаж болно. Ийнхүү хуулбарыг хийж, хөлөг онгоцны эзнээр үнэн зөв хэмээн баталгаажуулсан хувийг аливаа шүүхийн үйл ажиллагаанд нотлох баримт болгон ашиглана. Ачааны бүртгэлийг шалгах болон энэхүү хэсгийн дагуу эрх бүхий байгууллагаас баталгаажуулсан хувийг авах ажлыг аль болох шуурхай бөгөөд хөлөг онгоцонд саад учруулахгүйгээр гүйцэтгэнэ.

## 10 дугаар журам Судалгаа

1. Энэхүү хавсралтын заалтын дагуу үйл ажиллагаа явуулах бөгөөд шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй хөлөг онгоцыг дараахь байдлаар судлан шалгана:

а) анхны судалгааг хөлөг онгоц үйлчилгээнд гарахаас өмнө, эсхүл энэхүү хавсралтын 11 дүгээр журамд заасан гэрчилгээг олгохоос өмнө хийж, хөлөг онгоцны бүтэц, тоног төхөөрөмж, хэрэгсэл, зохион байгуулалт болон материалыг тухайн хөлөг онгоц нь энэхүү хавсралтын зохицуулагдах хэмжээнд бүрэн шалгана. Энэхүү хавсралтын хэрэглэгдэх шаардлагууд бүрэн хангагдсан эсэхийг судалгаагаар тогтооно;

б) Захиргаанаас тогтоосон хугацаанд хийх үе үеийн судалгаа. Судалгааг таваас хэтрэхгүй жилд нэг удаа хийх бөгөөд судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны бүтэц, тохируулга, зохион байгуулалт болон материал нь энэхүү хавсралтын журмын холбогдох шаардлагад бүрэн нийнэ гэдгийг тогтооно. Гэхдээ энэхүү хавсралтын 12 дугаар журмын (2), (4) дэх хэсэгт тодорхойлсон, шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын Гэрчилгээ (1973)-ний хугацааг сунгасан тохиолдолд судалгааг хийх дээрх хугацааг сунгаж болно;

с) Захиргаанаас тогтоосон хугацаанд хийх завсрын судалгаа. Судалгааг гучаас хэтрэхгүй сард нэг удаа хийх бөгөөд судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны шахуурга болон дамжуулах хоолойн систем нь энэхүү хавсралтын журмын холбогдох шаардлагад бүрэн нийцэх бөгөөд ажлын хэвийн байдалд байна гэдгийг тогтооно. Ийнхүү завсрын судалгаа хийх зөвшөөрлийг энэхүү хавсралтын 11 дүгээр журмын дагуу олгосон шингэн хортой бодисыг бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)-нд тэмдэглэнэ.

2. Энэхүү хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой судалгааг Захиргааны ажилтнууд хэрэгжүүлнэ. Гэхдээ Захиргаа нь судалгаа хийлгүүлэх зорилгоор түүнээс хүлээн зөвшөөрсөн судлаачид, эсхүл байгууллагыг томилон ажиллуулж болно. Захиргаа нь ямар ч тохиолдолд бүрэн баталгаа гаргана.

3. Энэхүү журмын дагуу хийсэн судалгаа дууссаны дараа Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр судалгаанд хамрагдсан бүтэц, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, эсхүл материалд, тэдгээрийг шууд солихоос өөр аливаа өөрчлөлт оруулж болохгүй.

## 11 дүгээр журам Гэрчилгээ олгох болон баталгаажуулах

1. Энэхүү хавсралтын 10 дугаар журмын заалтын дагуу хийсэн судалгааны дараа конвенцийн нөгөө Талын шүүх эрх мэдлийн боомт, эсхүл эрэг орчмын буудал руу явах бөгөөд шингэн хортой бодис тээвэрлэж буй аливаа хөлөг онгоцонд шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгоно.

2. Гэрчилгээг Захиргаа, эсхүл түүнээс зүй ёсоор эрх олгосон аливаа этгээд, эсхүл байгууллагаас олгоно. Ямар ч тохиолдолд гэрчилгээтэй холбоотой бүрэн хариуцлагыг Захиргаа хүлээнэ.

3.

а) конвенцийн Тал болох Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтээр хөлөг онгоцыг судалгаанд хамруулж болно. Хэрэв энэхүү хавсралтын заалт биелэгдэж байна гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр энэхүү хавсралтын дагуу гэрчилгээг олгох эрхийг олгож болно;

б) гэрчилгээний хуулбар болон судалгааны тайлангийн хуулбарыг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох даруй дамжуулна;

с) гэрчилгээг Захиргааны хүсэлтээр олгосон бөгөөд энэхүү хавсралтын 1 дүгээр журмын дагуу олгосон гэрчилгээтэй нэгэн адил хүчинтэй ба хүлээн зөвшөөрөгдөнө хэмээн ийнхүү олгосон гэрчилгээнд тэмдэглэнэ;

d) Тал бус улсын далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгохгүй.

4. Гэрчилгээг энэхүү хавсралтын 5 дугаар дэд-хавсралтад тусгасан загварт нийцэх хэлбэрээр гэрчилгээг олгож буй орны албан ёсны хэлээр үйлдэнэ. Хэрэв хэрэглэсэн хэл нь англи, эсхүл франц хэлний аль нэг биш бол, эх бичвэрт эдгээр хоёр хэлний аль нэг дээр хөрвүүлсэн орчуулгыг хавсаргана.

#### 12 дугаар журам

### Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа

1. Шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)-г Захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд энэхүү журмын (2) болон (4) дэх хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хугацаа нь олгосон өдрөөс хойш таван жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Хэрэв конвенцийн Талын далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоц нь гэрчилгээний хугацаа дуусах үед тухайн орны боомт, эсхүл эрэг орчмын буудал ороогүй байвал, гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болох бөгөөд ийнхүү сунгах нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон, эсхүл судалгаа хийх тухайн улсад хөлөг онгоцыг очуулах зорилготой байна.

3. Ямар ч гэрчилгээг ийнхүү таваас дээш сарын хугацаагаар сунгахгүй бөгөөд хугацаагаа сунгуулсан хөлөг онгоц нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон, эсхүл өөрийн боомтод судалгаа хийх тухайн улсад очсоны дараа хугацаа сунгуулсан шалтгаар шинэ гэрчилгээ авахгүйгээр тухайн боомт, эсхүл улсаас гарах эрх эдлэхгүй.

4. Энэхүү журмын (2) дахь хэсгийн заалтын дагуу хугацааг сунгаагүй гэрчилгээг хугацаа нь дууссан өдрөөс хойш нэг хүртэл сарын хугацаагаар Захиргаанаас сунгаж болно.

5. Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр шаардагдах барилга, дизайн, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, эсхүл материалд томоохон өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд гэрчилгээ хүчингүйд тооцогдоно. Гэхдээ тоног төхөөрөмж буюу тохируулгыг шууд солих, эсхүл энэхүү хавсралтын 10 дугаар журмын (1) (с) дэх хэсгийн дагуу завсрын судалгаа хийгдээгүй тохиолдолд нь энэхүү заалтад хамаарахгүй.

6. Энэхүү журмын (7) дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээ нь тухайн хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсэн тохиолдолд хүчингүй болно.

7. Хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсний дараа гэрчилгээ нь 5-аас хэтрэхгүй сарын хугацаанд, хэрэв энэ хугацаанд хүчингүй болоогүй бол, эсхүл Захиргаанаас орлох гэрчилгээ олготол, хүчинтэй байна. Шилжүүлсний дараа өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон Талын Засгийн газар нь шилжүүлэхээс өмнө хөлөг онгоцонд олгосон байсан гэрчилгээний хуулбарыг холбогдох судалгааны тайлангийн хуулбарыг хамт Захиргаанд аль болох даруй хүргүүлнэ.

#### 13 дугаар журам

### Тохиолдлын бохирдлыг багасгах шаардлага

1. Энэхүү хавсралтын заалтаар зохицуулах бөгөөд шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй хөлөг онгоцны дизайн, барилга, тоног төхөөрөмж болон үйл ажиллагааг далайд иймэрхүү бодис гаргах явдлыг аль болох багасгахад зориулагдана.

2. Энэхүү журмын (1) дэх хэсгийн заалтын дагуу Талуудын Засгийн газар ийм хөлөг онгоцны дизайн, барилга, тоног төхөөрөмж болон үйл ажиллагааны талаар дэлгэрэнгүй шаардлага боловсруулах, эсхүл боловсруулах талаар үүрэг өгнө.

3. Байгууллагын ассамблейн шийдвэр А.212(7) болон байгууллагаас түүнд оруулсан хувь нэмэр өөрчлөлтөөр баталсан аюултай химийн бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй хөлөг онгоцны барилга ба тоног төхөөрөмжийн тухай хуульд тусгасан бүх заалтыг химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд боловсруулах бөгөөд энэхүү журам (2) дахь

хэсэгт заасан шаардлагыг тусгана. Хуульд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг хавсралтын дэд-хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах журмын тухай энэхүү конвенцийн 16 дугаар зүйлийн заалтын дагуу баталж, хүчин төгөлдөр болгоно.

**1 дүгээр дэд-хавсралт**  
**Шингэн хортой бодисыг ангилах заавар**

А ангилал: Бодисын аюул учруулах, эсхүл тусгай шинж чанарт нэмэлт хүчин зүйл нөлөөлсний улмаас биологийн аргаар хуримтлагдаж, далайн амьдрал, эсхүл хүний эрүүл мэндэд аюул учруулах бодис, эсхүл далайн амьдралд дээд зэргийн хортой нөлөө үзүүлэх бодис (Аюулын хувь нь 4, TLm-ийн үзүүлэлт нь 1ppm-ээс дээш бөгөөд 10-аас доош)

В ангилал: Бодисын аюул учруулах, эсхүл тусгай шинж чанарт нэмэлт хүчин зүйл нөлөөлсний улмаас нэг долоо хоног, эсхүл түүнээс доош хугацаанд хуримтлагдаж, хэвийн байдлаа хадгалах бодис, эсхүл далайн идэшт муугаар нөлөөлөх бодис, буюу далайн амьдралд зохих хэмжээний хортой нөлөө үзүүлэх бодис (Аюулын хувь 3, TLm-ийн үзүүлэлт нь 1ppm-ээс дээш бөгөөд 10-аас доош), үүнээс гадна далайн амьдралд бага зэргийн хортой нөлөө үзүүлэхгүй бодис (Аюулын хувь 2, TLm-ийн үзүүлэлт нь 10ppm-ээс дээш бөгөөд 100-аас доош)

С ангилал: Бодисын аюул учруулах, эсхүл тусгай шинж чанарт нэмэлт хүчин зүйл нөлөөлсний улмаас далайн амьдралд бага зэргийн хортой нөлөө үзүүлэх бодис (Аюулын хувь 2, TLm-ийн үзүүлэлт нь 10ppm-ээс дээш бөгөөд 100-аас доош), далайн амьдралд мэдэгдэхүйц хортой нөлөө үзүүлэхгүй бодис (Аюулын хувь 1, TLm-ийн үзүүлэлт нь 100ppm-ээс дээш бөгөөд 1000-аас доош)

Д ангилал: Далайн амьдралд мэдэгдэхүйц хортой нөлөө үзүүлэхгүй бодис (Аюулын хувь 1, TLm-ийн үзүүлэлт нь 100ppm-ээс дээш бөгөөд 1000-аас доош), далайн ёроолыг бүрхэж, биохимийн хүчилтөрөгчийн эрэл бий болгох бодис /БХЭ/, буюу хүний эрүүл мэндийн хувьд дээд зэргийн аюул учруулах (LD 50 нь 5mg/kg/-ээд доош), эсхүл бодисын үнэр, хортой, эсхүл харшлах шинж чанарын улмаас далайн тав тухтай байдалд зохих сөрөг нөлөө үзүүлэх бодис, эсхүл хүний эрүүл мэндэд зохих хэмжээний аюул учруулах бодис (LD 50 нь 5mg/kg/-ээд дээш бөгөөд 50-аас доош)

Бусад шингэн: (энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын зорилгоор) дээр заасан А, В, С, D ангилалд тусгасан бодисоос бусад бодис.

**2 дугаар дэд-хавсралт**  
**Бөөнөөр тээвэрлэх шингэн хортой бодисын жагсаалт**

	НҮБ-ын дугаар	Бохирдуулалтын ангилал	Үлдэгдэл өтгөрүүлэлт /жинд оногдох хувь/	
		2 дугаар хавсралт, журам 3	2 дугаар хавсралт, журам 5/1/	2 дугаар хавсралт, журам 5/7/
	I	II	III	IV
Бодис			Тусгай газрын гадна талд	Тусгай газарт
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid	-	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	-	D		



Alkylbenzene sulfonate (straight chain)	-	C		
(branched chain)		B		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15% уусмал)	-	D		
Aminoethylethanol amine (hydroxyethyl ethylene Diamine)	-	D		
Ammonia (28% усан )	1005	B		
Iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	-	D		
Aniline	1547	C		
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	-	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
Sec-Butyl acrylate	1124	D		
n-Butyl acrylate	-	D		
Butyl butyrate	-	B		
Butylene glycol(s)	-	D		
Butyl methacrylate	-	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	-	B		
Calcium hydroxide (уусмал)	-	D		
Camphor тос	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (potassium Hydroxide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)	-	D		
Chloroprene	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1954	C		
Para-Chlorotoluene	-	B		
Citric acid (10%-25%)	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	-	D		
cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine	-	D		
Para-Cymene (isopropyl toluene)	2046	D		
Decahydronaphth	1147	D		

alene				
Decane	-	D		
Diacetone alcohol	1148	D		
Dibenzyl ether	-	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropane				
Dichloropropene				
холимог				
(D.D.soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (холимог isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
diethylenetriamine	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl				
Ether	-	C		
Diethylyketone (3-pentanone)	1156	D		
Diisobutylene	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	-	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether	1159	D		
Dimethylamine (40% усан )	1160	C		
Dimethylethanolamine				
(2-dimethylamino- ethanol)	2051	C		
Dimethylformamide	-	D		
1,4-Dioxane	1165	C		
Diphenyl/diphenyl oxide,				
Холимог	-	D		
Dopercylbenzene	-	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxythyl acetate*	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone	-	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	-	D		
Ethylene chlorohydrin (2-chloroethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin	-	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl				
Ether (methul cellosove)	1171	D		





2-Ethylhexyl acrylate	-	D		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C		
Ehtyl lactate	1192	D		
2-Ethyl propylacrolein	3- -	B		
Formaldehyde (35-50% уусмал )	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furturyl alcohol	-	C		
Heptanoic acid	-	D		
Hexamethylenedi amine	1983	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% усан)	1790	B		
Hydrogen peroxide (60%-аас дээш)	2015	C		
Isobutyl acrylate	-	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	-	D		
Isobutyraldehyde	2045	D		
Isooctane	-	D		
Isopentane	-	D		
Isophorone	-	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	-	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	-	D		
Mesityl oxide	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	-	D		
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl ethylpyridine	5- -	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene	-	D		
Alpha-Methylstyrene	-	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
monoethanolamine	-	D		
Monoisopropanolamine	-	C		
Monoemethyl ethanolamine	-	C		
Mononitrobenzene	-	C		
Monoisopropylamine	-	C		
Morpholine	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A		
Napthhenic acids	-	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/2032	C		
2-Nitropropane	-	D		
Ortho-nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol	-	C		
Nonylphenol	-	C		

n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	-	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene				
(tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	-	C		
Beta-Propiolactone	-	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	-	D		
n-Propyl acetate*	1276	C		
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (уусмал)	-	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachlorophenate (уусмал)	-	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/ 1831/1832	C		
Tallow	-	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	-	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate	2078	B		
Trichloroethane	-	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	-	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene tritoyl phosphate	-	C		
Tritoyl phosphate (tricresyl phosphate)	-	B		
Turpentine (мод)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride	1303	B		
Xylenes (холимог isomers)	1307	C		

**3 дугаар дэд-хавсралт**  
**Бөөнөөр тээвэрлэх шингэн хортой бусад бодис**

Acetonitrile (menthyl cyanide)	n-Hexane
tert – Amyl alcohol	Ligroin
n-Burtyl alcohol	Methyl alcohol
Burtyrolactone	Methylamyl acetate
Calcium chloride (уусмал)	Methyl ethyl ketone (2-butanone)
Castor тос	Сүү
Нимбэгний шүүс	Бурам
Наргил модны самрын тос	Чидун жимсны тос
Сагамхай загасны илэгний тос	Polypropylene glycol
iso-Decyl alcohol	iso-Propyl acetate
n-Decyl alcohol	iso-Propyl alcohol
Decyl octyl alcohol	Propylene glycol
Dibutyl ether	Propylene oxide
Diethanolamine	Propylene tetramer
Diethylene glycol	Propylene trimer
Dipentene	Sorbitol
Dipropylene glycol	Sulpher (шингэн)
Ethyl alcohol	Tridecanol
Ethylene glycol	Triethylene glycol
Fatty alcohols ( $C_{12} - C_{20}$ )	Triethylenetetramine
Glycerine	Tripropylene glycol
n-Heptane	Ус
Heptane (холимог isomers)	Дарс

**4 дүгээр дэд-хавсралт**  
**Шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэж буй хөлөг онгоцны ачааны бүртгэл**

- Хөлөг онгоцны нэр.....
- Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:
- Нийт багтаамж:
- Эхлэх хугацаа:.....
- Хөлөг онгоцны нэр:.....
- Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:.....
- Бүртгэгдсэн зүйлийн жагсаалт
- Зөвхөн а, b, c болон d ангиллын бодисын үйл ажиллагааг бөглөх шаардлагатай
- a) ачаа ачих
1. ачаа ачих өдөр, газар;
  2. бодисын цистерний нэрийг тодорхойлох;
  3. ачаа ачих цистерний төрөл;
- b) ачааг шилжүүлэх
1. шилжүүлсэн ачааны нэр болон ангилал;
  2. цистерний төрөл:
- a) аль цистернээс;
  - b) аль цистернэд;
4. 4/1/-ийн цистернийг сулласан эсэх;
  5. үгүй бол, үлдэгдэл хэмжээ;
- c) ачааг буулгах
1. ачааг буулгасан газар;
  2. буулгасан цистерний төрөл;
  3. цистернийг сулласан эсэх;



- а) сулласан тохиолдолд хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон зохион байгуулалтын дагуу сулласан эсэхийг баталгаажуулах;
- б) суллаагүй тохиолдолд цистерн дэх үлдэгдэл хэмжээ;
- 4. хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон зохион байгуулалт хүлээн авагч байгууламжийг урьдчилан цэвэрлэхийг шаарддаг эсэх;
- 5. шахалт болон задаргааны саатал
  - а) саатал гарсан хугацаа;
  - б) саатал гарсан шалтгаан;
  - с) тогтолцоо үйлчилж эхэлсэн хугацаа.
- д) Хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон зохион байгуулалтын дагуу заавал хийх урьдчилсан цэвэрлэгээ.
  - а) цистерн, бодис болон ангиллын төрөл;
  - б) угаах аргачлал:
    - нэг цистерн дэх угаалгын машины тоо;
    - угаах хугацаа;
    - хүйтэн/халуун угаалга.
  - а) Ачааны цистерний цэвэрлэгээ
    - 1. цистерн, бодис, ангилал тодорхойлох;
    - 2. цэвэрлэсэн аргачлал:
      - далайд гаргах;
      - далайд бодис гаргасан өдөр, газар;
      - далайд бодис гаргах ажиллагаа, ашигласан тоног төхөөрөмж.
    - б) цистерний угаалгыг далайд гаргах
      - 1. цистерн тодорхойлох;
      - 2. цистерний цэвэрлэгээний үед цистерний угаалгыг гаргасан бол ямар төвшинд гаргасан эсэх;
        - 3. шахалт эхэлсэн болон зогссон хугацаа;
        - 4. гаргалтын үеийн хөлөг онгоцны хурд.
      - с) Бохир балластын усыг ачааны цистернээс гаргах:
        - 1. цистерний төрөл
        - 2. балласт гаргах
          - далай руу;
          - хүлээн авагч байгууламж руу;
          - балласт гаргалт эхэлсэн болон зогссон хугацаа;
          - гаргах үеийн хөлөг онгоцны хурд.
      - д) Санамсаргүйгээр гаргах:
        - 1. хэрэг явдал гарсан хугацаа;
        - 2. бодис, ангиллын багцаалсан тоо хэмжээ;
        - 3. гаргалтын үеийн нөхцөл байдал, эсхүл алдагдал болон ерөнхий үзүүлэлт.
      - е) Тэрх бүхий шалгагчийн хяналт
        - 1. боомт тодорхойлох;
        - 2. цистерн, ангилал, бодис тодорхойлох;
        - 3. цистерн, шахагч болон шахач тогтолцоог сулласан эсэх;
        - 4. хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон зохион байгуулалтын дагуу урьдчилсан цэвэрлэгээ хийсэн эсэх;
        - 5. урьдчилсан цэвэрлэгээнээс чөлөөлөх;
        - 6. чөлөөлсөн шалтгаан;
        - 7. эрх бүхий шалгагчийн нэр болон гарын үсэг;
        - 8. тус шалгагчийн ажилладаг байгууллага, Засгийн газрын байгууллага.

Хөлөг онгоцны нэр:.....

Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:.....



5 дугаар дэд-хавсралт  
Гэрчилгээний хэлбэр

Шингэн хортой бодис бөөнөөр тээвэрлэх тухай  
бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ /1973/

/Жич: Химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хувьд энэхүү гэрчилгээнээс гадна конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 13 дугаар журмын /3/ заалтын дагуу гэрчилгээ авсан байна/.

/Албан ёсны тамга/

Хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын конвенц /1973/-ийн заалтын дагуу.....

/тухайн орны албан ёсны нэр/

Засгийн газрын эрх мэдлийн дор.....

/Хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын конвенц /1973/-ийн заалтын дагуу эрх олгосон байгууллага, эсхүл албан тушаалтны нэр/

Хөлөг онгоцны мэдээлэл

Хөлөг онгоцны нэр:.....

Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:.....

Бүртгүүлсэн боомт:.....

Нийт багтаамж:.....

IMO дугаар:.....

**ЭНЭХҮҮ ГЭРЧИЛГЭЭГ:**

1. Конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 10 дугаар журмын заалтын дагуу хөлөг онгоцыг судлан шалгасан;

2. Хөлөг онгоцны бүтэц, тоног төхөөрөмж, тогтолцоо, зохион байгуулалт, материал болон нөхцөл нь шаардлага хангасан энэхүү конвенцийн 11 дүгээр хавсралтыг хэрэгжүүлэх шаардлагад нийцсэн болохыг судалгаагаар харуулсан;

3. Конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 5 дугаар журмыг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан Захиргаанаас дараахь арга хэмжээ, ажиллагааг баталсан гэдгийг нотолж олгов:

Энэхүү конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 10 дугаар журмын судалгааны дагуу энэхүү гэрчилгээ нь .....хүчинтэй байна.

Олгосон газар:.....

/гэрчилгээ олгосон газрын нэр/

/гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

/гэрчилгээ олгосон байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

**Жилийн болон завсрын судалгаа**

Конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 10 дугаар журмын /1//с/-ийн дагуу шаардагдах завсрын судалгаагаар энэхүү хөлөг онгоц болон түүний нөхцөл нь конвенцийн холбогдох заалтад нийцнэ гэж тогтоосныг нотолж, энэхүү гэрчилгээг олгов:

Гарын үсэг.....

/эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Газар..... Он, сар, өдөр.....

/Байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/

Жилийн /завсрын судалгаа

Гарын үсэг.....

Газар..... /эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/  
Он, сар, өдөр.....

/Байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

Конвенцийн 2 дугаар хавсралтын 12 дугаар журмын /2/ болон /4/-ийн заалтын дагуу энэхүү гэрчилгээний хугацааг.....хүртэл сунгав.

Гарын үсэг.....

Газар..... /эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/  
Он, сар, өдөр.....

/Байгууллагын тамга буюу тэмдэг/

### **3 ДУГААР ХАВСРАЛТ** **Баглаа, боолттой хэлбэрээр тээвэрлэх хортой бодисоор** **бохирдуулахаас сэргийлэх тухай журам**

#### *1 дүгээр журам* **Үйлчлэх хүрээ**

1. Өөрөөр тодорхой заагаагүй бол, энэхүү хавсралтын журмыг боолт, баглаатай хэлбэрээр, эсхүл ачааны контейнер, зөөврийн цистерн, эсхүл замын болон төмөр замын цистернд хортой бодис тээвэрлэх бүх хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.

2. Хортой бодис энэхүү хавсралтын заалтын дагуу тээвэрлэх бөгөөд бусад тохиолдолд ийнхүү тээвэрлэхийг хориглоно.

3. Конвенцийн Талуудын Засгийн газар хортой бодисоор далайн орчинд бохирдуулах явдлыг аль болох багасгах, эсхүл бохирдуулахаас сэргийлэх зорилгоор хавсралтын заалтын нэмэлт болох баглаа, шошголох, баримт бичиг хадгалах дэлгэрэнгүй шаардлага гаргах, эсхүл гаргуулах.

4. Конвенцийн зорилгоор, өмнө нь хортой бодис тээвэрлэхэд ашиглаж байсан хоосон саванд шаардлагатай арга хэмжээ авч, далайн орчинд аюул учруулах үлдэгдлээс цэвэрлээгүй бол, уг савыг хортой бодистой нэгэн адил авч үзнэ.

#### *2 дугаар журам* **Баглаа**

Баглаа, боолт нь тэдгээрийн тодорхой агуулгын хувьд, далайн орчинд үзүүлэх аюулыг аль болох багасгахад хангалттай байна.

#### *3 дугаар дэд-хавсралт* **Хөлөг онгоцноос гарсан бохир усаар бохирдуулахаас** **сэргийлэх тухай журам**

#### *1 дүгээр журам* **Нэр томьёо**

1. “шинэ хөлөг онгоц” гэж

а) энэхүү хавсралтын хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл хүчин төгөлдөр болсны дараа барилгын гэрээг нь байгуулсан, барилгын гэрээ байхгүй тохиолдолд суурийг нь тавьсан, эсхүл барилгын ижил төстэй үе шатанд буй хөлөг онгоц;

б) энэхүү хавсралт хүчин төгөлдөр болсноос хойш гурав, эсхүл түүнээс дээш жилийн дараа хүлээлгэж өгсөн хөлөг онгоцыг;

2. “байгаа хөлөг онгоц” гэж шинэ бус хөлөг онгоцыг;



3. “бохир ус” гэж:
  - а) аливаа хэлбэрийн жорлон, бие засах өрөөнөөс гаргах бохир ус болон бусад хаягдал;
  - б) нүүр, гар угаагч болон ваннаар дамжуулан эмнэлгийн өрөө, тасалгаанаас гаргасан бохир ус;
  - с) амьд амьтантай өрөө, тасалгаанаас гаргасан бохир ус;
  - д) дээр тодорхойлсон бохир устай хольж, гаргасан бусад хаягдал усыг;
4. “хуримтлуулагч цистерн” гэж бохир усыг хуримтлуулан байлгахад ашиглах цистернийг;
5. “нэн ойрын газар”, “нэн ойрын газраас” гэсэн томъёог олон улсын эрх зүйн дагуу тухайн нутаг дэвсгэрийн далайг тогтоох шугамаас гэж ойлгох, гэхдээ энэхүү конвенцийн зорилгоор Австралийн зүүн хойд эрэг хавийн “нэн ойрын газраас” гэж Австралийн эргийн:
  - а) өмнөд өргөрөг 11 хэм 00' , зүүн уртраг 142 хэм 08'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 35 хүртэл;
  - б) зүүн уртраг 414 хэм 55'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 00' хүртэл;
  - с) зүүн уртраг 142 хэм 00'-аас өмнөд өргөрөг 9 хэм 10' хүртэл;
  - д) зүүн уртраг 143 хэм 52'-оос өмнөд өргөрөг 9 хэм 00' хүртэл;
  - е) зүүн уртраг 144 хэм 30'-аас өмнөд өргөрөг 13 хэм 00' хүртэл;
  - ф) зүүн уртраг 144 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 15 хэм 00' хүртэл;
  - г) зүүн уртраг 146 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 18 хэм 00' хүртэл;
  - х) зүүн уртраг 147 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 21 хэм 00' хүртэл;
  - 42' зүүн уртраг 156 хэм 15' хүртэл цэгээс татсан шугамнаас гэж ойлгоно.

## *2 дугаар журам* **Үйлчлэх хүрээ**

Хавсралтын заалтыг дараахь хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.

- а)
  - i) 200 болон түүнээс дээш тонны нийт багтаамжтай шинэ хөлөг онгоц;
  - ii) нийт багтаамжийг нь хэмжээгүй бөгөөд 10-аас дээш тооны хүн тээвэрлэх эрхтэй шинэ хөлөг онгоц;
- б)
  - i) хавсралтын хүчин төгөлдөр болсноос хойш 10 жилийн дараах, 200 болон түүнээс дээш тонны нийт багтаамжтай байгаа хөлөг онгоц;
  - ii) хавсралтын хүчин төгөлдөр болсноос хойш 10 жилийн дараах, 200 болон түүнээс дээш тонны нийт багтаамжтай бөгөөд 10-аас дээш тооны хүн тээвэрлэх эрхтэй байгаа хөлөг онгоц;
  - iii) хавсралтын хүчин төгөлдөр болсноос хойш 10 жилийн дараах, нийт багтаамжийг нь хэмжээгүй бөгөөд 10-аас дээш тооны хүн тээвэрлэх эрхтэй шинэ хөлөг онгоц.

## *3 дугаар журам* **Судалгаа**

1. Хавсралтын заалтад нийцүүлэн үйл ажиллагаагаа явуулах бөгөөд конвенцийн нөгөө Талын шүүх эрх мэдлийн хүрээний боомт, эсхүл эрэг орчмын буудал руу аян хийж буй хөлөг онгоц тус бүр дээр дараахь судалгааг хийнэ:

а) хөлөг онгоц үйлчилгээнд гарахаас, эсхүл энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын дагуу шаардагдах гэрчилгээг анх удаа олгохоос өмнө анхны судалгааг хийж, дараахь нөхцөл хангагдсан эсэхийг тогтооно:

- i) хөлөг онгоц дээр бохир ус боловсруулах тоног төхөөрөмж байгаа бол, уг тоног төхөөрөмж нь байгууллагаас боловсруулсан стандарт болон туршилтын аргачлал дээр үндэслэгдэх ажиллагааны шаардлагыг хангах;
- ii) хөлөг онгоцон дээр бохир усыг дамжуулах болон ариутгах систем байгаа бол, уг системийн төрийг Захиргаанаас баталсан байх;

iii) хөлөг онгоцон дээр хуримтлуулагч цистерн байгаа бол, уг цистерн нь хөлөг онгоцны ажиллагаа, хөлөг онгоц дээр байгаа хүмүүсийн тоо болон бусад холбогдох хүчин чадалтай байж, энэ талаар Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангах;

iv) бохир усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах ажлыг хялбарчлах зорилгоор хөлөг онгоцны гадна талд гарах хоолойгоор хөлөг онгоц нь тоноглогдсон бол, эл хоолой нь энэхүү хавсралтын 11 дүгээр журамд заасан эргийн стандарт холболтод тохирох холболттой байна.

Хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж, хэрэгсэл, зохион байгуулалт болон материал нь энэхүү хавсралтын холбогдох шаардлагад бүрэн нийцнэ гэдгийг судалгаагаар тогтооно.

b) Захиргаанаас тогтоосон хугацаанд хийх үе үеийн судалгаа. Судалгааг таваас хэтрэхгүй жилд нэг удаа хийх бөгөөд судалгааны үр дүнд тухайн хөлөг онгоцны бүтэц, тохируулга, зохион байгуулалт болон материал нь энэхүү хавсралтын журмын холбогдох шаардлагад бүрэн нийцнэ гэдгийг тогтооно. Гэхдээ энэхүү хавсралтын 7 дугаар журмын (2), (4) дэх хэсэгт тодорхойлсон хог, хаягдлаар бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ /1973/-ний хугацааг сунгасан тохиолдолд судалгааг хийх дээрх хугацааг сунгаж болно.

2. Энэхүү хавсралтын заалтад нийцүүлэх зорилгоор энэхүү журмын (1) дэх хэсгийн заалт хамааралгүй хөлөг онгоцны хувьд Захиргаанаас зохих арга хэмжээ авна.

3. Энэхүү хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой судалгааг Захиргааны ажилтнууд хэрэгжүүлнэ. Гэхдээ Захиргаа нь судалгаа хийлгүүлэх зорилгоор түүнээс хүлээн зөвшөөрсөн судлаачид, эсхүл байгууллагыг томилон ажиллуулж болно. Судалгааг бүрэн бөгөөд үр ашигтай хийсэн гэдэг талаар тухайн Захиргаа нь ямар ч тохиолдолд бүрэн баталгаа гаргана.

4. Энэхүү журмын дагуу хийсэн судалгаа дууссаны дараа Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр судалгаанд хамрагдсан бүтэц, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, материалд, тэдгээрийг шууд солихоос өөр аливаа өөрчлөлт оруулж болохгүй.

#### **4 дүгээр журам** **Гэрчилгээ олгох**

1. Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын заалтын дагуу хийсэн судалгааны дараа конвенцийн нөгөө Талын шүүх эрх мэдлийн боомт, эсхүл эрэг орчмын буудал руу явах аливаа хөлөг онгоцонд, бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгоно.

2. Гэрчилгээг Захиргаа, эсхүл түүнээс зүй ёсоор эрх олгосон аливаа этгээд буюу байгууллагаас олгоно. Ямар ч тохиолдолд гэрчилгээтэй холбоотой бүрэн хариуцлагыг Захиргаа хүлээнэ.

#### **5 дугаар журам** **Өөр Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

1. Конвенцийн Тал болох Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтээр хөлөг онгоцыг судалгаанд хамруулж болно. Хэрэв энэхүү хавсралтын заалт биелэгдэж байна гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр энэхүү хавсралтын дагуу бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх тухай олон улсын гэрчилгээ (1973)-г тухайн хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгох эрхийг олгож болно.

2. Гэрчилгээний хуулбар болон судалгааны тайлангийн хуулбарыг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох даруй дамжуулна.

3. Гэрчилгээг Захиргааны хүсэлтээр олгосон тухай хүчин төгөлдөр болсон мэдэгдлийг агуулах бөгөөд энэхүү хавсралтын 4 дүгээр журмын дагуу олгосон гэрчилгээтэй нэгэн адил хүчинтэй байж хүлээн зөвшөөрөгдөнө.

4. Тал бус улсын далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973) олгохгүй.



## 6 дугаар журам Гэрчилгээний хэлбэр

Бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх тухай олон улсын гэрчилгээ (1973)-г энэхүү хавсралтын дэд-хавсралтад тусгасан загварт нийцэх хэлбэрээр гэрчилгээг олгож буй орны албан ёсны хэлээр үйлдэнэ. Хэрэв хэрэглэж буй хэл нь англи, эсхүл франц хэл биш бол, энэхүү хоёр хэлний аль нэгнээр хөрвүүлсэн орчуулгыг эх бичвэрт тусгана.

## 7 дугаар журам Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа

1. Бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх тухай олон улсын гэрчилгээ (1973)-г Захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд энэхүү журмын (2), (3) болон (4) дэх хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хугацаа нь олгосон өдрөөс хойш таван жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Хэрэв конвенцийн Тал далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх бүхий хөлөг онгоц нь гэрчилгээний хугацаа дуусах үед тухайн орны боомт, эсхүл эрэг орчмын буудалд ороогүй байвал, гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болох бөгөөд ийнхүү сунгах нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон улс хүрэх аялал нь дуустал, эсхүл зохистой, боломжит тохиолдолд хөлөг онгоцны гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болно.

3. Ямар ч гэрчилгээг ийнхүү таваас дээш сарын хугацаатайгаар сунгахгүй бөгөөд хугацаагаа сунгуулсан хөлөг онгоц нь өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон, эсхүл өөрийн боомтод судалгаа хийх тухайн улсад очсоны дараа хугацаа сунгуулсан шалтгаар шинэ гэрчилгээ авахгүйгээр тухайн боомт, эсхүл улсаас гарах эрх эдлэхгүй.

4. Энэхүү журмын (2) дахь хэсгийн дагуу хугацааг сунгаагүй гэрчилгээг хугацаа нь дууссан өдрөөс хойш нэг сар хүртэл хугацаагаар Захиргаанаас сунгаж болно.

5. Тоног төхөөрөмж, тохируулгыг шууд солих тохиолдлоос бусад тохиолдолд Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр шаардагдах барилга, дизайн, тоног төхөөрөмж, тохируулга, зохион байгуулалт, эсхүл материалд томоохон өөрчлөлт оруулбал гэрчилгээ хүчингүй болно.

6. Энэхүү журмын (7) дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээ нь тухайн хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсэн тохиолдолд хүчингүй болно.

7. Хөлөг онгоцыг өөр улсын далбаан дор шилжүүлсний дараа гэрчилгээ нь таваас хэтрэхгүй сарын хугацаанд, хэрэв энэ хугацаанд хүчингүй болоогүй бол, эсхүл Захиргаанаас орлох гэрчилгээ олготол, хүчинтэй байна. Шилжүүлсний дараа өөрийн далбаан дор үйл ажиллагаа явуулах эрх олгосон Талын Засгийн газар нь шилжүүлэхээс өмнө хөлөг онгоцонд олгосон байсан гэрчилгээний хуулбарыг холбогдох судалгааны тайлангийн хуулбарын хамт Захиргаанд аль болох даруй хүргүүлнэ.

## 8 дугаар журам Бохир ус гаргах

1. Хавсралтын 9 дүгээр журмын дагуу дараахаас бусад тохиолдолд далайд бохир ус гаргахыг хориглоно:

а) журам 3 (1) (а) дахь хэсгийн дагуу Захиргаанаас баталсан системийг ашиглан нэн ойрын газраас дөрвөөс дээш далайн миль алслагдсан газар ариутгасан бохир ус мөн нэн ойрын газраас арван хоёроос дээш далайн миль алслагдсан газар ариутгаагүй бохир усыг хөлөг онгоцноос гаргах бөгөөд ямар ч тохиолдолд хуримтлуулагч цистернд агуулагдаж буй бохир усыг нэгэн зэрэг бус, бага багаар, 4-өөс доошгүй узелийн хурдтай маршрутаар явах хөлөг онгоцноос ийнхүү гаргах. Нэгэн зэрэг гаргах бодисын хэмжээ байгууллагаас боловсруулсан стандартыг үндэслэн Захиргаанаас батална;

- b) Энэхүү хавсралтын журам 3 (1) (a)(i) - заасан ажиллагааны шаардлагыг хангах зорилгоор Захиргаанаас баталсан бохир ус боловсруулах тоног төхөөрөмжийг хөлөг онгоц дээр ажилуулах:
- i) тоног төхөөрөмжийн туршилтын дүнг бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)-д тусгасан;
  - ii) түүнчлэн цутгал нь усны өнгийг өөрчлөхгүй, хатуу гадаргуун дээр хөвөж харагдахгүй;
- c) улсын шүүх эрх мэдлийн усанд бохир ус гаргаж буй хөлөг онгоц байх бөгөөд тухайн улсаас ийнхүү бохир ус гаргахад тавих илүү зөөлөн шаардлагын дагуу бохир ус гаргах;
2. Далайд өөр шаардлагын дагуу гаргах хаягдал, эсхүл хаягдал устай хольж, бохир усыг гаргах тохиолдолд илүү хатуу шаардлагыг нь баримтална.

**9 дүгээр журам**  
**Эс хэрэглэх тохиолдол**

- Энэхүү хавсралтын 8 дугаар журмыг дараахь тохиолдолд хэрэглэхгүй:
1. хөлөг онгоц, эсхүл хөлөг онгоцон дээр байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангах, эсхүл далайд хүний амь насыг аврах зорилгоор хөлөг онгоцноос далайд бохир ус гаргасан;
  2. хэрэв хөлөг онгоц, эсхүл тоног төхөөрөмжид гэмтэл гарахаас өмнө, эсхүл дараа гаргалтыг зогсоох, эсхүл багасгах боломжит бүх урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авсан бол.

**10 дугаар журам**  
**Хүлээн авагч байгууламж**

1. Энэхүү хавсралтын заалтын дагуу Талуудын Засгийн газар нь боомт, эсхүл эрэг орчмын буудлыг хог, хаягдал хүлээн авагч хэрэгслээр хангаж, эдгээр хэрэгслийг ашиглах хөлөг онгоцонд шаардлага хангахуйц үйлчилгээ үзүүлэх талаар арга хэмжээ авна.
2. Энэхүү журмын дагуу хангасан байгууламж нь хангалтгүй байгаа тохиолдолд холбогдох Талуудад мэдэгдэх зорилгоор Талуудын Засгийн газар нь байгууллагад мэдээлнэ.

**11 дүгээр журм**  
**Гаргах холболтын стандарт**

Хүлээн авагч байгууламжийн хоолойг хөлөг онгоцны бодис гаргах хоолойтой холбохын тулд хоёр шугам нь дараахь үзүүлэлтийн дагуу бодис гаргах холболттой байна:

**Гаргах холболтын цоргын стандарт хэмжээ**

Тодорхойлолт	Хэмжээ
Гадна диаметр	210 мм
Дотор диаметр	Хоолойн гаднах диаметрийн дагуу
Эргийн дугуй/цагаригийн диаметр	170 мм
Цоргын нүх	Голч: 18 мм-ийн 4 нүх. Дээрх диаметрийн эргийн нүхэн дээр байрлуулна. Нүхний өргөн: 18 мм
Цоргын зузаан	16 мм
Эрэг: Тоо, голч	Голч: 16 мм-ийн 4 эрэг. Тохирох урттай



Цорго нь 100 мм хүртэлх доторх голчтой хоолойг холбох хүчин чадалтай байна. Хавтгай хэлбэртэй бөгөөд ганаар хийгдсэн байна. 6 кг/см-ын даралтыг даахуйц материалаар үйлдвэрлэнэ.

5 метр, эсхүл түүнээс гүнтэй хөлөг онгоцны гөргөх холболтын дотор диаметр нь 38мм байж болно.

4 дүгээр дэд-хавсралт  
**ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ХЭЛБЭР**

**Бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх олон улсын гэрчилгээ (1973)**

Хөлөг онгоцноос үүдсэн бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц (1973)-ийн заалтын дагуу.....-ын  
/орны албан ёсны нэр/

Засгийн газраас эрх олгосон.....  
(Хөлөг онгоцоос үүдсэн бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц (1973)-ийн заалтын дагуу эрх олгосон албан тушаалтан, эсхүл байгууллагын нэр)

Хөлөг онгоцны мэдээлэл  
Хөлөг онгоцны нэр:.....  
Ялгарах үсэг, эсхүл тоо:.....  
Бүртгүүлсэн боомт:.....  
Нийт багтаамж:.....  
IMO дугаар:.....  
Шинэ/байгаа хөлөг онгоц  
Барилгын гэрээ байгуулсан өдөр:.....  
Сурийг тавьсан өдөр, эсхүл ижил төстэй барилгын үе шат  
Нийлүүлсэн өдөр:.....

**ЭНЭХҮҮ ГЭРЧИЛГЭЭ НЬ:**

1. Конвенцийн 4 дүгээр хавсралтын 3 дугаар журмын (1)(а) (1)-(4) дэх хэсэгт нийцүүлэн энэхүү хөлөг онгоц нь дараахь бохир ус боловсруулах тоног төхөөрөмж / бохир ус ариутгах төхөөрөмж / бохир ус хуримтлуулагч цистернээр тоноглогдсон:

а) бохир ус боловсруулах тоног төхөөрөмжийн тодорхойлолт:  
Бохир ус боловсруулах тоног төхөөрөмжийн төрөл.....  
Үйлдвэрлэгчийн нэр.....  
Ариутгалын дараахь бохир усны төвшин.....

б) бохир ус ариутгах төхөөрөмжийн тодорхойлолт:  
Бохир ус ариутгах төхөөрөмжийн төрөл.....  
Үйлдвэрлэгчийн нэр.....  
Ариутгалын дараахь бохир усны төвшин.....

с) бохир ус хуримтлуулагч цистерний тодорхойлолт:  
Хуримтлуулагч цистерний нийт багтаамж.....  
Байрлал.....

д) эргийн стандарт холбоотой холбогдох бөгөөд бохир усыг хүлээн авагч хэрэгсэлд дамжуулах хоолой.

2. Хөлөг онгоцноос үүдсэн бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц /1973/-ийн 4 дүгээр хавсралтын 3 дугаар журмын дагуу бохир усаар бохирдуулахаас сэргийлэх үүднээс хөлөг онгоцыг судлан шалгаж, хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж болон нөхцөл байдал нь бүх талаар хангалттай бөгөөд хөлөг онгоц нь конвенцийн 4 дүгээр хавсралтын холбогдох шаардлагад нийцэж байгааг судалгаагаар харуулсан.

Энэхүү гэрчилгээ.....хүртэл хүчинтэй байна.

Олгосон газар:

*/гэрчилгээг олгосон газрын нэр/*

*/олгосон он, сар, өдөр/*

*/гэрчилгээг олгосон албан тушаалтны гарын үсэг/*

*/эрх бүхий байгууллагын тамга, эсхүл тэмдэг/*

Конвенцийн 4 дүгээр хавсралтын 7 дугаар журмын (2) болон (4)-ийн заалтын дагуу гэрчилгээг.....хүртэл сунгав.

Гарын үсэг:.....

*/эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг/*

Газар:

Он, сар, өдөр:

*/Гэрчилгээг олгосон байгууллагын тамга буюу тэмдэг/*

*5 дугаар хавсралт*

**Хөлөг онгоцноос гарсан хог, хаягдлаас үүдсэн бохирдлыг  
хянах тухай журам**

*1 дүгээр журам*

**Нэр томьёо**

Энэхүү конвенцийн зорилгоор:

1. “хог, хаягдал” гэж хөлөг онгоцны хэвийн ажиллагаанаас гаралтай бөгөөд үе үе, эсхүл байнга гаргаж хаях шаардлагатай энэхүү конвенцийн бусад хавсралтад тодорхойлсон бодисоос бусад аливаа төрлийн хоол хүнсний (шинэ загас болон түүний хэсгийг оруулахгүй) ахуй болон ажиллагааны хаягдлыг;

2. “нэн ойрын газар”, “нэн ойрын газраас” гэсэн нэр томьёог олон улсын эрх зүйн дагуу тухайн нутаг дэвсгэрийн далайг тогтоох шугамаас гэж ойлгох, гэхдээ энэхүү конвенцийн зорилгоор Австралийн зүүн хойд эрэг хэвийн “нэн ойрын газраас” гэж Австралийн эргийн:

- a) өмнөд өргөрөг 11 хэм 00' , зүүн уртраг 142 хэм 08'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 35 хүртэл;
  - b) зүүн уртраг 414 хэм 55'-аас өмнөд өргөрөг 10 хэм 00' хүртэл;
  - c) зүүн уртраг 142 хэм 00'-аас өмнөд өргөрөг 9 хэм 10' хүртэл;
  - d) зүүн уртраг 143 хэм 52'-оос өмнөд өргөрөг 9 хэм 00' хүртэл;
  - e) зүүн уртраг 144 хэм 30'-аас өмнөд өргөрөг 13 хэм 00' хүртэл;
  - f) зүүн уртраг 144 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 15 хэм 00' хүртэл;
  - g) зүүн уртраг 146 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 18 хэм 00' хүртэл;
  - h) зүүн уртраг 147 хэм 00'-оос өмнөд өргөрөг 21 хэм 00' хүртэл;
- 42' зүүн уртраг 153 хэм 15' хүртэл цэгээс татсан шугамнаас гэж ойлгоно.

3. “тусгай газар” гэж далайн зүйн болон экологийн нөхцөл, түүнчлэн замын хөдөлгөөний тодорхой шинж чанартай холбоотой техникийн хүлээн зөвшөөрсөн шалтгааны улмаас далайг газрын тосоор бохирдуулахаас сэргийлэх тусгай бөгөөд зайлшгүй биелүүлэх арга хэлбэр байх шаардлагатай далайн орон зайг. Тусгай газарт энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан газар, орон зайг хамааруулна.

*2 дугаар журам*

**Үйлчлэх хүрээ**

Өөрөөр заагүй тохиолдолд энэхүү хавсралтын заалтыг бүх хөлөг онгоцны хувьд хэрэглэнэ.





### 3 дугаар журам

#### Тусгай газраас гадагшаа хог, хаягдал гаргах

1. Энэхүү хавсралтын 4,5 болон 6 дугаар журмын заалтын дагуу:
  - a) бүх төрлийн пластик, түүнчлэн синтетик олс, загасны синтетик тор болон хогны пластик уут зэрэг далайд гаргахыг хориглоно;
  - b) дараахь хог, хаягдлыг нэн ойрын газраас аль болох алслагдсан газар далайд гаргах бөгөөд дараахь нөхцөлд ийнхүү гарахыг хориглоно:
    - i) ачааны дэвсгэр, боолт, баглаа зэрэг хөвөх зүйлийг нэн ойрын газраас 25-аас доош далайн миль алслагдсан газарт;
    - ii) хоол хүнсний болон бусад хог, хаягдлыг тухайлбал, цаасан бүтээгдхүүн, даавуу, төмөр, шил, лонх, шаазан сав суулга болон ижил төрлийн сав суулгыг 12-оос доош далайн миль газарт;
  - c) энэхүү журмын (b) (ii) дугаар дэд хэсэгт заасан хог, хаягдлыг ариутгах төхөөрөмж, эсхүл нунтаглагчаар дамжуулсан тохиолдолд түүнийг нэн ойрын газраас аль болох алслагдсан газар далайд гаргаж болно. Ямар ч тохиолдолд нэн ойрын газраас 3-аас доош далайн миль алсалагдсан газарт ийнхүү далайд гаргахыг хориглоно. Ийнхүү ариутгасан буюу нунтагласан хог, хаягдал нь 25-аас хэтрэхгүй мм-ийн нүхтэй шүүлтүүрээр гарах боломжтой.
2. Далайд өөр шаардлагын дагуу гаргах хаягдалтай хольж, хог хаягдлыг далайд гаргах тохиолдолд илүү хатуу шаардлагыг нь баримтална.

### 4 дүгээр журам

#### Хог, хаягдлыг гаргахад тавих тусгай шаардлага

1. Энэхүү журмын (2) дахь хэсгийн заалтын дагуу далайн ёроолын ашигт малтмалын эрэл, хайгуул, ашиглалт болон эрэг орчмын холбогдох боловсруулалтын ажиллагаа явуулж буй хөдлөшгүй, эсхүл хөвөгч платформ болон ийм платформуос 500 метрийн зайд буй хөлөг онгоцноос аливаа материалыг далайд гаргахыг хориглоно.
2. Хоол хүнсний хог хаягдлыг ариутгах төхөөрөмж, эсхүл нунтаглагчаар дамжуулсан тохиолдолд газраас 12-оос дээш далайн миль алслагдсан газарт буй хөдлөшгүй буюу хөвөгч платформ болон ийм платформуос 500 метрийн зайд буй хөлөг онгоцноос уг хог хаягдлыг далайд гаргахыг зөвшөөрч болно. Ийнхүү ариутгасан, эсхүл нунтагласан хог хаягдал нь 25-аас хэтрэхгүй мм-ийн нүхтэй шүүлтүүрээр гарах боломжтой байна.

### 5 дугаар журам

#### Тусгай орон зайд хог хаягдал гаргах

1. Энэхүү хавсралтын зорилгоор тусгай газар гэж Газар дундын тэнгис, Балтын тэнгис, Улаан тэнгис болон Персийн буланг хамрах бүсийг хэлэх бөгөөд тэдгээрийг дараахь байдлаар тодорхойлно:
  - a) Газар дундын тэнгис гэж 41 N өргөрөгөөр байгуулагдсан Газар дундын тэнгис, Хар тэнгис хоорондын болон өрнөдөд 5 W хэм 36'-д буй Гибралтарын хоолойгоор хязгаарлагдах булан, тэнгисийг;
  - b) Балтын тэнгис гэж Скагерракийн 57 N хэм 44.8'-ийн Скав өргөрөгийн хязгаарлагдах Ботнийн булан, Финляндийн булан болон Балтын тэнгисийн орц бүхий Балтын тэнгисийг;
  - c) Хар тэнгис гэж 41 N хэм өргөрөгөөр байгуулагдсан Газар дундын тэнгис, Хар тэнгис хоорондын хязгаар бүхий Хар тэнгисийг;
  - d) Улаан тэнгис гэж өрнөдөд Рас си Ан /12 N хэм 8.5' /, Хусн Мурад /12 N хэм 40.4'/ хоорондын ромбо шугамаар хязгаарлагдсан Суэц болон Акабагийн булан бүхий Улаан тэнгисийг.
2. Энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын зорилгоор:
  - a) дараахь зүйлийг далайд гаргахыг хориглоно:

- i) бүх төрлийн пластик, түүнчлэн синтетик олс, загасны синтетик тор болон хогны пластик уут зэрэг;
- ii) цаасан бүтээгдэхүүн, шил, төмөр, ачааны дэвсгэр, боолт, баглаа, даавуу,
- b) хоол хүнсний хаягдлыг газраас аль болох алслагдсан газар, түүнчлэн нэн ойрын газраас 12-оос доошгүй далайн миль алслагдсан газар далайд гаргана.

3. Далайд өөр шаардлагын дагуу гаргах хог хаягдалтай хольж, хог хаягдлыг далайд гаргах тохиолдолд илүү хатуу шаардлагыг нь баримтална.

4. Тусгай газар дахь хүлээн авагч байгууламж:

- a) тусгай газартай хил залгаа конвенцийн Талуудын Засгийн газар нь уг газарт үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцны тусгай шаардлагыг харгалзан үзэж, энэхүү хавсралтын 7 дугаар журмын дагуу тусгай газарт буй бүх боомтод шаардлага хангахуйц хүлээн авагч хэрэгсэл байлгах талаар арга хэмжээ авна.
- b) Энэхүү журмын /a/-ийн дагуу авсан арга хэмжээний талаар Талуудын Засгийн газар байгууллагад мэдэгдэнэ. тухайн бүсийн хувьд энэхүү журмын шаардлага хүчин төгөлдөр болох өдрийг хангалттай мэдээлэл авмагц байгууллагаас тогтооно. Ийнхүү тогтоосон өдрийн талаар эл өдрөөс 12-оос доошгүй сарын өмнө байгууллага Талуудад мэдэгдэнэ.
- c) Ийнхүү тогтоосон өдрөөс хойш тусгай газарт буй, гэхдээ хүлээн авагч хэрэгсэлгүй боомтод орох хөлөг онгоц энэхүү журмын шаардлагыг бүрэн биелүүлнэ.

#### *6 дугаар журам* **Эс хэрэглэх тохиолдол**

Энэхүү хавсралтын 3, 4 болон 5 дугаар журмыг дараахь нөхцөлд хэрэглэхгүй:

- 1. хөлөг онгоц болон хөлөг онгоцон дээр байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангах буюу далайд хүний амь насыг аврах зорилгоор далайд хог хаягдал гаргах;
- 2. хөлөг онгоц, эсхүл түүний тоног төхөөрөмжид учирсан гэмтлийн улмаас хог хаягдал алдах. Гэхдээ ийнхүү хог хаягдал алдахаас сэргийлэх, эсхүл алдах явдлыг багасгах зорилгоор гэмтэл гарахаас өмнө, эсхүл түүний дараа зохих арга хэмжээ авсан байх;
- 3. загасны синтетик тор, эсхүл торыг засварлахад шаардагдах синтетик материалыг тохиолдлоор алдах. Гэхдээ алдахаас сэргийлэх зорилгоор зохих арга хэмжээ авсан байх.

#### *7 дугаар журам* **Хүлээн авагч байгууламж**

- 1. Конвенцийн Талуудын Засгийн газар хөлөг онгоцыг үндэслэлгүйгээр саатуулахгүйгээр, хөлөг онгоцны шаардлагын дагуу хог хаягдлыг нь хүлээн авч боомт буудалд байлгах талаар арга хэмжээ авна.
- 2. Энэхүү журмын дагуу байлгах хэрэгсэл нь шаардлага хангахгүй байгаа тохиолдол тус бүрийн талаар бусад холбогдох Талуудад мэдээлэх зорилгоор Талуудын Засгийн газар байгууллагад мэдэгдэнэ.

### **133. ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ҮҮДЭЛТЭЙ БОХИРДЛООС СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ КОНВЕНЦИД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН ПРОТОКОЛ**

*1997 оны 9 дүгээр сарын 26-ны өдөр баталж,  
2005 оны 5 дугаар сарын 19-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү протоколд оролцогч талууд,

Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай 1973 оны олон улсын конвенцийн 1978 оны протоколд оролцогч талууд болж,

агаарыг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоор бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх болон түүнд хяналт тавих шаардлагатай гэдгийг хүлээн зөвшөөрч,

Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх тухай Хүрээлэн буй орчин, хөгжлийн тухай Риогийн тунхаглалын 15 дугаар зарчмыг эргэн санаж,

энэхүү зорилтод 1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенцид нэмэлт өөрчлөлт оруулах 1997 оны протоколыг байгуулснаар хүрч болох юм гэдгийг харгалзан үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

#### *1 дүгээр зүйл*

#### **Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах баримт бичиг**

Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулах баримт бичиг нь 1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенц (цаашид “конвенц” гэх) болно.

#### *2 дугаар зүйл*

#### **Конвенцийн 6 дугаар хавсралтын нэмэлт**

Энэхүү протоколын хавсралтад тусгасан Агаарыг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай зохицуулалт хэмээн нэрийдсэн VI хавсралтад нэмэлт оруулав.

#### *3 дугаар зүйл*

#### **Нийтлэг үүргүүд**

1. Энэхүү протоколд оролцогч талууд конвенц болон энэхүү протоколыг хамтад нь нэг баримт бичиг мэтээр хэрэглэж тайлбарлана.

2. Энэхүү протоколоос хийх ишлэл бүр нь түүний хавсралтаас нэгэн зэрэг ишлэл хийсэн хэрэг болно.

#### *4 дүгээр зүйл*

#### **Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах журам**

Конвенцийн 16 дугаар зүйлийг 6 дугаар хавсралт болон түүний нэмэлт хавсралтуудад хэрэглэхдээ “конвенцийн оролцогч талууд” гэсэн ишлэлийг уг хавсралтын дагуу үүрэг хүлээсэн оролцогч тал гэсэн утгатай ишлэл гэж үзнэ.

\* Монгол Улс 2007.05.04-ний өдөр нэгдэн орсон.

## **ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТУУД**

### *5 дугаар зүйл*

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү протокол нь Далайн олон улсын байгууллагын (цаашид “Байгууллага” гэх) төв байранд 1998 оны 1 дүгээр сарын 1-ээс 1998 оны 12 дугаар сарын 31 хүртэл гарын үзэг зурахад нээлттэй бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. Зөвхөн Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай 1973 оны олон улсын конвенцийн 1978 оны протоколын (цаашид “1978 оны протокол” гэх) хэлэлцэн тохиролцогч улс дараахь замаар илэрхийлснээр энэхүү протоколын талууд болж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах тухай тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах; эсхүл
- б) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцөлтэйгөөр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахаар гарын үсэг зурах; эсхүл
- с) нэгдэн орох.

2. Соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад (цаашид “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэх) хадгалуулахаар өгснөөр тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

### *6 дугаар зүйл*

#### **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү протокол нь худалдааны хөлөг онгоцууд нь нийтдээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт багтаамжийн 50-аас доошгүй хувийг эзлэх арван таваас доошгүй улс энэхүү протоколын 5 дугаар зүйлийн дагуу оролцогч тал болсноос хойш арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш түүнийг соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай хадгалуулахаар өгсөн баримт бичгийн хувьд тийнхүү хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш гурван сарын дараа тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

3. Конвенцийн 16 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү протоколд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш хадгалуулахаар өгсөн соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь нэмэлт өөрчлөлт оруулсан энэхүү протоколын хувьд хүчинтэй гэж үзнэ.

### *7 дугаар зүйл*

#### **Цуцлалт**

1. Энэхүү протоколыг түүний оролцогч аль ч тал энэхүү протокол тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсноос таван жилийн дараа хэдийд ч цуцалж болно.

2. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөр хүчин төгөлдөр болно.

3. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөс хойш арван хоёр сарын дараа, эсхүл түүнд тодорхойлж болох хэсэг хугацааны дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. 1978 оны протоколыг түүний 7 дугаар зүйлд заасны дагуу цуцалснаар энэхүү протоколын энэ зүйлд заасны дагуу түүнийг мөн цуцалсан гэж үзнэ. Уг цуцлалт 1978 оны протоколын 7 дугаар зүйлд заасны дагуу Протоколын цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдөр мөн хүчин төгөлдөр болно.

## 8 дугаар зүйл Хадгалах

1. Энэхүү протоколыг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга (цаашид “Хадгалагч” гэх) хадгална.

2. Хадгалагч нь:

а) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон улсад дараахь зүйлийг мэдээлнэ:

i) гарын үсэг зурсан буюу соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн тухай бүрийг тэдгээрийн он, сар, өдрийн хамт;

ii) энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрийн тухай;

iii) энэхүү протоколыг цуцалсан тухай аливаа баримт бичгийг хадгалуулахаар өгснийг тийнхүү өгсөн өдөр болон цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдрийн хамт.

б) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон бүх улсад энэхүү протоколын баталгаат хуулбарыг илгээнэ.

3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болмогц хадгалагч түүний баталгаат хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

## 9 дүгээр зүйл Хэл

Энэхүү протоколыг араб, хятад, англи, франц, орос болон испани хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр бүр нь адил хүчинтэй.

Үүнийг нотолж, тус тусын засгийн газраас зохих ёсоор олгосон бүрэн эрх бүхий дор гарын үсэг зурагчид эл зорилгоор энэхүү протоколд гарын үсэг зурцгаав.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун ерэн долоон оны есдүгээр сарын хорин зургааны өдөр үйлдэв.

## ХАВСРАЛТ № IV ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ҮҮДЭЛТЭЙ БОХИРДЛООС АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ ЖУРАМ

### I БҮЛЭГ Ерөнхий зүйл

#### 1 дүгээр журам Хэрэглэх хүрээ

Энэхүү хавсралтын 3, 5, 6, 13, 15, 18 болон 19 дүгээр журамд өөрөөр онцлон зааснаас бусад бүх төрлийн хөлөг онгоцонд энэхүү хавсралтын журам үйлчилнэ.

#### 2 дугаар журам Тодорхойлолт

Энэхүү хавсралтын зорилгод дор дурдсан нэр томъёог дараахь байдлаар ойлгоно:

1. “Хөлөг онгоцны үндсэн бүтэц, байгууламжийн ижил төстэй үе шат” гэж:

а) тодорхой хөлөг онгоцны үндсэн бүтэц, байгууламжийн ажил эхлэх үе;

б) аль нь бага байгааг харгалзан хөлөг онгоцны их биеийн нийт байгууламжид шаардагдах материал нь тооцоолсоноос 1 хувь, эсхүл багадаа 50 тонноос багагүй жинтэй хөлөг онгоцыг угсрах үе шатыг;

2. “Тогтмол хангамж” гэж хог шатаах зуухны үйл ажиллагаа хэвийн нөхцөлд, шатаах тасалгааны ажлын хэм 850-1200°C байхад шатаах зууханд хүний туслалцаагүйгээр хаягдал хийх үйл ажиллагааг хэлнэ;

3. “Ялгаруулалт” гэж энэхүү хавсралтад тусгасан хяналтын дагуу хөлөг онгоцноос агаар мандалд, эсхүл далайд хаяж байгаа бодисыг;

4. Энэхүү хавсралтын 12 дугаар журамд заасан “шинэ суурилуулалт” гэж өмнө нь суурилуулсан систем, тоног төхөөрөмж, түүнчлэн зөөврийн гал унтраагчийг нэгж, дулаан тусгаарлагч, эсхүл бусад материал, гал сөнөөх зөөврийн нэгжүүдийг дахин цэнэглэхээс бусад систем, тоног төхөөрөмж, түүний дотор гал сөнөөх зөөврийн шинэ нэгжүүд, дулаан тусгаарлагч буюу бусад материалыг энэхүү хавсралт хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлсэн өдрөөс хойш хөлөг онгоцонд суурилуулахыг хэлнэ;

5. “Азотын хэт исэл (NOx)-ийн техникийн нөхцөл” гэж далайн хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй азотын хэт исэл (NOx)-ийг хянах Бага Хурлын 2 дугаар тогтоолоор баталсан техникийн заавар, нөхцөлийг хэлэх бөгөөд хавсралтад зохих нэмэлт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийн нөхцөлийг. Энэхүү конвенцийн 16 дугаар зүйлд заасан нөхцөл, болзолд нийцүүлэн байгууллагаас түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болох бөгөөд тэдгээр нэмэлт өөрчлөлтийг баталснаар хүчин төгөлдөр болно;

6. “Озон задлагч бодисууд” гэж энэхүү Хавсралтыг хэрэглэх буюу шүүн хэлэлцэх үед хүчин төгөлдөр үйлчлэх “Озоны давхаргыг задлагч бодисууд”-ын талаар Монтрейлын 1987 оны Протоколын нэгдүгээр зүйлийн 4 дүгээр дэд хэсэгт тодорхойлсон, тус Протоколын А, В, С ба Е Хавсралтуудад хяналт тавихаар жагсаасан бодисуудыг.

“озон задлагч бодис” гэж энэхүү хавсралтыг хэрэглэх болон тайлбарлах үед хүчин төгөлдөр үйлчлэх Монтрейлын 1987 оны протоколын 1 дүгээр зүйлийн дэх хэсэгт тодорхойлсон тус протоколын А, В, С эсхүл Е хавсралтад хяналт тавихаар жагсаасан бодисыг;

Дараахь бодис хөлөг онгоцноос илрэх бөгөөд эдгээр бодисоор хязгаарлагдахгүй:

- a) галон 1211 Бромхлоридфлурметан;
- b) галон 1301 Бромтрифлурметан;
- c) галон 2402 1, 2-Дибром-1, 2, 2, 2-тетрафлурэтан /мөн галон 114B2 гэж нэрлэдэг/;
- d) CFC-11 Трихлорфлурметан;
- e) CFC-12 Дихлордифлурметан;
- f) CFC-113 1, 1, 2-Трихлор-1, 2, 2-трифлурэтан;
- g) CFC-114 1, 2-Дихлор-1, 1, 2, 2-тетрафлурэтан;
- h) CFC-115 Хлорпентафлурэтан;

7. “Бохир тос” гэж түлш шатахуунаас хальж асгарсан бохир тос ба тос тусгаарлагчаас ялгарсан илүүдэл, гол болон туслах машинуудын тос тосолгооны хаягдал болон ус тусгаарлагчийн ёроол, тос шүүгч тоног төхөөрөмж болон тосгуураас гарсан ашигласан тос, хаягдлыг;

8. “Хөлөг онгоцон тавцан дээрх шатаах ажиллагаа” гэж хэрэв хог хаягдал, эсхүл бусад эд нь тухайн хөлөг онгоцны хэвийн үйл ажиллагааны туршид үүсч бий болсон бол хөлөг онгоц дээрх хог хаягдал, болон бусад эдийг шатааж устгах ажиллагааг;

9. “Хөлөг онгоцны тавцан дээрх хаягдал шатаах зуух” гэж шатаах зориулалтаар зохион бүтээгдсэн хөлөг онгоцон дээрх тоног төхөөрөмжийг;

10. “Угсрагдсан хөлөг онгоц” гэж тэдгээрийн ёроолын дам нурууг нь зангидсан, эсхүл угсралтын түүнтэй төстэй үе шатанд байгаа хөлөг онгоцыг;

11. “Хүхрийн исэл (Sox)-ийн ялгаруулалтыг нь хянах бүс нутаг” гэж хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэлээр агаар бохирдуулж буйд хяналт тавих, түүнийг багасгах болон бохирдлоор эх газар, далайн орчинд үзүүлж буй сөрөг нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай арга хэмжээ авах тусгай эрх олгосон бүс нутгийг. Хүхрийн исэлийн ялгаралтыг хянах бүс нутаг дахь энэхүү хавсралтын 14 дүгээр журамд туссан жагсаалтыг багтаана;

12. “Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийн I хавсралтын 1/4/ дэх журамд тодорхойлсон газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг, эсхүл II хавсралтын 1/1/ дэх журмын дагуу химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг;



13. “1997 оны протокол” гэж 1978 оны протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай 1973 оны конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1997 оны протоколыг хэлнэ.

### **3 дугаар журам Ерөнхий хязгаарлалт**

Энэхүү Хавсралтын журам дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй:

- a) далай дахь амьдралыг хамгаалах, эсхүл хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах зайлшгүй шаардлагаар үссэн аливаа ялгаралт;
- b) хөлөг онгоц болон түүний тоног төхөөрөмжийн эвдрэл гэмтлээс үссэн аливаа ялгаруулалтын үед:
  - i) гэмтэл, эсхүл ялгаруулалтыг илрүүлсний дараа ялгаралтыг боломжит хэмжээнд хүртэл багасгах, эсхүл урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр авсан боломжит бүх арга хэмжээг авсан нөхцөлд; болон
  - ii) хэрэв хөлөг онгоцны эзэмшигч, эсхүл ахмадын болгоомжгүйгээс, эсхүл эвдрэл гэмтлийг санаатайгаар үйлдсэн болон тэрхүү эвдрэл гэмтэл болзошгүй үр дүнд хүргэхийг мэдэж байснаас бусад тохиолдолд.

### **4 дүгээр журам Адил тэгш чанар**

1. Захиргаа нь ялгарлыг бууруулах талаараа багагүй үр дүнтэй гэж үзвэл энэхүү хавсралтад туссан шаардлагаас өөр аливаа төхөөрөмж, материал, хэрэгсэл болон багаж, эсхүл бусад горимын өөр шингэн түлш болон ханган нийлүүлэх арга хэрэгслийг хөлөг онгоцонд хэрэглэхийг хүлээн зөвшөөрч болох бөгөөд 13 болон 147 дугаар журамд туссан аль ч стандартыг нэвтрүүлж болно.

2. Энэхүү хавсралтад туссан шаардлагаас өөр аливаа төхөөрөмж, материал, хэрэгсэл болон багаж, эсхүл бусад горимын өөр шингэн түлш шаардаж буйтай ижил төстэй хувилбарын аливаа тоног төхөөрөмж, материал, тоноглол хэрэгслүүд ба аппарат хэрэгслийг хөлөг онгоцонд суурилуулахыг хүлээн зөвшөөр болон ханган нийлүүлэх арга хэрэгслийг хөлөг онгоцонд хэрэглэхийг хүлээн зөвшөөрч буй Захиргаа нь энэ тухай мэдээлэл болон авсан холбогдох арга хэмжээний талаар тус конвенцийн бусад талуудад мэдээлхээр байгууллагад хүргүүлнэ.

## **II БҮЛЭГ ҮЗЛЭГ ХИЙХ, ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ, ХЯНАЛТ ТАВИХ АРГУУД**

### **5 дугаар журам Үзлэг, хяналт шалгалт хийх**

1. 400 тонн болон түүнээс дээш тонны бохир даацтай хөлөг онгоц бүхэн, мөн түүнчлэн далайн ёроолд суурилуулсан болон хөвж буй өрөмдлөгийн цамхаг болон бусад төрлийн тавцан дараахь үзлэгт хамаарагдана. Үүнд:

- a) хөлөг онгоц ажил үйлчилгээнд гарахаас өмнө буюу энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу шаардаж буй гэрчилгээг эхний удаа олгохын өмнө анхан шатны үзлэгийг хийнэ. Энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоцны тоноглол хэрэгсэл, систем, төхөөрөмж болон эд материал нь энэхүү хавсралтын журмын зохих шаардлагыг бүрэн хангаж байгааг тогтооно;
- b) тогтмол давтамжтай үзлэгийг хөлөг онгоцны тоноглол, хэрэгсэл, систем, төхөөрөмж болон эд материал нь энэхүү хавсралтын шаардлагыг бүхэлдээ хангаж байгааг баталгаажуулах үүднээс Захиргаанаас тодорхойлон гаргасан хугацаанд хийх бөгөөд хугацаа нь 5 жилээс хэтрэхгүй байх;
- c) гэрчилгээний хүчинтэй хугацаанд доод тал нь нэг удаа завсрын үзлэг хийх бөгөөд энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж болон зохион байгуулалт нь энэхүү хавсралтын хэрэгслүүд, системүүд, төхөөрөмжүүд, багажууд болон эд

материал нь энэхүү Хавсралтад заасан дүрмүүдийн зохих журмын зохих шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа болон ажлын өндөр бүтээмж, чанартай байгааг тогтооно. Нэг удаагийн гэрчилгээний хүчинтэй хугацаанд завсрын үзлэгийг зөвхөн нэг удаа хийсэн болон гэрчилгээний хугацаа 2.5 жилээс хэтэрсэн тохиолдолд, түүнийг гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааны он, сар, өдрийн тал хувийн өмнө буюу хойно нь 6 сарын дотор багтаан гүйцэтгэнэ. Завсрын ийм үзлэг хийсэн тухай тэмдэглэлийг энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээнд тусгана.

2. Бохир даац нь 400 тонноос бага хөлөг онгоцны тухайд Захиргаа энэхүү хавсралтын зохих заалтад нийцүүлэх, түүний дагуу бүрдүүлэх талаар шаардлагатай арга хэмжээг авч болно.

3. Энэхүү хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан хөлөг онгоцонд хийх үзлэгийг Захиргааны ажилтан гүйцэтгэнэ. Захиргаа үзлэг хийхээр томилогдсон хяналтын байцаагчид болон өөрөө нарийвчлан хянаж хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагын баталсан удирдамж зааврыг баримтлан ажиллана. Захиргаа нь үзлэгийн бүрэн гүйцэд болон үр ашигтай хийгдсэн гэдэг бүрэн баталгааг аль ч тохиолдолд гаргана.

4. Энэхүү хавсралтын 13 дугаар журамд нийцүүлэх зорилгоор хөдөлгүүр болон тоног төхөөрөмжийн үзлэгийг Азотын хэт исэл (NOx)-ийн Техникийн нөхцөлийн дагуу хийнэ.

5. Захиргаа нь гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааны туршид хийгдэх төлөвлөгдөөгүй үзлэгийн зохион байгуулалтыг тогтооно. Энэ хяналт шалгалт нь тухайн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь зориулалт, үйлчилгээнд бүрэн тохирч байгааг баталгаажуулна. Эдгээр үзлэг шалгалтыг Захиргаа нь өөрийн хяналт шалгалтын алба, томилогдсон хяналтын байцаагч, хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага, эсхүл Захиргааны хүсэлтээр бусад талуудаар хэрэгжүүлж болно. Захиргаа энэхүү журмын /1/ Дэд хэсэгт заасны дагуу жил бүр үзлэг хийх эрх олгосон бол дээр дурдсан төлөвлөгдөөгүй үзлэг шалгалтыг заавал хийх албагүй.

6. Томилогдсон байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал нь гэрчилгээнд туссан тодорхойлолттой бүрэн нийцэхгүй байгааг тогтоовол тэд засч залруулах арга хэмжээ авахад анхаарч энэ талаар Захиргаанд зохих ёсоор мэдэгдэнэ. Хэрэв зохих сайжруулах арга хэмжээ аваагүй тохиолдолд гэрчилгээг Захиргаанаас хүчингүй болгоно. Хэрэв хөлөг онгоц нь өөр оролцогч талын боомтод зогсож байгаа бол тухайн боомтын улс зохих эрх бүхий этгээдэд даруй мэдэгдэх шаардлагатай. Захирганы ажилтан, томилогдсон байцаагч болон, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага боомтын улсын зохих эрх бүхий этгээдэд мэдэгдэх үед холбогдох боомтын улсын Засгийн газар нь тухайн ажилтан, хяналтын байцаагч, эсхүл байгууллагад шаардлагатай тусламж дэмжлэгийг энэхүү журмаар хүлээсэн үүргийн дагуу үзүүлнэ.

7. Энэхүү хавсралтын заалтад нийцүүлэн тоног төхөөрөмжийг өөрчлөн тохируулах, засварлаж болох бөгөөд Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр үзлэг шалгалтад хамрагдсан тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, зохицуулалт, эсхүл материалд өөрчлөлт хийж болохгүй. Эдгээр тоног төхөөрөмж болон багаж хэрэгслийг энэхүү хавсралтад нийцсэн тоног төхөөрөмж болон багаж хэрэгслээр шууд сольж болно.

8. Энэхүү хавсралтад хамаарахуйц хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон тоног төхөөрөмжийн бүрэн бүтэн байдалд нөлөөлөхүйц осол гаргах, эсхүл доголдол илрэх бүрт, хөлөг онгоцны эзэмшигч, эсхүл ахмад нь боломжит хурдан хугацаанд Захиргаа холбогдох гэрчилгээг олгох үүрэгтэй томилогдсон хяналтын байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагад мэдэгдэнэ.

*6 дугаар журам*

**Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх  
Олон улсын гэрчилгээг олгох**

1. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын заалтын дагуу үзлэг шалгалт хийсний дараа дараахь хөлөг онгоцонд олгоно. Үүнд:

- а) Бусад талын шүүхийн харьяанд байх далайн боомт эргийн дагуух зогсоолд аялаж буй 400 тонн болон түүнээс дээш бохир даацтай аливаа хөлөг онгоцонд;
- б) 1997 оны протоколд оролцогч бусад талуудын эрх мэдэлд болон шүүхийн харьяалалд байгаа усан замд аялаж буй хөвөгч тавцан болон өрөмдлөгийн цамхаг.

2. 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө зохион бүтээгдсэн хөлөг онгоцонд, Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг энэхүү журмын /1/ дэх хэсэгт нийцүүлэн, гэхдээ 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш 3 жилээс хэтрээгүй тохиолдолд, засварлахаар хуурай зогсоолд зогсоох анхны хуваариас хожимдуулахгүйгээр олгоно.

3. Тус гэрчилгээг Захиргаа, эсхүл бүрэн эрх олгогдсон этгээд, эсхүл аль нэгэн байгууллага олгоно. Аль ч тохиолдолд Захиргаа нь олгосон гэрчилгээнд бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

*7 дугаар журам*

**Бусад улсын Засгийн газраас гэрчилгээ олгох**

1. 1997 оны протоколд оролцогч талуудын Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтийн дагуу хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийх бөгөөд хэрэв уг хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын заалтын шаардлагыг хангаж байгаа тохиолдолд Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг хөлөг онгоцонд олгох, эсхүл олгох бүрэн эрхийг энэхүү хавсралтын дагуу өгч болно.

2. Гэрчилгээний хуулбар болон үзлэг хийсэн шалгалтын тайлангийн хуулбарыг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох түргэн хугацаанд хүргүүлнэ.

3. Олгосон гэрчилгээ нь захиргааны хүсэлтийн дагуу олгосон талаарх албан ёсны мэдээллийг агуулсан байх бөгөөд энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүлээн зөвшөөрөгдөж хүчин төгөлдөр байна.

4. 1997 оны протоколын оролцогч тал бус улсын далбааг мандуулан хөвж буй хөлөг онгоцонд Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг олгохгүй.

*8 дугаар журам*

**Гэрчилгээний загвар**

Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээ нь энэхүү хавсралтын 1 дүгээр хавсралтад өгөгдсөн загварт нийцсэн, олгож байгаа улсын албан ёсны хэлээр бичигдсэн байна. Хэрэв хэрэглэж буй уг хэл нь Англи, Франц, Испаниас өөр хэл байх тохиолдолд эх бичвэрт эдгээр аль нэг хэлний орчуулгыг хавсаргана.

*9 дүгээр журам*

**Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа**

1. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд олгосон өдрөөс хойш 5 жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хүчинтэй байх 5 жилийн хугацааг энэхүү зүйлийн /3/ дахь хэсэгт зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд сунгахгүй.

3. Хэрэв Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа дуусах үед хөлөг онгоц, үзлэг шалгалтад орсон болон далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсын далайн боомтод байгаагүй бол захиргаа нь гэрчилгээний

хугацааг 5-н сараас илүүгүй хугацаагаар сунгаж болно. Энэхүү сунгалт нь зөвхөн хөлөг онгоц далбаагаа мандуулах эрх олгосон улс руу буцах аялалаа дуусгах, эсхүл үзлэг шалгалтад хамрагдах болон зохистой шаардлагыг хангуулах зорилгоор хийгдэнэ. Далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсдаа хүрэлцэн ирсэнийхээ дараа, эсхүл хяналт шалгалтад орсон дараа хөлөг онгоц нь шинээр авахгүйгээр уг сунгалтаар далайн боомт, эсхүл улсыг орхин явах эрхгүй.

4. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг дараахь нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд хүчингүй болгоно:

а) энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд тодорхойлсон хугацаанд багтаж хяналт шалгалтыг хийлгүүлээгүй бол;

б) энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцсэн тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, тохиргоо, эсхүл материалыг шууд солихоос бусад тохиолдолд захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр, энэхүү хавсралтад заагдсан тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, эсхүл материалд чухал шаардлагатай ч засвар өөрчлөлт хийсэн бол. 13 дугаар журамд зааснаар чухал шаардлагатай ч засвар өөрчлөлтөд систем, багаж хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийг, эсхүл дизель хөдөлгүүрийн тоноглол хэрэгслийг солих, өөрчлөх, тохируулах ажил ислийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний төвшинг урт хугацаанд хангаж чадахааргүй бол;

с) өөр улсын далбааг мандуулахаар хөлөг онгоцыг шилжүүлэхээс өмнө шинэ гэрчилгээ олгож буй Засгийн газраас тухайн хөлөг онгоцыг энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан шаардлагыг бүрэн хангаж буй гэж үзсэн тохиолдолд л шинээр гэрчилгээ олгоно. Талуудын хооронд шилжүүлсэн тохиолдолд, тодорхой нэгэн газар шилжүүлсний дараа хэрэв 3-н сарын дотор хүсэлт гаргасан бол тухайн хөлөг онгоц далбааг нь мандуулан Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хуулбарыг хөлөг онгоцыг шилжүүлэхээс өмнө аль болох түргэн хугацаанд, боломжтой бол холбогдох үзлэг шалгалтын тайлангийн хуулбарыг хүргүүлнэ.

#### *10 дугаар журам*

#### **Үйл ажиллагааны шаардлагад боомтын улсаас тавих хяналт**

1. 1997 оны протоколын оролцогч бусад талын шүүхийн харьяалалд үйлчилж байгаа боомт, эсхүл эргийн зогсоолд хөлөг онгоц хүрэлцэн ирэх үед түүний үйл ажиллагаатай холбогдох шаардлагуудыг тухайн талын бүрэн эрх олгогдсон ажилтан энэхүү хавсралтын дагуу хянан шалгахдаа хөлөг онгоцноос Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэхтэй холбоотой, хөлөг онгоцон дээр мөрдөгдөх зайлшгүй шаардлагатай горим, заавартай ахмад болон багийн бүрэлдэхүүн танилцаж мөрдөж хэвшсэн гэдэгт бүрэн дүүрэн итгэлтэй байгааг үндэслэл болгоно.

2. Энэхүү журмын /1/ дэх хэсэгт заасан нөхцөл байдал үүссэн бол тухайн тал энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцүүлэн зөвшөөрөл авах хүртэл хөлөг онгоцыг далайд гаргахгүй байх арга хэмжээг авна.

3. Энэхүү конвенцийн 5 дугаар зүйлд тодорхойлсон боомтын улсын хяналттай холбоотой горим, дэг журмыг энэхүү журамд хавсаргана.

4. Энэхүү конвенцид тусгайлан туссан оролцогч талын үйл ажиллагааны шаардлагад тавигдах хяналтын эрх, үүргийг энэхүү журмаар хязгаарлахгүй болно.

#### *11 дүгээр журам*

#### **Хэрэгжилт болон гарсан зөрчлийг мөрдөн шалгах**

1. Энэхүү хавсралтын оролцогч талууд нь энэхүү хавсралтад заагдсан арга хэмжээг хэрэгжүүлэх, гарсан зөрчлийг мөрдөн шалгах болон байгаль орчны хяналт шинжилгээ хийх, нотлох баримтыг цуглуулан тайлан илтгэл хийх зохих арга хэмжээг авна.

2. Энэхүү хавсралтад дурдагдсан хөлөг онгоц, талуудын боомт буюу эргийн зогсоолд зогссон бол тухайн талын томилогдсон болон эрх олгогдсон ажилтан энэхүү хавсралтын заалтыг зөрчиж байгаа, энэхүү хавсралтад заагдсан аливаа бодисыг тухайн хөлөг онгоц ялгаруулж байгаа эсэхийг шалгах зорилгоор шалгалт хийнэ. Хэрэв хяналт

шалгалт нь энэхүү хавсралтыг зөрчиж байгааг тогтоовол зохих арга хэмжээг авахаар тайланг захиргаанд хүргүүлнэ.

3. Энэхүү хавсралтын заалтыг зөрчиж, энэхүү хавсралтад заагдсан бодисын аль нэгийг тухайн хөлөг онгоц ялгаруулж байгааг илрүүлсэн аль ч тал, холбогдох захиргаанд нотлох баримтыг хүргүүлнэ. Хэрэв үүнийг практикт хэрэгжүүлж болохоор бол тухайн талын бүрэн эрх олгогдсон этгээд хэрэгжүүлж зөрчлийн талаар хөлөг онгоцны ахмадад мэдэгдэнэ.

4. Энэхүү нотлох баримтыг хүлээн авахын өмнө захиргаанд хэрэг явдлыг мөрдөн шалгах тухай мэдээлэх бөгөөд уг асуудлыг мөрдөн шалгаж, батлагдсан зөрчлийн талаар бусад талуудад хүсэлт гаргаж болно. Хэрэв илэрсэн зөрчлийн талаар хангалттай нотлох баримт илэрсэн тохиолдолд энэхүү хуулийн дагуу аль болох түргэн хугацаанд холбогдох арга хэмжээг авна. Захиргаа нь батлагдсан зөрчлийн талаар тайлан ирүүлсэн талд болон байгууллагад авсан арга хэмжээг шуурхай мэдээлнэ.

5. Хавсралтад туссан аливаа бодисыг, энэхүү хавсралтыг зөрчиж дурын газар ялгаруулж байгаа хөлөг онгоцыг мөрдөн шалгах хүсэлтийг тэдгээрийн хууль тогтоомжид харьяалагдах боомт болон эргийн зогсоолд хүрэлцэн ирэх үед нь талууд шалгалт хийж болно. Хяналт шалгалтын тайлан, дүнг энэхүү конвенцийн дагуу холбогдох арга хэмжээг авахуулахаар хүсэлт гаргасан тал болон захиргаанд хүргүүлнэ.

6. Хөлөг онгоцноос далайн хүрээлэн буй орчинд учруулах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, түүнийг бууруулах, хяналт тавихтай холбоотой болон түүний дотор энэхүү хуулийг хэрэгжүүлэх, баталгаажуулахтай холбоотой Олон улсын эрх зүй нь энэхүү хавсралтад цаашид тусгагдсан журам, стандартад нийцүүлэн, энэхүү хавсралтыг хэрэглэх буюу тайлбарлаж *mutatis mutandis* эхэлсэн өдрөөс хүчин төгөлдөр болно.

### III БҮЛЭГ ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ЯЛГАРУУЛЖ БУЙ БОХИРДОЛД ХЯНАЛТ ТАВИХ ШААРДЛАГА

#### 12 дугаар журам Озон задлагч бодисууд

1. 3 дугаар журамд заасны дагуу озон задлагч аливаа бодисыг санаатайгаар ялгаруулахыг хориглоно. Санаатайгаар ялгаруулах гэдэгт үйл ажиллагаа, тоног төхөөрөмжийг засварлах, үйлчилгээ, тохиргоо хийх, эсхүл зөөж байрлуулах үед гарах хийн ялгаруулалтыг хамааруулах бөгөөд озон задлагч бодисыг дахин боловсруулах, эргэн ашиглахтай холбоотойгоор алдагдсан бага зэргийн алдагдлыг хамааруулахгүй. Озон задлагч бодисын алдагдлаас болон алдагдлаас бус санаатайгаар үүсч буй ялгаруулалтыг 1997 оны протоколын оролцогч талууд зохицуулна.

2. Озон задлагч бодис агуулсан тоног төхөөрөмж шинээр суурилуулахыг бүх хөлөг онгоцонд хориглоно. Гагцхүү гидрохлорфлуркарбон агуулсан (HCFCs) тоног төхөөрөмжийг 2020 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр хүртэл шинээр суурилуулахыг зөвшөөрнө.

3. Энэхүү журамд туссан бодис болон ийм бодис агуулсан тоног төхөөрөмжийг хөлөг онгоцноос зөөж шилжүүлэхдээ хамгаалалтын зохих төхөөрөмж хэрэгсэл ашиглана.

#### 13 дугаар журам Азотын исэл (NOx)

1.
  - a) Энэхүү журам дараахь тохиолдолд үйлчилнэ. Үүнд:
    - i) 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш угсрагдсан хөлөг онгоцон дээр суурилуулагдсан тус бүрдээ 1300 kW-аас илүү гаралтын хүчдэл бүхий дизель хөдөлгүүр бүрт;
    - ii) 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш үндсэн эргэлтэндээ орсон 1300 kW-аас илүү гаралтын хүчдэл бүхий дизель хөдөлгүүр бүрт.
  - b) Энэхүү журам дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй. Үүнд:



- i) аюул ослын зориулалттай дизель хөдөлгүүр, аврах завин дээр суурилагдсан болон зөвхөн аюул ослын үед ашиглахаар зориулагдсан тоног төхөөрөмжийн хөдөлгүүрт;
  - ii) далбаагаа мандуулах эрхийг хөлөг онгоцонд олгосон улсын шүүхийн харьяалал болон нутаг дэвсгэрийн усанд аялаж буй хөлөг онгоцонд суурилуулсан хөдөлгүүрт, эдгээр нь тухайн захиргаанаас тогтоосон (NOx)-ийн хяналтын арга хэмжээний аль нэг хувилбарт хамрагдаж байвал.
- с) Энэ хэсгийн (а) дэд хэсгийн заалтад өөрөөр заагаагүй бол захиргаа нь энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө угсрагдсан хөлөг онгоц дээр суурилуулагдсан аливаа дизель хөдөлгүүр болон олон хөдөлгүүрийн үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон хөлөг онгоцонд, тухайн хөлөг онгоц нь далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсын эргийн зогсоол болон боомтын хооронд аялаж байгаа бол энэхүү журмын заалтыг хэрэглэхээс чөлөөлж болно.

2.

а) Энэхүү журмын зорилгод “үндсэн эргэлт” гэдэг нь хөдөлгүүрт хийх дараахь тохируулга, сайжруулалтыг ойлгоно. Үүнд:

- i) хөдөлгүүрийг 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш зохион бүтээгдсэн шинэ хөдөлгүүрээр сольсон;
- ii) хөдөлгүүр (NOx)-ийн Техникийн нөхцөлөөр тодорхойлогдсон аливаа бодис сайжруулалтыг хийсэн;
- iii) хөдөлгүүрийн тахир голын эргэлтийн үргэлжлэх хамгийн дээд хэмжээ 10 гаруй хувиар өссөн.

б) Энэхүү хэсгийн (а) дэд хэсэгт тусгагдсан сайжруулалтын үр дүнд үүссэн (NOx)-ийн ялгаруулалтыг захиргаанаас баталсан (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн баримтжуулна.

3.

а) Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын заалтын сэдэв, дизель хөдөлгүүр бүрийн ажиллагааг энэхүү журмын нэмэлтээр хориглосноос бусад тохиолдолд хөдөлгүүрээс гарах азотын хэт ислийн (NOx)-ийн хэмжээг дараахь хязгаарын дотор тогтоосон. Үүнд:

- i)  $n$  – нь 130 грт-аас бага байх үед 17.0 гр / Квт.ц;
- ii)  $n$  – нь 130 болон түүнээс их гэхдээ 2000 грт – аас бага байвал;
- iii)  $n$  – нь 2000 грт болон түүнээс их бол  $9.8 \text{ гр /Квт.ц } 45.0 * n^{(-0.2)}$  гр/ Квт.ц;

Энд  $n$  - хөдөлгүүрийн голын эргэлтийн хурдны тогтоогдсон хэмжээ /минут тутамд өөрчлөгдсөн голын өөрчлөлтүүд/.

Газрын тосноос цэвэршүүлэн гаргаж авсан нүүрстөрөгч /гидрокарбон/-ний хольц бүхий түлшийг хэрэглэх үед, туршилтын горим заавар болон хэмжих аргууд нь (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцсэн байх ба энэхүү хавсралтын нэмэлт II хавсралтад заагдсан туршилтын үе давтамж болон нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийг байнга анхаарна.

б) Энэхүү хэсгийн (а) дэд хэсгийн заалтыг үл харгалзан дараахь тохиолдолд дизель хөдөлгүүрийн ажиллагааг зөвшөөрнө. Үүнд:

- i) азотын исэл (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн захиргаанаас баталсан утааны тортог цэвэрлэх системийг хөлөг онгоцон дээрх (NOx)-ийн ялгаруулалтыг а/ дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаараас хэтрүүлэхгүй байлгах, багасгах хөдөлгүүрт суурилуулах, болон
- ii) байгууллагаас боловсруулж баталсан холбогдох удирдамж, зааврыг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрсөн энэ хэсгийн хөлөг онгоц дээрх азотын исэл (NOx)-ийн ялгаруулалтыг а/ дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаараас хэтрүүлэхгүйгээр, багасгахаар суурилуулсан адил тэнцүү бусад дурын аргаар.

#### 14 дүгээр журам Хүхрийн исэл (SOx)

Ерөнхий шаардлага:



1. Хөлөг онгоц ашиглаж буй мазутын аливаа тосон дахь хүхрийн агуулга 4.5 хувийн  $m/m$ -ээс хэтрэхгүй байна.

2. Хөлөг онгоцонд ашиглах зорилгоор ханган нийлүүлж буй мазутын тосны үлдэгдэл дахь хүхрийн дэлхий даяар мөрдөх дундаж агуулгад байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн удирдамж зааврыг харгалзан хяналт шинжилгээ хийнэ.

Хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь тавих бүс нутгуудын хил хязгаарын доторх шаардлага:

3. Энэхүү зүйлийн зорилгод хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг:

а) 1 дүгээр нэмэлт хавсралтын 10/1/b/ журамд тодорхойлсон Балтийн тэнгисийн бүс нутаг, болон

б) энэхүү хавсралтын нэмэлт III хавсралтад тусгагдсан хөлөг онгоцноос агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх талаарх заалтыг харгалзан хүхрийн исэл (SOx) – ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг гэж тодорхойлсон горим заавар болон шалгуур үзүүлэлтүүдэд нийцүүлэн байгууллагаас тогтоосон далай тэнгисийн бусад бүс нутаг, түүний дотор боомтын бүс нутаг багтана.

4. Хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц дараахь нөхцөлийг хангаж ажиллана. Үүнд:

а) хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцонд ашиглаж буй мазутын тосон дахь хүхрийн агуулга 1.5%  $m/m$ -ээс хэтрэхгүй байх;

б) хөлөг онгоцноос, түүний дотор үндсэн болон туслах хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй хүхрийн ислийн нийт хэмжээг багасгах зорилгоор суурилуулсан. Байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн горим зааврыг харгалзан захиргаанаас баталсан утааны тортог цэвэрлэх систем нь ялгаруулалт дахь хүхрийн давхар ислийн нийт жинг тооцоолсноос бага болон 6.0 гр (SOx) / Квт.ц байлгана. Эдгээр тоног төхөөрөмжийн ашиглалтаас гарч буй хог хаягдлыг далайн булан тохой, хаалттай боомт, зогсоолд буулгаж, хэрэв боомтын улсын бүрэн эрх бүхий хуулийн этгээдээс байгууллагад танилцуулж батлуулсан шалгуур үзүүлэлтүүдэд үндэслэн эдгээр хог хаягдлыг тухайн хаалттай боомт, зогсоол, далайн булан тохой эко системд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүйг хөлөг онгоцноос сайтар баримтжуулснаас бусад үед хаяхыг хориглоно. Байгууллага нь тэдгээр шалгуур үзүүлэлтийг конвенцид оролцогч бүх талуудад тойруулан хүргүүлэх, болон

с) б дэд хэсэгт тодорхойлсонтой адил тэнцүү төвшинд (SOx) – ийн ялгаруулалтын хязгаарлалтыг хэрэгжүүлэх болон баталгаажуулж болохуйц технологийн бусад дурын арга. Эдгээр аргыг байгууллагаас боловсруулж баталсан горим заавруудыг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч баталсан байна.

5. Энэхүү журмын /4//а/ хэсэг болон /1/ хэсэгт дурдсан мазутын тосон дахь хүхрийн агуулгыг энэхүү хавсралтын 18 дугаар журмаар мазутын тос ханган нийлүүлэгчдэд тавьж буй шаардлагаар баримтжуулна.

6. Энэхүү журмын /4//а/ хэсэгт нийцүүлэн мазутын тусгай тос ашиглаж буй эдгээр хөлөг онгоц хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг хүчинтэй болохоос өмнө хүхрийн агуулга 1.5%  $m/m$ -ээс хэтэрч буй бүх түлш тосыг мазутын тосны үйлчилгээний системээс тохирох цаг хугацаанд бүрэн цэвэрлэнэ. Мазутын тос агуулах бортого сав нэг бүрт байгаа хүхрийн агуулга нь бага /хүхрийн агуулга 1.5%  $m/m$ -тэй тэнцүү буюу түүнээс бага/ түлшний эзлэхүүн, түүнчлэн түлш солих аливаа үйл ажиллагаа хийгдэх үе дэх хөлөг онгоцны байрлал, цаг хугацаа, он, сар, өдрийг захиргаанаас баталсан хөлөг онгоцны дэвтэр /журнал/-т тэмдэглэнэ.

7. Энэхүү журмын /3//b/ хэсгийн дагуу хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгуудыг тусгайлан тодорхойлж буй энэхүү протоколд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийг, энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш эхний 12 сарын хугацаанд хойшлуулалгүй баримтлах буюу, энэхүү журмын /3//а/ хэсэгт дурдсан болон энэхүү журмын /3//b/ хэсгийн дагуу тодорхойлсон хүхрийн исэл (SOx) – ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгуудад орсон хөлөг онгоцыг энэхүү журмын /6/ ба /4/ хэсгийн

шаардлагаас болон энэхүү журмын /5/ хэсгийн шаардлагаас чөлөөлөх болон харин тэдэнд энэхүү журмын /4//а/ хэсэг хамаарна.

### **15 дугаар журам** **Ууршимтгай органик нэгдэл (VOCs)**

1. 1997 оны протоколын оролцогч талуудын хэргийн харьяалалд буй боомт болон эргийн он зогсоолд шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийн ялгаруулалтыг зохицуулахдаа энэ журмын заалтад нийцүүлнэ.

2. 1997 оны протоколд оролцогч талууд, ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийн ялгаруулалтыг зохицуулахаар тодорхойлсон өөрийн хууль тогтоомжид оршин буй боомт болон эргийн зогсоолын мэдээллийг нэгтгэж байгууллагад мэдэгдэнэ. Энэхүү мэдэгдэлд хяналт шалгалтад хамруулах шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хэмжээ, ачаа тээвэрлэхэд шаардагдах уур ялгаруулалтыг хянах системүүд болон тэрхүү хяналтын үр ашигтай үе шатны тухай мэдээллийг агуулна. Мэдэгдлийг үр ашигтай үе шат /огноо/ болохоос өмнө доод тал нь 6 сарын дотор танилцуулсан байна.

3. Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийг нь зохицуулахаар 1997 оны протоколд оролцогч тал нэг бүрийн Засгийн газраас тодорхойлсон боомтууд болон эргийн зогсоолууд нь байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн аюулгүй байдлын стандарт хэм хэмжээг харгалзан Засгийн газраас хүлээн зөвшөөрсөн уур ялгаруулалтыг хянах системийг баталгаажуулж, тодорхойлогдсон боомтууд болон эргийн зогсоолуудыг хангах ба хөлөг онгоцыг удаан хугацаагаар саатуулахгүй арга барилаар аюул осолгүй үйл ажиллагаа явуулна.

4. Байгууллага нь 1997 оны протоколд оролцогч талуудын тодорхойлсон боомт болон эргийн зогсоолын жагсаалтын 1997 оны протоколд оролцогч бусад талуудад болон байгууллагын гишүүн улсад мэдээлэл өгөх зорилгоор хүргүүлнэ.

5. Энэ журмын /2/ хэсгийн заалтад нийцүүлэн уурын ялгаруулалтад тавих хяналтын субъект болж буй шингэн тээвэрлэгч бүх хөлөг онгоцыг байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн аюулгүй байдлын стандарт хэм хэмжээг харгалзан захиргаанаас баталсан уур хуримтлуулах системээр хангах бөгөөд энэхүү системийг тухайн ачааг ачих хугацааны туршид ашиглана. Энэхүү журамд нийцүүлэн уур ялгаруулалтын хяналтын систем суурилуулсан зогсоолд, /2/ хэсэгт тогтоосон үр ашигтай үе шат - /огноо/ - ны дараа 3 жилийн хугацаанд уур хуримтлуулах системүүдээр тоноглоогүй шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоц тохиолдвол тусгайлан авч үзнэ.

6. Энэхүү журам нь метан агуулаагүй ууршимтгай органик нэгдлийг хөлөг онгоцон дээр бүрэн бүтэн хадгалах буюу тэдгээрийг эрэг дээр бүрэн бүтэн буцаах боломж олгож буй ачаалалтын төрөл болон тогтоогч системтэй үед зөвхөн хий тээвэрлэгчдэд хамаарна.

### **16 дугаар журам** **Хөлөг онгоцон дээр хаягдал шатааж устгах**

1. Энэ зүйлийн 5 дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд, хөлөг онгоцон дээр хог хаягдал шатааж устгах ажиллагааг зөвхөн хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зууханд гүйцэтгэнэ.

2.

а) хэсгийн /б/ дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд, 2000 оны 1 дүгээр сарын 1–нд болон түүнээс хойш хөлөг онгоцонд суурилуулсан хог шатаах зуух бүр энэхүү хавсралтын нэмэлт IV хавсралтад тусгагдсан шаардлагыг хангасан байна. Хог хаягдал шатаах зуух нэг бүрийн байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлж буй хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зуухуудад зориулагдсан тусгай нөхцөлүүд, стандарт хэм хэмжээг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч батална.

б) Захиргаа нь 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хөлөг онгоцон дээр суурилуулсан хог хаягдал шатаах аливаа зуухыг, тухайн хөлөг онгоц далбааг нь бүрэн мандуулах эрх олгосон улсынхаа хууль тогтоомж болон бүрэн эрхт нутаг



- дэвсгэрийн усанд аялаж буй бол энэхүү хэсгийн /а/ дэд хэсэгт зааснаас чөлөөлж болно.
3. 1996 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Далайг хог хаягдал болон бусад бодисоор бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх тухай” 1972 оны Олон улсын конвенцийн бусад шаардлагаар тавьсан хоригт энэ журмын аль ч заалт харшлахгүй.
4. Дараахь бодис, эд зүйлсийг хөлөг онгоцон дээр шатаахыг хориглоно. Үүнд:
- а) энэхүү конвенцийн I, II ба III хавсралтад заасан тээвэрлэсэн ачааны үлдэгдэл болон тэдгээрийн сав баглаа боодлын бохир материалууд;
  - б) полихлорт бифенилүүд (PCBs);
  - в) энэхүү конвенцийн V хавсралтад тодорхойлсон бага хэмжээнээс илүү агуулгатай хүнд металлтай хог хаягдлууд;
  - д) халогений нэгдлүүд агуулсан цэвэршүүлсэн газрын тосны бүтээгдэхүүн;
5. Хөлөг онгоцны хэвийн үйл ажиллагааны явцад ялгарсан үйлдвэрийн бохир ус, тунадас шавар болон бохир тосыг хөлөг онгоцон дээр үндсэн болон туслах хөдөлгүүр эсвэл уурын тогооны ойролцоо газарт шатааж болох ба харин боомт, тоноглогдсон зогсоолуудын нутаг дэвсгэрт болон далайн эргийн булан тохой, голын эхэнд шатаахыг хориглоно.
6. Хөлөг онгоцон дээр Далайн Олон улсын байгууллагаас баталсан загварын Гэрчилгээ авсан хог хаягдал шатаах зуухнаас бусад зууханд поливинил хлорид (PVCs) – ыг шатаахыг хориглоно.
7. Энэхүү гурмын сэдэв болж буй хог хаягдал шатаах зуухтай бүх хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын IV нэмэлт хавсралтын 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон хязгаарын дотор хог хаягдал шатаах зуух хэрхэн ажиллахыг тусгайлан заасан үйлдвэрлэгчээс боловсруулан гаргасан ажиллуулах гарын авлага, удирдамж, заавартай байна.
8. Хог хаягдал шатаах аливаа зуухны үйл ажиллагааг хариуцах үүрэг хүлээсэн ажилтнуудыг зааж сурган, үйлдвэрлэгчээс боловсруулан гаргасан ажиллуулах гарын авлага, зааврын нөхцөлийг хангасан удирдамжийг хэрэгжүүлэх чадвартай болгоно.
9. Шаталтаас үүссэн утаа /хий/ - ны яндангийн гаралт дахь агаарын хэмд байнгын хяналт тавих шаардлагатай ба зөвшөөрөгдсөн хамгийн доод хэм болох 850°C – ээс доош болох үед хөлөг онгоцон дээрх тасралтгүй тэжээгдэх ёстой хог хаягдал шатаах хөлөг онгоцны зуухны нэгжийг, ажиллуулж эхэлснээс хойш 5 минутын дараа шатаах тасалгааны доторх агаарын хэм 600°C хүрэхээр тодорхойлно.
10. Хөлөг онгоцон дээр энэхүү журмын шаардлагаас хэтэрч байгаа буюу нийцэж байгаа халуун агаарын эрчимт урсгалаар хог хаягдал боловсруулах адил төстэй бүтэц загвартай тоноглол хэрэгслийг суурилуулах бөгөөд ажиллуулах, хөгжүүлэхэд энэ журмын аль ч заалт харшлахгүй.

#### 17 дугаар журам

#### Тоног төхөөрөмжийг хүлээн авч бүртгэх

1. 1997 оны протоколд Орлоцогч талуудын Засгийн газар бүр тоног төхөөрөмжийн хангамж, нөхцөлүүдэд дараахь баталгаа гаргах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:
- а) боомт, зогсоолд хөлөг онгоцонд засвар үйлчилгээ хийх үед түүний дээр байгаа озон задлагч бодисууд болон ийм төрлийн бодис агуулсан тоног төхөөрөмжүүдийг хөлөг онгоцнуудаас шилжүүлэн зөөх үед бүртгүүлэх хэрэгцээ;
  - б) тэдний боомт, тоноглогдсон зогсоолыг ашиглаж байгаа буюу засварын боомт, тоноглогдсон зогсоолд байгаа хөлөг онгоцонд хүлээн зөвшөөрөгдөж батлагдсан утаа шүүн цэвэрлэх системээс ялгаруулж буй шүүн цэвэрлэгдсэн утааны тортог хаягдлыг, энэхүү хавсралтын 14 дүгээр журмын заалтаар зөвшөөрөөгүй тэдгээр тортог хаягдлыг далайн хүрээлэн буй орчинд хаях үед бүртгэх хэрэгцээ;
  - в) озон задлагч бодисуудыг хянан бүртгэх бодистой хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж эвдэрч хэмхэрсэн болон ийм бодис агуулсан төхөөрөмж, багаж хэрэгслийг хөлөг онгоцноос ийм бодис агуулсан төхөөрөмж, багаж хэрэгслийг хөлөг онгоцноос зөөвөрлөх үед эвдэрч гэмтсэнийг засварлах хэрэгцээ.

2. 1997 оны протоколд оролцогч тал нэг бүр энэхүү журмын шаардлага хангасан тоног төхөөрөмжүүд хүрэлцээтэй бус, бэлэн бус байгаа бүх тохиолдолд байгууллагад хүргүүлнэ.

**18 дугаар журам**  
**Мазут тосны чанар**

1. Шатаах, тослох зорилгоор хөлөг онгоцонд ачаалсан болон ашиглаж буй мазут тос нь энэхүү хавсралтад нийцсэн дараахь шаардлагыг хангасан байна. Үүнд:

а) (b) дэд хэсэгт зааснаас гадна:

i) мазут тос нь нефтийг цэвэршүүлэх замаар гаргасан гидрокарбонь холимог байна. Үүнд үзүүлэлтүүдийнх нь зарим талуудыг сайжруулах зорилгоор хийсэн нэмэлтүүдийн бага зэргийн нийлбэр нэгдлүүдийг үл тооцох;

ii) мазут тос нь органик бус хүчил агуулаагүй байх;

iii) мазут тос нь дараахь ямар нэгэн нэмэгдэл бодис буюу химийн хаягдал агуулаагүй байх. Үүнд:

1) хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахаар буюу машин механизмын үзүүлэлтүүдэд хортой нөлөөлөх;

2) ажиллагсад хортойгоор нөлөөлөх;

3) агаарын бохирдлыг ихэсгэхэд бүхэлд нь нөлөөлж буй.

b) нефтийг цэвэршүүлэхээс өөр бусад аргаар гаргасан шатах, тослох зориулалттай мазут тос нь дараахь шаардлагыг хангасан байна. Үүнд:

i) агуулж буй хүхэр нь энэхүү хавсралтын өмнө дурдсан 14 дүгээр зүйлд зааснаас хэтрэхгүй байх;

ii) хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй азотын исэл нь энэхүү хавсралтын 13/3/ зүйлд заасан хязгаараас хэтрэхгүй байх;

iii) органик бус хүчил агуулаагүй байх;

iv)

1) хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахаар буюу машин механизмын үзүүлэлтүүдэд хортойгоор нөлөөлөхгүй байх;

2) ажиллагсад хортойгоор нөлөөлөхгүй;

3) агаарын бохирдлыг ихэсгэхэд бүхэлд нь нөлөөлөхгүй байна.

2. Энэ журам нь нүүрс, түүний хатуу хэлбэрт нэгдлүүд болон цөмийн түлшинд хамаарахгүй.

3. Энэхүү хавсралтын 5, 6 дугаар зүйлүүд үйлчилж буй хөлөг онгоц бүрт шатаах, тослох зорилгоор ачаалсан болон ашиглаж буй мазут тосны шинж чанарыг бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад нарийвчлан бичих ба энэхүү хавсралтын V нэмэлт хавсралтаар тодорхойлсон мэдээллээс багагүй мэдээллийг агуулна.

4. Бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг шаардлагатай үед хяналт шалгалт хийхэд хялбар байхаар хөлөг онгоцонд байрлуулна. Баримтыг мазутын тосыг ачаалснаас хойш 3 жилийн туршид хадгална.

5.

(a) 1997 оны протоколд оролцогч талуудын Засгийн газрын бүрэн эрх бүхий байгууллага энэхүү хавсралтад дурдсаны дагуу хөлөг онгоц түүний боомт болон эргийн зогсоолд хүрэлцэн ирэх үед дурын хөлөг онгоцны бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг хянан шалгаж болох ба ачаа тээврийн дагалдах баримт бүрийг хувилах, хуулбар хувь тус бүр нь тухайн ачаа тээврийн баримтын үнэн зөв хуулбар гэдгийг батлахыг хөлөг онгоцны ахмад буюу түүнийг хариуцаж буй этгээдээс шаардаж болно. Түүнчлэн бүрэн эрх бүхий байгууллага нь тухайн баримтыг олгосон боомттой холбогдож зөвлөлдөн баримт тус бүрийн агуулгыг шалган магадалж болно.

b) Ачаа тээврийн дагалдах баримтын хяналт шалгалт болон энэхүү дэд хэсгийн дагуу бүрэн эрхт байгууллагын гэрчилсэн хуулбарыг хөлөг онгоцыг цаг бусаар саатуулахгүйн тулд аль болох боломжтой, аль болох хурдан хийж гүйцэтгэнэ.



6. Бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг байгууллагаас болвсруулан гаргасан удирдамж, гарын авлагад заасантай нийцсэн, ачаалсан мазутын тосны дээж дагалдана. Энэхүү дээжид ханган нийлүүлэгчийн төлөөлөгч болон ахмад эсвэл бункерийн үйл ажиллагааг ханган бүрдүүлэх ажиллагааг хариуцаж буй офицер гарын үсэг зурж тамга дарах ба мазутын тосыг ихээхэн хэмжээгээр зарцуулах хүртэл, гэхдээ ачаалсан өдрөөс хойш ямар ч тохиолдолд 12 сараас багагүй хугацаанд хөлөг онгоцны хяналтад байлгана.

7. 1997 оны протоколд оролцогч талууд, тэдгээрийн томилсон зохих бүрэн эрх бүхий байгууллагууд дараахь баталгаа гаргах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- a) мазутын тосны орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдийн бүртгэлийг батлах;
- b) энэхүү журмын шаардлагад нийцэж буй дээж ба бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад заасан нөхцөл хангахыг орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдээс шаардах, тэдгээрийн нийлүүлж буй мазутын тос нь энэхүү хавсралтын 14 ба 18 дугаар журмын шаардлага хангасан тос нийлүүлэгчдэд гэрчилгээ олгох;
- c) бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтын хуулбарыг шаардлагатай тохиолдолд боомтын эзэн улс хяналт хийж баталгаажуулах зорилгоор 3-аас доошгүй жилээр хадгалахыг орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдээс шаардах;
- d) бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад заасныг зөрчиж мазутын тос тээвэрлэсэн тос нийлүүлэгчдэд зохих арга хэмжээ авах;
- e) энэхүү хавсралтын 14 буюу 18 дугаар журмын дагуу шаардлагад нийцүүлэхгүйгээр мазутын тос тээвэрлэж хүрэлцэн ирсэн аливаа хөлөг онгоцыг захиргаанд нь мэдэгдэх;
- f) мазутын тос ханган нийлүүлэгчид энэхүү хавсралтын 14 буюу 18 дугаар журмаар тодорхойлсон шаардлагад нийцүүлээгүй бүх тохиолдолд 1997 оны протоколыг талуудад хүргүүлэхээр байгууллагад мэдээлэх.

8. 1997 оны протоколын талууд боомтын улстай хамтран хэрэгжүүлж буй хяналтад талууд дараахь үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- a) мазутын тосыг тээвэрлэхэд тавигдах шаардлагуудыг зөрчин ачаа тээврийн дагалдах баримтыг тухайн улсын хууль тогтоомжийн дагуу олгосон тохиолдолд холбогдох бүх мэдээллийн хамт талууд болон талууд бус улсад мэдээлэх;
- b) мазутын тос тээвэрлэхэд тавигдаж буй шаардлагад үл нийцэж байгаа илрүүлсэн бол түүнийг засч залруулсан зохих арга ажиллагааны баталгаа гаргах.

### 19 дүгээр журам

#### Хөвөгч тавцан болон өрөмдлөгийн цамхагт тавих шаардлага

1. Энэхүү журмын (2) болон (3) дахь дэд хэсэгт заасан нөхцөлийг хангасан, суурилуулсан эсхүл хөвж буй тавцан болон өрөмдлөгийн цамхагийг энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцүүлнэ.

2. Далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай холбогдсон ашиглалт, судалгаа шинжилгээний улмаас шууд үүсч буй ялгаруулалт одоогийн конвенцийн 2(3)(b)(II) зүйлүүдэд заасны дагуу энэхүү хавсралтад заасан нөхцөлүүдээс чөлөөлөгдөнө. Энэхүү ялгаруулалтад дор дурдсаныг багтаана. Үүнд:

- a) далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай холбогдсон ашиглалт, судалгаа шинжилгээний ажлын үр дүнд шууд бусаа бий болсон, түүний дотор огт хүлээгдээгүй нөхцөлүүдээс үүссэн шаталт болон сайтар гүйцэтгэсэн туршилтын ажиллагааны туршид шингэн эсхүл шавар булингар, гидрокарбоны холимгийн шаталтыг хязгаарлахгүйгээр цооног өрөмдөх үеийн шаталтаас бий болсон бодисууд үнс болтол шатсанаас үүссэн ялгаруулалт;
- b) усан дор өрөмдлөг хийх болон цооног ухах үед дээш хөөрөх ууршимтгай хийн холимгийн ялгаруулалт;
- c) далайн ёроолын ашигт малтмалыг хадгалах, олборлох, боловсруулахтай шууд буюу түүнтэй хослон үүсэх ялгаруулалт;
- d) далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай хосолсон болон ашиглалт, судалгаа шинжилгээнд зөвхөн зориулагдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн ялгаруулалт.



3. Энэхүү хавсралтын 18 дугаар журмын шаардлага нь захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч баталсан тос хэмээн сонгож шийдвэрлэн цаашид ашиглаж байгаа гидрокарбонь ашиглалтад хамаарахгүй.

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ I**  
**АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ**  
**ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ЗАГВАР**

8 дугаар журам

**АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ**  
**ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ**

1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх тухай” 1973 оны Олон улсын конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1997 оны протокол /цаашид “конвенц” гэх/-ын шаардлагад нийцүүлж, үүнтэй холбогдуулан Засгийн газрын бүрэн эрх олгогдсон байгууллага олгов:

(Тухайн орны бүрэн тодорхой албан ёсны мэдээлэл)

болон

(конвенцийн нөхцөлийн дагуу бүрэн эрх олгогдсон байгууллага болон эрх мэдэл бүхий этгээдийн бүрэн тодорхой мэдээлэл)

Хөлөг онгоцны нэр	Ялгах дугаар болон үсэг	ДОУБ – аас олгосон дугаар	Бүртгэсэн боомт	Нийт бохир даац

Хөлөг онгоцны төрөл: шингэн

Шингэн тээгчээс бусад хөлөг онгоц

1. Энэхүү хөлөг онгоцыг конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журамд нийцүүлэн үзлэг шалгалтад хамруулсаныг ҮҮГЭЭР ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

2. Энэхүү үзлэг шалгалтаар тоноглол хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл болон тэдгээрийн материал нь конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журмын шаардлагад бүрэн нийцэж байна.

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журамд нийцүүлэн үзлэг хийх хүртэл хүчинтэй.

Олгосон:

(Гэрчилгээ олгосон газар)

.....  
(Олгосон огноо) (зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)  
(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

**ЖИЛ БҮРИЙН БОЛОН ЗАВСРЫН**  
**ҮЗЛЭГИЙН БАТАЛГАА**

Энэхүү хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох нөхцөлүүдийг хангаж байгааг баталж конвенцийн VI хавсралтын 5 дугаар журмаар шаардаж буй үзлэг хамрагдсаныг ҮҮГЭЭР ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар  
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн\* /завсрын үзлэг\*: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)





Газар  
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн\* /завсрын үзлэг\*: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар  
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар  
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

\*- аль тохирохын доогуур нь зурах

### АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭНД ОРУУЛАХ НЭМЭЛТ ( IAPP ГЭРЧИЛГЭЭ )

#### ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ БАЙГУУЛАМЖИЙН БОЛОН ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ТОДОРХОЙЛОЛТ

1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх тухай” 1973 оны Олон улсын конвенц /цаашид “конвенц” гэх/ VI хавсралтын заалтыг баримтлана

*Тэмдэглэх нь:*

1. Энэхүү бичлэг нь Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээ (IAPP) – ний байнгын хавсралт болно. IAPP гэрчилгээг хөлөг онгоцны бүхээгт хянан шалгахад хялбар дөхөм байлгана.
2. Хэрэв бичлэгийн эх хувь Англи, Франц болон Испани хэлээр бус бол эдгээр хэлний аль нэгт хөрвүүлсэн орчуулгыг эх бичвэрт хавсаргана.
3. “тийм”, “тохирох” гэсэн хариултад зориулсан дөрвөлжин нүдэнд (х) хэрээс ба “үгүй”, “үл тохирох” гэсэн хариултад зориулсан дөрвөлжин нүдэнд (-) тэмдгийг тус тус тавина.
4. Энэхүү бичлэгт дурдсан дүрмүүдэд хэрэв өөрөөр заагаагүй бол конвенцийн VI хавсралтын журмыг болон Далайн Олон улсын байгууллагаас баталсан бусад журам, шийдвэрийг баримтлана.

1. Хөлөг онгоцны мэдээлэл

1.1 Хөлөг онгоцны нэр

1.2 Ялгах /онцлох/ дугаар болон үсгүүд

1.3 Далайн Олон улсын байгууллагаас олгосон дугаар

1.4 Бүртгэгдсэн боомт

1.5 Нийт /бохир/ даац

1.6 Хөлөг онгоцны дам нурууг зангидсан болон угсралтын адил төстэй үе шатанд байсан огноо

1.7 /хэрэв боломжтой бол/ үндсэн хөдөлгүүрийн эргэлтийг эхлүүлсэн огноо

/13 дугаар журам/

2. Хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хорт бодисуудад тавих хяналт

**2.1. Озон задлагч бодисууд /12 дугаар журам/**

2.1.1. Дор дурдсан гал унтраах багц иж бүрдэл - /систем/ - үүд болон тоног төхөөрөмж, даралтын дор битүүмжлэгдсэн /баллон/ сав суулганд хадгалсан хор хэрэгслийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

<b>Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж</b>	<b>Хөлөг онгоцон дээрх байршил</b>
--	------------------------------------



2.1.2. Флорхлорт нүүрс төрөгч - /CFC/ - ийг агуулж буй дор дурдсан багц иж бүрдэл болон тоног төхөөрөмжийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

<b>Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж</b>	<b>Хөлөг онгоцон дээрх байршил</b>
--	------------------------------------

2.1.3. Гидро – хлорфлуорокарбон /HCFC/ - ыг агуулж буй 2020 оны 1 дүгээр сарын 1 – нээс өмнө суурилуулсан дор дурдсан тоног төхөөрөмжийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

<b>Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж</b>	<b>Хөлөг онгоцон дээрх байршил</b>
--	------------------------------------

## 2.2. Азотын исэл /NOx/ /13 дугаар журам/

2.2.1. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш зохион бүтээгдэж хөлөг онгоцонд суурилуулагдсан 130 квт–аас гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн 13 дугаар журмын /3/a/-д заасан ялгаруулалтын хэм хэмжээг азотын исэл /NOx/ - ийн техникийн нөхцөлийн дагуу хянан шалгана. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.2. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш 12/3/ журмын дагуу үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон 130 квт–аас илүү гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн 13 дугаар журмын /3/a/ - д заасан ялгаруулалтын хэм хэмжээг азотын исэл /NOx/ техникийн нөхцөлийн дагуу хянан шалгана. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.3. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш зохион бүтээгдэж хөлөг онгоцонд суурилуулсан 130 квт–аас гаралтын хүчдэлтэй болон 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш 13/2/ журмын дагуу үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон 130 квт-аас илүү гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн яндангийн утаа цэвэрлэх иж бүрдэл-/систем/-ээр эсхүл адил тэнцүү бусад аргаар 13/2/ журамд болон азотын исэл /NOx/ - ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн тоноглоно. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.4. 2.2.1, 2.2.2–т ба дээр дурдсан 2.2.3–т заасны дагуу дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн азотын давхар исэл /NOx/-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн азотын исэл /NOx/-ийн ялгаруулалтын хяналт шинжилгээ болон бичлэг хийх тоног төхөөрөмж, хэрэгслээр тоноглоно. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

## 2.3. Хүхрийн исэл /SOx/ /14 дүгээр журам/

2.3.1. 14/3/ дугаар журмаар тодорхойлсон хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийн хил хязгаарын дотор хөлөг онгоц үйл ажиллагаа явуулах үедээ тухайн хөлөг онгоц дараахь шаардлагыг хангана. Үүнд:

- агуулах /бункер/-ын ачааны /тээврийн/ дагалдах баримтад баталгаажуулсан нийт тосны хүхрийн агуулга 1.5% м/м–ээс хэтрэхгүй байх;

- яндангийн утаа цэвэрлэх хүлээн зөвшөөрч батлагдсан тоног төхөөрөмж нь хүхрийн ислийн /SOx/ ялгаруулалтыг 6.0 г Sox/квт.ц–аас доош багасгах;
- Хүлээн зөвшөөрч батлагдсан бусад технологи хэрэглэсэн бол хүхрийн ислийн /SOx/ ялгаруулалтыг 6.0 г Sox/квт.ц–аас доош багасгана.

#### **2.4. Ууршигтай органик нэгдлүүд /VOCs/ /15 дугаар журам/**

2.4.1. Шингэн тээгч хөлөг онгоцнуудад далайд аюулгүй байдлыг хангах хорооны 585 дугаар удирдамжид нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрч баталсан ууршигтай буцаан цуглуулах тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан байна.

#### **2.5. Хог хаягдал шатаах зуухтай хөлөг онгоц:**

1. Далайн байгаль орчныг хамгаалах хорооны нэмэлт, өөрчлөлт 76/40/ оруулсан шийдвэрт нийцүүлэн тоноглогдсон байх,
2. Далайн байгаль орчныг хамгаалах хорооны нэмэлт, өөрчлөлт 76/40/ оруулсан шийдвэрт нийцүүлэн тоноглогдоогүй 2000 оны 1 дүгээр сарын 1–нээс өмнө суурилуулсан.

Энэхүү бичлэгт нь бүх талаараа үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР БАТЛАН ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

Хийсэн:

/ Бичлэг хийсэн газар /.....

/ Олгосон огноо /

/ Бичлэг хийсэн бүрэн эрх олгогдсон этгээдийн гарын үсэг /

/Бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг/

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ II**  
**ХӨДӨЛГҮҮРИЙН ТАХИР ГОЛЫН ЭРГЭЛТЭД ХИЙХ ТУРШИЛТ,**  
**ТҮҮНД НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛ**  
(13 дугаар журам)

Азотын исэл /NOx/-ийн техникийн нөхцөлд тусгайлан заасан тооцоолох арга болон туршилтын горимыг ашиглан энэхүү хавсралтын 13 дугаар журамд нийцүүлэн азотын исэл /NOx/-ийн хязгаарлалтыг далайн хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүрүүдэд мөрдөж буйг хянан баталгаажуулахын тулд тэдгээрийн тахир голын эргэлтэд дараахь туршилтууд болон түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийг хэрэглэнэ. Үүнд:

1. үндсэн хөдөлгүүр, түүний дотор цахилгаан удирдлагатай дизель хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцонд зориулсан далайн зориулалттай тогтмол эргэлттэй хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн E2 туршилтыг;
2. хувьсах давтамжтай сэнс, эргэлтийн E2 туршилтыг;
3. үндсэн хөдөлгүүрийн ажлын гол сэнс болон туслах хөдөлгүүрийн ажлын сэнс, сэлүүрт эргэлтийн E3 туршилтыг;
4. тогтмол эргэлттэй туслах хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн D2 туршилтыг;
5. дээр дурдсанд хамрагдаагүй хувьсах давтамжтай эргэлттэй, хувьсах ачаалалтай туслах хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн C1 туршилтыг тус тус хэрэглэнэ.

“Тогтмол эргэлттэй үндсэн хөдөлгүүр”-ийн эргэлтийн туршилт хийх /түүний дотор цахилгаан удирдлагатай дизель буюу хувьсах давтамжтай сэнс, сэлүүр суурилуулсан/

Эргэлтийн туршилтын E2 төрөл	Эргэлт	100%	100%	100%	100%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.2%	0.5%	0.15%	0.15%

“Үндсэн хөдөлгүүрийн ажлын гол сэнс болон туслах хөдөлгүүрийн ажлын сэнс”-нд туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын E3 төрөл	Эргэлт	100%	91%	80%	63%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.2%	0.5%	0.15%	0.15%

“Тогтмол эргэлттэй туслах хөдөлгүүр”-т эргэлтийн туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын D2 төрөл	Эргэлт	100%	100%	100%	100%	100%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%	10%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.5%	0.25%	0.3%	0.3%	0.1%

“Хувьсах давтамжтай эргэлттэй болон хувьсах ачаалалтай туслах хөдөлгүүрүүдэд” эргэлтийн туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын C1 төрөл	Эргэлт	Хэвийн хэм хэмжээ				Завсрын			Зогссон
	Эргэх момент	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ III**  
**ХҮХРИЙН ИСЭЛ /SOx/-ИЙН ЯЛГАРУУЛАЛТАД ХЯНАЛТ ТАВИХ БҮС НУТГИЙГ**  
**ТОДОРХОЙЛОХ ГОРИМ, ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТ**  
(14 дүгээр журам)

**1. Зорилго**

- 1.1 Энэхүү хавсралтын зорилго нь хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох горим, шалгуур, үзүүлэлтийг тогтооход оршино. Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох зорилго нь хөлөг онгоцны үйлчилгээгээр газар болон далайн орчинд үзүүлж буй хортой нөлөө

болон тэднээс ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-ээр агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналт тавихад оршино.

- 1.2 Хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/ агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах болон түүнд хяналт тавих хэрэгцээ баталгаагаар дэмжигдвэл хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг хүлээн зөвшөөрөх батлуулахаар байгууллагад хэлэлцүүлнэ.

## **2. Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтийн санал**

- 2.1 Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох саналыг зөвхөн 1997 оны протоколд нэгдэн орсон талууд болсон улс боловсруулж танилцуулна. Хэлэлцэн тохирсон хоёр болон түүнээс олон улс тухайн бүс нутгийн хувьд нийтлэг ашиг сонирхолтой бол тэд харилцан тохиролцсон санал боловсруулж ирүүлнэ.
- 2.2 Энэхүү санал нь:
- 2.2.1 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутгийн хил хязгаарыг тухайн бүс нутгийг тэмдэглэсэн газрын зургийг иш үндэс болгож нарийвчлан дүрслэх;
- 2.2.2 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-ийн нөлөөгөөр газар нутаг болон далайн орчинд учирч буй эрсдэлийг тодруулан бичих;
- 2.2.3 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутагт үйл ажиллагаагаа явуулж буй хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д үнэлгээ хийх нь авч хэлэлцэж буй газар болон далайн орчинд тэдгээрийн үзүүлж буй хортой нөлөө болон хүхрийн исэл /SOx/-ээр, түүний дотор хүхрийн ислийн нэгдлээр агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэхэд хувь нэмэр болно. Энэхүү үнэлгээ нь хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалт хуурай газрын болон усны экосистем, байгалийн нөхөн үржихүйн нутаг дэвсгэр, амьдрах эмзэг орчин, усны чанар, хүний эрүүл мэнд болон шаардлагатай бол соёл, шинжлэх ухааны ач холбогдолтой бүс нутгуудад хэрхэн нөлөөлж буй тодорхойлолтыг агуулна. Холбогдох огноо түүний дотор ашигласан арга зүй, эх сурвалжийг тогтоосон байна;
- 2.2.4 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл (SOx)-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутгийг цаг уурын нөхцөл байдалд хамаарах шаардлагатай мэдээллийг болон газар, далайн орчинд учрах эрсдэл ялангуяа давамгайлж буй салхины чиглэл, байр зүй, геологи зүй, далай судлал, морфологи болон исэлдлийн төвшин болон агаар бохирдуулахаас өндөр идэвхжилтийн магадлал ихэсгэх бусад нөхцөлийг удирдлага болгоно;
- 2.2.5 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл (SOx)-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутаг дахь хөлөг онгоцны замын хөдөлгөөний шинж чанар болон түүний нягтрал, загвар;
- 2.2.6 оролцогч улсаас хэрэгжүүлэхээр санал болгосон хяналтын арга хэмжээ болон оролцогч улсад хандсан хүхрийн исэл (SOx) ялгаруулалтаас тухайн бүс нутагт үзүүлж буй газарт суурилуулсан эх үүсвэртэй эрсдэл нь бодитой оршин байгаа болон үйл ажиллагааны өрсөлдөөнийг арга хэмжээнүүдийн хэлэлцүүлгийн хамт энэхүү конвенцийн VI хавсралтын 14 дүгээр журмын заалтад нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрнө;
- 2.2.7 хүхрийн исэл (SOx) -ийн хяналтын бүс нутгийн газар зүйн хил хязгаар нь дээр дурдсан холбогдох шалгуур үзүүлэлтүүд, түүний дотор санал болгож буй бүс нутаг үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл исэл (SOx), түүний нэгдэл, замын хөдөлгөөний нягтрал ба загвар болон салхины чиглэл, нөхцөлүүдэд үндэслэгдэнэ.
- 2.2.8 тухайн бүс нутгийг хүхрийн исэл исэл (SOx) -ийн хяналтын бүс нутаг хэмээн тодорхойлох саналыг байгууллагаас тогтоосон дүрэм, горимд нийцүүлэн боловсруулж байгууллагад танилцуулна.

**3. Хүхрийн ислийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгийг байгууллага батлах ба үнэлгээ хийх горим**

- 3.1 Оролцогч улс, эсхүл улсаас боловсруулж түүнд танилцуулсан санал нэг бүрийг авч хэлэлцэнэ.
- 3.2 Хүхрийн исэл (SOx)-ийн хяналтын бүс нутгийг энэхүү хавсралтын нэмэлт оруулах замаар хэлэлцэж, хүлээн зөвшөөрч хүчин төгөлдөр босон энэхүү конвенцийн 16 дугаар зүйлд нийцүүлэн тодорхойлно.
- 3.3 Байгууллага тухайн саналд үнэлгээ хийхдээ дээр дурдсан 2 дахь хэсгийн өмнө заасан хүлээн зөвшөөрч батлуулахаар ирүүлсэн санал бүрт агуулагдсан шалгуур үзүүлэлтийг болон газарт үндэслэгдсэн хяналттай харьцуулахад хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн нэгдлийг багасгахтай холбогдон гарах өртөг зардлыг анхааралтай авч үзнэ.

**4. Хүхрийн исэл исэл (SOx)-ийн хяналтын бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулах**

- 4.1 Энэхүү бүс нутагт хөлөг онгоц нь үйл ажиллагаа явуулж буй талууд энэхүү бүс нутгийн нөхцөл байдлын талаарх аливаа мэдээллийг байгууллагад мэдэгдэх байхыг дэмжинэ.

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ IV**  
**БАТЛАХ ТӨРӨЛ БОЛОН ХӨЛӨГ ОНГОЦОН ДЭЭРХ ХОГ ХАЯГДАЛ**  
**ШАТААХ ЗУУХНЫ АШИГЛАЛТЫН ХЯЗГААР**  
(16 дугаар журам)

1. 16 дугаар журмын (2) дахь хэсэгт тодорхойлсон хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зуух нь тус бүрдээ Далайн олон улсын байгууллагаас баталсан загварын гэрчилгээтэй байна. Энэхүү гэрчилгээнд нийцсэн хог хаягдал шатаах зуух нь 16 дугаар журмын (2) дахь хэсэгт тодорхойлсон хэм хэмжээг сахин мөрдөж зохиог бүтээгдсэн болон суурилагдсан байна. Зуухны загвар (модель) нэг бүрийн үйлдвэрлэсэн үйлдвэрт нь тусгайлсан төрөл тус бүрээр үйл ажиллагааны батлагдсан туршилтад оруулах болон захиргааны хяналтын дор тоног төхөөрөмжийн батлагдсан туршилтад энэхүү хавсралтын (2) дахь дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаарын дотор хог хаягдал шатаах зуухны галч нар тодорхойлохоор батлагдсан туршилтын төрөл ангилалд зориулан тодорхойлсон тос /хог/ хаягдлын дараахь хэм хэмжээг баримтлан оруулна. Үүнд:

Ашигласан /бохир/ тосны найрлага:

ашигласан тосны 75% нь HFO-оос, түрхэж тослох тосны хаягдал 5%, болон тос солонгорсон ус 20%

Хатуу биет хог хаягдлын найрлага:

хоол хүнсний хог хаягдлын 50%  
50% нь хог хаягдлаас бүрдэж ойролцоогоор 30% нь цаас, ойролцоогоор 40% нь картон, ойролцоогоор 10% нь даавуу эд зүйлсийн тасархай, ойролцоогоор 20% нь хуванцар, нийллэг  
Холимог хог хаягдал 50 хүртэл хувийн чийглэг, галд тэсвэртэй хатуу биетийн хольц нь 7% хүртэл байна.

2. 15/2/ дугаар журамд тодорхойлогдсон хог хаягдал шатаах зуухнууд дараахь хязгаарын дотор ажиллана. Үүнд:

Шатаах зуухны тасалгаан доторх O<sub>2</sub> нь 6 – 12% яндангийн утааны нүүрс төрөгчийн CO–н дээд хэмжээ: 200мг /MJ яндангийн хөөний дээд хэмжээ: BACHARACH 3 буюу RINGELMAN 1 / харлалт 20% /, / хөө, торгогны хэмжээ ихэссэнийг, эхэлснээс нь хойш зөвхөн маш богино хугацаанд л зөвшөөрнө/

Үнсэнд үлдсэн үл шатагч жижиг хэсгүүд: жингийн 10% хүртэл



Шатаах зуухны тасалгааны утааны яндангийн гаралт дахь халууны хэмжээ 850-1200 °C байна.

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ V**  
**БУНКЕРИЙН АЧАА ТЭЭВРИЙН ДАГАЛДАХ БАРИМТАД**  
**ТУСГАВАЛ ЗОХИХ МЭДЭЭЛЭЛ**

*(18 (3) журам)*

Хүрэлцэн ирж буй хөлөг онгоцны нэр болон Далайн олон улсын байгууллагаас олгосон дугаар

Боомт

Ачаа тээврийн баримт бичгийг олгосон огноо

Далайгаар тос шатахууныг ханган нийлүүлэгчийн нэр, хаяг, утас

Бүтээгдэхүүний нэр /төрөл/

Метрийн тонноор илэрхийлсэн тоо хэмжээ

15С дахь нягтрал, кг/м<sup>3</sup> - /мазутын тосыг ISO 3675–д нийцүүлж туршина/

Хүхрийн агуулга /% m/m/ - /мазутын тосыг ISO 8754–д нийцүүлж туршина/

Энэхүү хавсралтын 18/1/ журам ба 14/1/, эсхүл болон /4//а/ хэсэгт нийцүүлэн тос шатахууныг ханган нийлүүлж буй тухайг шатахуун ханган нийлүүлэгч баримт дээр гарын үсэг зурж баталгаажуулна.

\*\*\*