



2016 оны 12 дугаар сарын 01  
Тусгай дугаар № 11

# ТӨРИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН АЛБАН МЭДЭЭЛЭЛ

**Монгол Улс нэгдэн  
орсон далайн эрх  
зүйн салбарын олон  
улсын конвенц,  
протокол**

Газрын тосны бохирдлоос  
учирсан хохирлын төлөө  
хүлээх иргэний хариуцлагын  
тухай олон улсын конвенц

2933

Далайн хиймэл дагуулын  
олон улсын байгууллагын  
конвенц

3024

**Тусгай дугаар  
XI БОТЬ**

**МОНГОЛ УЛСЫН  
ОЛОН УЛСЫН ГЭРЭЭ**

Улаанбаатар хот  
2016 он

**Улсын Их Хурлын Тамгын газар  
Гадаад харилцааны яам  
Зам, тээврийн хөгжлийн яам**



# ТӨРИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН АЛБАН МЭДЭЭЛЭЛ

ТУСГАЙ ДУГААРЫН XI БОТЬ

Улаанбаатар хот

2016 оны 12 дугаар сарын 01-ний өдөр

## ГАРЧИГ

134. Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай олон улсын конвенц ..... 2933
135. Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай олон улсын конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай протокол ..... 2941
136. Хөлөг онгоцны шатахууны савны тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай олон улсын конвенц ..... 2951
137. Хөлөг онгоцны гадаргууг хамгаалах системд хортой бодис ашиглахыг хянах тухай олон улсын конвенц ..... 2961
138. Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн тухай олон улсын конвенц ..... 2980
139. Далайн нэхэмжлэлийн талаар хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах тухай конвенц ..... 3008
140. Далайн нэхэмжлэлийн талаар хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах тухай конвенцийн протокол ..... 3018
141. Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагын конвенц ..... 3024
142. Аврах ажиллагааны тухай олон улсын конвенц ..... 3066
143. Далайн хөдөлмөрийн тухай конвенц ..... 3076

## ӨМНӨТГӨЛ

Дэлхий дээр өнөөдрийн байдлаар далайд гарцгүй 44 улс байгаагаас ихэнх нь Африк тив болон Төв Азид оршдог.

Далайд гарцгүй нийт улсуудыг харьцуулан харахад импортоор авч буй бараа бүтээгдэхүүн далайн эрэг бүхий улсаас бараг хоёр дахин үнэтэй, экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүн хөрш улсуудын нутгаар дамжиж гуравдагч зах зээлд хүргэгдэх тээврийн зардал болон бусад хил, гаалийн хураамжаас шалтгаалан үнэ өртгийн хувьд өрсөлдөх чадвараа алдаж, олон улсын худалдаа, эдийн засгийн сүлжээнээс хүртэх эдийн засгийн үр ашгийг хязгаарлаж хөгжлийн хурдацыг сааруулж байна.

Монгол Улс нь далайд гарцгүй газар зүйн байршлаас үүдэн гарч буй эдийн засаг, нийгмийн хүндрэлүүдийг даван туулах зорилгоор үе үеийн Засгийн газраас далайд гарах гарцыг нэмэгдүүлэх, нөхцөлийг хөнгөвчлөх, далайн тээврийн салбарыг хөгжүүлэх зорилт тавьсаар ирсэн.

Энэхүү бодлогын хүрээнд хууль эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх ажлуудыг 1976 оноос эхлүүлж их далайд далбаагаа мандуулах, өөрийн улсын далбаатай хөлөг онгоцоор далайн тээвэр эрхлэхэд шаардагдах олон улсын гэрээ конвенцуудад үе шаттайгаар нэгдэн орсоор ирсэн юм.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт Далайн тээврийн салбарын ерөнхий стратегийг “Далайн тээврийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгож олон улсын стандартад нийцүүлнэ.” хэмээн тодорхойлсон.

Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон Далайн захиргаа, Гадаад харилцааны яам хамтран Монгол Улсын нэгдэн орсон далайн салбарын олон улсын олон талт гэрээ, хэлэлцээрийг эмхэтгэж, тусгай хоёр боть болгон анх удаа “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлд хэвлүүлж байна. Энэ эмхэтгэл нь тус салбарт ажиллагсдын өдөр тутмын гарын авлага болохоос гадна хууль хяналтын байгууллага, эрдэм шинжилгээний хүрээлэн, их дээд сургуулийн оюутан, судлаачид, бизнес эрхлэгчид, нийт сонирхогч иргэд Та бүхний хэрэгцээнд зориулагдаж байгааг хүлээн авна уу.

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН САЙД**



**Д.ГАНБАТ**

### **134. ГАЗРЫН ТОСНЫ БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН ТӨЛӨӨ ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ ХАРИУЦЛАГЫН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

*1969 оны 11 дүгээр сарын 29-ний өдөр баталж,  
1975 оны 5 дугаар сарын 6-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*.*

Энэхүү конвенцид оролцогч улс,

дэлхий даяар далайд их хэмжээний газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны учруулах бохирдлын аюулыг ухамсарлан,

хөлөг онгоцноос газрын тос асгарсны улмаас хохирсон хувь хүнд холбогдох нөхөн төлбөрийг ногдуулах шаардлагатайг хүлээн зөвшөөрч,

энэ тохиолдолд хариуцлага хүлээлгэх болон холбогдох нөхөн төлбөрийг ногдуулах асуудлыг зохицуулах олон улсын нэгдмэл хэм хэмжээ болон журмыг батлахыг эрмэлзэн,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

#### *1 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийн зорилгоор дараахь нэр томъёог хэрэглэнэ:

1. “хөлөг онгоц” гэж газрын тосыг их хэмжээгээр ачин тээвэрлэх бүх төрлийн хөвөгч болон далайд хөвөх зориулалттай хөлөг онгоцыг;

2. “хувь хүн” гэж аливаа хувь хүн, түншлэл, эсхүл нэгдлийн, нэгдлийн бус байхыг үл харгалзан төрийн, эсхүл хувийн хэвшлийн аливаа байгууллага, төр, эсхүл түүнээс бүрдэх салбар хоорондын байгууллагыг;

3. “эзэмшигч” гэж хөлөг онгоцны эзэмшигч хэмээн бүртгэгдсэн, эсхүл бүртгэгдээгүй бол хөлөг онгоцыг тухайн тохиолдолд эзэмшиж буй хүнийг хэлнэ. Хэрэв хөлөг онгоц улсын эзэмшилд байдаг бөгөөд тухайн улсад бүртгэгдсэн компани үйл ажиллагааны эрхлэгчээр бүртгэгдсэн бол тус компанийг “эзэмшигч” гэж үзэж болно;

4. “хөлөг онгоц бүртгэсэн улс” гэж хөлөг онгоцыг бүртгэлдээ бүртгэсэн улсыг хэлэх бөгөөд хөлөг онгоц нь бүртгэлгүй бол хөлөг онгоцон дээр далбаагаа мандуулсан улсыг;

5. “газрын тос” гэж хөлөг онгоцны тавцан дээр, эсхүл түүний бункерт тээвэрлэж байгааг үл хамааран боловсруулаагүй газрын тос, шингэн түлш, хүнд дизелийн түлш, тосолгооны шингэн болон халимын тос зэрэг бүх төрлийн газрын тосыг;

6. “бохирдлоос учирсан хохирол” гэж газрын тос асгарсан, эсхүл гаргасантай холбоотой гарсан хохирол, эсхүл гэмтэл болон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний болон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнээс үүдсэн хохирол, эсхүл гэмтлийн зардлыг;

7. “урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ” гэж бохирдлоос учирсан хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл багасгах чиглэлээр аливаа хувь хүний авсан боломжит арга хэмжээг;

8. “осол” гэж бохирдлоос үүдсэн хохирол учруулах ижил эх үүсвэртэй аливаа тохиолдол, эсхүл бүлэг тохиолдлыг;

9. “Байгууллага” гэж Засгийн газар хоорондын далайн зөвлөх байгууллагыг хэлнэ.

#### *2 дугаар зүйл*

Энэхүү конвенцийг зөвхөн бохирдлоос үүдэн хохирол учирсан нутаг дэвсгэр, тухайлбал хэлэлцэн тохиролцогч улсын нутаг дэвсгэр дэх далай болон ийм хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, багасгахад авах урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнд хэрэглэнэ.

\* Монгол Улс 2003.07.01-ний өдөр нэгдэн орсон.



### 3 дугаар зүйл

1. Энэхүү зүйлийн 2, 3 дахь хэсэгт заасан хэргийн үед, эсхүл ийм тохиолдлын анхны үе дэх бүлэг тохиолдлоос бүрдсэн хэргийн хувьд хөлөг онгоцны эзэмшигч нь хөлөг онгоцноос гарсан, эсхүл асгарсан газрын тосны бохирдлоос үүдсэн аливаа хохиролд хариуцлага хүлээнэ.

2. Хэрэв дараахь хохирлыг нотолсон тохиолдолд бохирдлоос үүдсэн хохирлын төлөө эзэмшигчийг хариуцлагад татахгүй:

- a) дайн, иргэний дайн, бослого, ер бусын байгалийн үзэгдэл, давагдашгүй хүчин зүйлийн улмаас бий болсон;
- b) хохирол учруулах зорилгоор гуравдагч Талын санаатайгаар үйлдсэн аливаа үйлдэл;
- c) хөлөг онгоцны гэрэл цахилгааны засвар үйлчилгээ болон бусад удирдлагын дэмжлэг хариуцсан Засгийн газар, эсхүл бусад эрх бүхий байгууллагын анхааралгүй байдал, эсхүл бусад буруу үйл ажиллагаа.

3. Хэрэв тухайн хувь хүний болгоомжгүй үйлдлээс, эсхүл хохирол учирсан хувь хүний санаатайгаар үйлдсэн үйлдэл, ослын үр дүнд бүхэлдээ, эсхүл хэсэгчлэн бий болсон бохирдлоос үүдсэн хохирлыг эзэмшигч нотолсон тохиолдолд тус хувь хүнд хүлээлгэх хариуцлагаас эзэмшигч бүрэн, эсхүл хэсэгчлэн чөлөөлөгдөж болно.

4. Бохирдлоос үүдсэн хохирлын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэлийг энэхүү конвенцид өөрөөр заагаагүй бол эзэмшигчийн эсрэг гаргахгүй. Энэхүү конвенцийн дагуу, эсхүл өөр тохиолдолд бохирдлоос үүдсэн хохирлын талаарх нэхэмжлэлийг эзэмшигчийн ажилтан, эсхүл төлөөлөгчийн эсрэг гаргахгүй.

5. Энэхүү конвенцийн заалт нь гуравдагч талын эсрэг эзэмшигчийн эрхэд хохирол учруулахгүй.

### 4 дүгээр зүйл

Хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны хөлөг онгоцноос газрын тос асгарсан, эсхүл гарсан болон тэдгээрийн үр дүнд бохирдлоос үүдсэн хохирол учирсан тохиолдолд дээрх бүх хөлөг онгоцны эзэмшигч 3 дугаар зүйлийн дагуу хариуцлагаас чөлөөлөгдөхгүй бөгөөд бүхий л хохиролд хамтран болон тус тусдаа хариуцлага хүлээнэ.

### 5 дугаар зүйл

1. Энэхүү конвенцийн дагуу аливаа ослын үед хөлөг онгоц эзэмшигч нь өөрийн хүлээх хариуцлагыг хөлөг онгоцны даацын нэг тонн тутамд 2000 франктай тэнцэх хэмжээгээр хязгаарлах эрхтэй. Харин нийт дүн нь ямар ч тохиолдолд 210 сая франкаас хэтэрч болохгүй.

2. Хэрэв эзэмшигчийн бодит буруугаас осол гарсан бол энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хязгаарлалтыг эдлэх эрхгүй болно.

3. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хязгаарлалтын ашгийг өөртөө ашиглах зорилгоор эзэмшигч нь 9 дүгээр зүйлийн дагуу хэлэлцэн тохиролцогч улсын шүүх, эсхүл бусад эрх бүхий байгууллагатай тохирч өөрийн хүлээх хариуцлагыг хязгаарлахад шаардагдах нийт хөрөнгийн хэмжээний сан байгуулж болно. Сан нь хэлэлцэн тохиролцогч улсын хууль тогтоомжийн дагуу гаргасан банкны болон бусад хөрөнгийн баталгаа, эсхүл хадгаламжаас бүрдэнэ.

4. Санг тэдгээрийн нэхэмжлэлийг бүрдүүлсэн дүнд харьцуулсан нэхэмжлэл гаргагчдын хооронд хуваарилж болно.

5. Эзэмшигч, эсхүл түүний ажилтан, эсхүл ослын үед түүний даатгал, эсхүл санхүүгийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг бүхий хувь хүн санг хуваарилахын өмнө энэхүү конвенцийн дагуу эрх шилжүүлэх эрх бүхий нөхөн төлбөр хийсэн хувь хүнд бохирдлоос үүдсэн хохирлын нөхөн төлбөрийг төлнө.



6. Энэхүү зүйлийн 5 дахь хэсэгт заасан эрх шилжүүлэх эрхийг холбогдох дотоодын хуулиар хүлээн зөвшөөрөгдсөн эрх шилжүүлэх хүрээнд зөвхөн бохирдлоос үүдсэн хохирлын нөхөн төлбөрийн хувьд дээр дурдсанаас өөр хувь хүн ашиглаж болно.

7. Энэхүү зүйлийн 5, 6 дахь хэсгийн дагуу эрх шилжүүлэх эрхийг хэрэглэх хувь хүний хувьд аливаа нөхөн төлбөрийг нийтэд нь, эсхүл хэсэгчлэн төлөхийг шаардсан, санг хуваарилахаас өмнө нөхөн төлбөрийг төлсөн эзэмшигч, эсхүл бусад аливаа хувь хүний сангийн эсрэг түүний нэхэмжлэл гаргах эрхийг санг хүрэлцэхүйц хэмжээгээр байгуулсан улсын шүүх, эсхүл бусад эрх бүхий байгууллага нь түр хугацаагаар зогсоож болно.

8. Бохирдлоос үүдсэн хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл багасгах зорилгоор эзэмшигчийн сайн дураар хийсэн үйл ажиллагааны эрсдэл, эсхүл алдагдлын холбогдох зардлын нэхэмжлэлийг сангийн эсрэг гаргасан бусад нэхэмжлэлийн адил тэгш тооцно.

9. Энэхүү зүйлд дурдсан франк нь 900 /есөн зуу/-ийн сорьцтой алтны 65.5 миллиграммтай тэнцэх нэгж байна. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан үнийн дүнг сангийн дээр тодорхойлсон мөнгөний нэгжийн тухайн валютын албан ёсны ханшид үндэслэн тогтоосон улсын үндэсний валютад хөрвүүлж болно.

10. Хөлөг онгоцны даацын хэмжээ нь түүний нийт даацаас хөдөлгүүрийн өөрийн жинг хасаж тооцсон цэвэр даацаар тодорхойлогдоно. Даацын хэмжээг нь ердийн дүрмийн дагуу тодорхойлох боломжгүй хөлөг онгоцны хувьд түүний даацын хэмжээ нь хөлөг онгоцоор газрын тос тээвэрлэх боломжит хэмжээ (2.240 lbs)-ний 40 хувьтай тэнцэнэ.

11. Даатгал, эсхүл санхүүгийн аюулгүй байдлыг хангагч хувь хүн нь эзэмшигчтэй нэгэн адил нөхцөлөөр энэхүү зүйлийн дагуу сан байгуулах эрхтэй. Тус санг эзэмшигч алдаа гаргасан бодит тохиолдолд ч байгуулж болно, гэхдээ эзэмшигчийн эсрэг нэхэмжлэл гаргагчийн эрхэд хохирол учруулж болохгүй.

#### 6 дугаар зүйл

1. Хэргийн дараа эзэмшигч 5 дугаар зүйлийн дагуу санг бүрдүүлсэн тохиолдолд түүний хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах эрхтэй. Үүнд:

а) энэхүү хэргийн улмаас бий болсон бохирдлоос үүдсэн хохирлын дагуу нэхэмжлэлгүй хувь хүн нь тийм нэхэмжлэлийн хувьд эзэмшигчийн аливаа эд хөрөнгийн эсрэг аливаа эрхийг хэрэгжүүлэх эрхтэй;

б) аливаа хэлэлцэн тохиролцогч улсын шүүх, эсхүл бусад эрх бүхий байгууллага нь хэргийн дараахь бохирдлоос үүдсэн хохирлын улмаас эзэмшигчийн битүүмжлэгдсэн хөлөг онгоц, эсхүл бусад эд хөрөнгийг, мөн уг битүүмжлэлээ зайлсхийхэд чиглэгдсэн аливаа барьцаа хөрөнгийг чөлөөлөх журам тогтооно.

2. Хэрэв нэхэмжлэгч сангийн захиргааны шүүхэд хандах боломжтой болон тус сан нь нэхэмжлэлд тохирох бол дээр дурдсанаар хэрэглэж болно.

#### 7 дугаар зүйл

1. Хэлэлцэн тохиролцогч улсад бүртгэгдсэн газрын тосыг их хэмжээгээр 2 000 тонноос илүү тээвэрлэж буй хөлөг онгоцны эзэмшигч нь энэхүү конвенцийн дагуу бохирдлоос үүдсэн хохирлын дагуу хүлээх хариуцлагад хамаарах 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хариуцлагыг хэрэглэх хязгаарлалтыг тогтоосноор олон улсын нөхөн төлбөр олгох сангаас илгээсэн банкны баталгаа, эсхүл гэрчилгээ, даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаанд дэмжлэг үзүүлэхийг шаардаж болно.

2. Энэхүү конвенцийн заалтын дагуу хүчин төгөлдөр болох даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгааг нотолсон гэрчилгээг хөлөг онгоц бүрд олгоно. Уг гэрчилгээг энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлснийг тогтоосны дараа хөлөг онгоц бүртгэгдсэн улсын эрх бүхий байгууллагаас олгох, эсхүл баталгаажуулна. Энэхүү гэрчилгээ хавсралтад буй загвартай байх бөгөөд дараахь зүйлээс бүрдэнэ. Үүнд:

а) хөлөг онгоц болон бүртгэлийн боомтын нэр;

б) эзэмшигчийн худалдааны үйл ажиллагаа явуулах нэр болон үндсэн хөрөнгийн байршил;

с) баталгааны хэлбэр;



д) баталгааг хангаж буй даатгагч, эсхүл бусад хувь хүний худалдааны үйл ажиллагаа явуулах нэр, үндсэн хөрөнгийн байршил болон даатгалын, эсхүл баталгаа бий болгосон худалдааны үйл ажиллагааны байршил;

е) гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь даатгалын, эсхүл бусад баталгааны хүчинтэй хугацаанаас ихгүй байна.

3. Гэрчилгээ нь түүнийг олгож буй улсын албан ёсны хэлээр байна. Хэрэв англи болон франц хэлээр хэрэглээгүй бол бичвэрийг дээр дурдсан хэлний аль нэгээр орчуулан хавсаргана.

4. Гэрчилгээг хөлөг онгоцны тавцан дээр байнга байлгах бөгөөд хуулбарыг хөлөг онгоцны бүртгэлийг хадгалдаг байгууллагад хадгалуулна.

5. Даатгал, эсхүл бусад санхүүгийн баталгаа нь хэрэв энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу гэрчилгээнд онцгойлон заасан даатгал, эсхүл баталгааны хүчинтэй хугацаа дуусахаас бусад шалтгаанаар бол, энэхүү зүйлийн 4 дэх хэсэгт дурдсан Байгууллагад өгсөн энэ хугацаа дуусахыг тэмдэглэсэн өдрөөс гурван сар өнгөрсөн бол, хэрэв энэхүү байгууллага гэрчилгээг хүлээн аваагүй, эсхүл шинэ гэрчилгээг дурдсан хугацаанд олгоогүй бол энэхүү зүйлийн шаардлагыг хангахгүй болно.

6. Бүртгэлийн улс нь энэхүү зүйлийн дагуу гэрчилгээ олгох болон хүчин төгөлдөр болох нөхцөлийг тодорхойлно.

7. Хэлэлцэн тохиролцогч улсын эрх бүхий байгууллагаас олгосон, эсхүл баталсан гэрчилгээг энэхүү конвенцийн зорилгоор нөгөө хэлэлцэн тохиролцогч улсаар хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд тэдгээр улсаас олгосон, эсхүл батлагдсан гэрчилгээ нь хүчинтэй байх нөгөө хэлэлцэн тохиролцогч улсад хамаарна. Ямар ч үед хэлэлцэн тохиролцогч улс гэрчилгээнд дурдсан энэхүү конвенцоор ноогдсон үүргээ биелүүлэх санхүүгийн чадваргүй даатгагч, эсхүл батлан даагчид итгэж болох талаар хөлөг онгоц бүртгэх улсын зөвлөгөөг хүсч болно.

8. Бохирдлоос үүдсэн хохирлын нөхөн төлбөрийн аливаа нэхэмжлэлийг бохирдлоос үүдсэн хохирлын төлөө эзэмшигчийн хариуцлага хүлээх санхүүгийн баталгааг хангаж буй даатгагч, эсхүл бусад хувь хүний эсрэг гаргаж болно. Тийм тохиолдолд хариуцагчид эзэмшигчийн бодит алдаанаас чөлөөлөгдөх 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах нь өөрт ашигтай байж болно. Тэрээр эзэмшигч хүсэх эрхтэй бөгөөд өөрийгөө хамгаалах (эзэмшигчийн дампуурал, эсхүл сүйрлээс) чадвартай байж болно. Үүнээс гадна хариуцагч нь эзэмшигчийн хийсэн үйлдлийн үр дүнд бохирдлоос үүдсэн хохирол учирсан тохиолдолд өөрийгөө хамгаалах бөгөөд хариуцагч нь түүний эсрэг эзэмшигчийн хийсэн үйл ажиллагаанд татагдсан байж болох тохиолдолд хамгаалахгүй. Хариуцагч нь ямар ч тохиолдолд эзэмшигчийг хамтран оролцохыг хүсэх эрхтэй байна.

9. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу тогтоосон даатгал, эсхүл бусад санхүүгийн баталгааг тодорхойлсон аливаа үнийн дүн нь энэхүү конвенцийн дагуу зөвхөн нэхэмжлэлийн дагуу хүлээсэн үүргээ биелүүлэхэд хүчинтэй байна.

10. Хэлэлцэн тохиролцогч улс энэхүү зүйлийн 2, эсхүл 12 дахь хэсгийн дагуу гэрчилгээ олгоогүй бол энэхүү зүйлийн дагуу түүний далбааг мандуулахыг хүлээн зөвшөөрөхгүй.

11. Энэхүү зүйлд заасны дагуу хэлэлцэн тохиролцогч улс бүр өөрийн дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу хэрэв хөлөг онгоц нь 2 000 тонноос илүү ачаа, газрын тос тээвэрлэдэг бол нутаг дэвсгэр дэх далайн эргийн буудалд ирэх, эсхүл явах, түүний нутаг дэвсгэр дэх боомтод орох, эсхүл гарахаар бүртгэсэн аливаа хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр болох энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон даатгал, эсхүл бусад баталгааг баталгаажуулна.

12. Хэрэв даатгал, эсхүл бусад санхүүгийн баталгаа нь хэлэлцэн тохиролцогч улсын эзэмшиж буй хөлөг онгоцны хувьд хамаарахгүй бол түүнтэй холбоотой энэхүү зүйлийг тус хөлөг онгоцонд хэрэглэхгүй боловч тус хөлөг онгоц нь 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон хязгаарлалтын хүрээнд хөлөг онгоцны хүлээх хариуцлага нь хаалттай болон тус хөлөг онгоцны бүртгэлтэй холбогдох улсын эрх бүхий байгууллагаас тухайн улсын эзэмшлийн хөлөг онгоц гэж мэдэгдсэн гэрчилгээтэй байна. Тийм гэрчилгээг энэхүү зүйлийн 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон тодорхой загварыг дагаж мөрдөнө.

### 8 дугаар зүйл

Энэхүү конвенцийн дагуу нөхөн төлбөрийн талаарх эрхийг хэрэв хохирол учруулсан өдрөөс гурван жилийн дотор түүний дагуу арга хэмжээ аваагүй бол хэрэгсэхгүй болгоно. Гэсэн хэдий ч ямар ч тохиолдолд хохирол учруулсан осол гарсан өдрөөс зургаан жилийн дараа арга хэмжээ авахгүй. Бүлэг тохиолдлоос бүрдэх хэргийн хувьд зургаан жилийн хугацааг анхны тохиолдол гарсан өдрөөс эхэлж тооцно.

### 9 дүгээр зүйл

1. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг, эсхүл түүнээс дээш улсын нутаг дэвсгэр, тухайлбал, нутаг дэвсгэр дэх далайд ослын улмаас үүссэн бохирдлоос үүдэн хохирол учирсан, эсхүл бохирдлоос үүдсэн хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл багасгах арга хэмжээ авсан тохиолдолд хэлэлцэн тохиролцогч улсын шүүх, эсхүл тухайн улс нь хохирлыг нөхөн төлүүлэх арга хэмжээ авна. Уг арга хэмжээг авах тухай мэдэгдлийг хэрэгтэнд өгсөн байх ёстой.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч улс бүрийн шүүх нь нөхөн төлбөрийн асуудлаар хэрэг хянан шийдвэрлэх шаардлагатай шүүх эрх мэдэлтэй талаар баталгаа гаргана.

3. Энэхүү конвенцийн 5 дугаар зүйлийн дагуу сан байгуулсны дараа сан байгуулагдсан улсын шүүх нь санг хуваарилах болон хуваарилахтай холбогдсон бүхий л асуудлыг хянан шийдвэрлэх эрхтэй.

### 10 дугаар зүйл

1. Энэхүү конвенцийн 9 дүгээр зүйлийн дагуу шүүх эрх мэдэл бүхий байгууллагаас гаргасан тухайн улсад хүчин төгөлдөр болох аливаа шүүхийн шийдвэрийг хэлэлцэн тохиролцогч улсад дараахь тохиолдлоос бусад тохиолдолд албан ёсоор хүлээн зөвшөөрч гаргана:

а) шүүхийн шийдвэрийг хуурмаг байдлаар хэрэгжүүлсэн; эсхүл

б) хариуцагчид хэргийн талаарх үнэн зөв, эсхүл холбогдох шаардлагатай мэдээллийг өгөөгүй бол.

2. Энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн шүүхийн шийдвэр нь хэлэлцэн тохиролцогч улсад мөрдөгдөх дотоодын шаардлагын дагуу тухайн улс бүрд хүчин төгөлдөр болно. Дотоодын шаардлага нь хэргийг дахин хянан шийдвэрлэхийг зөвшөөрөхгүй.

### 11 дүгээр зүйл

1. Энэхүү конвенцийн заалт нь улсын өмчийн, эсхүл улсын нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулж байгаа болон Засгийн газрын арилжааны бус үйлчилгээнд ашиглагдаж байгаа дайны, эсхүл бусад хөлөг онгоцонд хамаарахгүй.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч улсын эзэмшиж буй болон худалдааны зорилгоор ашиглаж байгаа хөлөг онгоцны хувьд улс бүр 9 дүгээр зүйлд заасан шүүх эрх мэдлийн хүрээнд зохицуулах бөгөөд улсын бүрэн эрхийн байдалд тулгуурласан бүхий л хамгаалалтаас татгалзаж болно.

### 12 дугаар зүйл

Энэхүү конвенц нь гарын үсэг зурахад нээлттэй болсон үед соёрхон батлах, эсхүл нэгдэн орох, хүчин төгөлдөр болох, эсхүл гарын үсэг зурахад нээлттэй аливаа олон улсын конвенцийг орлоно. Гэсэн хэдий ч энэхүү зүйл олон улсын конвенцийн дагуу хэлэлцэн тохиролцогч улсын хүлээж байгаа үүрэг хэлэлцэн тохиролцогч биш улсад нөлөөлөхгүй.



### 13 дугаар зүйл

1. Энэхүү конвенц 1970 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй хэвээр байна.

2. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, түүний төрөлжсөн байгууллага, эсхүл Олон улсын атомын энергийн агентлагийн гишүүн улс, эсхүл олон улсын шүүхийн дүрмийн оролцогч талууд дараахь хэлбэрээр энэхүү конвенцийн Тал болж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахад тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах;
- б) дараа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах;
- с) нэгдэн орох.

### 14 дүгээр зүйл

1. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай холбогдох баримт бичгийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

2. Хэлэлцэн тохиролцогч улсын хувьд энэхүү конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа, эсхүл тэдгээр хэлэлцэн тохиролцогч улсын хувьд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болгоход шаардагдах бүхий л нөхцөлийг хангасны дараа соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай аливаа баримт бичгийг нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцид хэрэглэнэ гэж үзнэ.

### 15 дугаар зүйл

1. Энэхүү конвенц нь соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гардуулсан, эсхүл соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахад тайлбаргүйгээр 9 улсын Засгийн газар түүний дотор газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны нийт багтаамж нь 1 сая тонноос багагүй тийм хөлөг онгоцтой 5 улс түүнд гарын үсэг зурсан өдрөөс хойш 90 хоногийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Дараа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох улсын хувьд энэхүү конвенц нь холбогдох баримт бичгийг хэлэлцэн тохиролцогч улсад гардуулснаас хойш 90 хоногийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

### 16 дугаар зүйл

1. Конвенц нь тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш ямар ч үед аливаа хэлэлцэн тохиролцогч улс энэхүү конвенцийг цуцалж болно.

2. Цуцлалт нь Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад холбогдох баримт бичгийг хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

3. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад цуцлах тухай заасан баримт бичгийг хадгалуулснаас хойш нэг жил, эсхүл илүү хугацааны дараа цуцлалт нь хүчин төгөлдөр болно.

### 17 дугаар зүйл

1. Тухайн нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулах байгууллага болох Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, эсхүл олон улсын харилцааны хувьд үүрэг хүлээх хэлэлцэн тохиролцогч улс шаардлагатай тохиолдолд энэ нутаг дэвсгэрийн холбогдох байгууллагатай зөвлөлдөх, эсхүл тухайн нутаг дэвсгэрт энэхүү конвенц үйлчлэх журмын дагуу холбогдох бусад арга хэмжээг авах бөгөөд байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдсэн ямар ч үед энэхүү конвенц уг нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ.

Энэхүү конвенц нь дээр дурдсан нутаг дэвсгэрт мэдэгдэл хүлээн авсан өдрөөс, эсхүл уг мэдэгдэлд тодорхойлсон бусад өдрөөс эхлэн үйлчилнэ.

2. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр мэдэгдэлд заасан аливаа нутаг дэвсгэрт конвенц хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш ямар ч үед энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, эсхүл аль нэг хэлэлцэн тохиролцогч улсын тунхагласан конвенцийн үйлчлэлийг сунгахыг мэдэгдэлд заасан аливаа нутаг дэвсгэрт зогсооно.

3. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргын мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс түүнд заасан нэг жилийн, эсхүл илүү хугацаанд дурдсан нутаг дэвсгэрт энэхүү конвенцийн үйлчлэлийг зогсооно.

#### *18 дугаар зүйл*

1. Энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор Байгууллагаас хурал зарлан хуралдуулж болно.

2. Байгууллага нь хэлэлцэн тохиролцогч улсын доод тал нь 1/3-ийн хүсэлтээр энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах талаарх Хэлэлцэн тохиролцогч улсын хурлыг хуралдуулна.

#### *19 дүгээр зүйл*

1. Энэхүү конвенцийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

2. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь:

a) конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай бүх улсад мэдээлнэ.

i) шинээр гарын үсэг зурсан болон баримт бичиг хадгалуулсан он, сар өдрийн тухай;

ii) хадгалуулахаар өгсөн өдөр болон энэхүү конвенцийг цуцлах тухай аливаа баримт бичгийг хадгалуулах тухай;

iii) 17 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу аливаа нутаг дэвсгэрт үйлчлэх энэхүү конвенцийн үйлчлэл болон түүний үйлчлэлийг зогсоох өдөртэй холбогдсон аливаа тохиолдолд тухайн зүйлийн 4 дэх хэсгийн заалтын дагуу тус үйлчлэлийг хүчингүй болгох тухай.

b) энэхүү конвенцийн баталгаажуулсан хувийг конвенцид нэгдэн орсон болон гарын үсэг зурсан бүх улсад дамжуулна.

#### *20 дугаар зүйл*

Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга түүний эхийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэх зорилгоор Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нарын газарт яаралтай хүргүүлнэ.

#### *21 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийг англи, франц хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр нь нэгэн адил хүчинтэй байна. Орос болон испани хэлний албан ёсны орчуулга нь хийгдэх ба гарын үсэг зурсан эхийн хамт хадгална.

Хэмээснийг нотлон тус тусын Засгийн газраас зохих ёсны дагуу эрхийг нь олгосон дор гарын үсэг зурагчид энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун жаран есөн оны арван нэгдүгээр сарын хорин есний өдөр Брюссель хотноо үйлдэв.

**ХАВСРАЛТ**  
**ГАЗРЫН ТОСНЫ БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН ТӨЛӨӨ**  
**ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛЫН БОЛОН БУСАД**  
**САНХҮҮГИЙН БАТАЛГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

“Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” олон улсын конвенцийн 8 дугаар зүйлийн заалтын дагуу олгов.

Хөлөг онгоцны нэр	Тоо, эсхүл үсгээр илэрхийлэгдсэн ялгах тэмдэг	Бүртгэсэн боомт	Эзэмшигчийн нэр болон хаяг

“Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийн 8 дугаар зүйлийн шаардлагын дагуу даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгааг хангахаар дээр дурдсан онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр болохыг энэ гэрчилгээ нотолно.

Баталгааны хэлбэр .....

Баталгааны хугацаа .....

Даатгагч болон батлан даагчийн нэр, хаяг

Нэр .....

Хаяг.....

Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа .....

/улсын бүтэн нэр/

Засгийн газраас олгосон, эсхүл баталгаажуулсан.

Хаана ..... /газар/                      Огноо..... /өдөр/

/Олгосон хүний гарын үсэг, албан тушаал/

Тайлбар.

1. Шаардлагатай гэж үзвэл улсын бүтэн нэрний мөрөнд гэрчилгээг олгосон эрх бүхий байгууллагын нэрийг оруулж бичиж болно.
2. Хэрэв гаргаж байгаа баталгааны нийлбэр дүн хэд хэдэн эх үүсвэрээс бүрдэж байгаа бол эх үүсвэр тус бүрийн бүрдүүлсэн хэмжээг зааж бичнэ.
3. Олон төрлийн баталгаа гаргаж байгаа бол дугаарлаж бичнэ.
4. “Баталгаа хүчинтэй байх хугацаа” гэсэн мөрөнд баталгаа хүчин төгөлдөр болох огноог зааж бичих ёстой.

**135. ГАЗРЫН ТОСНЫ БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН  
ТӨЛӨӨ ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ ХАРИУЦЛАГЫН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН  
КОНВЕНЦИД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ ПРОТОКОЛ**

*1992 оны 11 дүгээр сарын 27-ны өдөр баталж,  
1996 оны 5 дугаар сарын 30-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү протоколын оролцогч тал,

Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай олон улсын конвенц болон 1984 оны протоколыг харгалзан үзэж,

Тус конвенцийн 1984 оны протоколын үйлчлэх хүрээг боловсронгуй болгох болон нөхөн төлбөрийн хэмжээг нэмэгдүүлэх тухай заасан бөгөөд хүчин төгөлдөр болоогүйг тэмдэглэн,

Газрын тосоор далайг бохирдуулахад хүлээх хариуцлага болон нөхөн төлөх тогтолцоо ажиллах чадвартай байх ач холбогдлыг нотолж,

1984 оны протоколын агуулгыг аль болох түргэн хүчин төгөлдөр болгох шаардлагатай байгааг ухамсарлан,

Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай олон улсын конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсантай холбогдон тусгай заалт шаардлагатай байгааг хүлээн зөвшөөрч,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

*1 дүгээр зүйл*

Энэхүү протоколын заалтаар нэмэлт, өөрчлөлт оруулж буй “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийг цаашид “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенц гэх. “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 1976 оны протоколд оролцогч улсын хувьд уг протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хариуцлагын тухай 1969 оны конвенцид хамаарна.

*2 дугаар зүйл*

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 1 дүгээр зүйлд дараахь нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулав:

1. 1 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:

1. “хөлөг онгоц” гэж газрын тосыг их хэмжээгээр ачин тээвэрлэх зориулалтаар бүтээгдсэн, эсхүл тохируулан өөрчилсөн аливаа усан замын хөлөг онгоц, эсхүл хөвөгч төхөөрөмжийг. Чингэхдээ газрын тос, эсхүл өөр төрлийн ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай хөлөг онгоцыг зөвхөн газрын тосыг их хэмжээгээр ачсан тээвэрлэлт хийх үед болон газрын тосыг их хэмжээгээр ачсан тээвэрлэлт хийсний дараа тухайн их хэмжээний газрын тосны тээвэрлэлтээс онгоцон дээр ямар ч үлдэгдэл үлдээгүйг нотолсон бол тухайн тээвэрлэлтийг дагах ямар нэгэн аяллын үеэр хөлөг онгоцонд хамаарна.

2. 5 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:

5. “газрын тос” гэж хөлөг онгоцны тавцан дээр, эсхүл түүний бункерт ачсанаас үл хамааран боловсруулаагүй газрын тос, шингэн түлш, хүнд дизелийн түлш болон

\* Монгол Улс 2008.08.08-ны өдөр нэгдэн орсон.



- тосолгооны шингэн зэрэг тогтвортой нүүрстөрөгчийн эрдэсжсэн газрын тосыг хэлнэ.
3. 6 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
    6. “бохирдлын хохирол” гэж:
      - а) Хөлөг онгоцоос газрын тос хаана ч гаргах, эсхүл асгарснаас үүссэн бохирдлын алдалт, эсхүл хохирлыг хэлнэ. Чингэхдээ олох ёстой байсан орлогын нөхөн төлбөрийг тооцохгүйгээр, байгаль орчинд учруулсан хохирлын төлбөрийн хэмжээ нь нөхөн сэргээх зорилгоор авсан, эсхүл авах ёстой арга хэмжээний зардлаар хязгаарлагдана;
      - б) Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний зардал болон ийм арга хэмжээнээс цаашид гарах алдагдал, эсхүл хохирлыг хэлнэ.
  4. 8 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
    8. “осол” гэж бохирдлын хохирол учруулсан, эсхүл учруулахаар заналхийлж буй ноцтой аливаа хэрэг, эсхүл хоорондоо холбоотой хэд хэдэн ослыг хэлнэ.
  5. 9 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
    9. “Байгууллага” гэж Олон улсын Далайн Байгууллагыг хэлнэ.
  6. Дараахь шинэ хэсгийг 9 дэх хэсгийн дараа оруулав:
    9. “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенц гэж “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийг хэлнэ. Тус конвенцийн 1976 оны протоколд оролцогч улсын хувьд энэ нэр томъёо нь тус протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хариуцлагын тухай 1969 оны конвенцийг заасан гэж үзнэ.

### 3 дугаар зүйл

- “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 2 дугаар зүйл дараахь бичвэрээр солигдов: Энэхүү конвенцийг гагцхүү дараахь тохиолдолд хэрэглэнэ:
- а) бохирдлын хохирол дараахь нөхцөлд учирсан бол:
    - i) хэлэлцэн тохиролцогч улсын нутаг дэвсгэрт, тухайлбал, нутаг дэвсгэр дэх далайд;
    - ii) олон улсын эрх зүйн дагуу байгуулагдсан хэлэлцэн тохиролцогч улсын эдийн засгийн онцгой бүсэд, эсхүл, хэрэв хэлэлцэн тохиролцогч тал ийм бүс байгуулаагүй бол нутаг дэвсгэр дэх далайгаас гадна, түүнтэй залгаа байрлах, олон улсын эрх зүйн дагуу тухайн улс тогтоосон бөгөөд нутаг дэвсгэрийн далайн өргөнийг хэмжсэн, гарааны шугамаас гадагш далайн 200 милийн доторх бүсэд.
  - б) Хохирлоос хамгаалах, эсхүл багасгах зорилгоор урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг аль нэгэн газарт авч байгаа бол.

### 4 дүгээр зүйл

- “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 3 дугаар зүйлд дараахь нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулав:
1. 1 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
    1. Энэ зүйлийн 2, 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоцны эзэмшигч нь осол гарах үед, эсхүл тус явдал хэд хэдэн ослоос үүдэлтэй бол анхны осол гарсан үеэс эхлэн хөлөг онгоцноос учирсан бохирдлын хохиролд хариуцлага хүлээнэ.
  2. 4 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
    4. Энэхүү конвенцид зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоц эзэмшигчээс бохирдлын хохирлын нөхөн төлбөрийг нэхэмжлэхгүй. Энэ зүйлийн 5 дахь хэсэгт заасны дагуу энэхүү конвенц, эсхүл бусад үндэслэлээр дараахь хувь хүнээс бохирдлын хохирлын нөхөн төлбөрийг нэхэмжлэхгүй:
      - а) хөлөг онгоц эзэмшигчийн төлөөлөгч, эсхүл хөлсөлсөн ажилтан, эсхүл багийн гишүүнээс;



- b) багийн бүрэлдэхүүнд ороогүй боловч хөлөг онгоцонд ажил үүрэг гүйцэтгэж буй хөлөг онгоцны жолооч, эсхүл бусад хувь хүнээс;
- c) хөлөг онгоц түрээслэгч (хэрхэн нэрлэхээс үл хамааран хөлөг онгоцыг дангаар нь түрээслэгчийг үүнд хамруулна), хөлгийн менежер, эсхүл оператороос;
- d) хөлөг онгоц эзэмшигч зөвшөөрсний дагуу, эсхүл эрх бүхий захиргааны байгууллагын шийдвэрийн дагуу аврах үйл ажиллагаа явуулж буй хэн нэгэн хувь хүнээс;
- e) урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг хэрэгжүүлж буй хэн нэгэн хувь хүнээс;
- f) (c), (d) болон (e) дэд хэсэгт дурдсан хувь хүний хөлсөлсөн ажилтан, эсхүл төлөөлөгчөөс.

Тухайн хохирол нь дээрх хувь хүн учруулах санаа агуулсан, эсхүл учирч болзошгүй тухай мэдсэн хэдий ч болгоомжгүйгээсээ гаргасан үйлдэл, эсхүл алдаанаас үүдсэн бол нөхөн төлбөрийг нэхэмжлэнэ.

### 5 дугаар зүйл

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 4 дүгээр зүйл дараахь бичвэрээр солигдов:  
Хоёр буюу түүнээс дээш тооны хөлөг онгоцонд холбоотой осол гарч түүний уршгаар бохирдлын хохирол учирсан бол бүх хөлөг онгоц эзэмшигчид 3 дугаар зүйлийн дагуу хариуцлагаас чөлөөлөгдөхөөс бусад тохиолдолд ийнхүү үл хуваагдах шинж чанартай нийт хохирлын хариуцлагыг хамтран хүлээнэ.

### 6 дугаар зүйл

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 5 дүгээр зүйлд дараахь нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулав:

1. 1 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
  1. хөлөг онгоц эзэмшигч нь аливаа осолд хүлээх хариуцлага энэхүү конвенцид заасны дагуу дараахь байдлаар тооцоолон нийлбэр дүнгээр хязгаарлах эрхтэй:
    - a) 5000 даацын нэгжээс хэтрэхгүй хөлөг онгоцонд 3 сая тооцооны нэгжээр;
    - b) түүнээс хэтэрсэн даацтай хөлөг онгоцны хувьд (a) дэд хэсэгт заасан дүн дээр даацын нэмэлт нэгж бүрт 420 тооцооны нэгж нэмж тооцох дүнгээр.Чингэхдээ энэ нийлбэр дүн нь ямар ч тохиолдолд 59.7 сая тооцооны нэгжээс хэтрэхгүй байна.
2. 2 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
  2. хэрэв хохирол учруулах санаа агуулсан, эсхүл тийм хохирол учирч болзошгүйг мэдсэн хэдий ч болгоомжгүйгээс гаргасан хөлөг онгоц эзэмшигчийн үйлдэл, эсхүл алдааны үр дүнд тухайн хохирол учирсан гэдэг нь батлагдвал хөлөг онгоц эзэмшигч энэхүү конвенцийн дагуу хариуцлагаа хязгаарлах эрхгүй болно.
3. 3 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
  3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хариуцлага хязгаарлах эрхээ эдлэхийн тулд хөлөг онгоц эзэмшигч нь 9 дүгээр зүйлийн дагуу гаргасан нэхэмжлэлийг хүлээн авсан хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг улсын шүүх, эсхүл эрх бүхий өөр байгууллагад, хэрэв нэхэмжлэл гаргаагүй бол 9 дүгээр зүйлийн дагуу хүлээн авч болзошгүй, хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг улсын шүүх, эсхүл эрх бүхий өөр байгууллагад хариуцлагын хязгаарыг илэрхийлсэн нийлбэр дүнгээр сан байгуулна. Санг данс нээх, банкны баталгаа гаргах, эсхүл сан байгуулагдсан хэлэлцэн тохиролцогч улсын хууль тогтоомжоор зөвшөөрөгдсөн, шүүх болон эрх бүхий өөр байгууллага хүлээн зөвшөөрсөн бусад төрлийн баталгаа гаргах хэлбэрээр тус тус байгуулж болно.
4. 9 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:
  - 9 (a) Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан “тооцооны нэгж” нь олон улсын валютын сангийн тодорхойлсон тусгай эрх болно. 3 дахь хэсэгт заасны дагуу сан байгуулсан өдөр тухайн үндэсний мөнгөн тэмдэгтийн тусгай эрхээр илэрхийлэгдэх өртгийг үндэслэн 1 дэх хэсэгт заасан дүнг үндэсний мөнгөн тэмдэгт рүү хөрвүүлнэ. Олон улсын валютын сангийн гишүүн хэлэлцэн тохиролцогч улсын хувьд үндэсний



мөнгөн тэмдэгтийн өртгийг тусгай эрхийн хүрээнд олон улсын валютын сан гүйлгээ болон тооцоондоо ашигладаг аргачлалын дагуу тооцоолно. Олон улсын валютын сангийн гишүүн бус хэлэлцэн тохиролцогч улсын хувьд үндэсний мөнгөн тэмдэгтийн өртгийг тусгай эрхийн хүрээнд тухайн улсын тогтоосон аргаар тооцоолно.

(b) Олон улсын валютын сангийн гишүүн биш болон дотоодын хууль тогтоомж нь энэ зүйлийн 9 дэх хэсгийн (a) дэд хэсгийн заалтыг хэрэглэхийг зөвшөөрдөггүй тохиолдолд тухайн хэлэлцэн тохиролцогч улс энэхүү конвенцийг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох үедээ болон түүнээс хойш хэдийд ч 9 дэх хэсгийн (a) дэд хэсэгт дурдсан тооцооны нэгж 15 алтан франктай тэнцэхийг мэдэгдэж болно. Энэ хэсэгт дурдсан алтан франк нь есөн зуугийн сорьц бүхий 65,5 миллиграмм алтны хэмжээтэй тэнцүү байна. Алтан франкыг тухайн улсын хуулийн дагуу үндэснийх нь мөнгөн тэмдэгт рүү хөрвүүлнэ.

(c) 9 дэх хэсгийн (a) дэд хэсгийн сүүлийн өгүүлбэрт дурдсан тооцоолох арга болон 9 дэх хэсгийн (b) дэд хэсэгт заасан хөрвүүлэлтийг хийхдээ 9 дэх хэсгийн (a) дэд хэсгийн эхний гурван өгүүлбэрийн заалтыг хэрэглэснээр гарах, 1 дэх хэсэгт заасан нийлбэр дүнгийн бодит өртгийг хэлэлцэн тохиролцогч улсын үндэсний мөнгөн тэмдэгтээр аль болох бодитойгоор илэрхийлнэ. Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл түүнд нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулах үедээ хэлэлцэн тохиролцогч тал 9 дэх хэсгийн (a) дэд хэсэгт дурдсан тооцоолох арга, эсхүл шаардлагатай тохиолдолд, 9 дэх хэсгийн (b) дэд хэсэгт заасан хөрвүүлэлтийн дүнг болон аль алинд нь өөрчлөлт орсон тохиолдолд хадгалагчид мэдэгдэнэ.

5. 10 дахь хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:

10. Энэ зүйлийн зорилгоор хөлөг онгоцны даац гэж “Хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээний тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийн I хавсралтад орсон даацын хэмжүүрийн журмын дагуу тооцоолсон нийт даацыг хэлнэ.

6. 11 дэх хэсгийн 2 дугаар өгүүлбэр дараахь бичвэрээр солигдов:

Хөлөг онгоц эзэмшигч нь 2 дахь хэсгийн дагуу хариуцлагыг хязгаарлах эрхгүй байсан ч ийм сан байгуулж болох ба энэ тохиолдолд хөлөг онгоц эзэмшигчийн эсрэг нэхэмжлэл гаргагчийн эрхийг хөндөхгүй.

### 7 дугаар зүйл

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 7 дугаар зүйлд дараахь нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулав:

1. 2 дахь хэсгийн эхний 2 өгүүлбэр дараахь бичвэрээр солигдов:

Энэхүү конвенцийн заалтын дагуу даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа хүчин төгөлдөр эсэхийг нотолж буй гэрчилгээг 1 дэх хэсэгт заасан шаардлага хангасан гэдгийг хэлэлцэн тохиролцогч талын холбогдох эрх бүхий байгууллага тогтоосны дараа түүнийг хөлөг онгоцонд олгоно. Хэлэлцэн тохиролцогч улсад бүртгүүлсэн хөлөг онгоцны хувьд гэрчилгээг нь хөлөг онгоцыг бүртгэсэн улсын холбогдох эрх бүхий байгууллага олгож, эсхүл баталгаажуулна. Хэлэлцэн тохиролцогч улсад бүртгэгдээгүй хөлөг онгоцны хувьд гэрчилгээг нь хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг улсын холбогдох эрх бүхий байгууллага олгож, баталгаажуулж болно.

2. 4 дэх хэсэг дараахь бичвэрээр солигдов:

4. Энэ гэрчилгээ нь хөлөг онгоцонд явах бөгөөд түүний хуулбарыг хөлөг онгоцны бүртгэл хадгалдаг эрх бүхий байгууллагад хадгалуулна. Хэрэв хөлөг онгоц тухайн хэлэлцэн тохиролцогч улсад бүртгүүлээгүй бол гэрчилгээг олгосон, эсхүл баталгаажуулсан улсын эрх бүхий байгууллагад хуулбарыг хадгалуулна.

3. 7 дахь хэсгийн эхний өгүүлбэр дараахь бичвэрээр солигдов:

2 дахь хэсгийн заалтын дагуу хэлэлцэн тохиролцогч улс өөрийн эрх хэмжээний хүрээнд олгосон, эсхүл баталгаажуулсан гэрчилгээг энэхүү конвенцийн зорилгын дагуу бусад хэлэлцэн тохиролцогч улс хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд эдгээр улсын олгосон, эсхүл баталгаажуулсан гэрчилгээтэй адил хүчинтэй гэж тооцогдоно. Үүнд

тухайн улсад бүртгэгдээгүй хөлөг онгоцонд олгосон, эсхүл баталгаажуулсан гэрчилгээ мөн хамаарна.

4. 7 дахь хэсгийн хоёр дугаар өгүүлбэрийн “хөлөг онгоцыг бүртгэсэн улстай” гэснийг “гэрчилгээ олгосон, эсхүл баталгаажуулсан улстай” гэсэн үгээр солив.
5. 8 дахь хэсгийн хоёр дугаар өгүүлбэрийг дараахь бичвэрээр солив:  
“ийм тохиолдолд, 5 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу хөлөг онгоц эзэмшигч хариуцлага хязгаарлах эрхгүй болсон ч, хариуцагч этгээд 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хариуцлагын хязгаарыг хэрэглэж болно.”

#### *8 дугаар зүйл*

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 9 дүгээр зүйлд дараахь нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулав:

1 дэх хэсгийг дараахь бичвэрээр солив:

1. Хэрэв нутаг дэвсгэр дэх далай, эсхүл 2 дугаар зүйлд дурдсан бүсийг оруулсан нэг, эсхүл түүнээс дээш хэлэлцэн тохиролцогч улсын нутаг дэвсгэрт зөрчил гарч улмаар бохирдлын хохирол учирсан, эсхүл тухайн нутаг дэвсгэрт хохирлоос хамгаалах, багасгах зорилгоор урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авагдсан бол нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэлийг зөвхөн тухайн хэлэлцэн тохиролцогч улс, эсхүл улсын шүүхэд гаргаж болно. Ийм нэхэмжлэл гаргах тухай зохих мэдэгдлийг хариуцагчид уламжлана.

#### *9 дүгээр зүйл*

Дараахь хоёр шинэ зүйлийг “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн 12 дугаар зүйлийн дараа нэмж оруулав:

#### *XII bis зүйл*

#### **Шилжилтийн заалт**

Осол гарсан үед улс нь энэхүү конвенц болон “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн аль алиных нь оролцогч тал байвал дараахь шилжилтийн үеийн заалтыг хэрэглэнэ:

- a) конвенцийн зохицуулах хүрээнд ослын улмаас бохирдлын хохирол учирсан бол энэхүү конвенцийн дагуу хүлээх хариуцлагыг “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцоор ногдуулах хэмжээнд чөлөөлсөн гэж тооцно;
- b) энэхүү конвенцийн зохицуулах хүрээнд ослын улмаас бохирдлын хохирол учирсан бөгөөд тухайн улс нь энэхүү конвенц болон “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлыг нөхөн төлөх олон улсын сан байгуулах тухай” 1971 оны олон улсын конвенцийн оролцогч тал бол энэ зүйлийн (a) дэд хэсгийг хэрэглэсний дараа чөлөөлөгдсөн хариуцлага нь 1971 оны конвенцийг хэрэглэснээр нөхөн төлөгдөөгүй үлдсэн бохирдлын хохирлын хэмжээгээр энэхүү конвенцийн дагуу оногдоно;
- c) энэхүү конвенцийн 3 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсгийг хэрэглэхдээ “энэхүү конвенц” гэснийг тухайн нөхцөл байдлаас хамаарч энэхүү конвенц, эсхүл “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенц гэж тайлбарлана;
- d) энэхүү конвенцийн 5 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийг хэрэглэхдээ сан байгуулах нийлбэр дүнг энэ зүйлийн (a) дэд хэсгийн дагуу чөлөөлсөн хариуцлагын хэмжээгээр бууруулна.

#### *XII ter зүйл*

#### **Төгсгөлийн заалт**

Энэхүү конвенцийн төгсгөлийн заалт нь “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 оны протоколын 12-18 дугаар зүйл болно. Энэхүү



конвенцид дурдсан “хэлэлцэн тохиролцогч улс” гэсэн нь тус протоколд дурдсан “хэлэлцэн тохиролцогч улс” болно.

#### 10 дугаар зүйл

“Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн хавсралтад орсон гэрчилгээний загвар нь энэхүү протоколын хавсралтад орсон загвараар солигдоно.

#### 11 дүгээр зүйл

1. Энэхүү протоколд оролцогч талуудын хувьд “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенц болон энэхүү протоколыг нэг баримт бичиг гэж үзэх болон тайлбарлана.

2. Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн I-XII *ter* хүртэлх зүйл, үүнд загвар гэрчилгээг хамруулан “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1992 оны олон улсын конвенц (Хариуцлагын тухай 1992 оны конвенц) гэж ойлгогдоно.

### ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТ

#### 12 дугаар зүйл

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү протокол нь гарын үсэг зурахад 1993 оны 1 дүгээр сарын 15-ны өдрөөс 1994 оны 1 дүгээр сарын 14-ний өдөр хүртэл Лондон хотноо бүх улсад нээлттэй байна.

2. 4 дэх хэсэгт зааснаар аливаа улс дараахь байдлаар энэхүү протоколын оролцогч тал болно:

а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах болзолтойгоор гарын үсэг зурж, дараа нь соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, эсхүл баталснаар; эсхүл

б) нэгдэн орсноор.

3. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох нь Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад албан ёсны баримт бичгийг хадгалуулснаар хүчинтэй болно.

4. Цаашид “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенц гэх, Газрын тосоор далайг бохирдуулахад учирсан хохирлын нөхөн төлөх олон улсын сан байгуулах тухай 1971 оны олон улсын конвенцийн оролцогч аливаа улс тус конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 оны протоколыг соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, баталж, эсхүл нэгдэн орсон тохиолдолд энэхүү протоколыг соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, баталж, эсхүл түүнд нэгдэн орж болно. Чингэхдээ тухайн үед энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдөр тухайн улс “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенцийг цуцлаагүй байх ёстой.

5. “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцид оролцогч тал болоогүй боловч энэхүү протоколд оролцогч тал болсон аливаа улс энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийн заалтаар протоколд оролцогч улсын тухайд үүрэг хүлээж, харин Хариуцлагын тухай 1969 оны конвенцийн заалтаар тус конвенцид оролцогч улсын тухайд үүрэг хүлээхгүй.

6. Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа хадгалуулсан соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг тус нэмэлт, өөрчлөлтөөр нэмэлт, өөрчлөлт орсон конвенцид хамааруулж үзнэ.

#### 13 дугаар зүйл

#### **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү протокол нь шатахуун тээвэрлэгчийн нийт даац нь нэг сая нэгжээс доошгүй байх дөрвөн улсыг оруулан нийт арван улс соёрхон баталсан, хүлээн

зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулсан өдрөөс хойш арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч аливаа улс энэхүү протоколыг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулахаар хүлээлгэн өгөхдөө эдгээр баримт бичгийг “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 оны протоколын 31 дүгээр зүйлд заасан зургаан сарын хугацаа дуусах хүртэл түр хүчингүй байна гэж энэ зүйлийн зорилгод нийцүүлэн зарлаж болно. “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенцид оролцогч тал болоогүй боловч тус конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 протоколыг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулсан улс энэ хэсгийн дагуу дээрхийн адил зарлаж болно.

3. Өмнөх хэсгийн дагуу зарласан аливаа улс нь Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэнээр тийнхүү зарласнаа хэдийд ч хүчингүй болгож болно. Ийнхүү хүчингүй болгох тухай мэдэгдэл нь энэхүү протоколыг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулсны дараа мэдэгдэл хүлээн авсан өдрөөс эхлэн хүчинтэй болно.

4. Соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай холбогдох баримт бичгийг 1 дэх хэсэгт заасан хүчин төгөлдөр болох нөхцөл бүрдсэний дараа хадгалуулсан улсын хувьд, энэхүү протокол нь хадгалуулахаар хүлээлгэн өгсөн өдрөөс хойш арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

#### 14 дүгээр зүйл

### **Хянах болон нэмэлт, өөрчлөлт оруулах**

1. Байгууллага нь “Хариуцлагын тухай” 1992 оны конвенцийг хянах болон түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор хурал зарлан хуралдуулж болно.

2. Байгууллага нь “Хариуцлагын тухай” 1992 оны конвенцийг хянах болон нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор хурлыг доод тал нь хэлэлцэн тохиролцогч улсын 1/3 гаргасан хүсэлтээр зарлан хуралдуулна.

#### 15 дугаар зүйл

### **Хязгаарын хэмжээнд оруулах нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1992 оны конвенцийн 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хариуцлагын хязгаарт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай доод тал нь хэлэлцэн тохиролцогч талын дөрөвний нэгийн гаргасан хүсэлтийг байгууллагын гишүүн болон хэлэлцэн тохиролцогч бүх талуудад хүргэнэ.

2. Дээрх зохицуулалтын дагуу хүргэсэн нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай саналыг хүргүүлэхээр илгээсэн өдрөөс хойш доод тал нь зургаан сарын дараа эрх зүйн хороонд хэлэлцүүлэхээр хүргэнэ.

3. Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1992 оны конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч аливаа улс байгууллагын гишүүн эсэхээс үл хамааран нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэх болон батлах тухай эрх зүйн хорооны үйл ажиллагаанд оролцох эрхтэй.

4. Нэмэлт, өөрчлөлтийг 3 дахь хэсгийн заалтаар өргөжүүлсэн бүрэлдэхүүнтэй болсон эрх зүйн хорооны санал хураалтанд оролцсон хэлэлцэн тохиролцогч талын 2/3-ын олонхоор батална. Чингэхдээ санал хураалтанд хэлэлцэн тохиролцогч улсын 1/2 доошгүй хувь нь оролцсон байна.

5. Хариуцлагын хязгаарт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай саналыг хэлэлцэхдээ эрх зүйн хороо өмнөх зөрчлийн туршлага, ялангуяа учруулсан хохирлын хэмжээ, мөнгөний ханшийн өөрчлөлт болон даатгалын зардалд нэмэлт, өөрчлөлтөөс үзүүлэх нөлөөлөл зэргийг харгалзан үзнэ. Үүнээс гадна энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хариуцлагын тухай 1992 оны конвенцийн 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хязгаар





болон “Газрын тосоор далайг бохирдуулахад учирсан хохирлыг нөхөн арилгах олон улсын сан” байгуулах тухай 1992 оны олон улсын конвенцийн 4 дүгээр зүйлийн 4 дэх хэсэгт заасан хязгаар хоорондын харьцааг харгалзана.

6.

а) Хариуцлагын хязгаарт энэ зүйлийн дагуу оруулах аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг 1998 оны 01 дүгээр сарын 15-ны өдрөөс өмнө, эсхүл энэ зүйлийн дагуу оруулсан өмнөх нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш таваас доошгүй жилийн хугацаа өнгөрөөгүй бол хэлэлцэн үзэж үл болно. Энэ зүйлийн дагуу оруулах аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болохоос өмнө хэлэлцэж үл болно;

б) Хязгаар нь 1993 оны 1 дүгээр сарын 15-ны өдрөөс эхлэн жил бүр 6 хувиар нэмэгдэж, нийлмэл хувиар тооцогддог. Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хариуцлагын тухай 1969 оны конвенцид заасан хязгаарыг дээрх хэмжээнээс илүү нэмэхгүй;

с) Хязгаарыг энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцид заасан хязгаарын хэмжээнээс 3 дахин их байхаар нэмэхгүй.

7. Байгууллага 4 дэх хэсгийн дагуу баталсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч бүх улсад мэдэгдэнэ. Ийнхүү мэдэгдэл хийснээс хойш арван найман сарын дотор эрх зүйн хороогоор нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах үед хэлэлцэн тохиролцогч тал байсан улсын дөрөвний нэгээс доошгүй нь нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхгүй гэдгээ байгууллагад мэдэгдэж, улмаар түүнийг буцааж, хүчингүй болгоогүй бол нэмэлт, өөрчлөлт нь дурдсан хугацааны дотор хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцогдоно.

8. Энэ зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн нэмэлт, өөрчлөлт нь хүлээн зөвшөөрөгдсөнөөс хойш арван найман сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

9. Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос доод тал нь зургаан сарын өмнө 16 дугаар зүйлийн 1, 2 дахь хэсэгт заасны дагуу энэхүү протоколыг цуцлаагүй бол хэлэлцэн тохиролцогч бүх улс нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуу үүрэг хүлээнэ. Тус цуцлалт нь нэмэлт, өөрчлөлттэй нэгэн зэрэг хүчин төгөлдөр болно.

10. Нэмэлт, өөрчлөлт эрх зүйн хороогоор батлагдсан боловч түүнийг хүлээн зөвшөөрөх арван найман сарын хугацаа дуусаагүй үед аль нэгэн улс хэлэлцэн тохиролцогч тал болсон бол тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болоход уг улс түүний дагуу үүрэг хүлээнэ. Арван найман сарын хугацаа дууссаны дараа хэлэлцэн тохиролцогч тал болсон аль нэгэн улс 7 дахь хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн нэмэлт, өөрчлөлтөөр үүрэг хүлээнэ. Энэ хэсэгт дээрх тохиолдолд аль нэгэн улс нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болоход, эсхүл үүнээс оройтох бол энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болоход нэмэлт, өөрчлөлтийн заалтаар үүрэг хүлээнэ.

### 16 дугаар зүйл Цуцлалт

1. Оролцогч аль ч тал тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хэдийд ч энэхүү протоколыг цуцалж болно.

2. Цуцлах тухай мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүлээлгэн өгч протоколыг цуцлана.

3. Цуцлах тухай мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүлээлгэн өгснөөс хойш арван найман сарын дараа, эсхүл мэдэгдэлд заасан хугацааны дараа цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү протоколд оролцогч улсын хувьд аль нэг нь “Хариуцлагын тухай” 1969 оны конвенцийг түүний 16 дугаар зүйлийн дагуу цуцалсан бол энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хариуцлагын тухай 1969 оны конвенцийн мөн цуцалсан гэж тооцохгүй.

5. “Сан байгуулах тухай” 1971 оны конвенцийн оролцогч улс тус конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 оны протоколыг цуцласан бол энэхүү протоколыг мөн цуцласан гэж тооцно. Ийм цуцлалт нь Сан байгуулах тухай 1971 оны конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1992 оны протоколын 34 дүгээр зүйлийн дагуу хийсэн цуцлалт хүчин төгөлдөр болох өдрөөс эхлэн үйлчилнэ.

### 17 дугаар зүйл Хадгалагч

1. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү протокол болон 15 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг хадгална.
2. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга дараахь үүргийг хүлээнэ:
  - а) Энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад дараахь зүйлийг мэдээлнэ:
    - i) Шинээр гарын үсэг зурсан, эсхүл баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн тохиолдол бүхийг он, сар, өдөртэй нь;
    - ii) 13 дугаар зүйлийн дагуу хийсэн аливаа мэдэгдэл болон Хариуцлагын тухай 1992 оны конвенцийн 5 дугаар зүйлийн 9 дэх хэсгийн дагуу хийсэн аливаа мэдэгдлийг;
    - iii) Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдрийг;
    - iv) 15 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу хариуцлагын хязгаарт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах саналыг;
    - v) 15 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсгийн дагуу баталсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг;
    - vi) 15 дугаар зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцогдох аливаа нэмэлт, өөрчлөлт болон тус зүйлийн 8, 9 дэх хэсгийн дагуу түүний хүчин төгөлдөр болох өдрийг;
    - vii) Энэхүү протоколыг цуцлах тухай мэдэгдэл болон түүнийг хүлээн авсан болон хүчин төгөлдөр болох өдрийг;
    - viii) 16 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсгийн дагуу хийсэн гэж тооцогдох цуцлалтыг;
    - ix) Энэхүү протоколын аль нэг зүйлийн дагуу хийсэн аливаа мэдэгдлийг.
  - б) Энэхүү протоколын баталгаатай хуулбарыг түүнд гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон бүх улсад хүргэнэ.
3. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлэх болон хэвлэн нийтлүүлэх зорилгоор Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэхүү протоколыг хүчин төгөлдөр болмогц Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нарын газарт эх бичвэрийг хүргүүлнэ.

### 18 дугаар зүйл Хэл

Энэхүү протоколыг англи, араб, испани, орос, франц болон хятад хэлээр тус бүр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр адил хүчинтэй байна.

Хэмээснийг нотлон тус тусын Засгийн газраас зохих ёсны дагуу эрхийг нь олгосон дор гарын үсэг зурагчид энэхүү протоколд гарын үсэг зурцгаав.

Нэг мянга есөн зуун ерэн хоёр оны арван нэгдүгээр сарын хорин хоёрны өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

**ХАВСРАЛТ**  
**ГАЗРЫН ТОСНЫ БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН ТӨЛӨӨ**  
**ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛ БОЛОН САНХҮҮГИЙН**  
**БУСАД БАТАЛГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

“Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1992 оны олон улсын конвенцийн 7 дугаар зүйлийн заалтын дагуу олгов.

Хөлөг онгоцны нэр	Тоо, эсхүл үсгээр илэрхийлэгдсэн ялгах тэмдэг	Бүртгэсэн боомт	Хөлөг онгоц эзэмшигчийн нэр болон хаяг

Дээрх нэр бүхий хөлөг онгоцны хувьд Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай 1992 оны олон улсын конвенцийн 7 дугаар зүйлийн дагуу тавих шаардлагад нийцсэн даатгал болон санхүүгийн бусад баталгааны гэрчилгээ нь хүчин төгөлдөр болохыг нотлов.

Баталгааны төрөл .....

Баталгаа хүчинтэй байх хугацаа .....

Даатгагч болон/эсхүл баталгаа гаргагчийн нэр болон хаяг

Нэр.....

Хаяг.....

Энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй.

..... /улсын бүтэн нэр/

.....-ын Засгийн

газар олгож, эсхүл баталгаажуулав.

Олгосон газар ..... –ны өдөр олгов.

Гэрчилгээ олгосон, эсхүл баталгаажуулсан  
хүний албан тушаал, гарын үсэг

**Тайлбар:**

1. Шаардлагатай гэж үзвэл улсын бүтэн нэрний мөрөнд гэрчилгээг олгосон эрх бүхий байгууллагын нэрийг оруулж бичиж болно.
2. Хэрэв гаргаж байгаа баталгааны нийлбэр дүн хэд хэдэн эх үүсвэрээс бүрдэж байгаа бол эх үүсвэр тус бүрийн бүрдүүлсэн хэмжээг зааж бичнэ.
3. Олон төрлийн баталгаа гаргаж байгаа бол дугаарлаж бичнэ.
4. “Баталгаа хүчинтэй байх хугацаа” гэсэн мөрөнд баталгаа хүчин төгөлдөр болох огноог зааж бичих ёстой.

**136. ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ШАТАХУУНЫ САВНЫ ТОСНЫ  
БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН ТӨЛӨӨ ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ  
ХАРИУЦЛАГЫН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

*2001 оны 03 дугаар сарын 23-ны өдөр баталж,  
2008 оны 11 дүгээр сарын 21-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү конвенцид оролцогч улс,

далайн хүрээлэн буй орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах болон хянахын тулд улс шаардлагатай бүх арга хэмжээг авах ёстой хэмээн заасан “Далайн эрх зүйн тухай” Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 1982 оны конвенцийн 194 дүгээр зүйлийг эргэн санаж,

далайн хүрээлэн буй орчны бохирдлоос учирсан бүх хохирлын төлөө тохирох нөхөн олговрыг шуурхай олгох зорилгоор улс олон улсын эрх зүйн холбогдох дүрмийг цаашид боловсруулах талаар хамтран ажиллах ёстой хэмээн заасан дээрх конвенцийн 235 дугаар зүйлийг мөн эргэн санаж,

далайд хөлөг онгоцонд ачиж тээвэрлэхэд асгарсан, эсхүл асгарсан тосноос үүссэн бохирдлоос хохирол амссан хувь хүнд нөхөн төлбөр олгох боломжийг “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1992 оны олон улсын конвенц болон “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө олгох нөхөн олговрын олон улсын сан байгуулах тухай” 1992 оны олон улсын конвенц амжилттай бүрдүүлснийг тэмдэглэж,

далайгаар аюултай болон хортой бодис тээвэрлэхтэй холбоотой үүссэн хохирлын төлөө тохирох нөхөн төлбөрийг шуурхай бөгөөд үр дүнтэйгээр олгохын тулд “Далайгаар аюултай болон хортой бодис тээвэрлэхтэй холбоотой хохирлын төлөө хүлээх хариуцлагын болон нөхөн төлбөрийн тухай” 1996 оны олон улсын конвенц баталсныг мөн тэмдэглэж,

хариуцлагын түвшний тохирох хязгаарлалттай холбоотой бөгөөд газрын тосны бүх төрлийн бохирдлын төлөө хүлээх хатуу хариуцлагыг бий болгохын ач холбогдлыг хүлээн зөвшөөрч,

хөлөг онгоцны шатахууны савнаас асгарсан, эсхүл гоожсон тосноос үүссэн бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө тохирох нөхөн олговрыг шуурхай бөгөөд үр дүнтэйгээр олгоход нэмэлт арга хэмжээ авах шаардлагатайг харгалзан үзэж,

ийм тохиолдолд хариуцлагын асуудлыг зохицуулж, тохирох нөхөн төлбөрийг олгох талаар олон улсын нэгдсэн дүрэм болон журам батлахыг хүсч,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

*1 дүгээр зүйл*  
**Нэр томьёо**

Энэхүү конвенцийн зорилгоор:

1. “хөлөг онгоц” гэж далайд хөвөх аливаа хөлөг онгоц болон далайн зориулалттай ямар нэгэн төрлийн онгоцыг;

---

\* Монгол Улс 2011.11.28-ны өдөр нэгдэн орсон.



2. “хувь хүн” гэж аливаа хувь хүн, эсхүл нөхөрлөл, эсхүл улсын, эсхүл хувийн хувь нийлүүлсэн, эсхүл дангаараа хувь хүн, түүний дотор улс, эсхүл түүний аливаа бүрэлдэхүүн хэсгийг;
3. “хөлөг онгоц эзэмшигч” гэж хөлөг онгоцны өмчлөгч (үүнд бүртгэгдсэн өмчлөгч багтана), хөлөг онгоцыг дангаар нь түрээслэгч, менежер болон операторыг;
4. “бүртгэгдсэн өмчлөгч” гэж хөлөг онгоцны өмчлөлөөр бүртгэгдсэн хувь хүн, эсхүл хувь хүмүүс, эсхүл бүртгэлгүй тохиолдолд хөлөг онгоцыг өмчилж буй хувь хүн, эсхүл хувь хүмүүсийг хэлнэ. Гэхдээ хөлөг онгоцыг улс өмчилж, түүнийг тухайн улсад хөлөг онгоцны оператороор бүртгэгдсэн компани ажиллуулж буй тохиолдолд уг компанийг бүртгэгдсэн эзэмшигчийг;
5. “шатахууны савны тос” гэж хөлөг онгоцны ажиллагаанд, эсхүл хөтлөгчид хэрэглэж буй, эсхүл хэрэглэх зориулалттай аливаа нүүрстөрөгчийн эрдэс тос, түүний дотор тосолгооны тос, мөн ийм тосны аливаа үлдэгдлийг;
6. “Иргэний хариуцлагын тухай конвенц” гэж “Газрын тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1992 оны олон улсын конвенцийг түүний нэмэлт, өөрчлөлтийг;
7. “урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ” гэж осол гарсны дараа бохирдлын хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл түүнийг бууруулахаар аливаа хувь хүний авсан аливаа үндэслэлтэй арга хэмжээг;
8. “осол” гэж бохирдлын хохирол үүсгэж буй, эсхүл ийм хохиролд удахгүй хүрэх ноцтой аюул үүсгэж буй аливаа нэгэн үзэгдэл, эсхүл нэг эх үүсвэртэй хэд хэдэн үзэгдлийг;
9. “бохирдлын хохирол” гэж :
  - а) хаана гоожсон, эсхүл асгарснаас үл хамааран, хөлөг онгоцонд буй шатахууны савны тос гоожих, эсхүл асгарснаас үүдэн хөлөг онгоцны гадна талыг бохирдуулснаас үүссэн гарз, эсхүл хохирлыг. Хүрээлэн буй орчинд хохирол учруулсан (уг хохирлын улмаас учирсан ашгийн алдагдлаас бусад)-ны төлөө олгох нөхөн төлбөр нь нөхөн сэргээх талаар бодитоор авч хэрэгжүүлсэн, эсхүл хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн үндэслэлтэй арга хэмжээний зардлаар хязгаарлагдана;
  - б) урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний зардал болон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний дүнд үүсэх нэмэлт гарз, эсхүл хохирлыг.
10. “хөлөг онгоцны бүртгэлийн улс” гэж бүртгэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд хөлөг онгоцыг бүртгэсэн улс, бүртгэгдээгүй хөлөг онгоцны хувьд тухайн хөлөг онгоц далбааг нь мандуулах эрхтэй улсыг;
11. “бохир даац” гэж “Хөлөг онгоцны даацын хэмжилтийн тухай” 1969 оны олон улсын конвенцийн 1 дүгээр хавсралтад тусгасан даацын тэмдэглэгээний журмын дагуу тооцоолсон бохир даацыг;
12. “Байгууллага” гэж Олон улсын Далайн Байгууллагыг;
13. “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэж Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг хэлнэ.

## 2 дугаар зүйл Хамрах хүрээ

Энэхүү конвенц дараахь тохиолдолд л үйлчилнэ:

- а) доорх газарт бохирдлоос үүссэн хохиролд:
  - i) оролцогч улсын нутаг дэвсгэрт, түүний дотор нутаг дэвсгэрийн далайд;
  - ii) олон улсын эрх зүйн дагуу тогтоосон оролцогч улсын эдийн засгийн онцгой бүс, эсхүл хэрэв оролцогч улс тийм бүс тогтоогоогүй бол тухайн улсын Олон улсын эрх зүйн дагуу тогтоосон нутаг дэвсгэр дэх далайгаас гадагш бөгөөд түүнтэй залгаа, нутаг дэвсгэрийн далайн өргөнийг хэмжиж эхлэх үндсэн шугамаас 200 далайн милээс хэтрэхгүй бүс дотор.
- б) хаана авч хэрэгжүүлснээс үл хамааран, ийм хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл түүнийг бууруулах урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнд.



### 3 дугаар зүйл **Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хүлээх хариуцлага**

1. 3 болон 4 дэх хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд осол тохиолдох үед байсан хөлөг онгоц эзэмшигч хөлөг онгоцны тавцан дээр байсан, эсхүл хөлөг онгоцноос үүссэн шатахууны савны тосны бохирдлын хохирлын төлөө хариуцлага хүлээх бөгөөд хэрэв тухайн осол нь нэг эх үүсвэр бүхий хэд хэдэн үл явдлаас бүрдэж байвал хариуцлага хөлөг онгоц эзэмшигчийн хувьд эхний үйл явдлаас эхлэн ногдоно.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу нэгээс дээш хувь хүн хариуцлага хүлээхээр бол тэдний хүлээх хариуцлага хамтын болон тусдаа байна.

3. Хэрэв хөлөг онгоц эзэмшигч дараахь зүйлийг нотолбол бохирдлын хохирлын төлөө хариуцлага хүлээхгүй:

а) Тухайн бохирдол нь дайн, байлдаан, иргэний дайн, бослого, эсхүл онцгой, зайлшгүй, давагдашгүй шинж чанартай байгалийн гоц үзэгдлээс үүдэлтэй;

б) Тухайн хохирол нь бүхэлдээ хохирол учруулах санаатайгаар гуравдагч талын зүгээс хийсэн үйлдэл, эсхүл эс үйлдлээс үүдэлтэй; эсхүл

с) Тухайн хохирол нь бүхэлдээ гэрэлтүүлэг болон хөлөг онгоц удирдахад шаардлагатай бусад төхөөрөмжийг хариуцсан Засгийн газар, эсхүл эрх бүхий бусад байгууллага үүргээ биелүүлэх үедээ хайхрамжгүй байдал гаргасан, эсхүл бусад буруу үйлдэл хийсний улмаас үүссэн.

4. Хэрэв тухайн бохирдлын хохирол нь учирсан хувь хүний хохирол учруулах санаатайгаар хийсэн үйлдэл, эсхүл эс үйлдэл, эсхүл тухайн хувь хүний хайхрамжгүй байдлаас бүхэлдээ, эсхүл хэсэгчлэн үүссэн болохыг хөлөг онгоц эзэмшигч нотолбол тэрээр тухайн хувь хүний өмнө хүлээх хариуцлагаас бүхэлдээ, эсхүл хэсэгчлэн чөлөөлөгдөнө.

5. Энэхүү конвенцид зааснаас бусад тохиолдолд бохирдлын хохирлын төлөө хөлөг онгоц эзэмшигчээс нөхөн төлбөр нэхэмжилж болохгүй.

6. Энэхүү конвенцийн аль ч заалт хөлөг онгоцны эзэмшигчийн тусламж авах аливаа эрхийг хөндөхгүй бөгөөд энэ эрхийг энэхүү конвенцоос үл хамааран эдэлнэ.

### 4 дүгээр зүйл **Хамрахгүй хүрээ**

1. Энэхүү конвенц “Иргэний хариуцлагын тухай” конвенцид тодорхойлсон бохирдлын хохиролд үйлчлэхгүй бөгөөд энэ нь тус конвенцийн дагуу нөхөн төлбөр төлөхөөр заасан эсэхээс үл хамаарна.

2. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү конвенцийн заалт цэргийн хөлөг онгоц, усан цэргийн нэмэлт туслах хөлөг онгоц, эсхүл аль нэг улс өмчилдөг, эсхүл ажиллуулдаг бөгөөд тухайн үед зөвхөн Засгийн газрын худалдааны бус үйлчилгээнд ашиглагдаж байгаа хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

3. Аль нэг оролцогч улс энэхүү конвенцийн өөрийн цэргийн хөлөг онгоц, эсхүл 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон бусад хөлөг онгоцныхоо хувьд мөрдөхөөр шийдвэрлэж болох бөгөөд энэ тохиолдолд ийнхүү мөрдөх нөхцөл, болзлыг тодорхойлон Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэнэ.

4. Аль нэг оролцогч улсын өмчилж байгаа болон худалдааны зорилгоор ашиглаж байгаа хөлөг онгоцны хувьд улс бүрийн эсрэг 9 дүгээр зүйлд заасан харьяалалын дагуу нэхэмжлэл гаргах эрх нээлттэй бөгөөд улс бүр өөрийн бүрэн эрхт улсын статус дээр үндэслэн бүх хамгаалалтаас татгалзана.

### 5 дугаар зүйл **Хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны хөлөг онгоц хамарсан осол**

Хэрэв хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны хөлөг онгоц хамарсан осол болж түүний улмаас бохирдлын хохирол учирсан бол холбогдох бүх хөлөг онгоцны эзэмшигчид 3



дугаар зүйлийн дагуу хариуцлагаас чөлөөлөгсөнөөс бусад тохиолдолд хооронд нь салгаж болохгүй бүх хохирлын төлөө хамтран болон тусдаа хариуцлага хүлээнэ.

### 6 дугаар зүйл Хариуцлагын хязгаарлалт

Энэхүү конвенцийн заалт нь “Далайн нэхэмжлэлийн хариуцлагыг хязгаарлах тухай” 1976 оны олон улсын конвенц (нэмэлт, өөрчлөлтийн хамт) зэрэг үндэсний болон олон улсын аливаа хүчинтэй журмын дагуу хариуцлагыг хязгаарлах хөлөг онгоц эзэмшигчийн болон даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаагаар хангаж буй хувь хүн, эсхүл хувь хүмүүсийн эрхэд нөлөөлөхгүй.

### 7 дугаар зүйл Заавал даатгуулах даатгал, эсхүл санхүүгийн баталгаа

1. Оролцогч улсад бүртгэгдсэн, 1000 тонноос илүү бохир даацтай хөлөг онгоцны бүртгэгдсэн эзэмшигч үндэсний болон олон улсын хязгаарлалтын дагуу хариуцлагын хязгаарын хэмжээтэй тэнцэх дүнтэй бохирдлын хохирлыг төлөө хүлээх хариуцлагыг даатгуулсан байх, эсхүл банкны, эсхүл түүнтэй төстэй санхүүгийн байгууллагын баталгаа зэрэг бусад санхүүгийн баталгаатай байх шаардлагатай. Гэхдээ бүх тохиолдолд энэ нь “Далайн нэхэмжлэлийн хариуцлагыг хязгаарлах тухай” 1976 оны конвенц болон түүний нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуу тооцоолсон хэмжээнээс хэтрэхгүй байна.

2. Даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа нь энэхүү конвенцийн нөхцлийн дагуу хүчин төгөлдөр гэдгийг баталгаажуулж буй гэрчилгээг 1 дэх хэсгийн шаардлага хангасан хэмээн оролцогч улсын холбогдох эрх бүхий байгууллага тодорхойлсны дараа хөлөг онгоц бүрд олгоно. Оролцогч улсад бүртгэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд ийм гэрчилгээг Хөлөг онгоцны бүртгэлийн улсын холбогдох хөлөг онгоцны байгууллага олгох, эсхүл гэрчилнэ. Оролцогч улсад бүртгэлгүй хөлөг онгоцны хувьд ийм гэрчилгээг аль нэг оролцогч улсын холбогдох эрх бүхий байгууллага олгох, эсхүл гэрчилж болно. Энэ гэрчилгээ нь энэхүү конвенцийн хавсралтад заасан загварын дагуу байх бөгөөд дараахь зүйлийг тусгасан байна:

- a) хөлөг онгоцны нэр, ялгагдах дугаар, эсхүл үсэг, бүртгэлийн боомт;
- b) бүртгэгдсэн эзэмшигчийн нэр болон үндсэн үйл ажиллагааны газар;
- c) ОУДБ-аас олгосон хөлөг онгоцны таних дугаар;
- d) баталгааны төрөл болон хугацаа;
- e) даатгагч, эсхүл баталгаа өгсөн бусад хувь хүний нэр болон үндсэн үйл ажиллагааны газар, мөн зохих тохиолдолд даатгал, эсхүл баталгаа хийгдсэн үйл ажиллагааны газар;
- f) даатгал, эсхүл баталгааны хүчинтэй байх хугацаанаас илүүгүй байх ёстой гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа.

3.

a) Оролцогч улс нь 2 дахь хэсэгт дурдсан гэрчилгээг олгох эрхийг өөрийн хүлээн зөвшөөрөгдсөн газар, эсхүл байгууллагад олгож болно. Ийм газар, эсхүл байгууллага нь гэрчилгээ олгосон бүрдээ тухайн улсдаа мэдэгдэнэ. Бүх тохиолдолд оролцогч улс олгосон гэрчилгээнийхээ бүрэн бүтэн, үнэн зөв байдлыг бүрэн батлах бөгөөд ийм үүргээ биелүүлэхийн тулд шаардлагатай арга хэмжээг авах үүрэг хүлээнэ.

b) Оролцогч улс нь Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад дараахь зүйлийг мэдэгдэнэ:

- i) өөрийн хүлээн зөвшөөрсөн газар, эсхүл байгууллагад шилжүүлсэн эрхтэй холбогдох тодорхой хариуцлага болон нөхцөл;
- ii) тухайн эрхийг буцаан авсан тухай;
- iii) тухайн эрхийг шилжүүлсэн, эсхүл буцаан авсан нь хүчин төгөлдөр болох он, сар, өдөр.

Шилжүүлсэн эрх нь энэ тухай Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэл өгсөн өдрөөс гурван сарын хугацаа өнгөрөхөөс өмнө хүчинтэй болохгүй.

а) Энэ хэсгийн дагуу гэрчилгээ олгох эрх авсан газар, эсхүл байгууллага нь хэрэв гэрчилгээ олгосон нөхцөл мөрдөгдөөгүй бол наад зах нь эдгээр гэрчилгээг хураан авна. Бүх тохиолдолд тухайн газар, эсхүл байгууллага нь ийнхүү хураан авсан талаар нэрийн өмнөөс нь тухайн гэрчилгээ олгосон улсад мэдээлнэ.

4. Гэрчилгээ нь түүнийг олгож буй улсын албан ёсны хэлээр байна. Хэрэв тухайн хэл нь англи, испани, эсхүл франц хэл биш бол бичвэрийг дээрх хэлний аль нэгэнд орчуулан хавсаргасан байх бөгөөд энэ тохиолдолд тухайн улс өөрийн албан ёсны хэлийг хэрэглэхгүй байхаар шийдвэрлэж болно.

5. Гэрчилгээг хөлөг онгоцны тавцан дээр авч явах бөгөөд түүний хуулбарыг хөлөг онгоцны бүртгэл хөтөлж буй эрх бүхий байгууллагад хадгалуулна. Хэрэв хөлөг онгоцыг оролцогч улсад бүртгээгүй бол гэрчилгээ олгож буй, эсхүл гэрчилж буй эрх бүхий байгууллагад хадгалуулна.

6. Хэрэв дуусгавар болж буй тухай энэ зүйлийн 5 дахь хэсэгт дурдсан эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэл өгсөн өдрөөс хойш гурван сар өнгөрөхөөс өмнө энэ зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу гэрчилгээнд заасан даатгал, эсхүл санхүүгийн баталгааны хүчинтэй байх хугацаа дууссанаас бусад шалтгаанаар даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгааны үйлчлэл зогсож болохоор бол уг даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа нь гэрчилгээг эдгээр эрх бүхий байгууллагад өгсөн, эсхүл дээрх хугацааны дотор шинэ гэрчилгээ олгосноос бусад тохиолдолд энэ зүйлийн шаардлагыг хангахаа болино. Тухайн даатгал, эсхүл баталгаа нь энэ зүйлийн шаардлагыг цаашид хангахгүй болоход хүргэхүйц аливаа өөрчлөлтийн хувьд дээрх заалт мөн адил үйлчилнэ.

7. Хөлөг онгоцны бүртгэлийн улс гэрчилгээ олгох болон хүчинтэй байх нөхцөлийг энэ зүйлийн нөхцөлийн дагуу тодорхойлно.

8. Оролцогч улсыг энэхүү конвенцийн зорилгоор бусад улсаас, эсхүл байгууллага, эсхүл олон улсын бусад байгууллагаас авсан даатгал, эсхүл санхүүгийн баталгаагаар хангагчдын санхүүгийн байдалтай холбоотой мэдээлэлд тулгуурлахад саад болно гэж энэхүү конвенцийн аль ч заалтыг ойлгохгүй. Ийм тохиолдолд ийм мэдээлэлд тулгуурлаж буй оролцогч улс 2 дахь хэсгийн дагуу шаардлагатай гэрчилгээ олгож буй улсын хувьд хүлээх хариуцлагаас чөлөөлөгдөхгүй.

9. Оролцогч улсын эрхийн хүрээнд олгосон, эсхүл гэрчилсэн гэрчилгээг энэхүү конвенцийн зорилгоор оролцогч бусад улс хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд түүнийг оролцогч бусад улс тэдгээр улсаас олгосон, эсхүл гэрчилсэн гэрчилгээтэй адил хүчинтэй гэж үзнэ. Чингэхдээ гэрчилгээг аль нэг оролцогч улсад бүртгэгдээгүй хөлөг онгоцны хувьд олгосон, эсхүл гэрчилсэн байсан ч гэсэн тийнхүү үзнэ. Даатгалын гэрчилгээнд нэр заасан даатгагч, эсхүл баталгаа гаргагч нь энэхүү конвенциор хүлээсэн үүргээ биелүүлэх санхүүгийн чадваргүй гэж үзвэл оролцогч улс гэрчилгээ олгосон, эсхүл гэрчилсэн улстай зөвлөлдөх хүсэлтийг хэдийд ч гаргаж болно.

10. Бохирдлын хохирлын төлөө нөхөн олговор авах тухай аливаа нэхэмжлэлийг бүртгэгдсэн эзэмшигчийн бохирдлын хохирлын хариуцлагын даатгагч, эсхүл санхүүгийн баталгаа гаргаж буй бусад хувь хүний эсрэг шууд гаргаж болно. Ийм тохиолдолд хариуцагч хөлөг онгоцны эзэмшигчийн тавих эрхтэй тайлбар (хөлөг онгоцны эзэмшигчийн дампуурсан, эсхүл татан буугдсанаас бусад тохиолдолд)-ыг гаргаж болох бөгөөд үүнд 6 дугаар зүйлд заасан хязгаарлалт үйлчилнэ. Мөн түүнчлэн хөлөг онгоц эзэмшигч 6 дугаар зүйлийн дагуу хязгаарлалт авах эрхгүй ч гэсэн хариуцагч 1 дэх хэсгийн дагуу хийгдэх шаардлагатай даатгалын, эсхүл бусад санхүүгийн баталгааны хэмжээтэй тэнцэх дүнгээр хариуцлагаа хязгаарлуулж болно. Түүнээс гадна хариуцагч нь бохирдлын хохирол хөлөг онгоц эзэмшигчийн санаатай буруу үйлдлээс үүссэн хэмээн тайлбар гаргаж болох боловч хариуцагч түүний эсрэг хөлөг онгоцны эзэмшигчийн гаргасан шүүхийн ажиллагаанд гаргах эрхтэй байж болох бусад аливаа тайлбарыг гаргаж болохгүй. Хариуцагч хөлөг онгоцны эзэмшигчийг шүүхийн ажиллагаанд оролцохыг ямар ч тохиолдолд шаардах эрхтэй.

11. Гэрчилгээг 2, эсхүл 14 дэх хэсгийн дагуу олгосноос бусад тохиолдолд оролцогч улс энэ зүйл үйлчлэх өөрийн далбаатай хөлөг онгоцыг ажиллуулахыг хэдийд ч зөвшөөрөхгүй.

12. Энэ зүйлийн заалтыг мөрдөхийн хамт оролцогч улс бүр даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа нь бохир даац нь 1000-аас дээш тонн аливаа хөлөг онгоцны хувьд хаана бүртгэгдсэнээс нь үл хамааран тухайн хөлөг онгоц түүнийг нутаг дэвсгэр дэх боомтоор орох, эсхүл гарахад, эсхүл түүнийг нутаг дэвсгэрийн далай дахь эрэг орчмын байгууламжид ирэх, эсхүл түүнээс хөдлөхөд 1 дэх хэсэгт заасан хэмжээнд хүчинтэй байх явдлыг өөрийн үндэсний хуулийн дагуу хангана.

13. Энэ зүйлийн 5 дахь хэсгийн заалтыг үл харгалзан оролцогч улс хөлөг онгоц түүний нутаг дэвсгэр дэх боомтоор орох, эсхүл гарах, эсхүл эрэг орчмын байгууламжид ирэх, эсхүл түүнээс хөдлөхдөө 2 дахь хэсгийн дагуу шаардлагатай гэрчилгээг 12 дахь хэсгийн зорилгоор хөлөг онгоцны тавцан дээр авч явах, эсхүл үзүүлэх шаардлагагүй гэж Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэж болно. Гэхдээ 2 дахь хэсгийн дагуу шаардлагатай гэрчилгээг олгодог тухайн оролцогч улс гэрчилгээ байгааг баталгаажуулж буй, 12 дахь хэсгийн дагуу хүлээх үүргээ гүйцэтгэх боломжийг оролцогч талуудад олгож буй, оролцогч бүх улсад нэвтрэхэд нээлттэй бүртгэлийг цахим хэлбэрээр хөтөлдөг гэдгээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн байх ёстой.

14. Хэрэв оролцогч улсын өмчилж буй хөлөг онгоцны хувьд даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа хийгдээгүй бол түүнтэй холбоотой энэ зүйлийн заалт ийм хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй. Гэвч тухайн хөлөг онгоцыг тухайн улс өмчилж байгааг болон хөлөг онгоцны хариуцлагыг 1 дэх хэсгийн дагуу тодорхойлсон хязгаарын хүрээнд хамруулсан гэдгийг заасан бөгөөд хөлөг онгоцны бүртгэлийн улсын холбогдох эрх бүхий байгууллагаас олгосон гэрчилгээг хөлөг онгоцон дээр авч явах ёстой. Ийм гэрчилгээ нь 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон загвартай аль болох адил байна.

15. Аль нэг улс энэ зүйл зөвхөн тухайн улсын 2 дугаар зүйлийн (а)-ийн (i) дэд хэсэгт дурдсан нутагт үйл ажиллагаагаа явуулж буй хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй гэдгийг энэхүү конвенцийг соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох үедээ, эсхүл түүнээс хойш хэдийд ч мэдэгдэж болно.

#### 8 дугаар зүйл

### Хөөн хэлэлцэх хугацаа

Хохирол гарсан өдрөөс хойш гурван жилийн дотор нөхөн олговор авах нэхэмжлэл гаргаагүй бол энэхүү конвенцийн дагуу нөхөн олговор авах эрх хүчингүй болно. Гэхдээ ямар ч тохиолдолд тухайн хохирлыг учруулсан осол болсон өдрөөс хойш зургаан жилээс дээш хугацаа өнгөрвөл нэхэмжлэл гаргаж болохгүй. Хэрэв осол нь хэд хэдэн үйл явдлаас бүрдэж байвал зургаан жилийн хугацаа нь эхний үйл явдал босон өдрөөс эхлэн тоологдоно.

#### 9 дүгээр зүйл

### Шүүхийн харьяалал

1. Хэрэв нэг, эсхүл түүнээс дээш оролцогч улсын нутаг дэвсгэр, түүний дотор нутаг дэвсгэрийн далайд, эсхүл 2 дугаар зүйлийн (а)-ийн (i) дэд хэсэгт дурдсан нутаг дэвсгэрт ослын улмаас бохирдлын хохирол учирсан, эсхүл тухайн нутаг дэвсгэр, түүний дотор нутаг дэвсгэрийн далайд, эсхүл тухайн нутаг дэвсгэрт бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл түүнийг багасгах арга хэмжээ авагдсан бол хөлөг онгоцны эзэмшигч, даатгагч эсхүл хөлөг онгоцны эзэмшигчийн хариуцлагад баталгаа гаргаж буй бусад хувь хүний эсрэг нөхөн олговор авах нэхэмжлэлийг зөвхөн тухайн Оролцогч улсын шүүхэд гаргаж болно.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу гаргасан нэхэмжлэл бүрийн талаар үндэслэлтэй мэдэгдлийг хариуцагч бүрд өгнө.

3. Оролцогч улс бүр өөрийн шүүхийг энэхүү конвенцийн дагуу нөхөн олговор авах нэхэмжлэлийг хүлээж авах харьяалалтай гэдгийг батална.

### 10 дугаар зүйл

#### **Хүлээн зөвшөөрөх болон хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэ зүйлийн 9 дүгээр зүйлийн дагуу харьяалал бүхий шүүхээс гаргасан бөгөөд ердийн журмаар дахин хянахгүйгээр тухайн улсад хүчин төгөлдөр болсон шийдвэрийг аливаа оролцогч улсад дараахаас бусад тохиолдолд хүлээн зөвшөөрнө:

- а) шийдвэрийг залилан мэхлэх замаар гаргуулсан;
- б) хариуцагчид үндэслэлтэй мэдэгдэл өгөөгүй бөгөөд хэргийн талаар тайлбар хийх шударга боломж олгоогүй.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн шүүхийн шийдвэрийг хүчин төгөлдөр болгоход тухайн Оролцогч улсад шаардлагатай журмыг гүйцэтгэж дуусмагц тухайн шийдвэр оролцогч улс бүрд хүчин төгөлдөр болно. Дээрх журам нь тухайн хэргийн агуулгыг задлах ёсгүй.

### 11 дүгээр зүйл

#### **Орлох заалт**

Энэхүү конвенцид нь гарын үсэг зурахад нээлттэй байх өдрийн байдлаар хүчин төгөлдөр байгаа, эсхүл гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, нэгдэн ороход нээлттэй байгаа аливаа конвенцийг энэхүү конвенц орлох боловч зөвхөн уг конвенц энэхүү конвенцтой зөрчилдөж буй хэмжээнд орлоно. Гэхдээ энэ зүйлийн заалт энэхүү конвенцийн оролцогч улсын оролцогч бус улсын өмнө хүлээх үүрэгт нөлөөлөхгүй.

### 12 дугаар зүйл

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц Байгууллагын төв байранд 2001 оны 10 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 2002 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй хэвээр байна.

2. Оролцогч улс энэхүү конвенцийг заавал биелүүлэхээ зөвшөөрснөө дараахь байдлаар илэрхийлж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахгүй гэсэн тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах;
- б) дараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурж байгаа нь соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;
- с) нэгдэн орох.

3. Соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон нь холбогдох баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт тухайн үед байгаа оролцогч бүх улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсны дараа, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлтийг тэдгээр оролцогч улсын хувьд хүчин төгөлдөр болгоход шаардлагатай бүх арга хэмжээг авсны дараа хадгалуулсан соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь энэхүү конвенцид тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийн хамт үйлчилнэ гэж үзнэ.

### 13 дугаар зүйл

#### **Эрх зүйн нэгээс дээш тогтолцоотой улс**

1. Хэрэв аль нэг улс энэхүү конвенцид тусгасан асуудалтай холбоотой эрх зүйн хэд хэдэн тогтолцоо үйлчилдэг нэг, эсхүл түүнээс дээш нутаг дэвсгэрийн нэгжтэй бол соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох үедээ энэхүү конвенцийг өөрийн нутаг дэвсгэрийн бүх нэгждээ, эсхүл зөвхөн нэг, эсхүл түүнээс олон нэгжид үйлчилнэ гэдгийг мэдэгдэж болох бөгөөд энэ мэдэгдлийг өөр мэдэгдэл өгөх замаар хэдийд ч өөрчилж болно.





2. Аливаа ийм мэдэгдлийн талаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэх бөгөөд түүнд энэхүү конвенц үйлчлэх нутаг дэвсгэрийн нэгжийг тодорхой заана.

3. Ийм мэдэгдэл хийсэн оролцогч улсын хувьд:

а) 1 дүгээр зүйлийн 4 дэх хэсэгт тусгасан “бүртгэгдсэн эзэмшигч” гэсэн тодорхойлолтод дурдсан улс гэдгийг нутаг дэвсгэрийн ийм нэгж гэж мөн ойлгоно; хөлөг онгоцны бүртгэлийн улсын дурдах, мөн заавал даатгуулах даатгалын гэрчилгээний хувьд түүнийг олгож буй, эсхүл гэрчилж буй улсыг дурдахад тухайн хөлөг онгоц бүртгэгдсэн болон тухайн гэрчилгээг олгодог, эсхүл гэрчилдэг нутаг дэвсгэрийн нэгжийг тус тус мөн дурдаж байна гэж ойлгоно;

б) үндэсний хуулийн шаардлагыг энэхүү конвенцид дурдахад холбогдох нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуулийн шаардлагыг мөн дурдаж байна гэж ойлгоно;

с) шүүх болон оролцогч улсад хүлээн зөвшөөрөх ёстой шүүхийн шийдвэрийн талаар 9 болон 10 дугаар зүйлд дурдахад холбогдох нутаг дэвсгэрийн нэгжийн шүүхийг болон холбогдох бүс нутгийн нэгжид хүлээн зөвшөөрөх ёстой шүүхийн шийдвэрийг тус тус мөн дурдаж байна гэж ойлгоно.

#### 14 дүгээр зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү конвенц нь нийт 18 улс, түүний дотор улс тус бүр бохир даацын нийлбэр нь 1 саяас доошгүй тонны хөлөг онгоцтой 5 улс, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахгүй гэсэн тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулсан өдрөөс нэг жилийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Хүчин төгөлдөр болох тухай 1 дэх хэсгийн нөхцөл хангагдсаны дараа соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, баталж, нэгдэн орж буй аливаа улсын хувьд энэхүү конвенц тухайн улс холбогдох баримт бичгээ хадгалуулсан өдрөөс хойш гурван сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

#### 15 дугаар зүйл

### Цуцлах

1. Оролцогч аль ч улс энэхүү конвенц тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хэдийд ч энэхүү конвенцоос гарч болно.

2. Конвенцоос гарах нь Ерөнхий нарийн бичгийн даргад холбогдох баримт бичгийг хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

3. Конвенцоос гарсан тухай баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаас хойш 1 жилийн дараа, эсхүл тухайн баримт бичигт заасан илүү урт хугацааны дараа конвенцоос гарах нь хүчин төгөлдөр болно.

#### 16 дугаар зүйл

### Хянаж өөрчлөх эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт оруулах

1. Энэхүү конвенцийг хянаж өөрчлөх, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор байгууллага хурал зарлан хуралдуулж болно.

2. Байгууллага нь конвенцийг хянаж өөрчлөх, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор оролцогч улсын хурлыг оролцогч улсын 1/3-ээс доошгүй хүсэлтээр зарлан хуралдуулна.

#### 17 дугаар зүйл

### Эх хадгалагч

1. Энэхүү конвенцийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга:

- а) Энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад дараахь зүйлийг мэдээлнэ:
- i) шинээр гарын үсэг зурсан, баримт бичгийг хадгалуулсан тухай бүрд энэ тухай тухайн он, сар, өдрийн хамт;
  - ii) энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийн тухай;
  - iii) энэхүү конвенцоос гарсан тухай баримт бичгийг хадгалуулсан тухай тийнхүү хадгалуулсан он, сар, өдөр, мөн конвенцоос гарах нь хүчин төгөлдөр болох он, сар, өдрийн тухай;
  - iv) энэхүү конвенцийн дагуу хийсэн бусад мэдэгдлийн тухай.
- б) Энэхүү конвенцийн баталгаат үнэн хуулбарыг гарын үсэг зурсан бүх улс болон энэхүү конвенцид нэгдэн орсон бүх улсад хүргүүлнэ.

*18 дугаар зүйл*

**Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагад хүргүүлэх**

Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц түүний эх бичвэрийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Нарийн бичгийн даргын газарт Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 102 дугаар дүрмийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр хүргүүлнэ.

*19 дүгээр зүйл*

**Хэл**

Энэхүү конвенцийг англи, араб, испани, орос, франц, хятад хэлээр тус бүр нэг хувь хийсэн бөгөөд эх бичвэр адил хүчинтэй.

Хэмээснийг нотолж холбогдох засгийн газраасаа эрх олгогдсон доор гарын үсэг зурагч энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Хоёр мянга нэг оны гуравдугаар сарын хорин гуравны өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

**ШАТАХУУНЫ САВНЫ ТОСНЫ БОХИРДЛООС УЧИРСАН ХОХИРЛЫН ТӨЛӨӨ  
ХҮЛЭЭХ ИРГЭНИЙ ХАРИУЦЛАГАТАЙ ХОЛБООТОЙ ДААТГАЛЫН БОЛОН  
САНХҮҮГИЙН БУСАД БАТАЛГААНЫ ГЭРЧИЛГЭЭ**

Шатахууны савны тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай 2001 оны олон улсын конвенцийн 7 дугаар зүйлийн заалтын дагуу олгов.

Хөлөг онгоцны нэр	Ялгагдах дугаар, эсхүл үсэг	ОУДБ-аас олгосон хөлөг онгоцны таних дугаар	Бүртгэсэн боомт	Бүртгэгдсэн эзэмшигчийн нэр болон үндсэн үйл ажиллагааны газрын бүтэн хаяг

“Шатахууны савны тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 2001 оны олон улсын конвенцийн 7 дугаар зүйлийн шаардлагыг хангаж буй даатгал, эсхүл санхүүгийн бусад баталгаа дээр нэрлэсэн хөлөг онгоцны хувьд хүчин төгөлдөр үйлчилж байгааг үүгээр гэрчилж байна.

Баталгааны төрөл .....

Баталгааны хугацаа .....

Даатгагч/даатгагчдын болон/эсхүл баталгаа гаргагч/гаргагчдын нэр, хаяг

Нэр .....

Хаяг .....

.....

Энэхүү гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй.

Олгосон, эсхүл гэрчилсэн .....

..... улсын

Засгийн газар /улсын бүтэн нэр/

**ЭСХҮЛ**

Оролцогч улс 7 дугаар зүйлийн (3) дахь хэсгийг хэрэглэж буй тохиолдолд доорх бичвэрийг хэрэглэнэ.

Энэхүү гэрчилгээг ..... /улсын бүтэн нэр/ улсын Засгийн

газраас эрх олгосны дагуу ..... /газар, эсхүл байгууллагын нэр/ олгов.

..... /Газар/

/он, сар, өдөр/

.....  
/Гэрчилгээ олгосон, эсхүл гэрчилсэн албан тушаалтны гарын үсэг болон албан тушаал/

**Тайлбар:**

1. Хэрэв хүсвэл улсын нэр дээр гэрчилгээ олгосон улсын эрх бүхий төрийн байгууллагын нэрийг зааж болно.
2. Хэрэв баталгааны нийт дүнг нэгээс дээш эх үүсвэрээс гаргасан бол тэдний тус бүрийн дүнг заана.
3. Хэрэв баталгааг хэд хэдэн төрлөөр гаргасан бол тэдгээрийг тоочно.
4. “Баталгааны хугацаа” гэсэн хэсэгт уг баталгаа хүчинтэй болох он, сар, өдрийг заана.
5. Даатгагч (даатгагчдын болон) эсхүл баталгаа гаргагч/гаргагчдын “Хаяг” гэсэн хэсэгт даатгагч (даатгагчдын болон), эсхүл баталгаа гаргагч/гаргагчдын үндсэн үйл ажиллагааны газрыг заах ёстой. Хэрэв боломжтой бол даатгал, эсхүл санхүүгийн баталгаа хийгдсэн үндсэн үйл ажиллагааны газрыг заана.

**137. ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ  
СИСТЕМД ХОРТОЙ БОДИС АШИГЛАХЫГ ХЯНАХ ТУХАЙ  
ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

*2001 оны 10 дугаар сарын 5-ны өдөр баталж,  
2008 оны 9 дүгээр сарын 17-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү конвенцид оролцогч талууд,

Засгийн газар болон олон улсын эрх бүхий байгууллагын явуулсан эрдэм шинжилгээний судалгаа, хяналтаар хөлөг онгоцны гадаргууг хамгаалах системд ашиглаж буй зарим төрлийн бодис нь экологийн болон эдийн засгийн чухал ач холбогдолтой амьд биетийг хордуулах буюу сөргөөр нөлөөлөх маш том эрсдэл агуулаад зогсохгүй далайн гаралтай хүнсний бүтээгдэхүүнээр дамжин хүний эрүүл мэндийг хордуулж болохыг тэмдэглэн,

гадаргууг хамгаалах системд органотин нийлмэл бодис агуулсан биоцид хэрэглэх нь ноцтой аюултай, ийм төрлийн бодисын хэрэглээг алхам алхамаар зогсоох шаардлагатай гэдэгт итгэлтэй байгаагаар онцлон тэмдэглэн,

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Хүрээлэн буй орчин, хөгжлийн 1992 оны Бага хурлын 21 дүгээр Хөтөлбөрийн хэлэлцүүлгээр батлагдсан 17 дугаар бүлгийн гадаргууг хамгаалах системд органотин нийлмэл бодисны хэрэглээг бууруулахыг бүх улсад хандан уриалсан шийдвэрийг сануулан,

Олон улсын Далайн байгууллагын Ассамблейн 1999 оны 11 дүгээр сарын 25-ны өдрийн А.895(21) тогтоолоор Байгууллагын Далайн хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хороо /БДХОХХ/-ны зүгээс гадаргууг хамгаалах системийн хор хөнөөлтэй үйл ажиллагааны эсрэг дэлхий нийтээр хууль ёсоор зайлшгүй дагаж мөрдөх баримт бичгийг боловсруулах ажлыг түргэвчлэхийг чухалчилж үзсэнийг сануулан,

Риогийн Хүрээлэн буй орчин, Хөгжлийн тухай Тунхаглал мөн БДХОХХ-ын 1995 оны 09 дүгээр сарын 15-нд хүлээн зөвшөөрсөн 67(37) тогтоолд дурдсан Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах 15 дугаар зарчмыг анхааралдаа авч,

гадаргууг хамгаалах системийн сөрөг үр дагавараас далайн хүрээлэн буй орчин болон хүний эрүүл мэндийг сахин хамгаалахын чухлыг хүлээн зөвшөөрч,

гадаргууг хамгаалах систем нь хөлөг онгоцны их биед организм барьцалдан үржих явдлаас урьдчилан сэргийлсэнээр үр ашигтай худалдаа арилжаа, тээвэрлэлт явуулах болон хорт организм, патоген тархах явдлаас сэргийлэх чухал үүрэг гүйцэтгэдэг болохыг мөн хүлээн зөвшөөрч,

цаашид хүрээлэн буй орчинд ээлтэй, ашигтай системийг бий болгох ажлыг үргэлжлүүлэн, одоо ашиглагдаж буй байгаль орчинд халтай системийг хор хөнөөл багатай, эсвэл хор хөнөөлгүй хамгаалах системийг илүүд үзэх шаардлагатай байгааг хүлээн зөвшөөрч,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

---

\*Монгол Улс 2011.12.07-ны өдөр нэгдэн орсон.

### 1 дүгээр зүйл

#### Ерөнхий үүрэг, хариуцлага

1. Энэхүү конвенцид оролцогч Тал бүр гадаргууг хамгаалах системээс далайн хүрээлэн буй орчин болон хүний эрүүл мэндэд учруулах хор нөлөөг бууруулах, эсхүл бүрмөсөн устгах зорилгоор уг конвенцийн заалт бүрийг сахин мөрдөх үүрэг хүлээнэ.

2. Хавсралт нь тус конвенцийн салшгүй нэг хэсэг. Өөрөөр тодорхой зохицуулаагүй тохиолдолд энэхүү конвенцоос иш татах нь түүний хавсралтад нэгэн адил хамаарна.

3. Аливаа нэг улсын хөлөг онгоцны гадаргууг хамгаалах системийн хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх хор нөлөөг бууруулах, эсхүл арилгах зорилгоор бие дааж болон хамтран олон улсын эрх зүйд нийцсэн илүү хатуу арга хэмжээ авахыг хориглосон байдлаар энэхүү конвенцийн заалтыг тайлбарлаж үл болно.

4. Талууд энэхүү конвенцийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх, дагаж мөрдөх, биелүүлэхэд шаардлагатай арга хэмжээ авах зорилгоор хамтран ажиллахыг хичээнэ.

5. Талууд хүрээлэн буй орчинд үр ашигтай ба хор нөлөөгүй гадаргууг хамгаалах системийг тасралтгүй хөгжүүлэх ажлыг дэмжих үүрэг хүлээнэ.

### 2 дугаар зүйл

#### Тодорхойлолт

Энэхүү конвенцийн зорилгоор дор дурдсан нэр томъёог өөрөөр заагаагүй бол дараахь утгаар ойлгоно:

1. “Захиргаа” гэж хөлөг онгоцны удирдлага дор үйл ажиллагаа явуулж буй улсын Засгийн газрыг. Аливаа нэг улсын далбаан дор хөвөх эрх бүхий хөлөг онгоцны хувьд тухайн улсын Засгийн газар нь Захиргаа байна. Байгалийн баялгийг шинжлэн судлах болон ашиглах үйл ажиллагаа явуулах онцгой эрхтэй эргийн улсын зэргэлдээх далайн ёроол, түүний баялагтай холбоотой судалгаа шинжилгээ болон олборлолтын үйл ажиллагаанд ашиглагдаж буй суурин ба хөвөгч тавцангийн хувьд Захиргаа нь тухайн эргийн улсын Засгийн газар байна;

2. “гадаргууг хамгаалах систем” гэж хөлөг онгоцыг хэрэгцээгүй организм бүрхэхээс хязгаарласан болон сэргийлсэн бүрхүүл, будаг, гадаргуугийн гэмтлийг зогсоогч бодис болон бусад тоноглолыг;

3. “хороо” гэж Байгууллагын Далайн хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хороог;

4. “бохир даац” гэж 1969 оны “Даацын тэмдэглэгээний тухай конвенц”-ийн 1 дүгээр хавсралт болон түүнээс хойших аливаа конвенцид тусгасан даацыг тодорхойлох аргачлалын дагуу тооцоолсон бохир жинг;

5. “олон улсын аялал” гэж нэг улсын далбааг мандуулсан хөлөг онгоц өөр улсын хууль дүрмийн дагуу боомтоос боомт руу, эсхүл хөлөг онгоцны үйлдвэр болон эргийн терминал руу хийх аяллыг;

6. “урт” гэж 1988 оны протокол болон түүнээс хойших аливаа конвенцоор шинэчилж өөрчилсөн “Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны конвенцид тодорхойлсон уртыг;

7. “Байгууллага” гэж Олон улсын Далайн Байгууллагыг;

8. “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэж Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг;

9. “хөлөг онгоц” гэж далайн хүрээлэн буй орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй бүх төрлийн төхөөрөмжийг хэлнэ. Үүнд, даралтат хөвөгч хөлөг, демпфер, шумбагч онгоц, хөвөгч хөлөг болон суурин ба хөвөгч тавцан, хөвөгч агуулах (FSU), хөвөгч бүтээгдэхүүн агуулах болон буулгах төхөөрөмж (FPSO) зэргийг оролцуулахыг;

10. “техникийн хэсэг” гэж талуудын төлөөлөл, Байгууллагын гишүүд, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага болон түүний тусгай байгууллагын гишүүд, Байгууллагатай гэрээтэй Засгийн газар хоорондын байгууллага мөн, аль болох гадаргууг хамгаалах системийг судалдаг байгууллага болон лабораторийн төлөөлөгчдөөс бүрдсэн Байгууллагын дэргэдэх зөвлөхийн статус бүхий төрийн бус байгууллага гэсэн байгууллагаас бүрдсэн бүрэлдэхүүнийг хэлнэ. Энэхүү төлөөлөл нь байгаль орчны байдал, хорт бодисын байгаль орчинд учруулсан сөрөг нөлөө, далайн биологи, хүний эрүүл мэнд, эдийн засгийн үнэлгээ, эрсдэлийн менежмент, улс хоорондын тээвэрлэлт, гадаргууг



хамгаалах системийн бүрхүүлийн технологи болон цогц бодлого шаардлагатай бусад салбарын техникийн ач холбогдлыг судлахад шаардлагатай мэдлэгтэй байх ёстой.

### **3 дугаар зүйл** **Хэрэглээ**

1. Өөрөөр заагаагүй нөхцөлд энэхүү конвенцийг дараахь нөхцөл байдалд хэрэглэнэ. Үүнд:

- а) аливаа нэг талын далбаан дор хөвөх эрхтэй хөлөг онгоцонд;
- б) далбаан дор нь хөвөх эрхгүй боловч аливаа нэг талын удирдлаган дор үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц;
- с) аливаа нэг талын боомт, хөлөг онгоц засварын газар болон эргээс алслагдсан терминал руу орсон хэдий ч (а), (б) дэд бүлэгт хамаарахгүй бол.

2. Энэхүү конвенц нь ямар нэгэн цэргийн зориулалтын хөлөг онгоц, тэдгээрийн дагалдах хөлөг онгоц, түүнчлэн аливаа нэг талын тухайн цаг хугацаанд Засгийн газрын арилжааны бус хэрэгцээнд зориулан эзэмшиж буй болон үйл ажиллагаа явуулж буй бусад хөлөг онгоцонд үл хамаарна. Гэхдээ, талууд өөрийн эзэмшиж буй, эсхүл үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцны боломж, чадавхийг бууруулахгүй байх арга хэмжээ авахдаа эдгээр онгоц нь тус конвенцид тохирч, нийцсэн үйл ажиллагаа явуулахад анхаарна.

3. Энэхүү конвенцид нэгдэж ороогүй Талын хөлөг онгоцны хувьд Талууд тус конвенцийн дагуу шаардлагыг тавих ба ийм хөлөг онгоцонд шаардлага гарсан тохиолдолд илүү таатай нөхцөл олгохгүй байх баталгааг өгнө.

### **4 дүгээр зүйл** **Гадаргууг хамгаалах системд тавих хяналт**

1. Хавсралт 1-д тусгагдсан шаардлагын дагуу тал бүр хязгаарлах, эсхүл хориглоно. Үүнд:

- а) 3 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (а), эсхүл (б) хэсэгт заасан гадаргууг хамгаалах хортой системийг хэрэглэх, дахин хэрэглэх, шинээр суулгах, болон ашиглах;
- б) 3 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (с) хэсэгт заасан Талын боомт, хөлөг онгоц засварын газар болон эргээс алслагдсан терминал дээр хөлөг онгоцонд гадаргууг хамгаалах хортой системийг хэрэглэх, дахин хэрэглэх, шинээр суулгах, болон ашиглах ба ийм хөлөг онгоц дээрх шаардлагыг мөрдлөг болгоход үр дүнтэй арга хэмжээ авна.

2. Энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болсоны дараа хавсралт 1-д заасан нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуу гадаргууг хамгаалах системийг шалгасан хөлөг онгоц нь уг системийг шинэчлэх дараагийн товлосон өдөр хүртэлх хугацаанд түүнийгээ хэрэглэж болох бөгөөд Хорооны зүгээс энэхүү хяналтыг эрт хэрэгжүүлэх онцгой нөхцөл үүссэн гэж үзсэнээс бусад ямар ч тохиолдолд дээрх хугацааг 60 сараас хэтрүүлж болохгүй.

### **5 дугаар зүйл** **Хавсралт 1-ийн дагуу хаягдал материалд тавих хяналт**

Аливаа тал өөрийн нутаг дэвсгэр дээрх хавсралт 1-ийн дагуу хянагдсан гадаргууг хамгаалах хортой системийг суулгах, эсхүл арилгахаас үүдэн гарсан хог хаягдлыг олон улсын хууль дүрэм, стандарт, шаардлагын дагуу хамж цуглуулан хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэндэд хор хөнөөлгүйгээр устгана.

### **6 дугаар зүйл** **Гадаргууг хамгаалах системийн хяналтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах үйл явц**

1. Аливаа нэг тал энэхүү зүйлийн дагуу хавсралт 1-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулах төсөл боловсруулж болно.



2. Анхны төсөл нь хавсралт 2-ын дагуу шаардагдах мэдээллийг агуулсан байх шаардлагатай ба Байгууллагад хүргүүлнэ. Байгууллага төслийг хүлээн авмагц талууд болон гишүүдийн төлөөлөл, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага болон түүний тусгай байгууллагын төлөөлөл, Байгууллагатай гэрээтэй засгийн газар хоорондын байгууллага, Байгууллагын дэргэдэх зөвлөхийн статус бүхий төрийн бус байгууллагад хүргүүлнэ.

3. Хорооноос тэрхүү гадаргууг хамгаалах системийн талаарх анхны төслийг судалж үзээд цаашид илүү гүнзгий судлах шаардлагатай эсэхийг тогтооно. Хэрэв хорооны зүгээс цааш нь шалгах шаардлагатай гэж үзвэл хавсралт 3-т заасан бүх мэдээлэл анхны төсөлд өгөгдөөгүй нөхцөлд төсөл боловсруулагч талыг хавсралт 3-т заасан шаардлагын дагуу тодорхой мэдээлэл бүхий төсөл боловсруулахыг хүснэ. Хэрэв хорооны зүгээс ноцтой аюул заналхийлж байгаа гэж үзвэл бүрэн шинжлэх ухааны тодорхойлолт байхгүй байгаа нь цаашид үнэлгээ хийхэд саад болох ёсгүй. Хороо нь 7 дугаар зүйлийн дагуу техникийн хэсгийг байгуулна.

4. Техникийн хэсэг нь аливаа сонирхогч байгууллагын зүгээс гаргасан бүх дэлгэрэнгүй төслийг нэмэлт мэдээллийн хамт хянаж үзээд уг төсөл нь хавсралт 1-д заасан зорилтот бус организм, эсхүл хүний эрүүл мэндэд заналхийлсэн бодит аюул бүхий эрсдэл байна гэдгийг харуулсан нөхцөлд хороонд дүгнэлт тайланг хүргүүлнэ.

а) Техникийн хэсгийн хяналтад дараахь зүйл орно:

i) тухайн гадаргууг хамгаалах систем ба холбогдох хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэндийн аль алинд нөлөөлөх хорт нөлөө (хордсон далайн хүнсийг оролцуулах боловч ганцхан түүгээр хязгаарлагдахгүй)-ний хоорондын харилцан уялдаатай байдлын үнэлгээг хавсралт 3-т заасны дагуу хянасан байдал болон бусад мэдэгдэх бүхий л аргаар тодорхойлсон байдал;

ii) тухайн хяналтын арга хэмжээнд тохирох боломжит бүх эрсдэлийг бууруулах үнэлгээ болон техникийн хэсгээс анхааран үзэж болох бусад хяналтын арга хэмжээнүүд;

iii) хяналтын арга хэмжээг явуулах техникийн нөхцөл байдал, төслийн үр ашигтай байдал;

iv) ийм хяналтын арга хэмжээ авахад гарсан өөр нөлөөг байгаа мэдээ мэдээлэлийн дагуу судалж үзнэ:

- хүрээлэн буй орчин (идэвхигүй байдлаас үүдэн гарах зардлыг оруулан гэвч үүгээр хязгаарлагдахгүй), агаарын чанарт үзүүлэх нөлөө;
- хөлөг онгоцны засвар, үйлчилгээний газрын эрүүл байдал, аюулгүй орчин (хөлөг онгоцны засвар, үйлчилгээний газрын ажилтнуудад нөлөөлөх нөлөө);
- олон улсын тээвэр болон бусад холбогдох секторт гарах зардал болон;

v) байж болох өөр хувилбар, тухайн хувилбарыг сонгосноор гарч болох эрсдэлийг судалж үзнэ.

б) Техникийн хэсэг нь (а) (i) дэд бүлгийг хянаж үзээд (а) (ii)-аас (а) (v) дэд бүлэгт тусгагдсан үнэлгээ, саналыг цаашид судлах шаардлагагүй гэсэн дүгнэлт гаргаснаас бусад тохиолдолд (а) дэд бүлэгт орсон үнэлгээ санал бүрийг анхааран үзэж бичгээр дүгнэлт гаргана;

с) Техникийн хэсгийн дүгнэлт нь *inter alia* тухайн гадаргууг хамгаалах систем олон улсын конвенцоор хамгаалагдах эсэх, дэлгэрэнгүй төсөлд санал болгон оруулсан тодорхой хяналтын арга хэмжээ тохирох эсэх, бусад илүү тохиромжтой гэж үзэж байгаа хяналтын арга хэмжээ зэргийг багтаасан байна.

5. Техникийн хэсгийн дүгнэлтийг хороонд оруулахын өмнө Талууд болон Байгууллагын гишүүд, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага болон түүний тусгай байгууллагын төлөөлөл, Байгууллагатай гэрээ байгуулсан Засгийн газар хоорондын байгууллага, Байгууллагын дэргэдэх зөвлөхийн статус бүхий төрийн бус байгууллагад танилцуулахаар тараагдана. Хороо нь хавсралт 1-д оруулах аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг судлан үзэж, дэмжих эсэхийг шийдвэрлэн шаардлагатай гэж үзвэл техникийн хэсгийн дүгнэлтийг анхааралдаа авна. Хэрэв дүгнэлтэд эрдэм шинжилгээний баталгаатай бүрэн

баримтгүйгээс нөхөж баршгүй хохирол гарах аюул байна гэж үзвэл энэ нь хавсралт 1 дэх гадаргууг хамгаалах системд оруулахгүй байх шалтгаан болж болно. Хавсралт 1-д оруулахаар оруулсан төсөл нь хорооноос дэмжигдсэн тохиолдолд 16 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн (а)-д заасны дагуу танилцуулахаар тараагдана. Төслийг дэмжихгүй тухай шийдвэр нь тухайн гадаргууг хамгаалах системийн талаар шинэ мэдээлэл ирж, шинэчлэн боловсруулан оруулахад саад болохгүй.

6. Энэ зүйлийн 3 болон 5 дугаар хэсэгт заасан хорооноос гаргах шийдвэрт зөвхөн талууд оролцоно.

#### **7 дугаар зүйл** **Техникийн хэсэг**

1. Хороо нь дэлгэрэнгүй төслийг хүлээн авсаны дараа 6 дугаар зүйлд заасан техникийн хэсгийг байгуулна. Олон төслийг дараалуулан, эсвэл нэгэн зэрэг ирүүлсэн тохиолдолд нэг болон түүнээс дээш техникийн хэсэг байгуулж болно.

2. Техникийн хэсгийн хэлэлцүүлгэнд аль ч тал оролцож болох бөгөөд өөрт байгаа холбогдох шинжилгээ судалгааг танилцуулна.

3. Хороо нь техникийн хэсгийн тайлбарын нөхцөл, байгууллага болон үйл ажиллагааг шийдвэрлэнэ. Ингэснээр хүргэгдсэн санал дотор байж болох нууцлалыг хамгаалах нөхцөлийг бүрдүүлнэ. Техникийн хэсэг нь ийм уулзалтыг зохион байгуулж болох боловч цахилгаан шуудан болон бусад мэдээллийн хэрэгслийг ашиглан бичгээр ажлаа явуулахыг чухалчилна.

4. Энэ зүйлийн 6 дугаар зүйлд заасан Хороонд гаргах зааварчилгаанд зөвхөн Талуудын төлөөлөл л оролцоно. Техникийн хэсэг нь Талуудын төлөөллийг нэгдсэн нэг саналд хүргэхийг мэрийн ажиллана. Хэрэв нэгдсэн саналд хүрэхгүй бол тэдгээр төлөөллийн зөрүүтэй асуудал бүр дээр харилцан ярилцана.

#### **8 дугаар зүйл** **Эрдэм шинжилгээ, техникийн судалгаа болон хяналт**

1. Талууд гадаргууг хамгаалах системийн хорт нөлөөг бууруулах эрдэм шинжилгээний болон техникийн судалгааг дэмжих мөн ийм нөлөөг хянах тал дээр зохих арга хэмжээг авна. Энэхүү судалгаагаар дараахь ажлыг гүйцэтгэнэ. Үүнд: гадаргууг хамгаалах системийн нөлөөг ажиглах, хэмжих, дээж авах, үнэлгээ болон шинжилгээ.

2. Талууд нь энэхүү конвенцийн зорилгод хүрэхийн тулд холбогдох мэдээлэл авахыг хүссэн бусад Талуудыг дараахь мэдээллээр хангана:

- а) энэхүү конвенцийн дагуу зохион байгуулагдаж буй эрдэм шинжилгээний болон техникийн үйл ажиллагаа;
- б) далайн эрдэм шинжилгээ, технологийн хөтөлбөр болон түүнд ашиглах зорилгоор болон;
- с) аливаа нэгэн хяналтын болон үнэлгээний хөтөлбөрийн үр дүнд ажиглагдсан гадаргууг хамгаалах системийн хорт нөлөөлөл.

#### **9 дүгээр зүйл** **Харилцаа холбоо болон мэдээлэл солилцох**

1. Тал бүр Байгууллагыг дараахь мэдээллээр хангана:

- а) Талуудад болон тэдний холбогдох мэргэжилтэнд мэдээллэхийн тулд энэхүү конвенцийн дагуу Талуудын өмнөөс гадаргууг хамгаалах системийн хяналттай холбоотой үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхээр томилсон шинжээч болон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын жагсаалтыг гаргах. Захиргаа нь Байгууллагыг томилогдсон шинжээч болон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын тодорхой үүрэг болон эрхийн талаарх мэдээллээр хангана;
- б) жил бүр дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу зөвшөөрсөн, хязгаарласан, эсхүл хориглосон аливаа нэгэн гадаргууг хамгаалах системийн талаарх мэдээлэл.

2. Байгууллага нь тохирох бүхий л аргыг хэрэглэн 1 дүгээр хэсэгт заасан мэдээллийг олж авна.

3. Хэрэв бусад Талууд хүсэлт гаргавал гадаргууг хамгаалах систем (ГХС)-үүдийг зөвшөөрсөн, бүртгэсэн, эсхүл гэрчилгээ олгосон Тал нь ийм шийдвэр гаргахад нөлөөлсөн үндэслэлийг Хавсралт 3-т заасан мэдээлийн хамт, эсхүл тухайн гадаргууг хамгаалах системд тохирсон үнэлэлт өгч болохоор бусад мэдээллийг гаргаж өгөх буюу үйлдвэрлэгчид ийм шаардлага тавина. Хуулийн дагуу хамгаалсан мэдээллийг гаргаж өгөхгүй.

#### 10 дугаар зүйл

### Үзлэг хяналт ба Гэрчилгээжүүлэлт

Талууд өөрийн далбаа мандуулж буй хөлөг онгоц нь Хавсралт 4-ийн дагуу үзлэгт хамрагдаж гэрчилгээ авсан эсэхийг шалгах үүрэгтэй.

#### 11 дүгээр зүйл

### Хөлөг онгоцонд үзлэг хийх ба зөрчлийг илрүүлэх

1. Энэхүү конвенцийн биелэлтийг хянахаар тухайн Талаас томилогдсон байцаагч конвенцид хамаарах аливаа хөлөг онгоцыг боомт, хөлөг онгоцны засвар үйлчилгээний газар, зогсоолын хаана ч шалгаж болно. Аливаа хөлөг онгоц энэхүү конвенцийг илэрхий зөрчсөн гэх үндэслэл байхгүй тохиолдолд ийм шалгалт нь дараахь байдлаар хязгаарлана:

а) шаардлагатай гэж үзсэн нөхцөлд хөлгийн тавцан дээр олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн хүчинтэй гэрчилгээ, эсхүл ГХС-ийн Деклараци байгаа эсэх;

б) гадаргууг хамгаалах системээс авсан хөлөг онгоцны бүрэн бүтэн байдал, бүтцэд нөлөөлөхөөргүй өнгөц дээж, эсхүл Байгууллагаас боловсруулсан зөвлөмжийн дагуу хийсэн үйл ажиллагаа. Гэхдээ энэхүү дээжийг боловсруулах хугацаа нь аливаа хөлөг онгоцыг хөдлөх болон замд гарахад нь саад болох учиргүй.

2. Хэрэв хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийг илэрхий зөрчсөн гэх үндэслэл ажиглагдаж байвал Байгууллагаас боловсруулсан зөвлөмжийг удирдлага болгон нарийн үзлэг хийнэ.

3. Хэрэв хөлөг онгоц энэхүү конвенцийг зөрчсөн нь илэрвэл үзлэг хяналтыг хийж буй Тал анхааруулах, саатуулах, буцаах, эсхүл боомтоосоо хөөж гаргах арга хэмжээ авч болно. Хөлөг онгоцонд конвенцийн заалтыг биелүүлээгүй шалтгаанаар ийм арга авах болсон аливаа Тал тухайн хөлөг онгоцны хамаарах Захиргаанд яаралтай мэдээлнэ.

4. Талууд зөрчил илрүүлэх болон энэхүү конвенцийн шаардлагын биелэлтийн хяналтанд хамтран ажиллана. Тал нь өөр аливаа нэг Талаас ямар нэгэн хөлөг онгоц энэхүү конвенцийг зөрчсөн тухай болон зөрчиж буй тухай хангалттай мэдээлэл ирүүлж шалгах хүсэлт гаргасан тохиолдолд боомт, хөлөг онгоцны засвар үйлчилгээний газар, зогсоол зэрэгт орж ирмэгц өөрийн орны хууль тогтоомжийн дагуу үзлэг хяналт хийж болно. Энэхүү конвенцийн дагуу зохих арга хэмжээ авч болох шалгалтын тайланг хүсэлт гаргагч тал болон тухайн хөлөг онгоцны хамаарах Захиргаанд илгээнэ.

#### 12 дугаар зүйл

### Зөрчил

1. Энэхүү хуулийг зөрчсөн тохиолдол бүрд таслан зогсоох бөгөөд ямар шийтгэл ногдуулахыг тухайн хөлөг онгоцны зөрчил гаргасан газрын Захиргаа холбогдох хууль журмын дагуу тогтооно. Захиргаа нь ийм зөрчлийн талаар мэдээлэл авсан тохиолдолд хэргийг мөрдөн шалгах ба мэдээлэгч Талаас хэргийн талаар нэмэлт гэрчлэх баримтыг нэхэмжилж болно. Хэрэв тухайн Талаас авсан мэдээлэл энэхүү хэрэгтэй холбоотой үйл ажиллагаа явуулахад хангалттай гэж үзвэл энэхүү хуулийн дагуу аль болох хурдан арга хэмжээ авна. Захиргаа нь зөрчлийн талаар мэдэгдсэн Тал болон Байгууллагад тухайн зөрчлийн талаар авсан арга хэмжээний талаар шуурхай мэдээлнэ. Хэрэв энэхүү зөрчлийн

тухай мэдэгдэл авснаас хойш нэг жилийн хугацаанд ямар ч арга хэмжээ аваагүй бол зөрчлийг илрүүлсэн Талд энэ тухай мэдэгдэнэ.

2. Аливаа нэг Талын хууль тогтоомжийн хүрээнд энэхүү конвенцийн заалтыг зөрчсөн гэмт хэрэг нь тухайн Талын хуулиар ял оногдуулна. Ийм зөрчил гарсан нөхцөлд тухайн Тал:

- а) энэхүү хуулийн дагуу шүүх ажиллагаа явуулах;
- б) тухайн хөлөг онгоцны Захиргааг зөрчлийн талаар өөрийн өмчлөлд байсан болон гэрчлэх баримт болохуйц бүх мэдээллээр хангана.

3. Энэхүү зүйлтэй холбогдуулан аливаа нэг Талын ногдуулах ял нь ийм төрлийн зөрчлийг хаана гаргахаас үл хамааран дахин энэ хуулийг зөрчихгүй байлгахаар хангалттай хатуу байна.

### 13 дугаар зүйл

#### **Хөлөг онгоцыг зохисгүйгээр саатуулах ба зогсоох**

1. Энэхүү конвенцийн 11, 12 дугаар зүйлийн дагуу хөлөг онгоцыг зохисгүйгээр саатуулах ба зогсоохгүй байх бүх аргыг хэрэглэнэ.

2. Хэрэв хөлөг онгоцыг 11, 12 дугаар зүйлийн дагуу зохисгүйгээр саатуулсан ба зогсоосон бол тухайн онгоцонд учирсан бүх хохирлыг нөхөн төлнө.

### 14 дүгээр зүйл

#### **Маргаан шийдвэрлэх**

Талууд энэхүү конвенцийг тайлбарлах болон хэрэгжүүлэхэд гарсан аливаа нэгэн маргааныг хэлэлцээрээр, хөндлөнгийн зуучлал, эвлэрүүлэх ажиллагаа, арбитр, шүүхийн байгууллагын тусламжтай болон бүсийн агентлагуудыг түшиглэх буюу тохиролцох замаар болон өөрийн сонгож авсан бусад зөвшилцлийн аргаар шийдвэрлэнэ.

### 15 дугаар зүйл

#### **Олон улсын далайн эрх зүйд хамаарах нь**

Энэхүү хуулийн нэг ч заалт аливаа нэг улсын Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын “Далайн эрх зүйн тухай” конвенцид тусгасан хэвийн хэм хэмжээ, эрх, үүрэгт хор хохирол учруулахгүй.

### 16 дугаар зүйл

#### **Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Энэхүү конвенц нь дараахь зүйлд заасан үйл ажиллагааны аль нэгийн дагуу өөрчлөгдөж болно.

2. Байгууллагын хүрээн дэх нэмэлт өөрчлөлт:

- а) аль ч Тал энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах төсөл ирүүлж болно. Тухайн санал болгож буй төслийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад ирүүлэх бөгөөд тэрээр Байгууллагын гишүүдэд тухайн төслийг хэлэлцэхээс дор хаяж 6 сарын өмнө танилцуулахаар хүргүүлнэ. Хэрэв хавсралт 1-д өөрчлөлт оруулах бол энэхүү зүйлд заасан үйл ажиллагаанаас өмнө 6 дугаар зүйлийн үе шатыг дамжсан байна;
- б) дээр заасны дагуу боловсруулж, тараасан төслийг хороонд хянуулахаар ирүүлнэ. Талууд Байгууллагын гишүүн эсэхээс үл хамааран нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэх болон хүлээн зөвшөөрөх хорооны үйл ажиллагаанд оролцох эрхтэй;
- с) нэмэлт, өөрчлөлт нь Талуудын хамгийн багадаа 1/3 нь хүрэлцэн ирсэн тохиолдолд санал хураалтад олонхийн буюу нийт хороонд санал өгөхөөр ирсэн Талуудын 2/3-ын саналаар хүлээн зөвшөөрөгдөнө;
- д) дэд бүлэг (с)-д заасны дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн нэмэлт, өөрчлөлтийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Талуудыг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор танилцуулна;





- е) нэмэлт, өөрчлөлт нь дараахь нөхцөл байдлуудад хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцно :
- i) энэхүү конвенцид оруулах аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг Талуудын 3/2 нь хүлээн зөвшөөрсөн тухай Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн байх;
  - ii) энэхүү конвенцид оруулах аливаа нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн өдөр, эсхүл хорооноос тогтоосон аливаа нэг өдрөөс хойш 12 сар өнгөрмөгц хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцно. Гэхдээ энэ хугацаанд Талуудын 1/3-ээс илүү хэсэг нь тухайн нэмэлт өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхөөс татгалзаж байгаагаар илэрхийлвэл нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүйд тооцно.
- f) нэмэлт, өөрчлөлт нь дараахь нөхцөлд хүчин төгөлдөр болно:
- i) энэхүү конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөх тухай мэдэгдэл өгсөн Талуудын хувьд уг нэмэлт өөрчлөлт (е) (i) дэд хэсэгт тусгагдсаны дагуу хүлээн зөвшөөрсөнд тооцоноос хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болсонд тооцно;
  - ii) Хавсралт 1-д оруулах нэмэлт, өөрчлөлт нь дараахь нөхцөл байдал бүхий Талаас бусад бүх Талын хувьд хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцсон өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно:
    - 1) (е) (i) дэд хэсэгт заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа тухайгаа мэдэгдсэн бөгөөд энэхүү мэдэгдлээ татаж аваагүй;
    - 2) ийм нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болохоос өмнө Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэл хүргүүлж тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн тухай зохих мэдээллийг хүргүүлсэн нөхцөлд энэхүү өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох болно гэдгийг мэдэгдсэн;
    - 3) энэхүү конвенцийг баталж байгаа, хүлээн зөвшөөрч байгаа, дэмжиж байгаа, нэгдэн орж байгаа тухайгаа баталсан баримт бичгийг хадгалуулахдаа хавсралт 1-д тусгагдсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн тухай мэдэгдлийг зөвхөн Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гаргасан нөхцөлд л хүчин төгөлдөр болох тухайгаа мэдэгдсэн;
  - iii) хавсралт 1-ээс бусад хавсралтад оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцогдсон өдрөөс 6 сарын дараа (е)(i) дэд хэсэгт заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа тухайгаа мэдэгдсэн ба энэхүү мэдэгдлээ татаж аваагүй Талуудаас бусад бүх Талуудын хувьд хүчин төгөлдөр болно.
- g)
- i) Дэд бүлэг (f) (ii) (1) болон (iii)-н дагуу татгалзаж байгаагаар илэрхийлсэн Талууд хүлээн авсан тухай мэдэгдлээ Ерөнхий нарийн бичгийн даргад гаргаж болно. Ийм Талын хувьд тухайн нэмэлт, өөрчлөлт нь хүлээн зөвшөөрсөн тухай мэдэгдэл хүргүүлсэн хугацаанаас хойш хамгийн удаандаа 6 сарын дараа юм уу, эсхүл тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болсон тэр өдөр хүчин төгөлдөр болно.
  - ii) Дэд бүлэг (f) (ii) (2), эсхүл (3)-т заасны дагуу аливаа нэг Талын гаргасан батламж, мэдэгдэл нь нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрч буйгаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэж буй баримт бөгөөд тухайн Талын хувьд хамгийн удаандаа түүнийг гаргасан өдрөөс хойш 6 сарын дараа, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болсон тэр өдөр хүчин төгөлдөр болно.
3. Бага хурлаар оруулах нэмэлт, өөрчлөлт:
- a) хамгийн багадаа Талуудын 1/3 хувь нь хүсэлт гаргасан тохиолдолд энэхүү конвенцийн нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэх бага хурал зохион байгуулах;
  - b) ийм бага хурлаар нийт хуралд оролцогсодын 2/3-ын саналаар хүлээн зөвшөөрөгдсөн нэмэлт, өөрчлөлтийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга бүх Талуудад хүргүүлэн зөвшөөрүүлэх арга хэмжээ авах;

- с) хурлаас өөрөөр шийдвэрлээгүй тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцох бөгөөд энэ зүйлийн 2 дахь хэсгийн (е) ба (ф) хэсэгт заасны дагуу холбогдох үе шатлалаар дамжиж хүчин төгөлдөр болно.
4. Хавсралтад орох нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхөөс татгалзсан аливаа нэг Талыг зөвхөн тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хэрэглэх үед л Тал бус гэж үзнэ.
5. Шинэ хавсралтад орох нэмэлт, өөрчлөлт нь энэхүү конвенцийн хавсралтад холбогдох зүйлд заасны дагуу боловсруулагдан, хэлэлцэгдэж, хүчин төгөлдөр болно.
6. Энэхүү зүйлд хамаарах аливаа мэдэгдэл, декларацийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр гаргана.
7. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь Байгууллагын Гишүүд болон Талуудад:
- а) хүчин төгөлдөр болсон аливаа нэгэн нэмэлт, өөрчлөлт, хүчин төгөлдөр болсон нийтлэг өдөр болон аливаа Тал бүрийн хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрийг;
- б) энэхүү зүйлд хамаарах аливаа мэдэгдэл болон декларацийн талаар мэдээлнэ.

#### 17 дугаар зүйл

### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь аливаа нэг улс гарын үсэг зурахад зориулж 2002 оны 2 дугаар сарын 1-нээс 2002 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр хүртэл Байгууллагын байранд нээлттэй байх ба түүнээс хойш ч аливаа улсыг нэгдэн ороход нээлттэй байх болно.
2. Улс бүр дараахь байдлаар энэхүү конвенцийн Тал болж болно:
- а) соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, батлахгүйгээр гарын үсэг зурах;
- б) соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсныг баталгаажуулсан баталсан, соёрхон баталсан тухай гарын үсэг;
- с) нэгдэн орсон.
3. Соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, нэгдэж орсон нь энэ тухай батламжилсан баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулсанаар хүчин төгөлдөр болно.
4. Хэрэв нэг улс нь хоёр болон түүнээс дээш газар нутгийн нэгжтэй бөгөөд тэдгээрт энэхүү конвенцийн үйлчлэх хуулийн систем нь өөр, өөр байвал гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орохдоо энэхүү конвенц нь тухайн улсын бүх нутаг дэвсгэрт үйлчлэх юм уу, эсхүл тэдгээрийн нэг болон түүнээс дээш нутагт үйлчилнэ гэдгийг зааж өгөх шаардлагатай ба дараа нь дахин декларац гаргах замаар хэдийд ч шинэчлэн өөрчлөх боломжтой.
5. Ийм төрлийн аливаа декларацийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэж энэхүү конвенц хэрэглэгдэх газар нутгийг тодорхой болгох шаардлагатай.

#### 18 дугаар зүйл

### **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү конвенц нь эдгээр хөлөг онгоцны бохир жингийн нийлбэр нь дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт бохир жингийн хорин таваас багагүй хувийг эзэлж буй 25 улс соёрхон баталж, хүлээн зөвшөөрч, батлахдаа ямар нэгэн тайлбар хийлгүйгээр гарын үсэг зурсан, эсхүл 17 дугаар зүйлийн дагуу соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, нэгдэж орсон тухай батламж бичгээ хадгалуулсан өдрөөс 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
2. Энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болсоны дараа соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулсан боловч конвенцийн шаардлагыг өмнө нь биелүүлсэн орнуудын хувьд соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон байдал нь шууд хүчин төгөлдөр болох, эсхүл хамгийн удаандаа баримт бичгээ гардуулсанаас хойш 3 сарын дараа хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлнэ.

3. Энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болсны дараа соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулсан бол тухайн өдрөөс хойш 3 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. 16 дугаар зүйлийн дагуу конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцсон өдрөөс хойш түүнийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай баримт бичгээ хадгалуулсан орны хувьд конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсанаар тооцно.

### **19 дүгээр зүйл Цуцлалт**

1. Энэхүү конвенцид нэгдэн орсон аль ч Тал конвенцийг хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлсэнээс хойш 2 жил өнгөрсөний дараа цуцалж болно.

2. Цуцлах тухай мэдэгдлийг бичгээр үйлдэж Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх ба энэ нь эх хадгалагч түүнийг хүлээн авснаас хойш нэг жилийн дараа, эсхүл тухайн мэдэгдэлд заасан түүнээс хойш тогтоосон өдөр хүчинтэй болно.

### **20 дугаар зүйл Хадгалах**

1. Энэхүү конвенц нь Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалагдах бөгөөд тэрээр баталгаат хувийг гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон улсад хүргүүлнэ.

2. Энэхүү конвенцид тусгагдсан үүргээс гадна Ерөнхий нарийн бичгийн дарга дараахь зүйлийг гүйцэтгэнэ:

- а) энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан болон нэгдэн орсон улсад мэдээлэл хүргэх;
  - i) соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай хадгалуулсан шинэ баримт бичиг бүрийг он, сар, өдрийн хамт;
  - ii) энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдөр;
  - iii) энэхүү конвенцийг цуцлах тухай батламж, түүний он, сар, өдөр болон хэрэгжиж эхлэх хугацааны хамт;
  - iv) энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болмогц Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бичвэрийг бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

### **21 дүгээр зүйл Хэл**

Энэхүү конвенц нь араб, хятад, англи, франц, орос болон испани хэлээр тус бүр нэг эх хувь үйлдсэн бөгөөд бичвэр бүр адил хүчинтэй.

Дээр дурдсаныг нотолж, тус тусын Засгийн газраас зохих ёсоор олгогдсон бүрэн эрх бүхий дор гарын үсэг зурагчид энэхүү конвенцид гарын үсэг зурцаав.

Хоёр мянга нэг оны аравдугаар сарын тавны өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

**ХАВСРАЛТ 1  
ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН ХЯНАЛТ**

<b>ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМ</b>	<b>ХЯНАЛТЫН АРГА ХЭМЖЭЭ</b>	<b>ТОХИРОХ БАЙДАЛ</b>	<b>ХҮЧИН ТӨГӨЛДӨР ХУГАЦАА</b>
Гадаргууг хамгаалах систем дэх биологийн амьд биетийг хөнөөгч органотин нийлмэл	Хөлөг онгоц нь дараахь нийлмэлийг хэрэглэхгүй буюу дахин түрхэхгүй:	Бүх хөлөг онгоц	2003 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр
Гадаргууг хамгаалах систем дэх биологийн амьд биетийг хөнөөгч органотин нийлмэлүүд	Хөлөг онгоц нь: 1. Ийм нийлмэлийг хөлгийн их бие, гадна талын хэсэг болон гадаргуу дээр агуулахгүй 2. Гадаргууг хамгаалах системд тохирохгүй тийм нийлмэл нь гадагш нэвтэрч гарахгүй байхаар бүрхүүлээр хамгаалагдсан байх	(Суурилуулсан болон хөвөгч тавцантай, FSU, FPSO болон бусад 2003 оны 1 дүгээр сарын нэгнээс өмнө угсрагдсан болон 2003 оны 1 дүгээр сараас хойш эх газарт гарч засвар үйлчилгээнд ороогүй) зэргээс бусад бүх хөлөг онгоцонд хамаарна.	2008 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр

**ХАВСРАЛТ 2  
АНХНЫ ТӨСӨЛД ШААРДАГДАХ ЭЛЕМЕНТ**

1. Анхны төсөлд дараахь мэдээллийг багтаасан холбогдох материалыг зайлшгүй оруулсан байна:

- а) төсөлд тусгагдсан гадаргууг хамгаалах системийн танилцуулга. Гадаргууг хамгаалах системийн нэр; Химийн найрлагын бүртгэлийн дугаар (ХНБ дугаар), ийм дугаар байгаа тохиолдолд, эсхүл систем дэх хортой нөлөө үзүүлж байж болзошгүй хэмээн сэжиглэгдэж буй нэгдэл;
- б) хүрээлэн буй орчинд хийсэн шинжилгээний дүнгээр гадаргууг хамгаалах систем, эсхүл түүний хувиргасан бүтээгдэхүүн нь хүний эрүүл мэнд, зорилтот бус организмд сөрөг нөлөө үзүүлж байж болзошгүй тухай тодорхойлолт (жишээ нь: төлөөлөл болгон авсан биетийн хордолтын үе шатны дүн, биологийн цуглуулгын мэдээлэл;
- в) гадаргууг хамгаалах системийн хортой бүрэлдэхүүнийг дэмжиж болохуйц материал, түүний хувиргасан бүтээгдэхүүн нь тухайн хүрээлэн буй орчинд хөнөөгдсөн ургамал (non-target organism), хүний эрүүл мэнд, усны чанарт ямар хор хөнөөл үзүүлж буй талаарх мэдээлэл (хөлөг онгоцыг явж өнгөрсөн усан мөр болон тунадас, тухайн бүсийн ургамал, амьд биетэд хадгалагдаж байгаа талаарх мэдээлэл, судлагаа, эсхүл бодит амьдрал дээр тухайн гадаргуугаас гарсан хорт бодисны хордлогыг саармагжуулах түвшин, эсхүл түүнийг хянах арга зам /хэрэв байгаа бол/ гэх мэт;



- d) гадаргууг хамгаалах систем, түүнд хамаарах сөрөг нөлөө болон хүрээлэн буй орчин дахь ажиглагдсан ба хүлээгдэж буй концентрацийн хоорондын холбоонд хийсэн үнэлэлт;
  - e) гадаргууг хамгаалах системтэй холбоотой хор хөнөөлийн эрсдэлийг бууруулахад үр дүнтэй байж болох хориг хэлбэрийн урьчилсан зааварчилгаа.
2. Анхны төсөл нь Байгууллагын дүрмийн дагуу хүргэгдэнэ.

### ХАВСРАЛТ 3 ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТӨСӨЛД ШААРДАГДАХ ЭЛЕМЕНТ

1. Дэлгэрэнгүй төсөл нь дараахь элементийг багтаасан баримт бичиг байх ёстой :
- a) анхны төсөлд тусгасан мэдээллийг баяжуулах;
  - b) төслийн утга болон мэдээллийг боловсруулсан, илэрхийлсэн арга барилаас хамаараад 3 дугаар зүйлийн (a), (b) болон (c) дэд хэсэгт тусгагдсан ангиллаас аль тохирохын дагуу дэлгэрүүлэх;
  - c) гадаргууг хамгаалах системийн хортой нөлөөг харуулсан судалгааны дүн;
  - d) хэрэв ямар нэгэн хяналт явуулсан бол хяналт судалгаа явуулсан бүс нутгийн ерөнхий дүрслэл болон хөлөг онгоцны замын талаарх мэдээллийг багтаасан судалгааны дүн;
  - e) хүрээлэн буй орчны болон экологийн нэрвэгдлийн талаарх дүн мэдээлэл, боломжтой бол судалгаагаар тогтоогдсон байгаль орчны мөхлийн хэмжүүрийг математик загварт оруулан дүрсэлсэн байх ба тухайн загварчлалын технологийн талаарх дүрслэл, тодорхойлолтын хамт;
  - f) анхаарлын төвд байгаа гадаргууг хамгаалах системийн хүрээлэн буй орчинд үзүүлж буй нь нотлогдсон, эсхүл хүлээгдэж буй сөрөг нөлөөлөлд хийсэн үнэлгээ, дүгнэлт;
  - g) дэд хэсэг (f)-т тусгагдсан үнэлгээн дэх тодорхойгүй байдлын түвшин;
  - h) гадаргууг хамгаалах системтэй холбогдон гарч болох эрсдэлийг бууруулахад авах тусгай хяналтын арга хэмжээ бүхий зөвлөмж;
  - i) агаарын чанар, хөлөг онгоцны үйлдвэр, засвар үйлчигээний газрын нөхцөл байдал, олон улсын тээвэрлэлт болон холбогдох салбарт тусгай хяналтын арга хэмжээг хэрэгжүүлсэнээр гарч болох үр дүнд хийсэн судалгааны дүн, эсхүл түүнийг орлуулах боломжит хувилбар.
2. Дэлгэрэнгүй төсөлд аливаа яригдаж буй нийлмэлд хамаарах физик болон химийн дараахь шинж чанарыг тусгана.
- хайлах цэг;
  - буцлах цэг;
  - хувийн жин (харьцангуй хувийн жин);
  - уурших даралт;
  - усанд уусах чанар /рН/ задрах коэффициент /рКа/;
  - исэлдэлт (хэлбэрээ өөрчлөх хүчдэлийн хэмжээ);
  - молекулын жин;
  - молекулын бүтэц;
  - анхны төсөлд тусгагдсан физик, химийн бусад шинж чанар.
3. Дээр заасан 1 дэх хэсгийн (b) хэсэгт дараахь ангиллын мэдээлэл байна:
- a) байгаль орчинд үзүүлж буй хор хөнөөл, түүний нөлөөний талаар:
    - задрал (ууршилтын загвар (гидролиз, фотодиградаци, биодиградаци г.м);
    - нөхцөл байдалд тэсвэрлэх чанар (усан багана, тунадас, биологийн орчин г.м.);
    - тунадас/ усны зэрэглэл;
    - амьд байгальд хортой бодис болон идэвхит орцын нэвчимхий чанар;
    - жингийн баланс;
    - биоаккумуляци, зэрэглэлийн коэффициент, октанол, усны коэффициент;
    - хэрэглэхэд ажиглагдсан үл танигдах урвал болон урьд нь танигдах интерактив үр нөлөө.



б) Далайн ургамал, сээр нуруугүй амьтад, загас, далайн шувуу, хөхтөн болон улаан номонд орсон амьтад, бусад амьтны болон ургамлын аймаг, усны чанар, далайн ёроол, мэдрэмтгий ба түгээмэл биетийг бүгдийг оролцуулан зорилтот бус бусад организмын амьдрах орчинд нөлөөлөх үр дүнгийн талаарх мэдээлэл:

- хурц хордолт;
- архаг хордолт;
- хөгжлийн болон нөхөн үржихүйн хордлого;
- эндокрины задрал;
- тунадасан дахь хорын хэмжээ;
- биобүтэц (биосоронзонжилт) биоконцентраци;
- хоол тэжээлийн эд эс тоо толгойд үзүүлэх нөлөө;
- тухайн бүс нутагт ажиглагдсан сөрөг нөлөө (загас үхүүлэх), хуурай газарт шидэгдсэн г.м, эд эсийн шинжилгээ;
- далайн хоолон дахь үлдэгдэл, тунадасны хэмжээ.

Эдгээр мэдээлэл нь нэг болон түүнээс дээш зорилтот бус организм буюу далайн ургамал, сээр нуруугүй амьтад, загас, шувуу, хөхтөн амьтад болон улаан номонд орсон амьтдад хамаарсан байна.

Хүний эрүүл мэндэд аюул учруулж болох мэдээлэл (хордсон далайн хоол хүнсний хэрэглээг оруулах боловч түүгээр хязгаарлагдахгүй).

4. Дэлгэрэнгүй төсөлд өөрийн хэрэглэсэн аргачлал болон чанарын баталгаатай холбогдох аливаа мэдээлэл, судалгааны үеэр ажиглагдсан зүйлсийг тусгасан байна.

#### **ХАВСРАЛТ 4**

### **ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН ХЯНАЛТ ШАЛГАЛТ БОЛОН ГЭРЧИЛГЭЭЖҮҮЛЭЛТИЙН ШААРДЛАГА**

#### *Дүрэм 1* **Хяналт**

1. Энэ конвенцийн 3 дугаар зүйлийн 3 дахь дэд хэсгийн 1-ийн (а)-д заасны дагуу суурилуулсан ба хөвөгч тавцан бүхий онгоц, FSU болон FPSO-г хамааруулалгүйгээр олон улсын аялалд оролцож буй 400 болон түүнээс дээш бохир даац бүхий хөлөг онгоц дараахь зааврын дагуу хянагдсан байна:

- а) хөлөг онгоцыг үйлчилгээнд гаргахын өмнө хийгдсэн анхан шатны үзлэг, эсхүл Олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн гэрчилгээ /гэрчилгээ/ 2 ба 3 дугаар дүрмийн дагуу анх удаа олгогдсон;
- б) гадаргууг хамгаалах систем өөрчлөгдсөн болон солигдсон. Ийм хяналт 2 ба 3 дугаар дүрмийн дагуу гэрчилгээ олгогдсоноор батлагаажина.

2. Үзлэг хяналтыг хөлөг онгоцонд явуулахдаа тухайн онгоцны гадаргууг хамгаалах систем нь энэхүү конвенцийн шаардлагад бүрэн нийцэж байхаар харуулна.

3. Энэхүү дүрмийн (1)-д заасан тодорхойлолтод хамаарахгүй хөлөг онгоцны хувьд тус конвенцийн заалтад нийцүүлэхийн тулд Захиргааны зүгээс тохирох арга хэрэгслийг бий болгоно.

4.

- а) Энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэхдээ хөлөг онгоцны хяналт шалгалтыг Захиргаанаас бүрэн эрхийг нь олгосон хяналтын байцаагч нар гүйцэтгэх, эсхүл энэхүү дүрмийн (3) (1)-д заасны дагуу Байгууллагаас гаргасан зөвлөмж<sup>\*1/</sup>-ийг баримтлан хийж гүйцэтгэнэ. Мөн энэхүү конвенцийн дагуу хийгдэх хяналтыг ийм зорилгоор томилогдсон байцаагчдаар, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллагаар гүйцэтгүүлнэ.

\* /1/ Зөвлөмж боловсруулагдан гарах болно.



- б) үзлэг хяналтыг явуулах байцаагчийг томилж буй Захиргаа болон итгэмжлэгдсэн байгууллага<sup>\*/2/</sup> нь тухайн томилогдсон байцаагч болон байгууллагыг хамгийн багадаа дараахь эрхээр хангасан байна:
- i) үзлэгт орж буй хөлөг онгоцыг хавсралт 1-д заасан шаардлагыг биелүүлэхийг шаардах;
  - ii) энэхүү конвенцийн гишүүн орны Боомтын захиргааны холбогдох удирдлагаас хүсэлт гаргасан үед үзлэг хяналтыг хийж гүйцэтгэх.
- с) хэрэв Захиргаа, томилогдсон байцаагч, итгэмжлэгдсэн байгууллага нь аливаа хөлөг онгоцны гадаргууг хамгаалах систем энэхүү конвенцийн 2 болон 3 дугаар дүрмийн дагуу олгогдсон гэрчилгээний шаардлага, эсхүл конвенцийн шаардлагын аль нэгийг хангахгүй байгааг тогтоовол уг Захиргаа, байцаагч, итгэмжлэгдсэн байгууллага нь тухайн хөлөг онгоцны гадаргууг хамгаалах системийг шаардлагад нийцүүлэх арга хэмжээг яаралтай авна. Байцаагч болон итгэмжлэгдсэн байгууллага нь мөн Захиргаанд ийм шийдвэрийн талаар зохих журмын дагуу мэдэгдэнэ. Хэрэв алдаа засах арга хэмжээ авахгүй байвал Захиргаанд дор нь мэдэгдэх бөгөөд Захиргаа шинээр гэрчилгээ олгохгүй байх, эсхүл олгогдсон гэрчилгээг зохих журмын дагуу хүчингүй болгоход анхаарна.
- д) Дэд бүлэг (с)-д тусгагдсан нөхцөл байдал хөлөг онгоцыг өөр Талын боомтод байхад үүссэн тохиолдолд боомтын улсын холбогдох удирдлагад дор нь мэдэгдэнэ. Захиргаа, томилогдсон байцаагч, итгэмжлэгдсэн байгууллага нь боомтын улсын холбогдох удирдлагад мэдэгдэл өгсөний дараа Боомтын улсын Засгийн газраас тус Захиргаанд шаардагдах байцаагч, байгууллагыг гарган өгч энэхүү дүрэм болон 11, 12 дугаар зүйлийн дагуу хүлээсэн үүргээ биелүүлэхэд зохих туслалцаа үзүүлнэ.

#### Дүрэм 2

### Олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн гэрчилгээг олгох, батлагаажуулах

1. Захиргаа нь 1 дүгээр дүрмийн заалтад нийцэж буй хөлөг онгоцонд 1 дүгээр дүрмийн дагуу үзлэг хяналтыг амжилттай гүйцэтгэсэн нөхцөлд гэрчилгээ олгохыг шаардана. Аливаа нэг талын удирдлагаас олгосон гэрчилгээг бусад Талууд хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд энэхүү конвенцийн нөхцөл байдал дор үүссэн бүх тохиолдолд талуудын өөрийн олгосон гэрчилгээтэй тэнцүү эрхтэй байна.
2. Гэрчилгээг Захиргаанаас, эсхүл тэндээс томилогдсон бүрэн эрх бүхий этгээд болон байгууллагаас олгох буюу баталгаажуулна.
3. Энэхүү системийг хянах үйл ажиллагаа хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хүсэлтээ гарган Хавсралт 1-ийн дагуу хянагдаж буй гадаргууг хамгаалах систем бүхий хөлөг онгоцонд уг конвенц хүчин төгөлдөр болоод 2 жил болохоос өмнө энэхүү дүрмийн 2 ба 3 дахь дэд хэсгийн дагуу Захиргаа гэрчилгээ олгоно.
4. Гэрчилгээг Хавсралт 1-д заасан загварын дагуу үйлдэл болгох бөгөөд дор хаяж англи, франц, испани хэлээр бичигдсэн байна. Гэрчилгээг олгож буй улсын албан ёсны хэл бичигдсэн байвал аливаа маргаан санал зөрөлдөөний үед тус улсын хэл давуу эрхтэй үйлчилнэ.

#### Дүрэм 3

### Гадаргууг хамгаалах системийн Гэрчилгээг өөр талаас олгох болон батлагаажуулах тухай

1. Захиргаанаас гаргасан хүсэлтийн дагуу өөр нэг Тал хөлөг онгоцонд үзлэг хяналтыг хийх бөгөөд хэрэв тус конвенцийн шаардлага хангасан байна гэж үзвэл тухайн

\* /2/ Байгууллагын А.739 (18), шийдвэрийн дагуу батлагдсан зөвлөмжинд Байгууллагаас нэмэлт өөрчлөлт оруулсан байж болох бөгөөд мөн Байгууллагын А.789 (19) шийдвэрийн дагуу батлагдсан тодорхойлолтуудад Байгууллагаас нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан байж болно

хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгохоор байвал олгох эсхүл олгох зөвшөөрөл олгож, баталгаажуулахаар байвал баталгаажуулна.

2. Гэрчилгээний хувь, эсхүл хяналт үзлэг хийсэн дүнгийн хувийг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох хурдан шилжүүлнэ.

3. Ийм маягаар олгогдсон гэрчилгээн дээр 1 дэх дэд хэсэгт заасны дагуу аливаа нэгэн Захиргааны хүсэлтээр олгогдсон тухай тэмдэглэл хийгдсэн байх ба тухайн Захиргаанаас олгогдсон бусад гэрчилгээний нэгэн адил хүчинтэй үйлчилж хүлээн зөвшөөрөгдөнө.

4. Гишүүн бус орны далбаа бүхий хөлөг онгоцонд гэрчилгээг олгохгүй.

#### *Дүрэм 4*

### **Олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн хүчин төгөлдөр хугацаа**

1. Энэхүү хавсралтын 2 ба 3 дугаар дүрмийн дагуу олгогдсон гэрчилгээ нь дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй:

а) гадаргууг хамгаалах систем өөрчлөгдсөн, эсхүл солигдсон, гэрчилгээг энэхүү конвенцийн дагуу баталгаажуулаагүй;

б) хөлөг онгоц далбаагаа солих үе. Гэрчилгээг олгох Тал нь аливаа хөлөг онгоцыг энэхүү конвенцийн заалтыг бүрэн хангасан гэдэгт итгэлтэй болсон цагт шинэ гэрчилгээг олгоно.

2. Аливаа нэг Тал, өөр Талаас шилжиж ирсэн хөлөг онгоцонд шинээр Гэрчилгээ олгохдоо үзлэг хяналтыг шинээр хийж гүйцэтгэх, эсхүл далбааг нь мандуулж байсан Талын олгосон хүчинтэй Гэрчилгээг үндэслэн олгож болно.

#### *Дүрэм 5*

### **Гадаргууг хамгаалах системийн деклараци**

1. Захиргаа нь олон улсын аялалд оролцож буй (3) (1) (а) заалтад нийцэх (Суурилуулсан болон хөвөгч тавцан, FSU, FPSO-г үл оролцуулан) урт нь 24 м болон түүнээс дээш боловч бохир даац нь 400 тонн-с бага аливаа хөлөг онгоцыг эзэмшигч болон эзэмшигчийн төлөөллийн гарын үсэг зурж батлагаажуулсан деклараци авч явахыг шаардана.

2. Деклараци нь энэхүү хавсралтын дэд хавсралт 2-т өгөгдсөн загвараар хийгдсэн байх бөгөөд дор хаяж англи, франц, испани хэл дээр тус тус үйлдэгдэнэ. Хэрэв далбааг нь мандуулж буй улсын албан ёсны хэлээр мөн бичигдсэн байвал аливаа маргаан, санал зөрөлдөөний үед тухайн улсын хэл давуу эрхтэй үйлчилнэ.

**ХАВСРАЛТ 4-ИЙН ЗҮҮЛТ 1**

**ОЛОН УЛСЫН ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН  
ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ЗАГВАР**

**ОЛОН УЛСЫН ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ  
СИСТЕМИЙН ГЭРЧИЛГЭЭ**

(Энэхүү Гэрчилгээ нь Гадаргууг хамгаалах системийн тэмдэглэгээний хамт хэрэглэгдэнэ)

(Албан ёсны тамга)

(Улс)

**Олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн  
Хяналтын конвенцийн дор олгогдов**

.....  
/улсын нэр/

**Улсын Засгийн газрын нэрийн өмнөөс**

.....  
/хувь хүн болон төлөөлж буй байгууллагын нэр/

Хэрэв урьд нь гэрчилгээ олгогдож байсан бол энэхүү гэрчилгээ ..... өдрийн Гэрчилгээг орлох болно.

Хөлөг онгоцны тодорхойлолт <sup>\*/1/</sup>

Хөлөг онгоцны нэр: .....

Ялгарах тэмдэглэгээний тоо: .....

Бүртгэлийн боомт: .....

Бохир даац: .....

ОУДБ-ын дугаар <sup>\*/2/</sup>: .....

Нэгдүгээр хавсралтын дагуу хянагдаж буй гадаргууг хамгаалах систем нь энэхүү хөлөг онгоцонд урьд тохирч байсан боловч ..... (байгууллагын нэр) ..... он сар өдөр ..... хуулж авсан.

Нэгдүгээр хавсралтын дагуу хянагдаж буй гадаргууг хамгаалах систем нь энэхүү хөлөг онгоцонд урьд тохирч байсан боловч ..... (байгууллагын нэр) ..... он сар өдөр ..... хуулж авсан.

Нэгдүгээр хавсралтын дагуу хянагдаж буй гадаргууг хамгаалах систем нь ..... /он сар өдөр<sup>\*/3/</sup> хүртэл тохирч байсан боловч ...../он сар өдөр<sup>\*/4/</sup>-с өмнө хуулан авч агнуурын хөлөг онгоцны гадаргуугаар бүрсэн байна.

Үүнийг гэрчлэн уг Гэрчилгээг олгов:

1. Энэхүү хөлөг онгоц нь тус конвенцийн хавсралт 4-ийн нэгдүгээр дүрэмд заасны дагуу үзлэг хяналтад хамрагдсан;

2. Үзлэг хяналт нь уг хөлөг онгоц тус конвенцийн Хавсралт 1-д заасан шаардлагыг биелүүлсэн болохыг харуулсан болно.

.....-с олгов. /Гэрчилгээ олгосон газрын нэр/

.....

/олгосон огноо/

/Гэрчилгээ олгосон эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг/

Энэхүү гэрчилгээ олгох үндэслэл

болсон үзлэг хяналтыг явуулсан өдөр .....

\* /1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* /2/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.

\* /3/ Хяналтын арга хэмжээний хүчин төгөлдөр болох хугацаа

\* /4/ Хавсралт 1-ийн 4(2) хэсэгт заасан хэрэгжүүлэх хугацаанаас хэтэрсэн хоног

**ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН ТЭМДЭГЛЭГЭЭГ  
ХИЙХ ЗАГВАР ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН  
ТЭМДЭГЛЭГЭЭ**

Энэхүү тэмдэглэгээг Олон улсын гадаргууг хамгаалах системийн Гэрчилгээнд түр хугацаагаар хавсаргасан байна.

Хөлөг онгоцны тодорхойлолт <sup>\*/1/</sup>: .....

Хөлөг онгоцны нэр: .....

Ялгагдах тэмдэглэгээний тоо: .....

ОУДБ-ын дугаар <sup>\*/2/</sup>: .....

Тохирч буй гадаргууг хамгаалах системийн тодорхой мэдээлэл

Хэрэглэгдэж буй гадаргууг хамгаалах системийн төрөл .....

Гадаргууг хамгаалах систем суурилуулсан огноо .....

Суурилуулсан компани (ууд)-ийн нэр болон байгууламж (ууд)-ийн байршил  
.....

Гадаргууг хамгаалах систем үйлдвэрлэгч (ид)-ийн нэр (с)  
.....

Гадаргууг хамгаалах системийн нэр (с) болон өнгө .....

Идэвхитэй орц болон тэдгээрийн химийн чанарын үйлчилгээний бүртгэл  
.....

Хэрэв агнуурын бүрээстэй бол түүний төрөл .....

Хэрэв агнуурын бүрхүүлтэй бол түүний нэр (с) болон өнгө  
.....

Агнуурын бүрхүүлийг байрлуулсан огноо  
.....

Энэхүү тэмдэглэгээ нь үнэн зөв болохыг НОТЛОВ.  
..... ОЛГОВ.

/Тэмдэглэгээ хийсэн газрын нэр/  
.....

Олгосон өдөр ..... /Энэхүү тэмдэглэлийг хийсэн эрх бүхий байгууллагын нэр/

Тэмдэглэгээний баталгаажуулалт <sup>\*/3/</sup>

<sup>\*/1/</sup> Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.  
<sup>\*/2/</sup> А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.  
<sup>\*/3/</sup> Захиргаа шаардлагатай гэж үзсэн нөхцөлд Бүртгэлийн энэхүү хуудас нь бөглөгдөн Бүртгэлд хавсрагдана.

Энэхүү конвенцийн Хавсралт 4-ийн 1(1)(b) дүрмийн дагуу явуулсан үзлэг хяналтын дүнд тус хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн шаардлагад нийцэж байгаа болохыг НОТЛОВ.

Тохирч буй гадаргууг хамгаалах системийн нарийвчилсан үзүүлэлт

Хэрэглэгдэж буй гадаргууг хамгаалах системийн төрөл .....

Гадаргууг хамгаалах систем суурилуулсан огноо .....

Суурилуулсан компани (ууд)-ийн нэр болон байгууламж (ууд)-ийн байршил .....

Гадаргууг хамгаалах систем үйлдвэрлэгч (ид)-ийн нэр (с) .....

Гадаргууг хамгаалах системийн нэр (с) болон өнгө .....

Идэвхитэй орц болон тэдгээрийн химийн чанарын үйлчилгээний бүртгэл .....

Хэрэв агнуурын бүрхүүл /sealer coat/-тэй бол түүний төрөл .....

Хэрэв агнуурын бүрхүүлтэй бол түүний нэр (с) болон өнгө .....

Агнуурын бүрхүүлийг байрлуулсан огноо .....

Гарын үсэг .....  
/Тэмдэглэгээг хийсэн эрх бүхий албан тушаалтан/  
Байршил .....  
Огноо <sup>\*1/</sup> .....

(Засаг захиргааны тамга, тэмдэг)

(Огноо)  
(Эзэмшигчийн, эсхүл эзэмшигчээс эрх олгогдсон төлөөлөгчийн гарын үсэг )

Гадаргууг хамгаалах системийн төрөл, хэрэглэсэн огноо:  
.....

(Огноо)  
(Эзэмшигчийн, эсхүл эзэмшигчээс эрх олгогдсон төлөөлөгчийн гарын үсэг )

\* /1/ Энэхүү баталгаажуулалттай холбогдуулан явуулсан үзлэг хяналтын огноо



## ХАВСРАЛТ 4-ИЙН ЗҮҮЛТ 2

### ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН ДЕКЛАРАЦИЙН ЗАГВАР ФОРМ ГАДАРГУУГ ХАМГААЛАХ СИСТЕМИЙН ДЕКЛАРАЦИ

**Хөлөг онгоцны системд хортой бодис ашиглахыг хянах тухай олон улсын конвенцид тулгуурлан боловсруулсан.**

Онгоцны нэр: .....

Ялгах тэмдэглэгээний тоо: .....

Боомтын бүртгэлийн дугаар: .....

Урт: .....

Бохир жин: .....

ОУДБ-ын дугаар (хэрэгцээтэй бол): .....

Энэхүү онгоцон дээр хэрэглэж буй гадаргууг хамгаалах систем нь уг конвенцийн Хавсралт 1-д нийцэж буйг үүгээр нотолж байна.

.....  
(Огноо) (Эзэмшигчийн болон эсхүл эзэмшигчээс эрх олгогдсон төлөөлөгчийн гарын үсэг )

Хэрэглэсэн гадаргууг хамгаалах системийн баталгаажуулалт  
Гадаргууг хамгаалах системийн төрөл, хэрэглэсэн огноо:

.....  
(Огноо) (Эзэмшигчийн болон эсхүл эзэмшигчээс эрх олгогдсон төлөөлөгчийн гарын үсэг )

Гадаргууг хамгаалах системийн төрөл, хэрэглэсэн огноо:

.....  
(Огноо) (Эзэмшигчийн болон эсхүл эзэмшигчээс эрх олгогдсон төлөөлөгчийн гарын үсэг )



### **138. ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УС БОЛОН ҮЛДЭГДЭЛ ТУНАДАСНЫ ХЯНАЛТ БА МЕНЕЖМЕНТИЙН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ**

*2004 оны 2 дугаар сарын 3-ны өдөр баталж,  
2017 оны 9 дүгээр сарын 8-ны өдөр хүчин төгөлдөр болно\**

Энэхүү конвенцийн оролцогч тал,

Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 1982 оны конвенцийн 196(1) дүгээр зүйлд “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 авчирсаны улмаас далайн байгаль орчин бохирдохоос урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, түүнийг хяналтдаа авах шаардлагатай бүх арга хэмжээг улс бүр авч хэрэгжүүлнэ” гэж заасныг санаж,

Биологийн төрөл зүйлийн тухай 1992 оны конвенц (БТЗТК)-ийн зорилго болоод усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усаар дамжуулан зөөвөрлөж, нэвтрүүлэх нь биологийн төрөл зүйлийг хамгаалах, тогтвортой ашиглахад аюул занал учруулж болохыг анхааран, БТЗТК-ийн оролцогч талуудын 1998 оны (4 дүгээр) Бага хурлаас гаргасан далайн гүний болон эргийн экосистемийг хамгаалах, тогтвортой ашиглах тухай IV/5 дугаар шийдвэр, БТЗТК-ийн оролцогч талуудын 2002 оны (6 дугаар) Бага хурлаас гаргасан экосистем, амьтан, ургамлын, төрөл зүйл, амьдрах орчинд хөнөөл учруулах гадны биетийн төрөл зүйлийн тухай VI/23 дугаар шийдвэр хийгээд хор хөнөөлтэй гадны биетийн төрөл зүйлийн тухай суурь зарчмуудыг тус тус анхааралдаа авч,

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 1992 оны Хүрээлэн буй орчин, хөгжлийн асуудлаарх Бага Хурлаас Олон улсын далайн байгууллага (“Байгууллага” гэх)-д тэнцвэржүүлэгч усыг юүлэх асуудлаар зохих журам батлан гаргах асуудлыг судлан үзэх хүсэлт гаргасныг тэмдэглэж,

Хүрээлэн буй орчин, хөгжлийн тухай Риогийн Тунхаглалын 15 дугаар зарчимд зааж, байгууллагын далайн хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хорооны 1995 оны 12 дугаар сарын 15-ны өдөр баталсан МЕРС.67(37) дугаар шийдвэрт дурдсан урьдчилан сэргийлэх арга замыг анхаарч,

Тогтвортой хөгжлийн асуудлаарх 2002 оны Даян дэлхийн дээд хэмжээний чуулга уулзалтын шийдвэрийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний 34(b) дүгээр хэсэгт тэнцвэржүүлэгч усан дахь хор хөнөөлтэй гадны биетийн талаар авах арга хэмжээг боловсруулах явцыг хурдасгахад бүх төвшинд анхаарч ажиллахыг уриалсныг мөн анхаарч,

хөлөг онгоцноос тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг хяналтгүй юүлэх нь усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөхөд хүргэдэг ба энэ нь хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх, эсхүл хор хохирол учруулдаг болохыг ухамсарлан,

усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөх асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор Ассамблейгаас 1993 оны А.774(18) болон 1997 оны А.868(20) дугаар шийдвэрийг баталсан нь байгууллагын зүгээс энэ асуудалд чухал ач холбогдол өгч байгааг илтгэж буйг хүлээн зөвшөөрч,

\*Монгол Улс 2011.12.11-ний өдөр соёрхон баталсан.

мөн хэд хэдэн улс тэдгээрийн боомтод орж ирж буй хөлөг онгоцоор дамжин ирэх усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг нэвтрүүлэх эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах болон бүр мөсөн устгах үүднээс тус тусдаа арга хэмжээ авч ирснийг харгалзан дэлхийн хэмжээний анхаарал татсан энэхүү асуудлаар дэлхий дахинаа мөрдөх журам, тэдгээрийг нэгдмэл байдлаар тайлбарлаж, үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн удирдамж бий болгож, түүнд тулгуурласан үйл ажиллагаа явуулах шаардлагатай байгааг хүлээн зөвшөөрч,

усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөхөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгахад чиглэсэн тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн аюулгүй, илүү үр дүнтэй хэлбэрийг боловсруулах ажлыг үргэлжлүүлэхийг эрмэлзэж,

хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментээр дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөснөөс үүдэлтэйгээр хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт учирч болзошгүй эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгах, мөн түүнчлэн тухайн хяналтаас үүдэн гарах дагалдах нөлөөнөөс зайлсхийж, холбогдох мэдлэг, технологийн хөгжлийг хөхиүлэн дэмжихээр шийдвэрлэн,

хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн тухай олон улсын конвенцийг батлан гаргаснаар эдгээр зорилтыг дээд зэргээр биелүүлэх бололцоо бүрдэх болохыг харгалзан,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### **1 дүгээр зүйл** **Нэр томьёо**

Хэрэв энэхүү конвенцийн зорилгоор тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол:

1. “захиргаа” гэж үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцыг харьяалах улсын Засгийн газрыг.

Аливаа нэг улсын далбааг мандуулах эрхтэй хөлөг онгоцны хувьд захиргаа нь тухайн улсын Засгийн газар байна. Эргийн улс байгалийн нөөц баялгийг нь олборлох, ашиглах зорилгоор бүрэн эрх хэрэгжүүлдэг эрэг орчмын далайн ёроол болон гүний хөрсний хайгуул шинжилгээ, олборлолтын зориулалтаар ашиглаж буй хөвөгч тавцан, үүний дотор хадгалалтын зориулалттай хөвөгч усан онгоц (ХЗХУО) болон үйлдвэрлэлийн хадгалах, буулгах зориулалттай хөвөгч усан онгоц (ҮХБЗХУО)-ны хувьд захиргаа нь тухайн эргийн улсын Засгийн газар байна;

2. “тэнцвэржүүлэгч ус” гэж хөлөг онгоцны тэгш байдал, налуу, гүн, тэнцвэр болон ачааллыг тохируулахаар хөлөг онгоцон дээр түр авч хадгалсан усыг;

3. “тэнцвэржүүлэгч усны менежмент” гэж тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадас дахь усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг соруулж авах, эсхүл юүлэхээс сэргийлэх, тэдгээрийг зайлуулах, хор хөнөөлгүй болгох зорилгоор хэрэгжүүлэх механик, физик, хими, биологийн тусдаа, эсхүл нийлмэл үйл явцыг;

4. “гэрчилгээ” гэж тэнцвэржүүлэгч усны олон улсын менежментийн гэрчилгээг;

5. “хороо” гэж байгууллагын далайн хүрээлэн буй орчныг хамгаалах хороог;

6. “конвенц” гэж хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн тухай олон улсын конвенцийг;

7. “бохир даац” гэж хөлөг онгоцны даацын тэмдэглэгээний тухай 1969 оны олон улсын конвенцийн 1 дүгээр хавсралт, эсхүл түүний аливаа залгамжлагч конвенцид заасан даацыг хэмжих журмын дагуу тооцоолсон бохир даацыг;

8. “усны хор хөнөөлтэй организм болон патоген” гэж далайд болон далайд цутгах ус, эсхүл цэвэр усны урсгалд нэвтэрсэн тохиолдолд хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл

мэнд, өмч хөрөнгө, эсхүл нөөц баялагт хор хөнөөл учруулж болох, биологийн төрөл зүйлийг алдагдуулах, эсхүл ийм бүсийг хууль ёсоор ашиглахад саад тотгор учруулж болзошгүй усны хор хөнөөлтэй организм, эсхүл патогенийг;

9. “Байгууллага” гэж Олон улсын далайн байгууллагыг;

10. “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэж Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг;

11. “үлдэгдэл тунадас” гэж хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч уснаас шүүгдэж үлдсэн бодисыг;

12. “хөлөг онгоц” гэж усан орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй аливаа төрлийн усан онгоцыг хэлэх ба үүнд шумбагч хөлөг онгоц, хөвөгч онгоц, хөвөгч тавцан, ХЗХУО ба ҮХБЗХУО зэрэг хамаарна.

## 2 дугаар зүйл

### Ерөнхий үүрэг хариуцлага

1. Талууд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментээр дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөхөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгахын тулд энэхүү конвенц болон түүний хавсралтад заасан шаардлагыг бүрэн биелүүлэх үүрэг хүлээнэ.

2. Хавсралт нь энэхүү конвенцийн салшгүй хэсэг байна. Хэрвээ өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэ конвенцийг ишлэсэн нь түүний хавсралтыг нэгэн зэрэг ишлэсэнд тооцогдоно.

3. Энэхүү конвенцийн аль ч заалтыг аль нэг тал дангаараа, эсхүл бусад талтай хамтран олон улсын эрх зүйд нийцсэн хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментээр дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөхөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгах арга хэмжээ авахыг хориглосон мэтээр тайлбарлаж үл болно.

4. Талууд энэхүү конвенцийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх, дагаж мөрдөх болон биелүүлэх зорилгоор хамтран ажиллахыг чармайна.

5. Талууд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментээр дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг дамжуулан зөөвөрлөхөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгах үүднээс тэнцвэржүүлэгч усны менежмент болон стандартыг боловсруулах ажлыг дэмжиж үргэлжлүүлэх үүрэг хүлээв.

6. Талууд энэхүү конвенцийн дагуу арга хэмжээ авахдаа өөрийн буюу бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх буюу хор хохирол учруулахгүй байхыг чармайна.

7. Талууд энэхүү конвенцийн дагуу хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн талаар авсан арга хэмжээ нь тэдний өөрийн буюу бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт илүү их хэмжээний хор хохирол учруулахгүй байх нөхцөлийг баталгаажуулна.

8. Талууд тэдгээрийн далбааг мандуулах эрхтэй, энэхүү конвенц үйлчлэх хөлөг онгоцонд тэнцвэржүүлэгч ус авахдаа усны хор хөнөөлтэй организм болон патоген агуулсан, мөн ийм организм агуулж байж болзошгүй үлдэгдэл тунадас юүлэхээс бололцооны хирээр зайлсхийж, Байгууллагаас боловсруулсан зөвлөмжийг зохих ёсоор хэрэгжүүлэхийг уриална.

9. Талууд тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотойгоор түүний дотоодын эрх зүйн харьяаллаас гадагш орших бүс нутагт байрлах эмзэг буюу аюулд өртсөн далайн экосистем болон биологийн төрөл зүйлд учирч болох аюул занал, эрсдэлийг арилгах үүднээс байгууллагын ивээл дор хамтран ажиллахыг чармайна.

### 3 дугаар зүйл Үйлчлэл

1. Энэхүү конвенцид тусгайлан өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд энэ конвенц дараахь тохиолдолд үйлчилнэ. Үүнд:

- а) аль нэг талын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоц;
- б) аль нэг талын далбааг мандуулах эрхгүй боловч аль нэг талын харьяалалд үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц.

2. Энэхүү конвенц дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй. Үүнд:

- а) тэнцвэржүүлэгч ус тээвэрлэх зориулалтаар зохион бүтээгээгүй буюу эсхүл энэ зориулалтаар үйлдвэрлээгүй хөлөг онгоц;
- б) зөвхөн тухайн нэг талын харьяаллын усан бүсэд үйл ажиллагаа явуулдаг хөлөг онгоц. Чингэхдээ хэрэв тухайн тал уг хөлөг онгоцноос тэнцвэржүүлэгч ус юүлэх нь түүний, эсхүл зэргэлдээ буюу бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх буюу эсхүл хор хохирол учруулна хэмээн үзсэн бол үүнд хамаарахгүй;
- с) тухайн нэг талын зөвшөөрлөөр зөвхөн тэр талын харьяаллын усан бүсэд үйл ажиллагаа явуулдаг өөр нэг талын хөлөг онгоц. Хэрэв ийнхүү зөвшөөрөл олгох нь тухайн талын, эсхүл зэргэлдээ буюу бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх буюу эсхүл хор хохирол учруулж болзошгүй байвал зөвшөөрөл олгож үл болно. Зөвшөөрөл олгоогүй аливаа тал холбогдох хөлөг онгоцны захиргаанд энэхүү конвенц тухайн хөлөг онгоцны хувьд үйлчлэх болохыг мэдэгдэнэ;
- д) зөвхөн аль нэг талын харьяаллын усан бүсэд болон их далайд үйл ажиллагаа явуулдаг, дэд хэсэг (с)-д заасны дагуу зөвшөөрөл үл олгосон хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоц. Чингэхдээ хэрэв тухайн тал эдгээр хөлөг онгоцноос тэнцвэржүүлэгч ус юүлэх нь түүний, эсхүл зэргэлдээ бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх буюу эсхүл хор хохирол учруулна хэмээн үзсэн бол үүнд хамаарахгүй;
- е) аливаа байлдааны хөлөг онгоц, усан цэргийн нэмэлт онгоц, эсхүл нэг улсын өмчлөлд буюу удирдлагад байгаа, тухайн цаг үед зөвхөн засгийн газрын арилжааны бус үйлчилгээнд ашиглаж буй хөлөг онгоц. Тийм боловч тал бүр өөрийн өмчилж, ашиглаж буй хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа, эсхүл хүчин чадлыг доголдуулахгүйгээр зохих арга хэмжээ авах замаар тэдгээр хөлөг онгоц үйл ажиллагаагаа бололцооны хэрээр энэхүү конвенцийн дагуу явуулах нөхцөлийг баталгаажуулна;
- ф) хөлөг онгоцон дээр битүүмжлэлтэй саванд байгаа, юүлэх шаардлагагүй байнгын тэнцвэржүүлэгч ус.

3. Энэхүү конвенцид оролцогч бус талын хөлөг онгоцны хувьд талууд хөлөг онгоцонд илүү таатай нөхцөл олгохгүй байх нөхцөлийг баталгаажуулах үүднээс энэхүү конвенцийн шаардлагыг хэрэглэж болно.

### 4 дүгээр зүйл

#### **Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасаар дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогенийг зөөвөрлөхөд тавих хяналт**

1. Тал бүр энэхүү конвенцийн үйлчлэлд хамаарах түүний далбааг мандуулах эрх бүхий, эсхүл удирдлагад нь үйл ажиллагаа явуулж байгаа хөлөг онгоцонд энэ конвенц болон түүний хавсралтад заасан холбогдох стандарт, шаардлагыг биелүүлэх шаардлагыг тавих бөгөөд хөлөг онгоц эдгээр шаардлагыг дагаж мөрдөх явдлыг баталгаажуулахад чиглэсэн үр дүнтэй арга хэмжээ авна.

2. Тал бүр өөрийн тодорхой нөхцөл байдал, хүчин чадлыг харгалзан өөрийн эрх зүйн харьяаллын усан бүс болон боомтод хэрэгжүүлэх тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн тухай үндэсний бодлого, стратеги, эсхүл хөтөлбөрийг боловсруулж, энэхүү конвенцийн зорилгыг биелүүлэхийг хөхиүлэн дэмжинэ.



### 5 дугаар зүйл

#### Үлдэгдэл тунадас хүлээн авах хэрэгсэл

1. Тал бүр Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг мөрдлөг болгон тэнцвэржүүлэгч усны савыг цэвэрлэх, эсхүл засвар үйлчилгээ хийх зориулалтаар тухайн талаас тогтоосон боомт болон зогсоолд үлдэгдэл тунадас хүлээн авах зохих хэрэгслийг бий болгох үүрэг хүлээнэ. Ийм хэрэгсэл нь хөлөг онгоцонд ямарваа нэгэн саадгүй үйлчлэх ёстой ба үлдэгдэл тунадасыг тухайн улсын болон бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө болон нөөц баялгийг сүйтгэх буюу хор хохирол учруулалгүйгээр аюулгүй юүлэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.

2. Тал бүр 1 дэх хэсэгт дурдсан хэрэгсэл шаардлага хангахгүй болсон нь илэрсэн тохиолдолд холбогдох бусад талд мэдээллэх зорилгоор Байгууллагад мэдэгдэнэ.

### 6 дугаар зүйл

#### Шинжлэх ухааны болон техникийн судалгаа, хяналт шинжилгээ

1. Талууд дараахь чиглэлээр дангаараа, эсхүл хамтран ажиллахыг чармайна.  
Үүнд:

- a) тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн талаарх шинжлэх ухаан, техникийн судалгааг хөхиүлэн дэмжих, дэмжлэг үзүүлэх;
- b) өөрийн эрх зүйн харьяаллын усан бүс дэх тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн үр нөлөөг хянан шинжлэх.

Ийм судалгаа, хяналт шинжилгээний ажилд ажиглах, хэмжилт хийх, дээж авах, аливаа технологи болон аргачлалын сөрөг үр нөлөө хийгээд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усаар дамжсан нь илэрсэн организм болон патогеноос үүдэлтэй ямарваа сөрөг нөлөөг үнэлж, дүгнэх зэрэг ажил багтана.

2. Тал бүр энэхүү конвенцийн зорилгын биелэлтийг ахиулах үүднээс дараахь чиглэлээр мэдээлэл авахаар хүсэлт гаргасан бусад талыг холбогдох мэдээллээр хангаж ажиллахыг чармайна. Үүнд:

- a) шинжлэх ухаан, технологийн хөтөлбөр болон тэнцвэржүүлэгч усны менежменттэй холбогдуулан авсан техникийн арга хэмжээ;
- b) аливаа хяналт шинжилгээ, үнэлгээний хөтөлбөрийн үр дүнд тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн үр ашгийн талаар хийсэн дүгнэлт.

### 7 дугаар зүйл

#### Үзлэг хийх, гэрчилгээ олгох

1. Тал бүр өөрийн далбаан дор аялж байгаа, эсхүл удирдлагад нь үйл ажиллагаа явуулж буй үзлэгт хамрагдаж, гэрчилгээ авах шаардлагатай хөлөг онгоцыг хавсралтад дурдсан журмын дагуу үзлэгт оруулж, гэрчилгээжүүлнэ.

2. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэг болон хавсралтын (с) хэсгийн дагуу арга хэмжээ авч буй аль нэг тал өөр нэг талын хөлөг онгоцонд нэмэлт үзлэг хийж, гэрчилгээ олгохыг шаардах ёсгүй ба тухайн хөлөг онгоцны захиргаа нь өөр нэг талаас ногдуулсан нэмэлт арга хэмжээний дагуу үзлэг хийж, гэрчилгээжүүлэх үүрэг хүлээхгүй. Ийм нэмэлт арга хэмжээг баталгаажуулж, хэрэгжүүлэх үүргийг тухайн арга хэмжээг авч буй тал хүлээх ба чингэхдээ хөлөг онгоцыг үндэслэлгүйгээр саатуулахгүй байвал зохино.

### 8 дугаар зүйл

#### Зөрчил

1. Энэхүү конвенцийн шаардлагыг ямарваа нэгэн байдлаар зөрчихийг хориглох бөгөөд зөрчил хаана гарснаас үл хамааран хариуцлагын арга хэмжээг тухайн хөлөг онгоцны захиргааны хуулийн дагуу тодорхойлно. Хэрэв захиргаа зөрчил гарсан талаар мэдээлэл авсан бол хэргийг хянан шалгах ёстой ба мэдээлэл өгсөн талаас уг зөрчлийн талаар нэмэлт нотлох баримт гаргаж өгөхийг хүсч болно. Хэрэв захиргаа зөрчлийг хянан



шалгах ажиллагааг эхлүүлэхэд нотлох баримт хангалттай цугларсан гэж үзвэл тэрхүү ажиллагааг өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу аль болох хурдан явуулна. Захиргаа авсан аливаа арга хэмжээнийхээ талаар зөрчлийг мэдээллэсэн тал болон Байгууллагад нэн даруй мэдэгдэнэ. Хэрэв захиргаа мэдээлэл хүлээн авснаас хойш 1 жилийн хугацаанд ямар нэг арга хэмжээ аваагүй бол зөрчлийг мэдээллэсэн талд тэр тухайгаа мэдэгдэнэ.

2. Энэхүү конвенцийн шаардлагыг аливаа нэг талын эрх зүйн тогтолцооны хүрээнд зөрчихийг хориглох бөгөөд хариуцлагын арга хэмжээг тухайн талын хууль тогтоомжийн дагуу тодорхойлно. Ийм зөрчил гарсан тохиолдолд тухайн тал нь:

- а) өөрийн хууль тогтоомжийн дагуу хянан шийдвэрлэх; эсхүл
- б) хөлөг онгоцны захиргаанд зөрчил гарсан тухай мэдээлж, өөрт байгаа нотлох баримтыг гаргаж өгнө.

3. Конвенцийг дахин зөрчих явдал гарахаас сэргийлэх зорилтын хүрээнд, энэхүү зүйлийн дагуу аль нэг талын хууль тогтоомжийн дагуу оногдуулах хариуцлагын арга хэмжээ нь тухайн зөрчлийн хэр хэмжээнд тохирсон байвал зохино.

### 9 дүгээр зүйл

#### **Хөлөг онгоцонд үзлэг, шалгалт хийх**

1. Энэхүү конвенц үйлчлэх хөлөг онгоцонд өөр нэг талын аливаа боомт, эсхүл оффшор зогсоолд тухайн талаас бүрэн эрх олгогдсон ажилтан уг хөлөг онгоц энэхүү конвенцийн шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг тодорхойлох зорилгоор үзлэг, шалгалт хийж болно. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд аливаа үзлэг, шалгалт нь дор дурдсан зүйлээр хязгаарлагдана. Үүнд:

- а) тавцан дээр хүчин төгөлдөр гэрчилгээ байгаа эсэхийг шалгаж баталгаажуулах, хэрэв хүчинтэй байвал гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх;
- б) тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтрийг шалгах;
- с) Байгууллагаас боловсруулсан удирдамжийн дагуу хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч уснаас дээж авах. Чингэхдээ, дээжийг шинжлэхэд хугацаа шаардагдахаар байгаа нь хөлөг онгоц үйл ажиллагаагаа явуулах, хөдлөх, эсхүл аялалд гарахыг шалтгаангүйгээр саатуулах үндэслэл болохгүй.

2. Хэрэв хөлөг онгоц хүчин төгөлдөр гэрчилгээгүй, эсхүл дор дурдсан нөхцөл байдал үүссэн гэх тодорхой үндэслэл байгаа бол нарийвчилсан үзлэг, шалгалт хийж болно. Үүнд:

- а) хөлөг онгоц, эсхүл түүний тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал гэрчилгээн дээр заасан үзүүлэлттэй бодитой нийцэхгүй байвал;
- б) ахмад, эсхүл хөлгийн багийн гишүүд тэнцвэржүүлэгч усны менежменттэй холбоотойгоор тавцан дээр хэрэгжүүлэх үндсэн гол үйл ажиллагааг мэдэхгүй байх, эсхүл ийм үйл ажиллагааг хэрэгжүүлээгүй бол.

3. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан тохиолдолд үзлэг, шалгалт хийж байгаа тал нь хөлөг онгоц хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт аюул занал учруулахгүйгээр тэнцвэржүүлэгч усыг юүлэх боломжтой болох хүртэл уг усыг юүлүүлэхгүй байх арга хэмжээ авна.

### 10 дугаар зүйл

#### **Зөрчлийг илрүүлэх болон хөлөг онгоцонд хяналт тавих**

1. Талууд энэхүү конвенцийг зөрчсөн үйлдлийг илрүүлэх болон конвенцийн заалтыг хэрэгжүүлэхэд хамтран ажиллана.

2. Хэрэв хөлөг онгоц энэхүү конвенцийг зөрчсөн нь тогтоогдвол далбаагаа мандуулах эрх олгосон тал, эсхүл уг хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулж байгаа боомт, эсхүл оффшор зогсоолыг эзэмшигч тал 8 дугаар зүйлд заасан аливаа хариуцлагын арга хэмжээ, эсхүл 9 дүгээр зүйлд тодорхойлсон арга хэмжээнээс гадна хөлөг онгоцонд сануулга өгөх, саатуулах, эсхүл гаргах зэрэг арга хэмжээ авч болно. Гэхдээ тухайн хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулж байгаа боомт, эсхүл оффшор зогсоолыг эзэмшигч тал хэрэв хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт аюул занал



учруулахааргүй бол хөлөг онгоцонд тэнцвэржүүлэгч усаа юүлэх, эсхүл хамгийн ойрын засвар үйлчилгээний талбай, эсхүл хүлээн авах хэрэгсэл бүхий газарт хүрэхэд нь зориулж боомт, эсхүл оффшор зогсоолыг орхин явах зөвшөөрлийг олгож болно.

3. Хэрэв 9 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн (с) хэсэгт заасны дагуу авсан дээжээр, эсхүл бусад боомт, эсхүл оффшор зогсоолоос ирүүлсэн мэдээллээр хөлөг онгоц хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт аюул занал учруулж байгаа нь илэрсэн бол уг хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулж буй усан бүсийг эзэмшигч тал тэрхүү аюул занал арилах хүртэл хөлөг онгоцыг тэнцвэржүүлэгч усаа юүлэхийг хориглоно.

4. Түүнчлэн, аль нэг тал өөр нэг талаас аливаа хөлөг онгоцыг шалгуулах тухай хүсэлтийг уг хөлөг онгоц энэхүү конвенцийн заалтыг зөрчсөн буюу зөрчиж байгааг хангалттай нотлох баримтын хамт хүлээж авсан бол тухайн хөлөг онгоц өөрийнх нь харьяаллын боомт, эсхүл оффшор зогсоолд орж ирэх үед үзлэг, шалгалт хийж болно. Тэрхүү үзлэг, шалгалтын дүнг хүсэлт гаргасан тал болон тухайн хөлөг онгоцны захиргааны эрх бүхий байгууллагад холбогдох арга хэмжээг авахуулахаар тус тус хүргүүлнэ.

### 11 дүгээр зүйл

#### Хяналтын арга хэмжээний тухай мэдэгдэх

1. Хэрэв 9, 10 дугаар зүйлийн дагуу хийсэн үзлэг, шалгалтаар хөлөг онгоц энэ конвенцийн шаардлагыг зөрчсөн болох нь тогтоогдвол уг хөлөг онгоцонд тэр тухай мэдэгдэнэ. Шалгалтын дүнг зөрчлийн талаарх аливаа нотлох баримтын хамт захиргаанд хүргүүлнэ.

2. Хэрэв 9 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэгт, 10 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт, эсхүл 10 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасны дагуу аливаа арга хэмжээ авсан тохиолдолд, тэрхүү арга хэмжээг авсан ажилтан тухайн хөлөг онгоцны захиргаанд, хэрэв энэ нь боломжгүй бол хөлөг онгоцны харьяалах консулын буюу дипломат төлөөлөгчийн газарт тухайн арга хэмжээг зайлшгүй авах болсон бүхий л нөхцөл байдлын талаар бичгээр мэдэгдэнэ. Түүнчлэн, гэрчилгээ олгох чиг үүрэг бүхий эрх бүхий байгууллагад энэ тухай мөн адил мэдэгдэнэ.

3. Тухайн боомтын улсын эрх бүхий байгууллага нь хэрэв 9 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэгт, 10 дугаар зүйлийн 2 эсхүл 3 дахь тодорхойлсон арга хэмжээг авах боломжгүй, эсхүл хөлөг онгоц дараагийн боомт руу хөдлөх зөвшөөрөл авсан байвал зөрчлийн талаарх бүхий л мэдээллийг 2 дахь хэсэгт дурдсан талуудаас гадна хөлөг онгоцны зогсох дараагийн боомтод мөн мэдэгдэнэ.

### 12 дугаар зүйл

#### Хөлөг онгоцыг шалтгаангүйгээр саатуулах

1. Энэхүү конвенцийн 7 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг, 8 дугаар зүйлийн 9 дэх хэсэг эсхүл 10 дугаар зүйлийн хүрээнд хөлөг онгоцыг шалтгаангүйгээр саатуулах, эсхүл удаахаас зайлсхийх зорилгоор боломжтой бүхий л талаар хүчин чармайлт гаргавал зохино.

2. Хэрэв 7 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг, 8 дугаар зүйлийн 9 дэх хэсэг эсхүл 10 дугаар зүйлийн хүрээнд хөлөг онгоцыг шалтгаангүйгээр саатуулсан, эсхүл удаасан бол хөлөг онгоц учирсан аливаа алдагдал, хохирлоо нөхөн төлүүлэх эрхтэй.

### 13 дугаар зүйл

#### Техникийн тусламж, хамтын ажиллагаа болон бүс нутгийн хамтын ажиллагаа

1. Талууд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн талаар техникийн тусламж хүссэн талуудад тухайн тохиолдлоос хамааруулан шууд, эсхүл байгууллага болон бусад олон улсын байгууллагаар дамжуулан дараахь дэмжлэгийг үзүүлнэ. Үүнд:

- а) ажилтан сургах;

- b) тусгай технологи, тоног төхөөрөмж, хэрэгсэл бий болгох;
- c) хамтарсан судалгаа, хөгжлийн хөтөлбөр санаачилж хэрэгжүүлэх;
- d) энэ конвенц болон түүнтэй холбоотойгоор Байгууллагаас боловсруулсан удирдамжийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн бусад арга хэмжээ авах.

2. Талууд өөрийн дотоодын хууль тогтоомж, бодлогын хүрээнд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн талаар технологи дамжуулах талаар идэвхтэй хамтран ажиллана.

3. Энэхүү конвенцийн зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд, тодорхой газар зүйн бүсийн хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг хамгаалах нийтлэг ашиг сонирхол бүхий, ялангуяа хаалттай болон хагас нээлттэй тэнгисээр хиллэж буй талууд тухайн бүс нутгийн онцлогийг харгалзан, энэхүү конвенцтой нийцсэн бүс нутгийн хэлэлцээр байгуулах зэрэг замаар бүс нутгийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэхийг чармайна. Талууд үйл ажиллагаагаа харилцан уялдаатай явуулах үүднээс бүс нутгийн хэлэлцээрт нэгдэн орсон талуудтай хамтран ажиллахыг эрмэлзэнэ.

#### *14 дүгээр зүйл* **Мэдээлэл хүргүүлэх**

1. Тал бүр Байгууллагад дор дурдсан мэдээллийг хүргүүлэх ба шаардлагатай үед бусад талд тэрхүү мэдээллийг авах боломжийг олгоно:

- a) тэнцвэржүүлэгч усны менежменттэй холбоотой аливаа шаардлага болон журам, үүний дотор энэ конвенцийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой өөрийн хууль, журам болон удирдамж;
- b) тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг хүрээлэн буй орчинд аюулгүйгээр хаяхад зориулагдсан аливаа хүлээн авах хэрэгсэл бий эсэх, түүний байршил;
- c) хавсралтын А-3, В-4 дүгээр журамд заасан шалтгаан нөхцөлийн улмаас энэхүү конвенцийн заалтыг дагаж мөрдөх боломжгүй хөлөг онгоцноос мэдээлэл гаргуулан авахтай холбоотой аливаа шаардлага.

2. Байгууллага энэ зүйлийн дагуу мэдээлэл хүлээн авсан талаар талуудад мэдэгдэх бөгөөд энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн (b), (c) хэсгийн дагуу ирүүлсэн аливаа мэдээллийг бүх талд хүргүүлнэ.

#### *15 дугаар зүйл* **Маргаан шийдвэрлэх**

Талууд энэхүү конвенцийг тайлбарлах, эсхүл хэрэгжүүлэхтэй холбоотойгоор тэдгээрийн хооронд үүссэн аливаа маргааныг хэлэлцээ хийх, лавлагаа авах, зуучлах, эвлэрүүлэх, арбитр, шүүхээр шийдвэрлүүлэх, бүс нутгийн байгууллага, эсхүл механизмыг ашиглах, эсхүл талуудын сонгосон бусад энхийн аргаар шийдвэрлэнэ.

#### *16 дугаар зүйл* **Олон улсын эрх зүй болон бусад хэлэлцээртэй харилцан хамаарах нь**

Энэхүү конвенцийн аль ч заалт Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид тусгалаа олсон олон улсын заншлын эрх зүйн дагуу аливаа улсын хүлээх эрх, үүргийг хөндөхгүй.

#### *17 дугаар зүйл* **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь аливаа улс Байгууллагын төв байранд 2004 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 2005 оны 5 дугаар сарын 31-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх ба түүнээс хойш аливаа улс нэгдэн ороход нээлттэй байна.



2. Улс бүр дараахь замаар конвенцид оролцогч тал болж болно. Үүнд:
  - а) дараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах шаардлагагүйгээр гарын үсэг зурах;
  - б) дараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах, улмаар соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;
  - с) нэгдэн орох.
3. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн ороход тэр тухай батламж жуух бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.
4. Хэрэв улс нь энэхүү конвенцоор зохицуулсан асуудлыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой эрх зүйн өөр тогтолцоо бүхий хоёр буюу түүнээс дээш нутаг дэвсгэрийн нэгжээс бүрдэж байвал конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох үедээ энэ конвенц түүний бүх нутаг дэвсгэрийн нэгж, эсхүл зөвхөн нэг буюу хэд хэдэн газар нэгжид үйлчлэх тухай зарлаж болох ба өөр мэдэгдэл гаргах замаар энэ мэдэгдлээ хэдийд ч өөрчилж болно.
5. Ийм аливаа мэдэгдлийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр хүргүүлэх ба мэдэгдэлд энэхүү конвенц үйлчлэх нутаг дэвсгэрийн нэгжийн тухай тодорхой заана.

### *18 дугаар зүйл* **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү конвенц нь дэлхийн худалдааны далайн тээврийн бохир даацын 35-аас доошгүй хувийг бүрдүүлэх худалдааны хөлөг онгоц бүхий 30-аас доошгүй улс дараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах шаардлагагүйгээр гарын үсэг зурсан, эсхүл 17 дугаар зүйлийн дагуу соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичгийг хадгалуулсан өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
2. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох нөхцөл бүрдсэний дараа хэдий боловч түүнийг хүчин төгөлдөр болохоос өмнө конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичгээ хадгалуулсан улсын хувьд конвенц түүний хүчин төгөлдөр болох өдөр буюу эсхүл батламж жуух бичгийг хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сарын дараахь өдрийн аль сүүлд тохиох өдөр хүчин төгөлдөр болно.
3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хадгалуулсан соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай аливаа батламж жуух бичиг нь тийнхүү хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.
4. Энэхүү конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг 19 дүгээр зүйлд заасны дагуу хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш хадгалуулах соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай аливаа батламж жуух бичиг нь нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцид хамаарна.

### *19 дүгээр зүйл* **Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Энэхүү конвенцид дор дурдсан хэсэгт заасан аль нэг журмын дагуу нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.
2. Нэмэлт, өөрчлөлтийг Байгууллагаар хэлэлцсэний дараа:
  - а) аль ч тал энэхүү конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал гаргаж болно. Санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлтийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх бөгөөд тэрээр үүнийг бусад оролцогч тал болон Байгууллагын гишүүдэд түүнийг хэлэлцэхээс хамгийн багадаа 6 сарын өмнө тараах;
  - б) дээр дурдсаны дагуу санаачилж, тараасан нэмэлт, өөрчлөлтийг Хороогоор хэлэлцүүлнэ. Талууд Байгууллагын гишүүн мөн эсэхээс үл хамааран нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцүүлэх, батлах хорооны хуралдаанд оролцох эрхтэй;



- с) нэмэлт, өөрчлөлтийг хорооны хуралдаанд оролцож, санал өгч буй талуудын 2/3 олонхийн саналаар батлах. Чингэхдээ санал хураах үед талуудын хамгийн багадаа 1/3 нь санал хураалтад оролцсон байвал зохино;
- д) Ерөнхий нарийн бичгийн дарга (с) дэд хэсгийн дагуу батлагдсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор талуудад хүргүүлэх.
- е) Дараахь тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцно. Үүнд:
- i) талуудын 2/3 нь энэхүү конвенцийн зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн тухайгаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн өдрөөс тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөгдсөнд;
  - ii) хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг тийнхүү батлагдсан өдрөөс хойш 12 сарын хугацаа өнгөрсний дараа, эсхүл Хорооноос тогтоосон өдөр хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцох. Гэвч хэрвээ тэрхүү өдрийн байдлаар талуудын 1/3-ээс дээш хэсэг нь уг нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаагаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүйд тооцно;
- f) Нэмэлт, өөрчлөлт нь дор дурдсан нөхцөлийн дагуу хүчин төгөлдөр болно. Үүнд:
- i) энэхүү конвенцийн зүйлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүлээн зөвшөөрснөө мэдэгдсэн талуудын хувьд тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг (е)(i) дэд хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөнд тооцсон өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болох.
  - ii) хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт нь дор дурдсанаас бусад бүх талын хувьд тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцсон өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болох. Үүнд:
    - 1) (е)(ii) дэд хэсгийн дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаагаа мэдэгдсэн бөгөөд түүнийгээ буцаан аваагүй;
    - 2) нэмэлт өөрчлөлт нь тухайн талын хувьд гагцхүү түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн тухайгаа мэдэгдсэний дараа хүчин төгөлдөр болохыг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болохоос өмнө мэдэгдсэн.
- g)
- i) (f)(ii)(1) дэд хэсгийн дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаагаа мэдэгдсэн тал нь уг нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн тухайгаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хожим мэдэгдэж болно. Ийм талын хувьд нэмэлт, өөрчлөлт нь түүнийг хүлээн зөвшөөрсөн тухай мэдэгдсэн өдрөөс хойш 6 сарын дараа, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох өдрийн аль сүүлд тохиох өдөр хүчин төгөлдөр болно.
  - ii) Хэрэв f) (ii)(2) дэд хэсгийн дагуу мэдэгдэл гаргасан тал нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн тухайгаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн тохиолдолд уг нэмэлт, өөрчлөлт нь тухайн талын хувьд тийнхүү хүлээн зөвшөөрсөн тухай мэдэгдсэн өдрөөс хойш 6 сарын дараа, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох өдрийн аль сүүлд тохиох өдөр хүчин төгөлдөр болно.
3. Бага хурлаас нэмэлт, өөрчлөлт оруулахад:
- a) талуудын 1/3-ээс доошгүйн дэмжлэг авсан аль нэг талын хүсэлтээр Байгууллага нь энэхүү конвенцид оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцүүлэхээр талуудын бага хурлыг зарлан хуралдуулах;
  - b) Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь бага хуралд оролцож, санал өгсөн талуудын 2/3 буюу олонхийн саналаар баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрүүлэх зорилгоор бүх талд хүргүүлнэ;
  - c) бага хурлаас өөрөөр шийдвэрлээгүй бол нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцох бөгөөд энэ нь 2(е) болон (f) дэд хэсэгт заасан журмын дагуу хүчин төгөлдөр болно.
4. Хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй аливаа талыг зөвхөн тухайн нэмэлт, өөрчлөлтөд оролцогч бус тал гэж үзнэ.



5. Энэ зүйлийн дагуу гаргах аливаа мэдэгдлийг бичгээр үйлдэж Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

6. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь талууд болон Байгууллагын гишүүдэд дараахь зүйлийг мэдэгдэнэ. Үүнд:

- а) хүчин төгөлдөр болсон аливаа нэмэлт, өөрчлөлт, түүний нийт болон тухайн нэг талын хувьд хүчин төгөлдөр болох өдөр;
- б) энэ зүйлийн дагуу гаргасан аливаа мэдэгдэл.

#### *20 дугаар зүйл* **Цуцлах**

1. Аль нэг тал энэхүү конвенцийг тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 2 жилийн дараа хэдийд ч цуцалж болно.

2. Цуцлах тухай мэдэгдлийг бичгээр үйлдэж конвенцийн эх хадгалагчид хүргүүлэх ба энэ нь эх хадгалагч түүнийг хүлээн авснаас хойш нэг жилийн дараа, эсхүл тухайн мэдэгдэлд заасан түүнээс хойш тогтоосон өдөр хүчинтэй болно.

#### *21 дүгээр зүйл* **Эх хадгалагч**

1. Энэхүү конвенцийн эхийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хадгалах бөгөөд тэрээр конвенцийн баталгаат хувийг конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад хүргүүлнэ.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь энэхүү конвенцийн бусад хэсэгт заасан чиг үүргээс гадна дараахь чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

- а) энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад дараахь зүйлийг мэдээлнэ. Үүнд:
  - i) шинээр гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, нэгдэн орсон тухай батламж жуух бичиг хадгалуулсан тухай мэдээлэл, огноо;
  - ii) энэ конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр;
  - iii) конвенцийг цуцлах тухай мэдэгдэл хадгалуулсан тухай мэдээлэл, мэдэгдлийг хүлээн авсан болон цуцлалт хүчинтэй болох өдөр.

б) Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон даруйд конвенцийн бичвэрийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлж, хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Нарийн бичгийн дарга нарын газарт хүргүүлнэ.

#### *22 дугаар зүйл* **Хэл**

Энэхүү конвенцийг араб, хятад, англи, франц, орос, испани хэлээр нэг эх хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэрүүд адил хүчинтэй байна.

Үүнийг нотлон, тус тусын Засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгогдсон төлөөлөгчид энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Хоёр мянга дөрвөн оны хоёр дугаар сарын арван гуравны өдөр Лондон хотноо үйлдэв.



**ХАВСРАЛТ**  
**ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УС БОЛОН ҮЛДЭГДЭЛ**  
**ТУНАДАСНЫ ХЯНАЛТ БА МЕНЕЖМЕНТИЙН ЖУРАМ**

**А ХЭСЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ**

*Журам А-1*  
**Нэр томьёо**

Энэхүү Хавсралтын зорилгоор:

1. “хугацаа дуусах ойн өдөр” гэж жил бүрийн гэрчилгээний хугацаа дуусах огноотой давхцах сар, өдрийг;

2. “тэнцвэржүүлэгч усны багтаамж” гэж хөлөг онгоцон дээр тэнцвэржүүлэгч усыг тээвэрлэх, савлах, эсхүл юүлэх зориулалтаар ашигладаг аливаа усны сав, талбай, эсхүл тасалгааны нийт эзлэхүүний багтаамжийг: Үүнд тэнцвэржүүлэгч усыг тээвэрлэх зориулалтаар төлөвлөсөн төрөл бүрийн зориулалттай сав, талбай, эсхүл тасалгаа хамаарна;

3. “аж ахуй нэгж” гэж хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл түүнээс хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулах үүрэг хариуцлагыг шилжүүлж авсан бөгөөд тэр дагуу Олон улсын аюулгүй ажиллагааны менежментийн дүрэмд заасан бүхий л үүрэг, хариуцлагыг хүлээж авахыг зөвшөөрсөн менежер, хөлөг онгоцыг дангаар түрээслэгч зэрэг аливаа бусад хувь хүн, эсхүл Байгууллагыг;

4. “баригдсан” гэж хөлөг онгоцны хувьд барилга угсралтын дараахь үе шатыг илэрхийлнэ. Үүнд:

- 1) хитэгийг давхарласан, хөлөг онгоцны угсралтын ажил эхэлсэн
- 2) тодорхой загвар хийцтэй хөлөг онгоцны барилга угсралтын ажил эхэлсэн;
- 3) хөлөг онгоцны бүх бүтцийн материалын тооцоот жингийн дор хаяж 50 тонн, эсхүл 1 хувьтай тэнцэх (аль багийг нь харгалзана) жин бүхий хэсгийг угсрах ажил эхэлсэн;
- 4) хөлөг онгоцонд томоохон засвар өөрчлөлт хийсэн;

5. “томоохон засвар өөрчлөлт” гэж хөлөг онгоцыг дараахь байдлаар өөрчлөхийг хэлнэ. Үүнд:

- 1) тэнцвэржүүлэгч ус тээвэрлэх багтаамжийг нь 15 буюу түүнээс дээш хувиар өөрчлөх;
- 2) хөлөг онгоцны төрлийг өөрчлөх;
- 3) захиргааны дүгнэлтээр, тухайн засвар өөрчлөлтийг хийснээр хөлөг онгоцны насжилтыг 10 буюу түүнээс дээш жилээр уртасгах бололцоотой;
- 4) засвар өөрчлөлт нь хөлөг онгоцны бүрэлдэхүүн хэсгийг солихоос илүүтэй тэнцвэржүүлэгч усны системийг өөрчлөхөд чиглэсэн. D-1 журмын дагуу хийсэн хөлөг онгоцны засвар өөрчлөлтийг энэ хавсралтын хүрээнд томоохон засвар өөрчлөлтөд тооцохгүй;

6. “хамгийн ойр газраас” гэж тухайн газар нутгийн нутаг дэвсгэрийн усыг олон улсын эрх зүйн дагуу тогтооход баримтлах эргийн усны шугамыг хэлэх бөгөөд харин энэхүү конвенцийн зорилгоор Австралийн зүүн хойд эргийн хувьд “хамгийн ойр газраас” гэдэгт Австралийн эрэг дээрх тодорхой цэгээс дараахь хэмжээсээр татсан шугамыг ойлгоно. Үүнд:

Өргөрөгийн 11<sup>00</sup>' S, уртрагийн 142<sup>08</sup>' E  
Өргөрөгийн 10<sup>35</sup>' S, уртрагийн 141<sup>055</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 10<sup>00</sup>' S, уртрагийн 142<sup>000</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 9<sup>10</sup>' S, уртрагийн 143<sup>052</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 9<sup>00</sup>' S, уртрагийн 144<sup>030</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 10<sup>41</sup>' S, уртрагийн 145<sup>000</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 13<sup>00</sup>' S, уртрагийн 145<sup>000</sup>' E хүртэл, түүнээс



Өргөрөгийн 15<sup>00</sup>' S, уртрагийн 146<sup>00</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 17<sup>30</sup>' S, уртрагийн 147<sup>00</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 21<sup>00</sup>' S, уртрагийн 152<sup>55</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Өргөрөгийн 24<sup>30</sup>' S, уртрагийн 154<sup>00</sup>' E хүртэл, түүнээс  
Австралийн эрэг дээрх өргөрөгийн 24<sup>42</sup>' S, уртрагийн 153<sup>15</sup> E-т орших цэг хүртэл;  
7. “идэвхтэй бодис” гэж усны хор хөнөөлтэй организм ба патогенийн эсрэг ерөнхий, эсхүл тодорхой үйлдэл үзүүлэх вирус, мөөгөнцөр зэрэг бодис буюу организмыг хэлнэ.

### **Журам А-2 Ерөнхий үйлчлэл**

Хэрэв тухайн нэг хэсэгт өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол, тэнцвэржүүлэгч усыг юүлэх ажиллагааг энэ хавсралтад заасны дагуу зөвхөн тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн дагуу гүйцэтгэнэ.

### **Журам А-3 Онцгой тохиолдол**

В-3 журмын шаардлага, эсхүл 2.3 дугаар зүйл болон С хэсгийн дагуу аль нэг талын баталсан аливаа арга хэмжээ нь дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй. Үүнд:

1. онцгой байдлын үед хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагааг хангахын тулд, эсхүл далайд хүний амь нас аврах зорилгоор тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг соруулж авах, эсхүл юүлэхэд;

2. хөлөг онгоц, эсхүл түүний тоног төхөөрөмж эвдэрч гэмтсэнээс үүдэн тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадас ослын үед орж ирэх, эсхүл юүлэхэд. Чингэхдээ:

1) усыг юүлэхээс сэргийлэх, түүнийг багасгах зорилгоор эвдрэл гэмтэл гарах, түүнийг илрүүлэх, эсхүл усыг юүлэхээс өмнө болон дараа нь боломжтой бүх сэргийлэх арга хэмжээг авсан байх;

2) эзэмшигч, аж ахуйн нэгж, эсхүл хариуцаж байгаа ажилтан санаатайгаар буюу хайхрамжгүйгээр хохирол учруулснаас бусад тохиолдол хамаарна.

3) хөлөг онгоц бохирдуулах осол гаргахаас зайлсхийх, эсхүл түүнийг багасгах зорилгоор тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг соруулах болон юүлэхэд;

4) нэг ижил тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг их далайд соруулж авах болон юүлэхэд;

5) хөлөг онгоцноос тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг анх соруулсан газарт юүлэхэд. Чингэхдээ тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг өөр газраас авсан, хяналт хийгээгүй тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадастай холиогүй байвал зохино. Хэрэв ус холилдсон бол өөр газраас авсан тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадаст энэ хавсралтын дагуу Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлнэ.

### **Журам А-4 Чөлөөлөлт**

1. Аль нэг тал, эсхүл талууд нь тэдгээрийн харьяаллын усан бүсэд энэхүү конвенцид дурдсан чөлөөлөлтөөс гадна В-3, эсхүл С-1 журмын шаардлагыг дагаж мөрдөхөөс мөн чөлөөлж болох бөгөөд энэ нь зөвхөн дараахь нөхцөлөөр үйлчилнэ. Үүнд:

1) тодорхой боомт, эсхүл байршлын хооронд нэг буюу олон удаагийн аялал хийх хөлөг онгоцууд, эсхүл зөвхөн тодорхой боомт, эсхүл байршлын хооронд үйл ажиллагаа явуулдаг хөлөг онгоцыг тухайн шаардлагаас чөлөөлөх;

- 2) чөлөөлөлт нь 5 жилээс дээшгүй хугацаанд хүчинтэй байх ба явц дунд завсрын хяналт хийх;
- 3) 1.1 дэх хэсэгт тодорхойлсон боомт, эсхүл байршлаас бусад газарт тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасыг хооронд нь хольдоггүй хөлөг онгоцыг чөлөөлөх;
- 4) Байгууллагаас гаргасан эрсдэлийн үнэлгээний удирдамжид үндэслэн чөлөөлөх.

2. 1 дэх хэсгийн дагуу олгосон чөлөөлөлт нь Байгууллагад тэр тухай мэдээллэж, талуудад холбогдох мэдээллийг тараах хүртэл хүчинтэй бус байна.

3. Энэ журмын дагуу олгосон аливаа чөлөөлөлт нь хөрш зэргэлдээ буюу бусад улсын хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг сүйтгэх, эсхүл хор хохирол учруулах ёсгүй. Тухайн нэг тал чөлөөлөлтийн арга хэмжээ нь аль нэг улсад сөргөөр нөлөөлж болзошгүй гэж үзвэл тус улстай үүссэн аливаа асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор зөвлөлдөнө.

4. Энэ журмын дагуу олгосон аливаа чөлөөлөлтийн талаар тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэмдэглэнэ.

#### *Журам А-5* **Дүйцүүлэн биелүүлэх**

Захиргаа нь 50 метрээс доош урттай, хамгийн ихдээ 8 куб метр тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай, зөвхөн амралт, эсхүл тэмцээний зориулалттай зугаалгын онгоц, эсхүл үндсэнд нь эрэн хайх ба авран хамгаалах ажилд ашигладаг онгоцны энэ хавсралтад заасан шаардлагыг дүйцүүлэн хэрэглэх жишиг түвшинг Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан тогтооно.

### **В ХЭСЭГ. ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ МЕНЕЖМЕНТ БА ХЯНАЛТЫН ШААРДЛАГА**

#### *Журам В-1* **Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөө**

Хөлөг онгоц бүр тавцан дээр тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөө боловсруулж, хэрэгжүүлнэ. Захиргаа Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан уг төлөвлөгөөг батална. Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөө нь хөлөг онгоц бүрийн онцлогт нийцсэн байх ба түүнд наад зах нь дараахь зүйлийг тусгасан байна. Үүнд:

1. энэхүү конвенцоор шаардсан тэнцвэржүүлэгч усны менежментэд хамаарах хөлөг онгоцны болон багийн гишүүдийн аюулгүй ажиллагааны журмын тухай дэлгэрэнгүй мэдээлэл;

2. энэхүү конвенцид заасан тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн шаардлага болон хавсарга жишгийг хэрэгжүүлэхэд авах арга хэмжээний тухай дэлгэрэнгүй тайлбар;

3. 1) далайд болон 2) эрэг дээр үлдэгдэл тунадасыг зайлуулах нарийвчилсан ажиллагааны журам;

4. хөлөг онгоцны тавцан дээр хэрэгжүүлэх тэнцвэржүүлэгч усны менежментэд далайд ус юүлэх асуудлыг багтаасан байвал тухайн усыг юүлэх нутаг дэвсгэрийн эзэн улсын эрх бүхий байгууллагатай дээрх менежментийг уялдуулан зохицуулах журам;

5. төлөвлөгөө зохих ёсоор хэрэгжиж байгаа эсэхийг хянаж баталгаажуулах үүрэг бүхий ажилтныг тавцан дээр томилох;

6. энэхүү конвенцид заасны дагуу хөлөг онгоцны үйл ажиллагаагаа тайлагнах үүрэг хариуцлагын тухай тусгах;

7. хөлөг онгоцны ажлын хэлээр үйлдсэн байх. Хэрэв англи, франц, эсхүл испани хэлээс өөр хэл ашигласан бол эдгээрийн аль нэг хэл рүү хөрвүүлсэн орчуулгыг хавсаргах.

## **Журам В-2** **Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэр**

1. Хөлөг онгоц бүр тавцан дээрээ тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэр хөтлөх ба энэ нь цахим бичлэгийн систем хэлбэртэй, аль эсхүл өөр бусад бүртгэлийн дэвтэр, эсхүл системтэй нэгтгэх боломжтой байж болно. Бүртгэлийн дэвтэрт наад зах нь Хавсралт II–т тодорхойлсон мэдээллийг тусгана.

2. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтрийг түүнд хамгийн сүүлийн тэмдэглэгээ хийснээс хойш хамгийн багадаа 2 жилийн турш хөлөг онгоцны тавцан дээр хадгалах бөгөөд түүний дараа компанийн хяналтанд хамгийн багадаа 3 жил хадгална.

3. Тэнцвэржүүлэгч усыг А-3, А-4, эсхүл В-3.6 журмын дагуу, эсхүл энэхүү конвенцоор чөлөөлсөнөөс бусад ослын буюу онцгой нөхцөл байдлын улмаас юүлэх болсон тохиолдолд тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт ус юүлэх болсон шалтгаан, нөхцөл байдлын тухай тэмдэглэл үйлдэнэ.

4. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтрийг шаардлагатай бүх тохиолдолд үзлэгт бэлэн байлгах ба хөлгийн баггүй чирэгдэгч онгоцны хувьд түүнийг чирэгч хөлөг онгоцон дээр хадгалж болно.

5. Тэнцвэржүүлэгч устай холбоотой аливаа ажиллагаа бүрийг хойшлуулалгүй тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэмдэглэнэ. Оруулсан тэмдэглэгээ бүрт тухайн ажиллагааг хариуцсан ажилтан, харин гүйцэд бөглөсөн хуудас бүрт хөлгийн ахмад гарын үсэг зурна. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэр дэх тэмдэглэлийг хөлөг онгоцны ажлын хэлээр бичнэ. Хэрэв англи, франц, эсхүл испани хэлээс өөр хэл ашигласан бол эдгээр хэлний аль нэг рүү хөрвүүлсэн орчуулгыг хавсаргасан байна. Хэрэв тэмдэглэлийг үйлдэхдээ хөлөг онгоцонд далбааг нь мандуулах эрх олгосон улсын үндэсний албан ёсны хэлийг мөн ашигласан бол энэ нь маргаан, зөрүү гарсан тохиолдолд давуу хүчинтэй байна.

6. Тухайн нэг талаас бүрэн эрх олгогдсон ажилтан энэ журам үйлчлэх аливаа хөлөг онгоцны тавцан дээрх тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтрийг уг хөлөг онгоцыг өөрийн боомт, эсхүл офшор зогсоолд байхад нь шалгаж болох бөгөөд аливаа тэмдэглэлийн хуулбарлан авч, уг хуулбар үнэн зөв болохыг баталгаажуулахыг хөлгийн ахмадаас хүсч болно. Ингэж баталгаажуулсан хуулбар нь аливаа шүүхийн хэрэг хянан шийдвэрлэх ажиллагаанд тухайн тэмдэглэлд дурдсан баримтыг нотлох нотолгоо болно. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтрийг шалгах, баталгаат хуулбарыг авах ажиллагааг тухайн хөлөг онгоцыг шалтгаангүйгээр саатуулахгүйгээр аль болох шуурхай явуулна.

## **Журам В-3** **Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усны менежмент**

1. 2009 оноос өмнө үйлдвэрлэсэн:

1) 1500-аас 5000 куб метрийн тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай хөлөг онгоц 2014 он хүртэл наад зах нь D-1, эсхүл D-2 журамд заасан стандарттай нийцсэн, түүнээс хойш дор хаяж D-2 журмын стандартыг хангасан Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлэх;

2) 1500 куб метрээс бага, эсхүл 5000 куб метрээс дээш тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай хөлөг онгоц 2016 он хүртэл наад зах нь D-1, эсхүл D-2 журамд заасан стандарттай нийцсэн, түүнээс хойш дор хаяж D-2 журмын стандартыг хангасан тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлнэ.

2. 1 дэх хэсэгт заасан журам үйлчлэх хөлөг онгоц уг дэд хэсгийн шаардлагыг түүнд анхны завсрын, эсхүл шинэчилсэн үзлэг хийхээс өмнө биелүүлсэн байвал зохино. Анхны завсрын буюу шинэчилсэн үзлэгийг тухайн хөлөг онгоцыг холбогдох стандартын дагуу үйлдвэрлэсэн жилийн удаах ойн өдрөөс хойш явуулна.

3. 2009 онд болон түүнээс хойш үйлдвэрлэсэн, 5000 куб метрээс дээш тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай хөлөг онгоц наад зах нь D-2 журамд заасан стандарттай нийцсэн тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлнэ.

4. 2009 онд болон түүнээс хойш 2012 он хүртэл үйлдвэрлэсэн, 5000 куб метр буюу түүнээс дээш тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг 1.2 дахь хэсгийн дагуу хэрэгжүүлнэ.

5. 2012 онд болон түүнээс хойш үйлдвэрлэсэн, 5000 куб метр буюу түүнээс дээш тэнцвэржүүлэгч усны багтаамжтай хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг наад зах нь D-2 журамд заасан стандарттай нийцүүлэн хэрэгжүүлнэ.

6. Энэ журмын шаардлага нь Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан зохион бүтээсэн тэнцвэржүүлэгч ус хүлээн авах хэрэгсэлд усаа юүлэх хөлөг онгоцонд хамаарахгүй.

7. Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн бусад аргыг 1-ээс 5 дахь хэсэгт тодорхойлсон шаардлагын хувилбар байдлаар хүлээн зөвшөөрч болох ба чингэхдээ эдгээр арга нь хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялгийг адил түвшинд хамгаалахад чиглэсэн байхын дээр зарчимын хувьд хороогоор батлагдсан байвал зохино.

#### **Журам В-4** **Тэнцвэржүүлэгч ус солих**

1. D-1 журмын стандартыг хангах үүднээс тэнцвэржүүлэгч усаа сольж буй хөлөг онгоц:

1) Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан аль боломжтой үедээ тэнцвэржүүлэгч усыг ойролцоох эх газраас дор хаяж далайн 200 милийн зайд, хамгийн багадаа 200 метрийн гүнтэй усанд солих;

2) тэнцвэржүүлэгч усаа хэрэв 1.1 дэх хэсэгт заасны дагуу солих боломжгүй бол уг ажиллагааг 1.1-д тодорхойлсон удирдамжийг харгалзан ойролцоох эх газраас аль болох хол зайд, чингэхдээ ямар ч тохиолдолд ойролцоох эх газраас хамгийн багадаа далайн 50 милийн зайд хамгийн багадаа 200 метрийн гүнтэй усанд солино.

2. Ойролцоох эх газар хүртэлх зай болон усны гүн нь 1.1, эсхүл 1.2 дахь хэсэгт заасан хэмжээст хүрэхгүй бол боомт улс нь хөрш зэргэлдээ буюу бусад улстай зөвлөлдөн, 1.1 дэх хэсэгт заасан удирдамжийг харгалзан тэнцвэржүүлэгч усыг сольж болох газрыг тогтоож болно.

3. Хөлөг онгоцноос 1 дэх хэсэгт заасан тухайлсан аливаа шаардлагыг хангахын тулд төлөвлөсөн аяллын чиглэлээсээ хазайх, эсхүл аялалаа хойшлуулахыг шаардахгүй.

4. Хэрэв хөлөг онгоцны ахмад тэнцвэржүүлэгч усыг солих нь цаг агаарын таагүй нөхцөл, хөлөг онгоцны загвар хийц, даралт, тоног төхөөрөмжид алдаа гарах, эсхүл аливаа бусад таамаглаагүй нөхцөл байдлын улмаас хөлөг онгоцны тэнцвэр, аюулгүй ажиллагаа, багийн гишүүдийн болон зорчигчдын аюулгүй байдалд аюул учруулж болзошгүй гэж үзсэн тохиолдолд уг хөлөг онгоцноос 1 буюу 2 дахь хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлэхийг шаардахгүй.

5. Хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч усаа солих шаардлагатай болсон боловч холбогдох ажиллагааг энэ журмын дагуу гүйцэтгээгүй бол түүний шалтгааныг тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэмдэглэнэ.

#### **Журам В-5** **Хөлөг онгоцны үлдэгдэл тунадасны менежмент**

1. Бүх хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч ус тээвэрлэх зориулалттай савнаас үлдэгдэл тунадасыг зайлуулах буюу асгахдаа тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөний дагуу гүйцэтгэнэ.

2. В-3.3-аас В-3.5 хүртэлх журамд заасан хөлөг онгоцыг Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан, аюулгүй байдал, үйл ажиллагааных нь үр бүтээмжийг бууруулахгүйгээр үлдэгдэл тунадас соруулах, тунадас бөөгнөрөх явдлыг бууруулах, тунадасыг хялбар зайлуулах, тунадасыг зайлуулах болон дээж авахад аюулгүй нэвтрэх



нөхцөлийг хангах байдлаар зохион бүтээж, үйлдвэрлэвэл зохино. В-3.1 журамд заасан хөлөг онгоц нь энэ хэсгийн шаардлагыг аль болох хангаж байвал зохино.

**Журам В-6**  
**Ажилтнууд болон багийн гишүүдийн үүрэг**

Ажилтнууд болон багийн гишүүд нь тэдгээрийн ажиллаж байгаа хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлэхэд өөрийн хүлээх чиг үүрэгтэй танилцаж мэдсэн байх ёстой бөгөөд тэрхүү үүргийнхээ хүрээнд хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөтэй танилцсан байна.

**С ХЭСЭГ. ТОДОРХОЙ БҮСЭД МӨРДӨХ ТУСГАЙ ШААРДЛАГА**

**Журам С-1**  
**Нэмэлт арга хэмжээ**

1. Хэрэв нэг тал дангаараа буюу бусад талтай хамтран усны хор хөнөөлтэй организм ба патогенийг хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усаар дамжуулан зөөвөрлөхөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг багасгах, бүр мөсөн устгахад В хэсэгт зааснаас гадна нэмэлт арга хэмжээ авах шаардлагатай гэж тогтоосон тохиолдолд тэдгээр тал олон улсын эрх зүйн хүрээнд хөлөг онгоцыг тусгайлсан стандарт буюу шаардлагыг хангахыг шаардаж болно.

2. Нэг буюу хэд хэдэн тал 1 дэх хэсэгт заасан стандарт буюу шаардлагыг боловсруулахаас өмнө тэрхүү стандарт, эсхүл шаардлагын нөлөөнд өртөж болзошгүй хөрш зэргэлдээх буюу бусад улстай зөвлөлдвөл зохино.

3. Нэг буюу хэд хэдэн тал 1 дэх хэсгийн дагуу нэмэлт арга хэмжээ авахаар төлөвлөж байгаа бол:

- 1) байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан үзэх;
- 2) онцгой байдал үүссэн, эсхүл гоц халдварт өвчин гарснаас бусад тохиолдолд авахаар төлөвлөж байгаа тухайн нэмэлт арга хэмжээнийхээ талаар түүнийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн хугацаанаас дор хаяж 6 сарын өмнө Байгууллагад мэдэгдэнэ. Энэхүү мэдэгдэлд дараахь зүйлийг тусгасан байна. Үүнд:
  1. нэмэлт арга хэмжээ үйлчлэх тодорхой солбицол,
  2. нэмэлт арга хэмжээг хэрэгжүүлэх хэрэгцээ ба шалтгаан, боломжтой бол түүний ашиг тус,
  3. нэмэлт арга хэмжээний тухай тайлбар,
  4. хөлөг онгоц нэмэлт арга хэмжээг дагаж мөрдөх нөхцөлийг бүрдүүлэхэд шаардлагатай аливаа зохицуулалт.
- 3) Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид туссан олон улсын заншлын эрх зүйн хүрээнд Байгууллагаас зөвшөөрөл авна.

4. Нэг буюу хэд хэдэн тал нэмэлт арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэхдээ хөлөг онгоцны ачааллыг хөнгөвчлөх үүднээс зохих бүх үйлчилгээг бий болгохыг чармайх бөгөөд үүнд далайчдад талбай, боломжтой буюу хувилбар замын чиглэл, боомтын талаар мэдэгдэх зэрэг орох ба үүгээр хязгаарлагдахгүй.

5. Нэг буюу хэд хэдэн талын баталсан аливаа нэмэлт арга хэмжээ нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдал болон аюулгүй ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлөх ёсгүй ба ямар ч тохиолдолд тухайн хөлөг онгоцны дагаж мөрдөж буй аливаа бусад конвенцид харшлахгүй байх ёстой.

6. Нэмэлт арга хэмжээ авч буй нэг буюу хэд хэдэн тал нь шаардлагатай гэж үзвэл эдгээр арга хэмжээг түр хугацаагаар, эсхүл тодорхой тохиолдолд зогсоож болно.



### *Журам С-2*

#### **Тодорхой бүсэд тэнцвэржүүлэгч ус соруулахтай холбоотой анхааруулга болон далбааны эзэн улсын зүгээс авах арга хэмжээ**

1. Тал нь далайчдад тодорхой нөхцөл байдлын улмаас хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч ус соруулж үл болох өөрийн харьяаллын бүсийн талаар мэдэгдэхийг чармайна. Тал нь энэ мэдэгдэлдээ тухайн бүсийн тодорхой солбицол, боломжтой бол тэнцвэржүүлэгч ус соруулж болох аливаа өөр бүсийн байршлын талаар тусгана. Анхааруулгыг дараахь бүстэй холбогдуулан гаргаж болно. Үүнд:

- 1) тэнцвэржүүлэгч усыг соруулах буюу юүлэхэд нөлөөлж болзошгүй усны хор хөнөөлтэй организм ба патогенийн тархац, бөөгнөрөл, эсхүл аймаг (хортой намгийн тархалт гэх мэт) байгаа нь илэрсэн;
- 2) бохир ус гадагшлуулах цэгийн орчимд байрладаг;
- 3) татлага, түрлэг багатай, эсхүл татлага, түрлэгийн урсгал илүү булингартай нь илэрсэн.

2. Тал нь 1 дэх хэсэгт заасны дагуу тухайн бүсийн талаар далайчдад мэдээллэхээс гадна Байгууллага хийгээд 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон аливаа бүсийн нөлөөлөлд өртөж болзошгүй эргийн улсад тэр тухай болон уг анхааруулга хэрэгжиж эхлэх хугацааг мэдэгдэнэ. Байгууллага болон тухайн бүсийн нөлөөлөлд өртөж болзошгүй эргийн улсад хүргүүлэх мэдэгдэлд тухайн нэг буюу хэд хэдэн бүсийн тодорхой солбицол, боломжтой бол тэнцвэржүүлэгч ус соруулж болох аливаа өөр бүсийн байршлын талаар тусгана. Мэдэгдэлд тухайн бүсэд тэнцвэржүүлэгч ус соруулах шаардлагатай байгаа хөлөг онгоцонд усыг хэрхэн соруулах тухай зөвлөмж болон ус хангаж авах бусад хувилбарын талаарх зохицуулалтыг оруулсан байна. Анхааруулгын хугацаа дууссан тохиолдолд тал нь далайчид, Байгууллага болон тухайн бүсийн нөлөөлөлд өртөж болзошгүй эргийн улсад тэр тухай мөн мэдэгдэнэ.

### *Журам С-3*

#### **Мэдээлэл хүргүүлэх**

Байгууллага нь С-1 болон С-2 журмын дагуу өөрт нь ирүүлсэн мэдээллийг тохиромжтой аливаа мэдээллийн хэрэгслээр дамжуулан хүртээмжтэй байлгана.

## **D ХЭСЭГ. ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН СТАНДАРТ**

### *Журам D-1*

#### **Тэнцвэржүүлэгч усыг солих стандарт**

1. Энэхүү журмын дагуу тэнцвэржүүлэгч усаа сольж байгаа хөлөг онгоц нийт усны дор хаяж 95 хувийг солино.

2. Тэнцвэржүүлэгч усыг соруулах аргаар сольж байгаа хөлөг онгоц усыг тэнцвэржүүлэгч усны сав тус бүрийн эзэлхүүний хэмжээгээр 3 удаа соруулсан бол 1 дэх хэсэгт заасан стандартыг хангасанд тооцно. Хөлөг онгоц усыг савны эзэлхүүний хэмжээгээр гурваас доош удаа соруулсан хэдий ч нийт хэмжээний дор хаяж 95 хувийг сольсон болохоо нотлон харуулж чадвал стандартад нийцсэнд тооцож болно.

### *Журам D-2*

#### **Тэнцвэржүүлэгч усны талаар гүйцэтгэх стандарт**

1. Энэхүү журмын дагуу тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлж байгаа хөлөг онгоц хамгийн багадаа 50 микрометртэй тэнцүү буюу түүнээс их хэмжээстэй 1 куб метр усанд 10-аас цөөн тооны амьдрах чадвартай организм, хамгийн багадаа 10 микрометртэй тэнцүү буюу түүнээс их, 50 микрометрээс бага хэмжээстэй 1 миллилитр усанд 10-аас цөөн тооны амьдрах чадвартай организм байхаар юүлэх ёстой бөгөөд индикаторын нянгийн хэмжээ 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон найрлагаас хэтэрч үл болно.



2. Хүний эрүүл мэндийн стандарт болох индикатор нянд:
  - 1) 100 миллилитр тутамд 1-ээс бага бүлгэмдэл бүхий (cfu), эсхүл 1 грамм (нойтон жин) зоопланктоны дээж тутамд 1-ээс бага бүлгэмдэл (cfu) бүхий хортой *Vibrio cholerae* (O1 ба O139);
  - 2) 100 миллилитр тутамд 250-аас бага cfu бүхий *Escherichia coli*;
  - 3) 100 миллилитр тутамд 100-аас бага cfu бүхий *Intestinal Enterococci*.

#### *Журам D-3*

### **Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн системийг баталгаажуулахтай холбоотой шаардлага**

1. Доорхи 2 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд захиргаа нь Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг харгалзан энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэх зорилгоор ашиглагдаж буй тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн системийг баталгаажуулна.
2. Энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэх зорилгоор тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн системд идэвхт бодис, эсхүл нэг буюу түүнээс дээш тооны идэвхт бодис агуулсан бэлдмэл хэрэглэдэг бол Байгууллага нь уг системийг өөрийн гаргасан журмыг үндэслэн баталгаажуулна. Энэхүү журамд идэвхт бодисыг батлах болон баталгааг цуцлах нөхцлийг тодорхойлж, тэдгээрийн зохистой хэрэглээний талаар заана. Баталгааг цуцалсан тохиолдолд тийнхүү цуцалсан өдрөөс хойш 1 жилийн хугацаанд холбогдох энгийн болон идэвхт бодисыг хэрэглэхийг хориглоно.
3. Энэхүү конвенцийг хэрэгжүүлэх зорилгоор ашиглаж буй тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн систем нь хөлөг онгоц, түүний тоног төхөөрөмж болон багийн гишүүдийн хувьд аюулгүй байх ёстой.

#### *Журам D-4*

### **Тэнцвэржүүлэгч ус ариутгах технологийн жишиг**

1. D-2 журамд заасан стандарт хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө захиргаанаас баталсан, тэнцвэржүүлэгч ус ариутгах ирээдүйтэй технологийг туршиж, үнэлэхэд чиглэсэн хөтөлбөрт хамрагдаж буй аливаа хөлөг онгоцны хувьд D-2 журмын стандарт тухайн хөлөг онгоц уг стандартыг хэрэгжүүлж эхлэх өдрөөс хойш 5 хүртэлх жилийн хугацаанд үйлчлэхгүй.
2. D-2 журамд заасан стандарт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш Байгууллагаас боловсруулсан удирдамжийг харгалзан захиргаанаас баталсан, D-2 журамд зааснаас илүү өндөр түвшний стандарт тогтоох ариутгалын арга технологи бий болгох бололцоотой тэнцвэржүүлэгч ус ариутгах ирээдүйтэй технологийг туршиж, үнэлэхэд чиглэсэн хөтөлбөрт хамрагдаж буй аливаа хөлөг онгоцны хувьд D-2 журмын стандартын үйлчлэл тухайн хөлөг онгоц дээрх технологийг суурилуулсан өдрөөс хойш 5 жилийн хугацаанд зогсоно.
3. Талууд тэнцвэржүүлэгч усны ирээдүйтэй технологийг туршиж, үнэлэхэд чиглэсэн аливаа хөтөлбөрийг боловсруулж, хэрэгжүүлэхдээ:
  - 1) Байгууллагаас боловсруулсан удирдамжийг мөрдлөг болгох;
  - 2) Уг технологийг үр дүнтэй туршихад шаардлагатай хамгийн цөөн тооны хөлөг онгоц оролцуулна.
4. Технологийг туршиж, үнэлэх хугацаанд ариутгах системийг зураг төслийнх нь дагуу тогтмол ажиллуулах ёстой.

#### *Журам D-5*

### **Байгууллагаас стандартыг хянах**

1. Хороо нь D-2 журамд заасан стандарт хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш 3 жилээс дээшгүй хугацааны дотор хуралдах бөгөөд тэрхүү хуралдаанаараа уг стандартыг хангах зохих технологи байгаа эсэхийг тодорхойлох, 2 дахь хэсэгт дурдсан шалгуур үзүүлэлтийг үнэлэх хийгээд хөгжиж буй улс орон, тэр дундаа жижиг арлын улсын хөгжлийн

хэрэгцээтэй холбогдуулан стандартын нийгэм эдийн засгийн нөлөөллийг нь үнэлэх үүднээс дээрх стандартыг хянаж дүгнэнэ. Мөн хороо нь В-3.1 журамд тодорхойлсон хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлага болон энэ хавсралтад заасан тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн аливаа бусад асуудал, Байгууллагаас боловсруулсан аливаа удирдамжийг үе шаттай шалгана.

2. Дээр дурдсаны дагуу зохих технологийг хянахдаа дараахь зүйлийг харгалзан үзнэ. Үүнд:

- 1) хөлөг онгоцны болон багийн гишүүдийн аюулгүй ажиллагаа;
- 2) хүрээлэн буй орчинд нөлөөлөх байдал, үүнд тухайлбал тухайн технологи хүрээлэн буй орчинд түүгээр шийдвэрлэж болохоос давсан буюу их хэмжээний нөлөөлөл үзүүлэхгүй байх;
- 3) хэрэглэхэд хялбар байх, үүнд тухайлбал хөлөг онгоцны зураг төсөл, үйл ажиллагаанд нийцсэн байх;
- 4) эдийн засгийн гэх зэрэг зардал хэмнэх боломжтой;
- 5) тэнцвэржүүлэгч усан дахь усны хор хөнөөлтэй организм ба патогенийг зайлуулах, эсхүл амьдрах чадваргүй болгохтой холбоотой биологийн үр дүн.

3. Хороо нь 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон хяналтыг хэрэгжүүлэх нэг буюу хэд хэдэн бүлэг байгуулж болно. Хороо нь аливаа ийм бүлгийн бүрэлдэхүүн, ажил үүргийн хуваарь болон тусгайлан хариуцаж шийдвэрлэх асуудлыг тодорхойлно. Эдгээр бүлэг нь энэ хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал боловсруулж, талуудаар хэлэлцүүлж болно. Уг санал зөвлөмж боловсруулах болон нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудлаар Хорооноос шийдвэр гаргахад зөвхөн талууд оролцож болно.

4. Хэрэв талууд энэхүү журамд заасан хяналтыг хэрэгжүүлсний үндсэн дээр энэ хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар шийдвэрлэсэн тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг энэ конвенцийн 19 дүгээр зүйлд заасан журмын дагуу баталж, хүчин төгөлдөр болгоно.

## **Е ХЭСЭГ. ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ҮЗЛЭГ ШАЛГАЛТ ХИЙХ, ГЭРЧИЛГЭЭЖҮҮЛЭХЭД ТАВИГДАХ ШААРДЛАГА**

### *Журам Е-1* **Үзлэг шалгалт**

1. Энэхүү конвенцийн үйлчлэлд хамаарах 400 тонн буюу түүнээс дээш бохир даацтай хөлөг онгоц (үүнд хөвөгч тавцан, ХЗХУО болон ҮХБЗХУО хамаарахгүй)-нд дор дурдсан үзлэг шалгалт хийнэ. Үүнд:

- 1) хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулах, эсхүл Е-2 буюу Е-3 журмын дагуу шаардлагатай гэрчилгээг анх удаа олгохоос өмнөх үзлэг шалгалт. Энэ үзлэгээр В-1 журмын дагуу шаардсан тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөө болон аливаа холбогдох хийц, тоног төхөөрөмж, систем, тоноглол, монтаж, материал, эсхүл үйл ажиллагаа нь энэхүү конвенцийн шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа эсэхийг шалгаж баталгаажуулна;
- 2) Е-5.2, Е-5.5, Е-5.6, эсхүл Е-5.7 журам үйлчлэхээс бусад тохиолдолд захиргаанаас 5 жилээс хэтрэхгүй хугацааны үечлэлтэйгээр тогтоосон хугацаанд хийх шинэчилсэн үзлэг шалгалт. Энэ үзлэгээр В-1 журмын дагуу шаардсан Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөө болон аливаа холбогдох хийц, тоног төхөөрөмж, систем, тоноглол, монтаж, материал, эсхүл үйл ажиллагаа нь энэхүү конвенцийн шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа эсэхийг шалгаж баталгаажуулна;
- 3) гэрчилгээ олгосноос хойш хоёр, эсхүл гурав дахь ойн өдрөөс өмнө буюу хойно 3 сарын дотор 1.4 дэх хэсэгт заасан жил тутмын үзлэгийн

оронд явуулах завсрын үзлэг шалгалт. Завсрын үзлэгээр Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн тоног төхөөрөмж, холбогдох систем болон үйл ажиллагаа энэхүү Хавсралтын шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа бөгөөд хэвийн ажиллагаатай байгаа эсэхийг шалгаж баталгаажуулна. Ийм завсрын үзлэг шалгалтыг Е-2, эсхүл Е-3 журмын дагуу олгосон гэрчилгээгээр баталгаажуулна;

4) жил тутам ойн өдрөөс өмнө буюу хойно 3 сарын дотор явуулах үзлэг шалгалт. Энэхүү үзлэгийн хамт В-1 журмын дагуу шаардсан Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөтэй холбоотой хийц, аливаа тоног төхөөрөмж, систем, тоноглол, монтаж, материал, эсхүл үйл ажиллагаа хөлөг онгоцны үндсэн үйлчилгээний шаардлагыг хангаж байгаа хийгээд тэдгээрийг 9 дэх хэсэгт заасны дагуу хэвийн ашиглаж байгаа эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор ерөнхий шалгалт хийнэ. Ийм үзлэг шалгалтыг Е-2, эсхүл Е-3 журмын дагуу олгосон гэрчилгээгээр баталгаажуулна;

5) энэхүү конвенцийг бүрэн биелүүлэх үүднээс тухайн нөхцөл байдлаас хамааруулан хийц, тоног төхөөрөмж, систем, тоноглол, монтаж болон материал өөрчлөгдсөн, тэдгээрийг нөхсөн, эсхүл томоохон засвар хийсний дараахь ерөнхий, эсхүл хэсэгчилсэн нэмэлт үзлэг шалгалт. Энэхүү үзлэгээр тухайн хөлөг онгоц энэ конвенцийн шаардлагыг биелүүлэх нөхцлийг бүрдүүлэх үүднээс холбогдох өөрчлөлт, нөхвөр, эсхүл засварыг үр дүнтэй хийсэн эсэхийг хянаж баталгаажуулна. Ийм үзлэг шалгалтыг Е-2, эсхүл Е-3 журмын дагуу олгосон гэрчилгээгээр баталгаажуулна.

2. Захиргаа нь холбогдох заалтыг биелүүлэхийн тулд 1 дэх хэсгийн заалтад үл хамаарах хөлөг онгоцонд зориулж зохих арга хэмжээг бий болгоно.

3. Энэхүү конвенцийн заалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор хөлөг онгоцонд хийх үзлэг шалгалтыг захиргааны ажилтнууд гүйцэтгэнэ. Захиргаа нь үзлэг шалгалтыг энэ зорилгоор томилсон шалгагч, эсхүл түүнээс итгэмжилсэн байгууллагаар мөн хийлгэж болно.

4. Захиргаа нь 3 дахь хэсгийн дагуу үзлэг шалгалт хийх шалгагчийг томилох, эсхүл байгууллагыг итгэмжлэхдээ тэдгээр шалгагч, эсхүл байгууллагад наад зах нь дараахь бүрэн эрхийг олгоно. Үүнд:

- 1) үзлэг шалгалт хийж байгаа хөлөг онгоцноос энэхүү конвенцийн заалтыг биелүүлэхийг шаардах;
- 2) оролцогч тал болох боомт улсын зохих эрх бүхий байгууллагаас хүсэлт гаргасан тохиолдолд үзлэг шалгалт явуулах.

5. Захиргаа нь талуудын ажилтнуудад мэдээлэл болгож хүргүүлэх үүднээс томилогдсон шалгагч, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллагад олгосон эрх хэмжээний тодорхой үүрэг хариуцлага, нөхцөлийн талаар Байгууллагад мэдэгдэнэ.

6. Захиргаа, томилогдсон шалгагч, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллага нь хөлөг онгоцны Тэнцвэржүүлэгч усны менежмент нь Е-2, эсхүл Е-3 журмын дагуу шаардсан гэрчилгээний үзүүлэлттэй нийцэхгүй байгааг тогтоосон, эсхүл тухайн хөлөг онгоц хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт хор хохирол учруулахгүйгээр далайд гарах шаардлага хангахгүй гэж тодорхойлсон бол тэрхүү шалгагч, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллага нь уг хөлөг онгоцыг шаардлага хангуулах арга хэмжээг даруй авна. Энэ тухай зохих шалгагч, эсхүл байгууллагад яаралтай мэдэгдэх ба нөхцөл байдлаас хамааруулан гэрчилгээг олгохыг зогсоох буюу эсхүл хүчингүй болгоно. Хэрэв хөлөг онгоц өөр нэг талын боомтод байвал боомт улсын зохих эрх бүхий байгууллагад даруй мэдэгдэнэ. Захиргааны ажилтан, томилогдсон шалгагч, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллага нь боомт улсын эрх бүхий байгууллагад мэдэгдсэн бол тухайн боомт улсын Засгийн газар тухайн ажилтан, шалгагч, эсхүл байгууллагад энэ журмын дагуу хүлээсэн үүргээ хэрэгжүүлэх болон 9 дүгээр зүйлд заасан аливаа арга хэмжээг авахад нь аливаа шаардлагатай тусламж дэмжлэгийг үзүүлнэ.

7. Хөлөг онгоцонд осол гарсан, эсхүл гэмтэл учирсан нь уг хөлөг онгоц энэ конвенцийн дагуу тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг хэрэгжүүлэхэд үлэмж хэмжээгээр

нөлөөлөхөөр байвал эзэмшигч, оператор эсхүл хөлөг онгоцыг хариуцаж буй бусад этгээд холбогдох гэрчилгээ олгох үүрэгтэй, 1 дэх хэсэгт заасан үзлэг шалгалтыг явуулах шаардлагатай эсэхийг тогтоох шалгалт хийх итгэмжлэгдсэн байгууллага, эсхүл томилогдсон шалгагчийн тухай захиргаанд аль болох хурдан мэдээлнэ. Хэрэв хөлөг онгоц өөр нэг талын боомтод байвал эзэмшигч, оператор, эсхүл хариуцаж буй бусад этгээд боомт улсын зохих эрх бүхий байгууллагад мөн даруй мэдэгдэх ба томилогдсон шалгагч, эсхүл итгэмжлэгдсэн байгууллага нь өөрийн мэдээллийг хүргүүлсэн эсэхийг магадлана.

8. Ямар ч тохиолдолд тухайн захиргаа нь үзлэг шалгалтын гүйцэтгэл, үр дүнг бүрэн баталгаажуулах ба энэ үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай зохицуулалтыг авч хэрэгжүүлнэ.

9. Хөлөг онгоц бүхий л тохиолдолд хүрээлэн буй орчин, хүний эрүүл мэнд, өмч хөрөнгө, нөөц баялагт хор хохирол учруулахгүйгээр далайд гарах нөхцөлийг баталгаажуулах үүднээс хөлөг онгоцны орчин нөхцөл, түүний тоног төхөөрөмж, систем болон үйл ажиллагааг энэ конвенцийн заалттай нийцүүлэн ашиглана.

10. 1 дэх хэсэгт заасан аливаа үзлэг шалгалтыг хийж дууссаны дараа В-1 журмын дагуу шаардсан тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөтэй холбоотой, тухайн үзлэг шалгалтад хамрагдсан (үүнд захиргааны зүгээс ямар нэг хориг тавиагүй байх) хийц, аливаа тоног төхөөрөмж, тоноглол, монтаж, эсхүл материалд тэдгээрийг шууд сольсноос бусад тохиолдолд ямар нэг өөрчлөлт оруулж болохгүй.

#### *Журам Е-2*

#### **Гэрчилгээ олгох, баталгаажуулах**

1. Захиргаа нь Е-1 журам үйлчлэх хөлөг онгоцонд уг журмын дагуу холбогдох үзлэг шалгалтыг амжилттай хийж дуусгасны дараа гэрчилгээ олгоно. Аль нэг талын бүрэн эрхийн хүрээнд олгосон гэрчилгээг бусад тал хүлээн зөвшөөрөх ёстой ба энэ конвенцид заасан бүхий л зорилгоор тэдгээрээс олгосон гэрчилгээтэй адил хүчинтэйд тооцогдоно.

2. Захиргаа, эсхүл түүнээс эрх олгосон аливаа этгээд, эсхүл байгууллага гэрчилгээг олгох буюу баталгаажуулна. Ямар ч тохиолдолд, захиргаа нь гэрчилгээний талаар бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

#### *Журам Е-3*

#### **Өөр бусад тал гэрчилгээ олгох, баталгаажуулах**

1. Захиргааны хүсэлтээр өөр нэг тал хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийж болох ба хэрвээ энэ конвенцийн шаардлагыг хангаж байвал уг хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгох буюу тийнхүү олгох зөвшөөрөл өгөх бөгөөд зохих тохиолдолд энэ хавсралтын дагуу тухайн гэрчилгээг хөлөг онгоцон дээр баталгаажуулах буюу тийнхүү баталгаажуулах зөвшөөрлийг олгоно.

2. Гэрчилгээний хуулбар болон үзлэг шалгалтын тайлангийн хувийг хүсэлт гаргасан захиргаанд аль болох хурдан хүргүүлнэ.

3. Олгосон гэрчилгээн дээр түүнийг тухайн захиргааны хүсэлтээр олгосон талаар дурдах бөгөөд гэрчилгээ нь тэрхүү захиргаанаас олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүчинтэй байна.

4. Оролцогч бус талын улсын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгохгүй.

#### *Журам Е-4*

#### **Гэрчилгээний загвар**

Гэрчилгээг түүнийг олгож буй талын албан ёсны хэлээр, хавсралт 1-д заасан маягтын дагуу үйлдэнэ. Хэрэв англи, франц, эсхүл испани хэлээс өөр хэл ашигласан бол эдгээрийн аль нэг хэл рүү хөрвүүлсэн орчуулгыг хавсаргана.





## Журам Е-5 Гэрчилгээний үргэлжлэх болон хүчинтэй байх хугацаа

1. Гэрчилгээг захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд энэ нь 5 жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Шинэчилсэн үзлэг шалгалтын хувьд:

1) 1 дэх хэсэгт заасныг үл харгалзан, хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнө 3 сарын дотор шинэчилсэн үзлэг шалгалт хийсэн бол шинэ гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь уг шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссан өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хугацаа дуусах өдрөөс хойш 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байх;

2) хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дууссаны дараа шинэчилсэн үзлэг шалгалт хийсэн бол шинэ гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь уг шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссан өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хугацаа дууссан өдрөөс хойш 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байх;

3) хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас 3 сараас дээш хугацааны өмнө шинэчилсэн үзлэг шалгалт хийсэн бол шинэ гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь уг шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссан өдрөөс эхлэн 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байна.

3. Хэрэв гэрчилгээг 5 жилээс доош хугацаагаар олгосон бол захиргаа нь гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон хамгийн урт хугацаагаар сунгаж болох бөгөөд чингэхдээ гэрчилгээг 5 жилийн хугацаагаар олгох үед явуулах Е-1.1.3 журамд заасан үзлэг шалгалтыг зохих ёсоор хийж гүйцэтгэсэн байна.

4. Хэрэв шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссан бөгөөд шинэ гэрчилгээг хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнө хөлөг онгоцны тавцан дээр олгох буюу байршуулах боломжгүй бол захиргаанаас эрх олгогдсон этгээд, эсхүл байгууллага хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээг баталгаажуулж болох бөгөөд ийм гэрчилгээ нь түүний хүчинтэй хугацаа дуусах өдрөөс хойш 5 сараас хэтрэхгүй хугацаанд хүчинтэйд тооцогдоно.

5. Хэрэв хөлөг онгоц гэрчилгээнийхээ хүчинтэй хугацаа дуусах үед үзлэг шалгалт хийлгэх боомтод байхгүй бол захиргаа зохих үндэслэл бүхий тохиолдолд уг хөлөг онгоцыг тухайн үзлэг шалгалт хийлгэх боомтод өөрийн аяллаа дуусган ирэх хүртэл гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг сунгаж болно. Чингэхдээ гэрчилгээг 3 сараас дээш хугацаагаар сунгахгүй бөгөөд ийм зөвшөөрөл авсан хөлөг онгоц үзлэг шалгалт хийлгэх боомтдоо ирсний дараа шинээр гэрчилгээ авалгүйгээр уг сунгасан гэрчилгээг ашиглан тухайн боомтыг орхин явах эрхгүй. Шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссаны дараа шинэ гэрчилгээ нь хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнөх хүчинтэй хугацаа дуусах өдрөөс хойш 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байна.

6. Богино хугацааны аялал хийж байгаа хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээний хугацааг энэ журмын өмнөх заалтуудын дагуу сунгаагүй бол захиргаа нь түүнийг уг гэрчилгээн дээр дурдсан хүчингүй болох өдрөөс хойш 1 сар хүртэлх хугацаагаар сунгаж болно. Шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссаны дараа шинэ гэрчилгээ нь хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний сунгалт хийхээс өмнөх хүчинтэй хугацаа дуусах өдрөөс хойш 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байна.

7. Захиргаанаас тодорхойлсон онцгой тохиолдолд шинэ гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааг энэ журмын 2.2, 5, эсхүл 6 дахь хэсэгт заасны дагуу хүчин төгөлдөр үйлчилж буй гэрчилгээний хугацаа дуусах өдрөөс эхлэн тооцохгүй байж болно. Ийм онцгой тохиолдолд шинэ гэрчилгээ нь шинэчилсэн үзлэг шалгалтыг хийж дууссан өдрөөс хойш 5 жил хүртэлх хугацаанд хүчинтэй байна.

8. Хэрэв жил тутмын ээлжит үзлэг шалгалтыг Е-1 журамд заасан хугацаанаас өмнө хийж дуусгасан бол:



- 1) гэрчилгээн дээр заасан ойн өдрийг үзлэг шалгалт хийж дууссан өдрөөс хойш 3 сараас хэтрэхгүй хугацаагаар өөрчлөн сольж баталгаажуулах;
- 2) E-1 журмын дагуу явуулах дараагийн жил тутмын, эсхүл завсрын үзлэг шалгалтыг шинэ ойн өдрийг ашиглан энэ журамд заасны дагуу тодорхойлсон хугацаанд хийж гүйцэтгэх;
- 3) тухайн тохиолдлоос хамааран жил тутмын үзлэг шалгалтыг нэг буюу түүнээс дээш удаа E-1 журамд заасан үзлэг шалгалт хоорондын хугацааны дээд хязгаараас хэтрэхгүйгээр явуулсан тохиолдолд хүчинтэй хугацаа дуусах өдрийг өөрчлөлгүй хэвээр үлдээж болно.

9. E-2, эсхүл E-3 журмын дагуу олгосон гэрчилгээ нь дараахь тохиолдолд хүчингүй болно. Үүнд:

- 1) хэрэв энэхүү конвенцийн шаардлагыг бүрэн хангахад шаардагдах хийц, тоног төхөөрөмж, систем, тоноглол, монтаж болон материалыг сольсон, орлуулсан, эсхүл үлэмж хэмжээний засвар хийсэн ба гэрчилгээг энэхүү хавсралтын дагуу баталгаажуулаагүй бол;
- 2) хөлөг онгоц өөр нэг улсын далбаанд шилжсэн бол. Гэрчилгээ олгогч тал шинэ гэрчилгээг зөвхөн тухайн хөлөг онгоц E-1 журмын шаардлагыг бүрэн хангасан нөхцөлд олгох. Талууд хөлөг онгоцыг хоорондоо шилжүүлэх тохиолдолд уг шилжүүлгийг хийснээс хойш 3 сарын дотор тухайн хөлөг онгоц далбааг нь мандуулах эрхтэй байсан тал хэрэв хүсэлт хүлээн авсан бол шилжүүлэг хийхээс өмнө хөлөг онгоцон дээр авч явж байсан гэрчилгээний хуулбарыг холбогдох үзлэг шалгалтын тайлангийн хувийн хамт захиргаанд аль болох хурдан хүргүүлнэ;
- 3) хэрэв холбогдох үзлэг шалгалтыг E-1.1 журмын дагуу тодорхойлсон хугацааны дотор хийж дуусгаагүй бол, хэрэв гэрчилгээг E-1.1 журмын дагуу баталгаажуулаагүй бол.

### ХАВСРАЛТ 1

#### ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ЗАГВАР ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ МЕНЕЖМЕНТИЙН ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ

Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн тухай олон улсын конвенц (цаашид "конвенц" гэх)-ийн дагуу

.....  
(улсын нэр)

Засгийн газрын бүрэн эрхийн хүрээнд

.....-аас олгов.

(эрх бүхий этгээд, эсхүл энэ конвенцийн дагуу эрх олгогдсон байгууллага)

Хөлөг онгоцны тодорхойлолт<sup>\*1/</sup>

Хөлөг онгоцны нэр.....

Ялгах дугаар, эсхүл бичиглэл .....

Бүртгэлийн боомт.....

Бохир даац.....

ОУДБ-ын дугаар<sup>\*2/</sup>.....

Үйлдвэрлэсэн огноо.....

Тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээ (куб метрээр).....

Хэрэглэсэн Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн аргын тухай дэлгэрэнгүй мэдээлэл

\* 1/ Сонголтоор, хөлөг онгоцны мэдээллийг хүснэгтэнд оруулж болно.

\* 2/ А.600/15/ Дүрмийн дагуу ОУДБ-ын таних тэмдэг бүхий дугаарыг сайн дураараа тавьж болно.



### **Е-5.8.3 ЖУРМЫН ДАГУУ ХИЙХ ЖИЛИЙН/ЗАВСРЫН ҮЗЛЭГ**

Конвенцийн хавсралтын Е-5.8.3 журмын дагуу хийсэн жилийн/завсрын\* үзлэгээр хөлөг онгоц нь Конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангаж байгааг үүгээр гэрчлэв:

Гарын үсэг: .....

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

### **Е-5.3 ЖУРМЫН ДАГУУ ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ХҮЧИНТЭЙ ХУГАЦАА 5 ЖИЛЭЭС БАГА БОЛ ТҮҮНИЙГ СУНГАХ ЗӨВШӨӨРӨЛ**

Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангаж байгаа ба энэ гэрчилгээ нь Конвенцийн Хавсралтын Е-5.3 журмын дагуу ..... хүртэл хүчинтэй байна.

Гарын үсэг: .....

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

### **Е-5.4 ЖУРМЫН ДАГУУ ШИНЭЧИЛСЭН ҮЗЛЭГ ХИЙЖ ДУУССАН ҮЕД ОЛГОХ ЗӨВШӨӨРӨЛ**

Хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох шаардлагыг хангаж байгаа ба энэ гэрчилгээ нь конвенцийн хавсралтын Е-5.4 журмын дагуу..... хүртэл хүчинтэй байна.

Гарын үсэг: .....

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

### **Е-5.5 БОЛОН Е-5.6 ЖУРМЫН ДАГУУ ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ХҮЧИНТЭЙ ХУГАЦААГ ХӨЛӨГ ОНГОЦ ҮЗЛЭГ ХИЙХ БООМТОД ОЧИХ ХҮРТЭЛ, ЭСХҮЛ ХӨНГӨЛӨЛТИЙН ТОДОРХОЙ ХУГАЦААГААР СУНГАХ ЗӨВШӨӨРӨЛ**

Конвенцийн хавсралтын Е-5.5, эсхүл Е-5.6\* журмын дагуу энэ гэрчилгээ нь ..... хүртэл хүчинтэй байна.

Гарын үсэг: .....

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

### **Е-5.8 ЖУРМЫН ДАГУУ ГЭРЧИЛГЭЭ ХҮЧИНГҮЙ БОЛОХ ХУГАЦААГ УРАГШЛУУЛАХ ЗӨВШӨӨРӨЛ**

Конвенцийн хавсралтын Е-5.8 журмын дагуу гэрчилгээ хүчингүй болох шинээр товлосон өдөр нь ..... байна.

Гарын үсэг: .....

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.

\* Хэрэггүй хэсгийг хасах.



(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

Конвенцийн хавсралтын Е-5.8 журмын дагуу гэрчилгээ хүчингүй болох шинээр товлосон өдөр нь ..... байна.

Гарын үсэг: .....

(эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар .....

Огноо .....

(холбогдох эрх бүхий байгууллагын тамга тэмдэг)

## ХАВСРАЛТ 2

### ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ БҮРТГЭЛИЙН ДЭВТРИЙН ЗАГВАР ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УС БОЛОН ҮЛДЭГДЭЛ ТУНАДАСНЫ ХЯНАЛТ БА МЕНЕЖМЕНТИЙН ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

Хугацаа: .....-аас ..... Хүртэл

Хөлөг онгоцны нэр.....

ОУДБ-ын дугаар.....

Бохир даац.....

Далбаа.....

Нийт тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээ (куб метрээр).....

Хөлөг онгоц тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөтэй эсэх

Тэнцвэржүүлэгч савыг харуулсан хөлөг онгоцны бүдүүвч зураг.....

#### 1. Танилцуулга

Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасны хяналт ба менежментийн тухай олон улсын конвенцийн Хавсралтын В-2 журмын дагуу тэнцвэржүүлэгч усны ажиллагаа явуулах бүрт бүртгэл хөтөлнө. Үүнд тэнцвэржүүлэгч усыг далайд болон хүлээн авах хэрэгсэлд юүлэх ажиллагаа орно.

#### 2. Тэнцвэржүүлэгч ус болон түүний менежмент

"тэнцвэржүүлэгч ус" гэж хөлөг онгоцны тэгш байдал, хэвийлт, гүн, тэнцвэр болон ачааллыг тохируулахаар хөлөг онгоцон дээр түр авч хадгалсан усыг.

Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийг тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн батлагдсан төлөвлөгөөний дагуу Байгууллагаас гаргасан удирдамжийг<sup>\*/1/</sup> харгалзан хийнэ.

#### 3. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэмдэглэл хийх

Дор дурдсан тохиолдол нэг бүрт тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэмдэглэл хийнэ. Үүнд:

3.1 тэнцвэржүүлэгч усыг тавцан дээр соруулах үед:

- 1) Ус соруулж авсан өдөр, цаг, боомт, эсхүл хэрэгслийн байршил (боомт, эсхүл өргөрөг/ уртраг), хэрэв боомтын гадна бол усны гүн;
- 2) Соруулах усны хэмжээ куб метрээр;
- 3) Ажиллагааг хариуцах ажилтны гарын үсэг.

3.2 Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн зорилгоор тэнцвэржүүлэгч усыг эргэлдүүлэх буюу боловсруулах үед:

- 1) ажиллагаа явуулах өдөр, цаг;

\* /1/ Тэнцвэржүүлэгч ус болон үлдэгдэл тунадасаар дамжуулан усны хор хөнөөлтэй организм болон патогений түвшнийг аль болон боломжит хэмжээнд бууруулах зорилгоор НҮБ-ын А.868 /20/ дугаар тогтоолоор батлагдсан Хөлөг онгоцны тэнцвэржүүлэгч усанд тавих хяналт болон зохицуулалтын Удирдлагыг мөрдлөг болгох.

- 2) эргэлдүүлэх буюу боловсруулах усны хэмжээ куб метрээр;
  - 3) тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн төлөвлөгөөний дагуу явуулж буй эсэх;
  - 4) ажиллагааг хариуцах ажилтны гарын үсэг;
- 3.3 Тэнцвэржүүлэгч усыг далайд юүлэх үед:
- 1) ус юүлэх өдөр, цаг, боомт, эсхүл хэрэгслийн байршил (боомт, эсхүл өргөрөг/уртраг), хэрэв боомтын гадна бол усны гүн;
  - 2) юүлэх болон үлдэж байгаа усны хэмжээ куб метрээр;
  - 3) усыг юүлэхийн өмнө Тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн батлагдсан төлөвлөгөөг хэрэгжүүлсэн эсэх;
  - 4) ажиллагааг хариуцах ажилтны гарын үсэг;
- 3.4 Тэнцвэржүүлэгч усыг хүлээж авах хэрэгсэлд юүлэх үед:
- 1) ус соруулж авсан өдөр, цаг, байршил;
  - 2) ус юүлэх өдөр, цаг, байршил;
  - 3) боомт, эсхүл хүлээн авах хэрэгсэл;
  - 4) соруулах буюу юүлэх усны хэмжээ куб метрээр;
  - 5) усыг юүлэхийн өмнө тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн батлагдсан төлөвлөгөөг хэрэгжүүлсэн эсэх;
  - 6) ажиллагааг хариуцах ажилтны гарын үсэг;
- 3.5 Тэнцвэржүүлэгч усыг ослын буюу бусад онцгой нөхцөл байдлын улмаас соруулах буюу юүлэх үед:
- 1) тухайн нөхцөл байдал үүссэн өдөр, цаг;
  - 2) тухайн нөхцөл байдал үүсэх үед хөлөг онгоцны байрласан боомт, эсхүл байршил;
  - 3) юүлэх тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээ;
  - 4) усыг соруулах, юүлэх, асгах, эсхүл алдах болсон нөхцөл байдал, шалтгаан болон ерөнхий тэмдэглэгээ;
  - 5) усыг юүлэхийн өмнө тэнцвэржүүлэгч усны менежментийн батлагдсан төлөвлөгөөг хэрэгжүүлсэн эсэх;
  - 6) ажиллагааг хариуцах ажилтны гарын үсэг;
- 3.6 Хэрэгжүүлсэн нэмэлт үйл ажиллагаа болон ерөнхий тэмдэглэгээ.

#### 4. Тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээ

Тавцан дээрх тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээг куб метрээр хэмжиж тооцоолно. Тэнцвэржүүлэгч усны бүртгэлийн дэвтэрт тэнцвэржүүлэгч усны тооцоот хэмжээний талаар олонтоо дурдсан байна. Тэнцвэржүүлэгч усны хэмжээг үнэн зөв тооцоолох асуудлыг тухайн тохиолдол бүрээр тайлбарлах нь зүйтэй.

### ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ БҮРТГЭЛ

ТЭНЦВЭРЖҮҮЛЭГЧ УСНЫ БҮРТГЭЛИЙН ДЭВТРИЙН ХУУДАСНЫ ЗАГВАР

Хөлөг онгоцны нэр:.....

Ялгах дугаар, эсхүл бичиглэл:.....

Огноо	Нэрс (тоо)	Үйл ажиллагааны тэмдэглэл/хариуцах ажилтны гарын үсэг

Ахмадын гарын үсэг.....



## 139. ДАЛАЙН НЭХЭМЖЛЭЛИЙН ТАЛААР ХҮЛЭЭХ ХАРИУЦЛАГЫГ ХЯЗГААРЛАХ ТУХАЙ КОНВЕНЦ

1976 оны 11 дүгээр сарын 19-ний өдөр баталж,  
1986 оны 12 дугаар сарын 01-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү конвенцид оролцогч улс,

далайн нэхэмжлэлийн хариуцлагыг хязгаарлахтай холбоотой тодорхой төрлийн дүрмийг хэлэлцээрээр тогтоох эрмэлзлийг хүлээн зөвшөөрч,

тухайн зорилгын дагуу конвенц байгуулахаар шийдвэрлэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### I БҮЛЭГ ХЯЗГААРЛАХ ЭРХ

#### 1 дүгээр зүйл

#### Өөрийн хариуцлагыг хязгаарлах эрхтэй этгээд

1. Дор тодорхойлсон хөлөг онгоц эзэмшигч болон аврагч нь 2 дугаар зүйлд заасан нэхэмжлэлээр энэхүү конвенцийн дүрмийн дагуу өөрийн хариуцлагыг хязгаарлаж болно.

2. “Хөлөг онгоц эзэмшигч” гэж хөлөг онгоцны эзэмшигч, гэрээгээр тээвэрлэгч, ахмад болон зохицуулагчийг ойлгоно.

3. “Аврагч” гэж аврах ажиллагаатай шууд холбоотой үйлчилгээг үзүүлж буй аливаа этгээдийг хэлнэ. Эдгээр ажиллагаанд 2 дугаар зүйлийн 1 дүгээр хэсгийн (d), (e) болон (f) дэд хэсэгт тусгасан ажиллагааг мөн багтаана.

4. Хэрэв 2 дугаар зүйлд заасан нэхэмжлэлийг үүргээ биелүүлээгүй хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл хариуцлага хүлээн авагч, эсхүл хайхрамжгүй хандсан аливаа этгээдийн үйлдлийн эсрэг гаргасан бол тус этгээд энэхүү конвенцоор олгосон хариуцлагын хязгаарлалтыг өөртөө ашигтайгаар эдэлж болно.

5. Энэхүү конвенцид заасан хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлага гэдэгт хөлөг онгоцонд гаргасан нэхэмжлэлээр хүлээж буй хариуцлагыг багтаана.

6. Энэхүү конвенцийн дүрэмд заасны дагуу хязгаарлалтад хамрах нэхэмжлэлийн хариуцлагыг даатгагч нь энэхүү конвенцийн давуу талыг хариуцлагаа даатгуулсан этгээдтэй ижил хэмжээнд эдэлж болно.

7. Хариуцлагыг хязгаарлаж буй үйлдэл нь хариуцлагыг хүлээн зөвшөөрсөнийг илэрхийлэхгүй.

#### 2 дугаар зүйл

#### Хязгаарлалтад хамрагдах нэхэмжлэл

1. Хариуцлагын үндэслэлээс үл хамаарч 3 болон 4 дүгээр зүйлийг үндэслэн дараахь нэхэмжлэлийг хариуцлагын хязгаарлалтад хамруулна. Үүнд:

а) хөлөг онгоцны тавцан дээр, эсхүл хөлөг онгоцыг ашиглах, эсхүл аврах ажиллагаа явуулахтай шууд холбоотойгоор нас барсан буюу бие махбодид гэмтэл учирсан, эсхүл эд хөрөнгө алдсан буюу гэмтсэн (боомтын барилга байгууламж, усан сан, хөлөг онгоцны замын болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлын удирдлагын хэрэгслийн гэмтлийг оруулан) тохиолдолтой холбоотойгоор, эсхүл үүнээс цаашид үүдэн гарах аливаа хохиролд хамаарах нэхэмжлэл;

б) ачаа, зорчигч, эсхүл тэдгээрийн ачааг далайн тээвэрлэлтийг саатуулсны үр дүнд бий болсон хохиролд хамаарах нэхэмжлэл;

\* Монгол Улс 2012.01.01-ний өдөр нэгдэж орсон.



- с) хөлөг онгоцыг ашиглах, эсхүл аврах ажиллагаатай шууд холбоотойгоор, гэрээнд заасан эрхээс бусад эрхийг зөрчсөний үр дүнд бий болсон бусад хохиролд хамаарах нэхэмжлэл;
  - д) живсэн, эсхүл осолдсон, эрэгт шидэгдсэн, эсхүл хаягдсан хөлөг онгоцыг, тэдгээрийн тавцан дээр байгаа, эсхүл байсан бүх зүйлсийн хамт дээш нь татаж гаргах, зайлуулах, устгах, эсхүл хор хөнөөлгүй болгоход хамаарах нэхэмжлэл;
  - е) хөлөг онгоцны ачааг зайлуулах, устгах, хор хөнөөлгүй болгоход хамаарах нэхэмжлэл;
  - ф) хохирлыг багасгах, эсхүл арилгах зорилгоор авсан арга хэмжээг хариуцах этгээд бус өөр этгээдийн нэхэмжлэл; тийм арга хэмжээнээс учирсан болон дараагийн хор уршгийг хариуцах этгээд энэхүү конвенцид заасны дагуу өөрийн хариуцлагыг хязгаарлаж болно.
2. Гэрээний дагуу буцаан нэхэх эрхийн хүрээнд, эсхүл гэрээний баталгаанд үндэслэн, эсхүл бусад арга замаар гаргасан зэргээс үл хамаарч 1 дэх хэсэгт заасан нэхэмжлэлүүдийг хязгаарлалтад хамруулна. Гэвч энэ тохиолдолд 1 дэх хэсгийн (d), (e) болон (f) дэд хэсэгт заасан нэхэмжлэл нь хариуцлагатай этгээдтэй байгуулсан гэрээний дагуу шагналтай холбоотой хэмжээнд хариуцлагын хязгаарлалтад хамрагдахгүй.

### 3 дугаар зүйл

#### **Хязгаарлалтад хамруулахгүй нэхэмжлэл**

Энэхүү конвенцийн дүрмийг дараахь тохиолдолд хэрэглэхгүй:

- а) аврах ажиллагааны, эсхүл нийтлэг ослын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл;
- б) “Далайд газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцоос далайд учруулсан хохирлын талаар хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 1969 оны 11 дүгээр сарын 29-ний өдрийн олон улсын конвенц, түүний хүчин төгөлдөр үйлчилж буй аливаа нэмэлт, өөрчлөлт, эсхүл протоколын хүрээнд газрын тосны бохирдлын хор уршгийн нэхэмжлэл;
- с) “Цөмийн хор уршгийн төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын хязгаарлалтыг зохицуулж байгаа, эсхүл хориглож буй аливаа олон улсын конвенц, эсхүл дотоодын хууль тогтоомжид тусгасан нэхэмжлэл;
- д) “Цөмийн хор уршгийн төлөө цөмийн хөлөг онгоц эзэмшигчийн эсрэг нэхэмжлэл;
- е) “Хөлөг онгоц эсхүл аврах ажиллагаатай холбоотойгоор үүрэг хүлээсэн, хөлөг онгоцны эзэмшигчийн албанд ажиллаж буй этгээд, эсхүл аврагч, тэдгээрийн өв залгамжлагч, хамаарал бүхий этгээд, эсхүл нэхэмжлэл гаргах эрх бүхий бусад этгээдийн гаргасан нэхэмжлэл; хэрэв хөлөг онгоц эзэмшигч болон түүний албанд ажиллаж буй этгээд, эсхүл аврагч хооронд байгуулсан ажил үйлчилгээний гэрээгээр зохицуулж буй хуульд зааснаар хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл аврагч эдгээр нэхэмжлэлээр хүлээх өөрийн хариуцлагыг хязгаарлах эрхгүй, эсхүл тус эрх зүйн зохицуулалтаар өөрийн хариуцлагаа 6 дугаар зүйлд заасан урьдчилан нийлбэр дүнгээс хэтрүүлсэн нийлбэр дүн хүртэл зөвхөн хязгаарлаж болохоор байвал.

### 4 дүгээр зүйл

#### **Хариуцлага хязгаарлахад саад болох үйлдэл**

Хариуцлага хүлээж буй этгээд хохирол учруулах зорилгоор, эсхүл тухайн хохирол учирч болохыг мэдэж байсан, эсхүл санамсаргүй байдлаар үйлдэл, алдаа гаргаж хохирол учруулсан бол өөрийн хариуцлагыг хязгаарлах эрхгүй.

### 5 дугаар зүйл

#### **Сөрөг нэхэмжлэл**

Энэхүү конвенцийн дүрмийн дагуу хариуцлагаа хязгаарлах эрхтэй этгээд, нэгэн ижил тохиолдлын хувьд нэхэмжлэгчид хандсан сөрөг нэхэмжлэлтэй бол, тэдгээр

нэхэмжлэлийг харилцан тооцох бөгөөд ийнхүү тооцсоны дараа үлдэгдэл байгаа тохиолдолд зөвхөн тэрхүү үлдэгдэлд энэхүү конвенцийн дүрмийг хэрэглэнэ.

## II БҮЛЭГ ХАРИУЦЛАГЫН ХЭМЖЭЭ ХЯЗГААР

### 6 дугаар зүйл Нийтлэг хэмжээ хязгаар

1. Аливаа нэг тохиолдлоос үүссэн, 7 дугаар зүйлд зааснаас бусад нэхэмжлэлийн хариуцлагын хэмжээ хязгаарыг дараахь байдлаар тооцно. Үүнд:

а) Нас барсан, эсхүл бие махбодид гэмтэл учруулснаас үүссэн нэхэмжлэлийн хувьд:

i) 500 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 333,000 тооцооны нэгж;  
ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд (i) дэд хэсэгт заасан дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:

501-ээс 3,000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 500 тооцооны нэгж;

3,001-ээс 30,000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 333 тооцооны нэгж;

30,001-ээс 70,000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 250 тооцооны нэгж;

70,000 тонноос дээш – тонн тутамд – 167 тооцооны нэгж.

б) Бусад нэхэмжлэлийн хувьд:

i) 500 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 167,000 тооцооны нэгж;

ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд (i) дэд хэсэгт заасан дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:

501-ээс 3,000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 167 тооцооны нэгж;

30,001-ээс 70,000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 125 тооцооны нэгж;

70,000 тонноос дээш – тонн тутамд – 83 тооцооны нэгж.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн (а) дэд хэсэгт заасны дагуу тооцоолж гаргасан дүн нь үүнд дурдсан нэхэмжлэлийг бүрэн төлөхөд хүрэлцэхгүй бол, 1 дэх хэсгийн (б) дэд хэсэгт заасны дагуу тооцоолж гаргасан дүнг 1 дэх хэсгийн (а) дэд хэсэгт заасан нэхэмжлэлийн төлөгдөөгүй үлдэгдлийг төлөхөд хэрэглэх болон төлөгдөөгүй ийм үлдэгдлийг заасан нэхэмжлэлийг (б) дэд хэсэгт заасан нэхэмжлэлийн хамт хувь тэнцүүлэн төлнө.

3. Хэдий тийм ч, 2 дахь хэсэгт заасны дагуу нас барсан эсхүл бие махбодид гэмтэл учруулсан тохиолдолд нөхөн төлбөр шаардах эрхэд халдахгүйгээр, Оролцогч улс өөрийн дотоодын хуульд боомтын барилга байгууламж, усан сан, хөлөг онгоцны зам болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлын удирдлагын тоног төхөөрөмжид учруулсан хор уршигтай холбоотой нэхэмжлэл нь 1 дэх хэсгийн (б) дэд хэсэгт заасан бусад нэхэмжлэлээс энэ хуульд урьдчилан заасан хэмжээгээр илүү тэргүүлэх тийм ач холбогдолтой гэдгийг урьдчилан зааж болно.

4. Аливаа нэг хөлөг онгоцноос ажиллагаа явуулаагүй аврагч, эсхүл зөвхөн нэг хөлөг онгоцон дээр ажиллагаа явуулж, тухайн хөлөг онгоцны хувьд аврах ажиллагаа явуулах үүрэгтэй аврагчийн хувьд хариуцлагын хязгаарыг 1,500 тоннын багтаамжийг үндэслэж тооцоолно.

5. Энэхүү конвенцийн зорилгод хөлөг онгоцны багтаамж гэж Хөлөг онгоцны багтаамжийн хэмжилтийн тухай 1969 оны олон улсын конвенцийн 1 дүгээр хавсралтад заасан хэмжилтийн дүрэмд нийцүүлэн тодорхойлсон нийт багтаамжийг ойлгоно.

### 7 дугаар зүйл Зорчигчдын нэхэмжлэлийн хариуцлагын хэмжээ хязгаар

1. Нэг ижил хэрэг явдлаас үүдсэн, хөлөг онгоцны зорчигч нас барсан эсхүл бие махбодид гэмтэл учирснаас үүссэн нэхэмжлэлийн тухайд энэхүү хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлагын хязгаар нь 46.666 тооцооны нэгжийг, тухайн хөлөг онгоцонд олгосон зорчигч

тээвэрлэх эрхийн гэрчилгээнд заасан тээвэрлэхийг зөвшөөрсөн зорчигчдын тоогоор үржүүлсэнтэй тэнцэх дүн болох бөгөөд гэхдээ 25 сая тооцооны нэгжээс хэтэрч болохгүй.

2. Энэхүү зүйлийн зорилгоор “хөлөг онгоцны зорчигч нас барсан эсхүл бие махбодид нь гэмтэл учирснаас үүссэн нэхэмжлэл” гэж энэхүү хөлөг онгоцон дээр:

- a) Зорчигч тээвэрлэх гэрээгээр; эсхүл
- b) ачаа тээвэрлэх гэрээний зүйл болох автомашин эсхүл амьтан тээвэрлэгчийн зөвшөөрснөөр дагалдан зорчиж явсан аливаа этгээдийн нэрийн өмнөөс, эсхүл дурын этгээдээс гаргасан аливаа ийм нэхэмжлэлийг ойлгоно.

### 8 дугаар зүйл Тооцооны нэгж

1. Энэ конвенцийн 6 болон 7 дугаар зүйлд дурдсан нэгж нь Олон улсын валютын сангаас тодорхойлсон “зээлжих тусгай эрх” юм. 6 болон 7 дугаар зүйлд дурдсан дүн нь төлбөр хийсэн, тийм төлбөрт нийцэх тухайн улсын хуулийн дагуу олгосон баталгаа, эсхүл хязгаарлалтын сан байгуулах өдрийн тэрхүү мөнгөн тэмдэгтийн үнийн дагуу улсын дотоодын хариуцлагын хязгаарлалт орсон мөнгөн тэмдэгтэд хөрвүүлнэ. Зээлжих тусгай эрхийн хувьд Олон улсын валютын сангийн гишүүн Оролцогч улсын дотоодын мөнгөн тэмдэгтийн үнэ нь өөрийн ажиллагаа болон гуйвуулгын өдрийн олон улсын валютын сангийн үнийг тодорхойлсон аргын дагуу тооцно. Зээлжих тусгай эрхийн хувьд Олон улсын валютын сангийн гишүүн бус оролцогч улсын дотоодын мөнгөн тэмдэгтийн үнэ нь оролцогч улсын тогтоосон аргаар тооцогдоно.

2. Гэвч Олон улсын валютын сангийн гишүүн бус улс бөгөөд тэдгээрийн хуулиар 1 дүгээр хэсгийн дүрмийг хэрэглэх боломжгүй бол тайлбар хийлгүйгээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах тухай гарын үсэг зурах үедээ, эсхүл соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох үедээ, эсхүл тэдгээрийн дараа хэдийд ч энэхүү конвенцид урьдчилан заасан тэдний нутаг дэвсгэр дээр хэрэглэж буй хариуцлагын хязгаарыг дараахь байдлаар тогтооно гэдгээ мэдэгдэж болно:

- a) 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (a) дэд хэсгийн хувьд – нийлбэр дүнгээр:
  - i) 500 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 5 сая мөнгөн нэгж;
  - ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд (i) дэд хэсэгт заасан дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:
    - 501-ээс 3.000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 7.500 мөнгөн нэгж;
    - 3.001-ээс 30.000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 5.000 мөнгөн нэгж;
    - 30.00-ээс 70.000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 3.750 мөнгөн нэгж;
    - 70.000 тонноос дээш – тонн тутамд – 2.500 мөнгөн нэгж.
- b) 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (b) дэд хэсгийн хувьд – нийлбэр дүнгээр:
  - i) 500 тонноос илүү багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 2.5 сая мөнгөн нэгж;
  - ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцонд (i) дэд хэсэгт заасан дүнд дурдсан дүнг нэмж тооцно:
    - 501-ээс 3.000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 2.500 мөнгөн нэгж;
    - 30.00-ээс 70.000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 1.850 мөнгөн нэгж;
    - 70.000 тонноос дээш – тонн тутамд – 1.250 мөнгөн нэгж.

c) 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн тухайд – 700.000 мөнгөн нэгжийг тухайн хөлөг онгоцонд олгосон зорчигч тээвэрлэх эрхийн гэрчилгээнд заасан тээвэрлэхийг зөвшөөрсөн зорчигчдын тоогоор үржүүлсэнтэй тэнцэх нийлбэр дүнгээр, гэхдээ 375 сая мөнгөн нэгжээс хэтрүүлэхгүйгээр тооцно. 6 дугаар зүйлийн 2 болон 3 дахь хэсгийн заалт нь энэхүү хэсгийн (a) болон (b) дэд хэсэгт харилцан хэрэглэгдэнэ.

3. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан мөнгөн нэгж нь есөн зуугийн /900.00/ сорьцтой жаран тав аравны таван миллиграмм алттай тэнцэнэ. Энэхүү нийлбэр дүнг дотоодын мөнгөн тэмдэгт хөрвүүлэхдээ тухайн улсын холбогдох хуулийн дагуу гүйцэтгэнэ.

4. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн сүүлийн өгүүлбэрт дурдсан тооцоо болон 3 дахь хэсэгт дурдсан хөрвүүлгийг хийхдээ 6 болон 7 дугаар зүйлд заасан нийлбэр дүнгийн тооцооны нэгжээр илэрхийлсэн, тэр бодит үнэлгээг аль болох боломжийн хэмжээнд оролцогч улсын дотоодын мөнгөн тэмдэгтээр илэрхийлэх байдлаар гүйцэтгэнэ. Оролцогч

улс 1 дэх хэсэгт заасны дагуу тооцоолсон арга буюу зохих тохиолдолд 3 дахь хэсэгт заасны дагуу хөрвүүлгийн үр дүнг тайлбар хийлгүүгээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах тухай гарын үсэг зурах үедээ, эсхүл 16 дугаар зүйлд дурдсан баримтыг хадгалалтад хүлээлгэн өгөх үедээ, цаашид тооцоолсон энэ аргандаа, эсхүл хөрвүүлгийн үр дүнд өөрчлөлт оруулсан тохиолдол бүрийг хадгалагчид мэдээлнэ.

### **9 дүгээр зүйл Нэхэмжлэлийг нэгтгэх**

1. Энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлд тодорхойлсон хариуцлагын хэмжээ хязгаарыг аливаа нэг үйлдлээс үүссэн бүх нэхэмжлэлийн хувьд цогцоор нь хэрэглэх бөгөөд энэ тохиолдолд дараахь зүйлийг этгээдийн эсрэг хэрэглэнэ:

- a) 1 дүгээр зүйлийн 2 дугаар хэсэгт дурдсан аливаа нэг буюу хэд хэдэн этгээд, эсхүл бусад этгээдийн хайхрамжгүй, хариуцлагагүй үйлдэл, эс үйлдлийн төлөө хариуцлага хүлээх этгээдийн эсрэг;
- b) Тухайн хөлөг онгоцон дээр аврах үйлчилгээ үзүүлж буй хөлөг онгоц эзэмшигчийн болон тус хөлөг онгоцон дээр ажиллагаа явуулж байгаа аврагч болон хэд хэдэн аврагчид, аливаа бусад этгээдийн хайхрамжгүй, эсхүл хариуцлагагүй үйлдэл, эс үйлдлийн төлөө хариуцлага хүлээх этгээдийн эсрэг; эсхүл
- c) Хөлөг онгоцноос ажиллагаа явуулаагүй, эсхүл тусгайлан зөвхөн нэг хөлөг онгоцон дээр ажиллагаа явуулж, тухайн хөлөг онгоцны хувьд аврах ажиллагаа явуулах үүрэг бүхий аврагч, хэд хэдэн аврагчийн, эсхүл бусад этгээдийн хариуцлагагүй, эсхүл хайхрамжгүй үйлдэл, эс үйлдлийн төлөө хариуцлага хүлээх этгээдийн эсрэг.

2. 7 дугаар зүйлд тодорхойлсон хариуцлагын хэмжээ хязгаарыг аливаа нэг үйлдлээс үүссэн тухайн бүх нэхэмжлэлийн хувьд цогцоор нь хэрэглэх бөгөөд энэ тохиолдолд 7 дугаар зүйлд заасан хөлөг онгоцны хувьд 1 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэгт дурдсан нэг этгээд, хэд хэдэн этгээд, эсхүл бусад этгээдийн хариуцлагагүй, эсхүл хайхрамжгүй үйлдэл, эс үйлдлийн төлөө хариуцлага хүлээх этгээдийн хувьд хэрэглэнэ.

### **10 дугаар зүйл Хязгаарлах сан байгуулахгүйгээр хариуцлагыг хязгаарлах**

1. Энэхүү конвенцийн 11 дүгээр зүйлд заасан хязгаарлах санг байгуулаагүй байсан хэдий ч хариуцлагаа хязгаарлахыг шаардаж болно. Гэхдээ хариуцлагын хязгаарлалтад хамрагдаж буй нэхэмжлэлийг хангахыг хүсч оролцогч улсын шүүхэд нэхэмжлэл гаргасан тохиолдолд, хэрэв хязгаарлалтын санг энэхүү конвенцийн дүрэмд нийцүүлэн байгуулсан, эсхүл хариуцлагаа хязгаарлах эрхээ хэрэгжүүлэх үед сан байгуулагдаж байгаа бол хариуцлага хүлээж буй этгээд өөрийн хариуцлагыг хязгаарлах эрхээ эдэлж болно гэдгийг Талууд өөрийн дотоодын хууль тогтоомжид урьдчилан тусгаж болно.

2. Хязгаарлах сан байгуулахгүйгээр хариуцлагыг хязгаарласан тохиолдолд 12 дугаар зүйлд заасныг удирдлага болгоно.

3. Энэхүү зүйлийн дүрмээс үүдэн гарч буй журмын асуудлыг нэхэмжлэл гаргасан тухайн оролцогч улсын дотоодын хууль тогтоомжид нийцүүлэн шийдвэрлэнэ.

## **III БҮЛЭГ ХЯЗГААРЛАХ САН**

### **11 дүгээр зүйл Сан үүсгэн байгуулах**

1. Хариуцлага хүлээж болох этгээд нь хариуцлагын хязгаарлалтад хамрагдаж буй нэхэмжлэлийн талаар аль оролцогч улсад нэхэмжлэл гаргасан, тухайн оролцогч улсын шүүхэд, эсхүл эрх бүхий бусад байгууллагад сан байгуулж болно. Тухайн этгээд

хариуцлага хүлээж болох нэхэмжлэлд хэрэглэх санг 7 дугаар зүйлийн дагуу тооцож гаргасан дүнгийн хэмжээгээр, хариуцлага хүлээх хэрэг үүссэн өдрөөс сан байгуулах өдөр хүртэлх дүнг хүүгийн хамт тооцож байгуулна. Ийм журмаар байгуулсан аливаа сан нь зөвхөн хариуцлагын хязгаарлалтыг нь хэрэгжүүлж болох нэхэмжлэлийг төлөхөд зориулагдана.

2. Санг хөрөнгө оруулах замаар эсхүл тухайн сан үүсгэн байгуулж буй оролцогч улсын хууль тогтоомжид нийцсэнээр баталгаа гаргах замаар шүүх болон бусад эрх бүхий байгууллага хүлээн зөвшөөрснөөр үүсгэн байгуулна.

3. Энэхүү конвенцийн 9 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн (a), (b) буюу (c) дэд хэсэг, эсхүл 2 дахь хэсэгт дурдсан аль нэг этгээд, эсхүл түүний даатгагч нь байгуулсан санг 1 дэх хэсгийн (a), (b) буюу (c) дэд хэсэгт, мөн 2 дахь хэсэгт заасан бүх этгээд байгуулсан гэж үзнэ.

### **12 дугаар зүйл** **Санг хуваарилах**

1. Энэхүү конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 1, 2, 3 дахь хэсэг болон 7 дугаар зүйлд заасан зохицуулалтын дагуу, нэхэмжлэл гаргасан этгээдийн дунд, тэдгээрийн сангийн хувьд хөрөнгө оруулсан хэмжээгээр нь хувь тэнцүүлэн тооцож санг хуваарилна.

2. Хэрэв санг хуваарилахаас өмнө хариуцагч этгээд, эсхүл түүний даатгагч санд гаргасан нэхэмжлэлийн нөхөн төлбөрийг төлсөн бол тэрхүү этгээд өөрийн санд оруулсан хэмжээнд багтаан, нэг зээлдэгчийг өөр зээлдэгчээр солих журмаар, энэхүү конвенцийг үндэслэн, нөхөн төлбөр авсан этгээдийн хүртэх эрхийг худалдаж авна.

3. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт урьдчилан заасан суброгацийн эрхийг дээр дурдсанаас бусад этгээд нөхөн төлбөр болгож өөрийн төлсөн дурын нийлбэр дүнгийн, гэхдээ хэрэглэгдэж буй дотоодын хуулиар зөвшөөрсөн зөвхөн тийм хэмжээгээр ашиглаж болно.

4. Хэрэв нөхөн төлбөрийн санг хуваарилахаас өмнө төлсөн 2 болон 3 дахь хэсгийг үндэслэн суброгацийн эрхээ тэдгээрийн хувьд ашиглаж болох байсан нөхөн төлбөрийн тийм нийлбэр дүнг хойшид бүрэн, эсхүл хэсэгчлэн төлөх шаардлагатай болно гэдгийг хариуцагч этгээд, эсхүл бусад аливаа этгээд тогтоовол, түүний санд гаргасан нэхэмжлэлийг цаашид хангах боломжийг уг этгээдэд өгөхийн тулд хүрэлцээтэй дүнг түр бүртгэсэн захирамжийг сан байгуулсан улсын шүүх буюу бусад эрх бүхий байгууллага гаргаж болно.

### **13 дугаар зүйл** **Бусад нэхэмжлэлд саад учруулах**

1. Хэрэв хязгаарлах санг 11 дүгээр зүйлийн дагуу байгуулсан сангийн хувьд эсрэг нэхэмжлэл гаргасан аливаа этгээд сан байгуулсан этгээдийн нэрийн өмнөөс, эсхүл этгээдийн аливаа бусад эд хөрөнгийн эсрэг гаргасан тийм нэхэмжлэлтэй холбоотой аливаа эрхийг гүйцэтгэхийг хориглоно.

2. Хязгаарлах санг 11 дүгээр зүйлийн дагуу байгуулсаны дараа түүний өмнөөс сан байгуулсан этгээдэд хамаарах болон сангийн эсрэг гаргаж болох, эсхүл олгосон аливаа баталгааны нэхэмжлэлээс үүдэн оролцогч улсын хуулийн харъяалалын хүрээнд баривчлагдсан, эсхүл саатуулагдсан аливаа хөлөг онгоц, эсхүл бусад өмчийг тухайн улсын эрх бүхий бусад байгууллагын, эсхүл шүүхийн шийдвэрээр чөлөөлж болно. Гэхдээ, хязгаарлах сан байгуулсан дараахь тохиолдолд, чөлөөлөх тухай ийм шийдвэрийг байнга гаргана:

- a) хэрэг явдал болсон боомтод, эсхүл хэрэг тухайн боомтын гадна болсон бол үүний дараа очих анхны боомтод;
- b) бие махбодид гэмтэл учирсан буюу нас барсны улмаас гаргасан нэхэмжлэлтэй холбоотой буулгасан боомтод;
- c) ачаанд учруулсан хохиролтой холбоотой бол ачаа буулгасан боомтод;
- d) баривчилгаа хийсэн улсад.





3. Хэрэв нэхэмжлэгч хязгаарлах сангийн эсрэг сан хариуцсан шүүхэд нэхэмжлэл гаргах болон энэхүү нэхэмжлэлтэй холбоотой сан нь чөлөөтэй шилжих, эсхүл боломжтой тохиолдолд зөвхөн 1 болон 2 дахь хэсгийн дүрмийг хэрэглэнэ.

**14 дүгээр зүйл**  
**Хууль хэрэглэх**

Энэхүү бүлгийн зорилгоор хязгаарлах сан байгуулах болон хуваарилахад хамаарах болон үүнтэй холбоотой горимын бүх л дүрмийг сан байгуулсан Оролцогч улсын хуулиар зохицуулна.

**IV БҮЛЭГ**  
**ХЭРЭГЛЭХ ХҮРЭЭ**

**15 дугаар зүйл**

1. Энэхүү конвенцийн 1 дүгээр зүйлд заасан аливаа этгээд хөлөг онгоц, эсхүл бусад өмчөө чөлөөлүүлэх, эсхүл тухайн улсын хуулийн хүрээнд олгосон аливаа хангалтын талаар хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах нэхэмжлэлийг оролцогч улсын шүүхэд гаргасан бүх тохиолдолд энэхүү конвенцийг хэрэглэнэ. Энэхүү конвенцийн дүрмийг тухайн улсын хөлөг онгоцонд хэрэглэх үед уг этгээд нь оршин суух өөрийн байнгын хаяггүй буюу тус оролцогч улсад үйл ажиллагааны үндсэн байргүй, эсхүл аливаа хөлөг онгоцны хувьд хариуцлагыг хязгаарлах болон түүнийг чөлөөлөх нэхэмжлэлийг гаргаж буй, эсхүл тус хөлөг онгоцон дээр заасан хугацааны үед тухайн оролцогч улсын далбааны дор аялаагүй бол 1 дүгээр зүйлд заасан аливаа этгээдэд энэхүү конвенцийг бүрэн, эсхүл хэсэгчлэн хэрэглэхээс оролцогч улс бүр татгалзаж болно.

2. Оролцогч улс дараахь хөлөг онгоцонд хэрэглэх хариуцлагын хязгаарлах тогтолцоог дотоодын хуулийн тусгай заалтаар зохицуулж болно:

- a) тухайн улсын хууль тогтоомжид заасны дагуу үндэсний усан замаар хөвөх зориулалттай хөлөг онгоц;
- b) 300 тонноос бага багтаамжтай хөлөг онгоцонд.

Энэхүү хэсэгт заасан, урьдчилсан боломжийг ашигласан Оролцогч улс нь өөрийн дотоодын хууль тогтоомжоор хүлээн зөвшөөрсөн хариуцлагын хязгаарыг, эсхүл тийм хязгаарыг урьдчилан тусгаагүй гэдгээ хадгалагчид мэдэгдэнэ.

3. Оролцогч улс бусад оролцогч улсын иргэн болох этгээдийн эрх ашгийг ямар нэг байдлаар хөндөөгүй хэргийн улмаас үүссэн нэхэмжлэлд хэрэглэх хариуцлагын хязгаарын тогтолцоог дотоодын хуулийн тусгай заалтаар зохицуулж болно.

4. Оролцогч улсын шүүх өрөмдлөгөд зориулж барьсан, эсхүл тохируулсан, эсхүл ийм ажлыг биелүүлж байгаа хөлөг онгоцонд энэхүү конвенцийг хэрэглэхгүй:

- a) хэрэв энэ улс 6 дугаар зүйлд урьдчилан зааснаас илүү өндөр хариуцлагын хязгаарыг өөрийн дотоодын хууль тогтоомжид тогтоосон;
- b) хэрэв энэ улс нь тийм хөлөг онгоцтой холбоотой хариуцлагын тогтолцоог зохицуулж буй олон улсын конвенцийн оролцогч болсон.

Оролцогч улсад (a) дэд хэсэг хэрэглэсэн тохиолдолд хадгалагчид мэдэгдэнэ.

5. Энэхүү конвенцийг:

- a) хийн дэртэй хөлөг онгоцонд;
- b) далайн ёроолоос болон гүнээс байгалийн нөөц хайж илрүүлэх, боловсруулах зорилгоор байгуулсан хөвөгч тавцанд тус тус хэрэглэхгүй.



## **V БҮЛЭГ ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТ**

### *16 дугаар зүйл*

#### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь Далайн асуудлаар Зөвлөлдөх Засгийн газар хоорондын байгууллагын (цаашид “Байгууллага” гэх) оршиж буй газарт 1977 оны 2 дугаар сарын 1-ээс 1979 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн хооронд гарын үсэг зурахад бүх улсад нээлттэй байх бөгөөд дараа нь нэгдэн ороход нээлттэй байна.

2. Бүх улс дараахь замаар энэхүү конвенцийн оролцогч болж болно:

а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахад тайлбар хийхгүйгээр гарын үсэг зурах;

б) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах болон цаашид соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцөлтэйгээр гарын үсэг зурах;

с) нэгдэн орох.

3. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орохдоо энэ тухай албан ёсны баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга (цаашид “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэх)-д хадгалуулахаар өгөх замаар хэрэгжүүлнэ.

### *17 дугаар зүйл*

#### **Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэхүү конвенцийг 12 улс соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах тухай тайлбаргүйгээр түүнд гарын үсэг зурсан өдрөөс хойш, эсхүл соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай шаардлагатай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш нэг жилийн хугацаа дуусахад дараа сарын анхны өдөр хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэхүү конвенцид хүчин төгөлдөр болох нөхцөл биелсэний дараа, гэвч түүнийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримтыг хадгалуулахаар өгсөн, соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн буюу баталсан тухай тайлбаргүйгээр түүнд гарын үсэг зурсан улсын хувьд соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох, эсхүл соёрхон баталсан тухай тайлбаргүйгээр түүнд гарын үсэг зурсан нь аливаа сүүлийн өдөр болохоос хамааран конвенц хүчин төгөлдөр болох өдөр буюу баримтыг хадгалалтад хүлээлгэн өгсөн өдрөөс буюу гарын үсэг зурсан өдрөөс хойш 90 өдөр өнгөрөхөд дараа сарын анхны өдөр хүчинтэй болно.

3. Үүний дараа энэхүү конвенцийн оролцогч болсон аливаа улсын хувьд баримтыг хадгалалтад хүлээлгэн өгсөн өдрөөс хойш ерэн өдөр өнгөрөхөд дараа сарын анхны өдөр конвенц хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн буюу баталсан, эсхүл түүнд нэгдэн орсон улс хоорондын харилцааны тухайд энэхүү конвенц нь 1957 оны 10 дугаар сарын 10-ны өдөр Брюссель хотод баталсан “Далайн хөлөг онгоц эзэмшигчдийн хариуцлагыг хязгаарлахад хамаарах олон улсын конвенц” болон 1924 оны 8 дугаар сарын 25-ны өдөр Брюссель хотод гарын үсэг зурсан, “Далайн хөлөг онгоц эзэмшигчдийн хариуцлагыг хязгаарлахад хамаарах дүрмийг нэгтгэх тухай” олон улсын конвенцийг орлоно.

### *18 дугаар зүйл*

#### **Тайлбар**

1. Аливаа улс энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох үедээ 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (d) болон (e) дэд хэсгийг хэрэглэхээс татгалзах эрхийн талаар тайлбар хийж болно. Энэхүү конвенцийн гол утгыг хөндсөн асуудлаар бусад ямар ч тайлбарыг хүлээн зөвшөөрөхгүй.



2. Гарын үсэг зурах үедээ хийсэн тайлбараа соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах үедээ баталгаажуулна.

3. Энэхүү конвенцид тайлбар хийсэн аливаа улс түүнийгээ Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэл хүргүүлэх замаар хэзээ ч цуцалж болно. Мэдэгдэл хүлээн авсан өдрөөс тайлбарын цуцлалт хүчин төгөлдөр болно. Хэрэв тайлбарын цуцлалт нь түүнд тодорхойлсон өдөр хүчин төгөлдөр болох тухай мэдэгдэлд заасан, харин энэ өдөр нь Ерөнхий нарийн бичгийн дарга мэдэгдэл хүлээн авах өдрөөс сүүлд байвал тайлбарын цуцлалт нь сүүлд нь хүчин төгөлдөр болно.

#### 19 дүгээр зүйл

##### Цуцлалт

1. Тухайн улсын хувьд конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш нэг жилийн дараа хэдийд ч оролцогч улс нь энэхүү конвенцийг цуцалж болно.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн даргад баримт бичгээ хадгалуулснаар цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

3. Баримт бичгээ хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш нэг жилийн дараа буюу тухайн баримт бичигт заасан илүү үргэлжлэх хугацааг дуусахад дараа сарын анхны өдөр цуцлалт нь хүчин төгөлдөр болно.

#### 20 дугаар зүйл

##### Хянах болон нэмэлт, өөрчлөлт

1. Байгууллага нь энэхүү конвенцийг хянах буюу түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор бага хурлыг зарлан хуралдуулж болно.

2. Энэхүү конвенцийг дахин хянаж үзэх буюу түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай оролцогчдын 1/3-ээс цөөнгүй нь хүсэлт гаргасан бол байгууллага түүний оролцогч улсын бага хурлыг зарлан хуралдуулна.

3. Энэхүү конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хадгалалтад хүлээлгэн өгсөн соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан буюу нэгдэн орсон тухай аливаа баримтыг, хэрэв энэ баримтад эсрэг санаа илэрхийлээгүй бол, нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцид хамаарна.

#### 21 дүгээр зүйл

##### Хязгаарлах дүн болон тооцооны нэгж, эсхүл мөнгөн нэгжийг хянах

1. Энэхүү конвенцийн 20 дугаар зүйлд заасан ч, 8 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг болон 6, 7 дугаар зүйлд тогтоосон нийлбэр дүнг зөвхөн хянах, эсхүл энэхүү зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон нэгжийн нэгийг, эсхүл хоёуланг нь бусад нэгжээр солих зорилготой бага хурлыг Байгууллага энэ зүйлийн 2 болон 3 дахь хэсэгт нийцүүлэн зарлан хуралдуулна. Дүнг түүний бодит үнэ өртөг ихээхэн өөрчлөгдсөн тохиолдолд л зөвхөн дахин хянаж үзнэ.

2. Оролцогч улсын 1/4-ээс цөөнгүй нь хүсэлт гаргасан бол Байгууллага ийм бага хурлыг зарлан хуралдуулна.

3. Нийлбэр дүнг өөрчлөх буюу нэг нэгжийг бусад нэгжээр солих тухай шийдвэрийг тухайн бага хуралд оролцож санал өгч буй Оролцогч улсын олонхи буюу 2/3 нь гаргана.

4. Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан буюу нэгдэн орсон баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн аливаа улс нь нэмэлт, өөрчлөлт орж өөрчлөгдсөн конвенцийг хэрэглэнэ.

#### 22 дугаар зүйл

##### Хадгалагч

1. Энэхүү конвенцийг халгалуулахаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга:

а) энэхүү конвенцийн зохих ёсоор баталсан хувийг далайн нэхэмжлэлээр хүлээх хариуцлагыг нь хязгаарлах тухай бага хуралд урилгаар оролцож буй бүх улсад болон энэхүү конвенцид нэгдэн орсон бусад бүх улсад хүргүүлнэ;

б) энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан буюу нэгдэн орсон бүх улсад дор дурдсаныг мэдээлнэ:

i) шинээр гарын үсэг зурсан, баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн тохиолдол бүрийн болон аливаа тайлбар, түүнчлэн тухайн гарын үсэг зурсан, эсхүл хадгалалтад өгсөн он, сар, өдрийн тухай;

ii) энэхүү конвенц буюу түүнд оруулсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийн тухай;

iii) энэхүү конвенцийн аливаа цуцлалтын тухай болон цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийн тухай;

iv) 20 болон 21 дүгээр зүйлд нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрсөн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийн тухай;

v) энэхүү конвенцийн ямар нэгэн зүйлээр шаардаж буй аливаа мэдээллийн тухай.

2. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц түүний эх бичвэрийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлд нийцүүлэн бүртгүүлж хэвлэн нийтлүүлэхээр тус байгууллагын нарийн бичгийн дарга нарын газарт хүргүүлнэ.

### 23 дугаар зүйл Хэл

Энэхүү конвенцийг англи, франц, орос, испани хэлээр тус бүр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр нь адил хүчинтэй.

Үүнийг баталж дор дурдсанаар гарын үсэг зурсан, үүнд бүрэн эрх олгогдсон этгээд энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан зургаан оны арван нэгдүгээр сарын арван есны өдөр Лондон хотноо байгуулав.



## 140. ДАЛАЙН НЭХЭМЖЛЭЛИЙН ТАЛААР ХҮЛЭЭХ ХАРИУЦЛАГЫГ ХЯЗГААРЛАХ ТУХАЙ КОНВЕНЦИЙН ПРОТОКОЛ

1996 оны 5 дугаар сарын 2-ны өдөр баталж,  
2004 оны 5 дугаар сарын 13-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү протоколд оролцогч тал,

далайн нэхэмжлэлийн хариуцлагыг хязгаарлах тухай 1976 оны 11 дүгээр сарын 19-ний өдөр Лондон хотноо баталсан конвенц хариуцлагыг хязгаарлах дүнг хянах, хялбарчилсан горим тогтоох болон нөхөн төлбөрийн хэмжээг нэмэгдүүлэх зорилгоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулах шаардлагатай хэмээн үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл

Энэхүү протоколын зорилгод:

1. “конвенц” гэж Далайн нэхэмжлэлийн хариуцлагыг хязгаарлах тухай 1976 оны конвенцийг;
2. “Байгууллага” гэж Олон улсын далайн байгууллагыг;
3. “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэж байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг ойлгоно.

### 2 дугаар зүйл

Конвенцийн 3 дугаар зүйлийн (а) дэд хэсгийг дараахь зүйлээр солино:

а) аврах ажиллагааны нэхэмжлэл, тэр дундаа хэрэв хэрэглэхээр байвал “Аврах ажиллагааны тухай” нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1989 оны олон улсын конвенцийн 14 дүгээр зүйлийн дагуу тусгай нөхөн төлбөрийн болон нийтлэг ослын нөхөн төлбөрийн ерөнхий дундаж хандивын аливаа нэхэмжлэл” гэж.

### 3 дугаар зүйл

Конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь зүйлээр солино:

1. Аливаа тохиолдлоос үүссэн, 7 дугаар зүйлд зааснаас бусад нэхэмжлэлийн хариуцлагын хязгаарыг дараахь байдлаар тооцно:

а) бие махбодид гэмтэл учирсан, эсхүл нас баралтаас үүссэн нэхэмжлэлийн хувьд:

i) 2000 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд – 2 сая тооцооны нэгж;

ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцны хувьд (i) дэд хэсэгт заасан дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:

2001-ээс 30000 тонн хүртэл тонн тутамд – 800 тооцооны нэгж;

30001-ээс 70000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 9000 тооцооны нэгж;

70000 тонноос дээш – тонн тутамд – 6000 тооцооны нэгж.

б) Бусад аливаа нэхэмжлэлийн хувьд:

i) 2000 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 1 сая мөнгөн нэгж;

ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцонд (i) дэд хэсэгт заасан нийлбэр дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:

2001-ээс 30000 тонн хүртэл тонн тутамд – 400 тооцооны нэгж;

30001-ээс 70000 тонн хүртэл – тонн тутамд – 300 тооцооны нэгж;

70000 тонноос дээш – тонн тутамд – 200 тооцооны нэгж.

\* Монгол Улс 2011.12.27-ны өдөр нэгдэн орсон.

#### 4 дүгээр зүйл

Конвенцийн 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь зүйлээр солино:

1. Нэг ижил хэргээс хөлөг онгоцны зорчигчид нас барсан, эсхүл бие махбодид нь гэмтэл учирснаас үүссэн нэхэмжлэлийн хувьд хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлагын хязгаар нь 175 000 тооцооны нэгжийг тухайн хөлөг онгоцонд олгосон зорчигч тээвэрлэх эрхийн гэрчилгээнд заасан тээвэрлэхийг зөвшөөрсөн зорчигчдын тоогоор үржүүлсэнтэй тэнцэх дүн болно.

#### 5 дугаар зүйл

Конвенцийн 8 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийг дараахь зүйлээр солино:

2. Гэвч Олон улсын валютын сангийн гишүүн бус улс бөгөөд тэдгээрийн хуулиар 1 дүгээр хэсгийн дүрмийг хэрэглэх боломжгүй бол тайлбар хийлгүйгээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах тухай гарын үсэг зурах үедээ, эсхүл соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох үедээ, эсхүл эдгээрийн дараа хэдийд ч энэхүү конвенцид урьдчилан заасан тэдний нутаг дэвсгэр дээр хэрэглэж буй хариуцлагын хязгаарыг дараахь байдлаар тогтооно гэдгээ мэдэгдэж болно:

- a) 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн a) дэд хэсгийн хувьд – нийлбэр дүнгээр:
  - i) 2000 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 30 сая мөнгөн нэгж;
  - ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцонд (i) дэд хэсэгт заасан нийлбэр дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:  
2001-ээс 30 000 тонн хүртэл – тонн тутамд 12 000 мөнгөн нэгж;  
30 001-ээс 70 000 тонн хүртэл – тонн тутамд 9 000 мөнгөн нэгж;  
70 001-ээс тонноос дээш – тонн тутамд 6 000 мөнгөн нэгж.
- b) 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн b) дэд хэсгийн хувьд – нийлбэр дүнгээр:
  - i) 2000 тонноос илүүгүй багтаамжтай хөлөг онгоцонд – 15 сая мөнгөн нэгж;
  - ii) дээр дурдсанаас илүү багтаамжтай хөлөг онгоцонд (i) дэд хэсэгт заасан нийлбэр дүнд дор дурдсан дүнг нэмж тооцно:  
2001-ээс 30 000 тонн хүртэл – тонн тутамд 6 000 мөнгөн нэгж;  
30 007-ээс 70 000 тонн хүртэл – тонн тутамд 4 500 мөнгөн нэгж;  
70 001-ээс тонноос дээш – тонн тутамд 3 000 мөнгөн нэгж.
- c) 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн тухайд – 2 625 000 валютын нэгжийг тухайн хөлөг онгоцонд олгосон зорчигч тээвэрлэх эрхийн гэрчилгээнд заасан тээвэрлэхийг зөвшөөрсөн зорчигчдын тоогоор үржүүлсэнтэй тэнцэх дүнгээр.

#### 6 дугаар зүйл

Конвенцийн 15 дугаар зүйлд 3 *bis* хэсэг болгож дараахь зүйлийг нэмнэ:

3 *bis*. 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт хариуцлагын хязгаарыг хэдийгээр тодорхойлсон ч оролцогч улс хөлөг онгоцны зорчигчид нь нас барсан, эсхүл бие махбодид нь гэмтэл учирснаас үүссэн нэхэмжлэлд хэрэглэх хариуцлагын хязгаарын тогтолцоог 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт урьдчилан тодорхойлсон хариуцлагын хязгаараас багагүй хариуцлагын хязгаар тогтоосон нөхцөлд дотоодын хуулийн тусгай зохицуулалтаар зохицуулж болно. Энэ хэсэгт урьдчилан заасан сонголтыг ашигласан Оролцогч улс хүлээн зөвшөөрсөн хариуцлагын хязгаарын, эсхүл тийм хязгаарыг урьдчилан тусгаагүй талаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэнэ.

#### 7 дугаар зүйл

Конвенцийн 18 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь зүйлээр солино:

1. Аливаа улс энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох үедээ, эсхүл аль ч үед дараахь эрхийнхээ талаар тайлбар хийж болно:

- a) 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (d) болон (e) дэд хэсгийг хэрэглэхээс татгалзах;

б) “Далайгаар аюултай болон хортой бодис тээвэрлэхтэй холбогдон учирсан хохирлыг нөхөн төлбөрийн болон хариуцлагын тухай” 1996 оны олон улсын конвенц, түүний аливаа нэмэлт, өөрчлөлт буюу протоколын ойлголтын хүрээнд хохиролд хамаарах нэхэмжлэлээс татгалзах.

Энэхүү конвенцийн гол утгыг хөндсөн асуудлаар бусад ямар ч тайлбарыг хүлээн зөвшөөрөхгүй.

### 8 дугаар зүйл Хариуцлагын хязгаарыг өөрчлөх

1. Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, 7 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, 8 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан хариуцлагын хязгаарыг өөрчлөх аливаа саналыг энэхүү протоколд оролцогч улсын талаас цөөнгүй, гэхдээ ямар ч тохиолдолд 6-аас доошгүй улсын хүсэлтээр Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Байгууллагын бүх гишүүдэд болон хэлэлцэн тохирогч бүх улсад хүргүүлнэ.

2. Дээр дурдсанаар санал болгосон болон хүргүүлсэн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг хүргүүлсэн өдрөөс хойш дор хаяж 6 сарын дараа түүнийг хянуулахаар Байгууллагын Хууль зүйн хороонд шилжүүлнэ.

3. Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч бүх улс Байгууллагын гишүүн болон гишүүн бус байхаас үл хамаарч нэмэлт, өөрчлөлтийг хянах болон батлах талаар Хууль зүйн хорооны ажилд оролцох эрхтэй.

4. Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч улсын талаас санал хураах үед хүрэлцэн ирсэн нөхцөлд 3 дахь хэсэгт заасны дагуу бүрэлдэхүүнийг нь өргөтгөсөн Хууль зүйн хорооны санал хураалтад хүрэлцэн ирсэн буюу оролцож буй энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн хэлэлцэн тохиролцогч улсын 2/3-ын саналаар нэмэлт, өөрчлөлтийг батлана.

5. Хууль зүйн хорооны хариуцлагын хязгаарыг өөрчлөх тухай саналыг хянах үедээ болсон хэргийн тухай мэдээлэл, түүний дотор тэдний учруулсан хохирлын хэмжээ, мөнгөний ханшны өөрчлөлт болон санал болгож буй нэмэлт, өөрчлөлт зэрэгт даатгалын өртгийн нөлөөлөл зэргийг анхаарч ажиллана.

6.

а) Энэхүү протоколыг гарын үсэг зурахад нээлттэй болгосон өдрөөс хойш 5-аас доошгүй жил, энэхүү зүйлийн дагуу оруулсан өмнөх нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 5-аас доошгүй жилийн хугацаанд энэхүү зүйлд нийцүүлэн оруулсан хариуцлагын хязгаарын ямар ч өөрчлөлтийг үл хянана;

б) Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцид заасан хязгаарыг протоколд гарын үсэг зурахад нээлттэй болсон өдрөөс эхлэн нийлмэл үндэслэлээр тооцож жил тутам 6 хувиар нэмэгдүүлсэнтэй дүйсэн хэмжээнээс ямар ч хязгаарыг хэтрүүлэн нэмэгдүүлж болохгүй;

с) Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцоор тогтоосон хязгаарт нийцэж буй гурав дахин нэмэгдүүлсэн дүнгээс илүү хэтэрч байхаар хязгаарыг нэмэгдүүлж болохгүй.

7. Байгууллага нь 4 дэх хэсэгт нийцүүлэн баталсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийн талаар хэлэлцэн тохиролцогч бүх улсад мэдэгдэнэ. Нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах үед хэлэлцэн тохиролцогч талууд байсан улсын 1/4-ээс доошгүй хувь нь Ерөнхий нарийн бичгийн даргад нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөхгүй гэж мэдэгдэл хүргүүлсэн өдрөөс хойшхи 18 сарын хугацаанд мэдэгдээгүй бол тус хугацааны төгсгөлд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзнэ. Хүлээн зөвшөөрөхгүй талаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээж авахгүй ба хүчин төгөлдөр болохгүй.

8. 7 дахь хэсэгт нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрсөн нэмэлт, өөрчлөлт нь тэдгээрийг хүлээн зөвшөөрсний дараа 18 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

9. Хэлэлцэн тохиролцогч бүх улс нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болохоос доод тал нь 6 сарын өмнө 12 дугаар зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсэгт нийцүүлэн энэхүү протоколыг цуцлаагүй бол нэмэлт, өөрчлөлтийг дагаж мөрдөнө. Тийм цуцлалт нь нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон үеэс хүчин төгөлдөр болно.



10. Хэрэв нэмэлт, өөрчлөлтийг баталсан, гэхдээ түүнийг хүлээн зөвшөөрөхөд шаардагдах арван найман сарын хугацаа дуусаагүй байх үед тус хугацаанд хэлэлцэн тохиролцогч улс болж буй тухайн улс нэмэлт, өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болсон тохиолдолд дагаж мөрдөх үүрэг хүлээнэ. Энэ хугацааг дууссаны дараа хэлэлцэн тохиолцогч улс болж буй улс 7 дахь хэсэгт нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрсөн нэмэлт, өөрчлөлтийг дагаж мөрдөнө. Энэ хэсэгт дурдсан тохиолдолд, тухайн улс нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон үеэс буюу хэрэв энэ нь илүү сүүлд болж буй бол, энэхүү протокол энэ улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон үеэс нэмэлт, өөрчлөлтийг дагаж мөрдөнө.

#### 9 дүгээр зүйл

1. Энэхүү протоколд оролцогчид хоорондын харилцаанд энэхүү конвенц болон протокол нь хоёулаа нэгдмэл нэг баримт гэж уншигдаж ойлгогдоно.

2. Энэхүү протоколын оролцогч хэдий ч конвенцийн оролцогч биш улс протоколын оролцогч бусад улсын хувьд энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн заалтыг биелүүлэх болон харин зөвхөн конвенцийн оролцогч улсын хувьд конвенцийн заалтыг биелүүлэхгүй.

3. Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийг улс бүрийн хувьд энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсны дараа өнгөрсөн хэргээс үүссэн нэхэмжлэлд зөвхөн хэрэглэнэ.

4. Энэхүү протоколын аливаа заалт конвенцийн болон энэхүү протоколын оролцогч болсон улсын хувьд конвенцийн оролцогч боловч энэхүү протоколын оролцогч бус улсын хувьд хүлээсэн үүргийг хөндөхгүй.

#### 10 дугаар зүйл ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТ

##### **Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах болон нэгдэн орох**

1. Энэхүү протокол нь 1996 оны 10 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 1997 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр хүртэл Байгууллагын төв байранд гарын үсэг зурахад бүх улсад нээлттэй байна.

2. Аливаа улс энэхүү протоколоор хүлээх үүргийг хүлээн зөвшөөрсөн тухайгаа дараахь аргаар илэрхийлж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахад тайлбар хийхгүйгээр гарын үсэг зурах;
- б) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах болон цаашид соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцөлтэйгөөр гарын үсэг зурах;
- с) нэгдэн орох.

3. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орохдоо энэ тухай албан ёсны баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгөх замаар хэрэгжүүлнэ.

4. Энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа хадгалалтад өгсөн соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах буюу нэгдэн орох тухай аливаа баримт нь түүнд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөөр өөрчлөгдсөн конвенцид хамаарна.

#### 11 дүгээр зүйл Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү протокол нь дагаж мөрдөх үүрэг хүлээхээр 10 улс зөвшөөрснөө илэрхийлсэн өдрөөс хойш 90 өдрийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хүчин төгөлдөр болоход шаардлагатай нөхцөл хангагдсаны дараа энэхүү протоколыг даган мөрдөх үүрэг хүлээхээр зөвшөөрсөн аливаа

улсын хувьд энэхүү протокол нь зөвшөөрснөө илэрхийлсэн өдрөөс хойш 90 өдрийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

### 12 дугаар зүйл Цуцлалт

1. Аливаа оролцогч улсын хувьд энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хэдийд ч тухайн оролцогч улс энэхүү протоколыг цуцлаж болно.

2. Цуцлах тухай баримтаа хадгалуулахаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлэх замаар цуцлалтыг хэрэгжүүлнэ.

3. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримтыг хадгалуулахаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлснээс хойш арван хоёр сарын дараа буюу цуцлах тухай баримтад тусгайлан заасан байж болох илүү урт хугацааны дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. Энэхүү протоколын оролцогч улсын хоорондын харилцаанд тэдгээрийн аль нэг нь 19 дүгээр зүйлд нийцүүлэн конвенцийг цуцалбал энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийг цуцалсан гэж ямар ч байдлаар ойлгогдох ёсгүй.

### 13 дугаар зүйл Хяналт болон нэмэлт, өөрчлөлт

1. Байгууллага энэхүү протоколыг хянах буюу түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор хурал зарлан хуралдуулж болно.

2. Байгууллага 1/3-ээс доошгүй хэлэлцэн тохиролцогч талуудын хүсэлтийн дагуу энэхүү протоколыг хянах буюу түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилготой протоколын хэлэлцэн тохиролцогч улсын хурлыг зарлан хуралдуулна.

### 14 дүгээр зүйл Хадгалагч

1. Энэхүү протокол болон 8 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулна.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга:

а) Энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон бүх улсад дор дурдсаныг мэдээлнэ:

i) шинээр гарын үсэг зурсан, эсхүл баримт бичгийг хадгалалтад өгсөн тохиолдол бүрийн он, сар, өдрийг зааж;

ii) Конвенцийн 8 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэг болон энэхүү протоколоор өөрчилсөн конвенцийн 8 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийн дагуу мэдэгдэл, мэдээлэл бүрийн тухай;

iii) энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийн тухай;

iv) 8 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт нийцүүлэн хийсэн хязгаарыг өөрчлөх аливаа саналын тухай;

v) 8 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэгт нийцүүлэн баталсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийн тухай;

vi) 8 дугаар зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзэж буй аливаа нэмэлт, өөрчлөлт тэдгээрийн хүчин төгөлдөр болсон он, сар, өдрийг энэ зүйлийн 8 болон 9 дэх хэсэгтэй нийцүүлэн зааж;

vii) энэхүү протоколыг цуцалсан тухай аливаа баримтыг хадгалалтад хүлээлгэн өгсөн он, сар, өдрийг болон хүчин төгөлдөр болох өдрийг зааж.

б) Энэхүү протоколын албан ёсны хувийг протоколд гарын үсэг зурсан бүх улсад болон нэгдэн орсон бүх улсад хүргүүлнэ.

3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болмогц түүний эх бичвэрийг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлд нийцүүлэн бүртгүүлж хэвлэн нийтлүүлэхээр тус байгууллагын нарийн бичгийн дарга нарын газарт хүргүүлнэ.

**15 дугаар зүйл**  
**Хэл**

Энэхүү протоколыг араб, хятад, англи, франц, орос, испани хэлээр тус бүр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд эх бичвэр тус бүр адил хүчинтэй.

Үүнийг баталж дор дурдсанаар гарын үсэг зурсан, үүнд өөр өөрийн Засгийн газраас бүрэн эрх олгосон этгээд энэхүү протоколд гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун ерэн зургаан оны тавдугаар сарын хоёрны өдөр Лондон хотноо байгуулав.

## 141. ДАЛАЙН ХИЙМЭЛ ДАГУУЛЫН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН КОНВЕНЦ

1979 оны 7 дугаар сарын 16-ны өдөр баталж,  
1984 оны 4 дүгээр сарын 28-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү конвенцид Оролцогч улс,

хиймэл дагуулын аргаар дамжуулах холбоо нь дэлхий нийтээр алагчлахгүй байх үндсэн дээр болон дэлхийн бүх үндэстэн хэрэглэхэд боломжтой болохыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий Ассамблейн 1721(XVI) дүгээр тогтоолд тусгасан зарчимд анхаарал хандуулж,

сансар огторгуй, сар болон бусад огторгуйн гариг эрхэсийг ашиглах, хайгуул хийхэд улсын үйл ажиллагаандаа баримтлах зарчмын тухай 1967 оны 1 дүгээр сарын 27-нд байгуулсан гэрээний холбогдох заалт, ялангуяа түүний 1 дүгээр зүйлд тусгагдсан сансар огторгуйг бүх улсын ашиг, сонирхолд нийцүүлэн ашиглана гэснийг эргэн харж,

дэлхийн худалдаа маш өндөр хувь хэмжээгээр хөлөг онгоцноос хамаардгийг анхаарч,

сансрын хиймэл дагуулыг далайн тээврийн осол, аюулгүйн системд ашигласнаар, хөлөг онгоц хоорондын харилцаа холбоо, хөлөг онгоц болон тэдгээрийн удирдлага хоорондын, мөн багийн гишүүд, зорчигчидтой эрэг дээрээс холбоо тогтооход мэдэгдэхүйц ахиц дэвшил гаргаж болохыг ухамсарлаж,

эдгээр шаардлагыг ухамсарласны эцэст радио холбоонд хамгийн тохиромжтой, өндөр хөгжил бүхий сансрын технологийг ашиглах замаар улс үндэстэн бүрийн хөлөг онгоцонд үр өгөөжийг хүртээх боломжоор хангах заалтыг оруулан хамгийн үр ашигтай байж болох радио долгион болон хиймэл дагуулыг ашиглан эдийн засгийн хэмнэлт бүхий тоног төхөөрөмжийг ашиглах заалтыг боловсруулах шаардлагатай гэж үзэж,

далайн хиймэл дагуулын систем нь дэлхийн хөдөлгөөнт үүрэн станц болон газрын станц, түүнчлэн сансрын сегментээс бүрддэг болохыг хүлээн зөвшөөрч,

далайн хиймэл дагуулын систем нь бүх улс үндэстнүүдийн агаарын хөлгийн тусын тулд сансрын холбоог нээлттэй байлгах шаардлагатайг сануулж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл Тодорхойлолт

Энэхүү конвенцийн зорилгоор:

- а) "үйл ажиллагааны хэлэлцээр" гэж Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллага /цаашид "ИНМАРСАТ" гэх/-ын үйл ажиллагааны хэлэлцээр болон түүний хавсралтыг;
- б) "оролцогч тал" гэж энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр үйлчлэх улсыг;
- с) "гарын үсэг зурсан тал" гэж үйл ажиллагааны хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болсон аливаа оролцогч тал, эсхүл 2 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу томилсон аж ахуйн нэгжийг;

\* Монгол Улс 2011.12.15-ны өдөр нэгдэн орсон.

- d) "сансрын сегмент" гэж сансрын хиймэл дагуул, мөн байршил тодорхойлогч, телеметр, удирдлага, хянах, шалгах болон холбогдох хэрэгсэл, мөн сансрын эдгээр хиймэл дагуулын үйл ажиллагааг дэмжихэд шаардагдах тоног төхөөрөмжийг;
- e) "ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент" гэж ИНМАРСАТ-ын өмчилж, эсхүл түрээсэлж байгаа сансрын сегментийг;
- f) "хөлөг онгоц" гэж далайн орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй усан онгоцыг хэлнэ. Энэхүү нэр томъёонд далавчит хөлөг онгоц, хийлдэг тээврийн хэрэгсэл, шумбагч онгоц, хөвөгч хөлөг болон байнга бэхлэгдээгүй тавцанг хамтад нь;
- g) "өмч" гэж эзэмших эрх буюу гэрээний эрхэд хамаарах аливаа зүйлийг;
- h) "агаарын хөлөг" гэж агаарын өгсөх урсгалын нөлөөллөөр бус, өөрөө агаартай харилцан үйлчилсний хүчинд агаарт тогтож, хөдөлгөөн хийж чадах аливаа төхөөрөмжийг хэлнэ.

## 2 дугаар зүйл ИНМАРСАТ-ыг байгуулах

1. Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллага ИНМАРСАТ нь үүгээр байгуулагдав.
2. Үйл ажиллагааны гэрээ нь энэхүү конвенцийн заалтад нийцсэн байх ба энэхүү конвенцид гарын үсэг зурахад нээлттэй байх хугацаатай ижил хугацаанд нээлттэй байна.
3. Оролцогч тал тус бүр үйл ажиллагааны хэлэлцээрт гарын үсэг зурах эсхүл тухайн оролцогч талын эрх авсан төрийн байгууллага, эсхүл хувийн эрх бүхий аж ахуйн нэгжийг үйл ажиллагааны хэлэлцээрт гарын үсэг зуруулахаар томилно.
4. Дотоодын холбогдох хуулийн хүрээнд харилцаа холбооны удирдлага болон аж ахуйн нэгж нь энэхүү конвенц болон Үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу олгосон тэдгээрийн харилцаа холбооны тоног төхөөрөмж ашиглахын хувьд, түүнчлэн орлогын хуваарилалт болон холбогдох бизнесийн тохиролцоо, тоног төхөөрөмж, олон нийтэд үзүүлэх үйлчилгээний хувьд хэлэлцээ хийх болон хөдөлгөөний хэлэлцээрт шууд нэгдэн орж болно.

## 3 дугаар зүйл Зорилго

1. Байгууллагын зорилго нь далайн тээврийн харилцаа холбоог бодитой сайжруулахад шаардагдах сансрын сегментийг үүсгэн бий болгох замаар гамшгийн үед буюу хүний аюулгүй байдлыг хангах шаардлагатай нөхцөл байдалд туслах боломжийг нэмэгдүүлэх, агаарын хөлгийн бүтээмж ба менежментийг сайжруулах, далайн болон агаарын олон нийтийн харилцааны үйлчилгээ, радио холбоо тодорхойлогчийн хүчин чадлыг сайжруулахад дэмжлэг үзүүлэх юм.
2. Байгууллага нь далайн болон далайн харилцаа холбоо шаардлагатай байгаа бүх салбарт үйлчлэхийг эрмэлзэнэ.
3. Байгууллага нь зөвхөн энх тайвны зорилготой үйл хэрэг явуулна.

## 4 дүгээр зүйл Оролцогч тал болон түүний томилсон аж ахуйн нэгжийн хоорондын харилцаа

Гарын үсэг зурсан тал нь оролцогч талаас томилсон аж ахуйн нэгж бол:

- a) оролцогч тал болон гарын үсэг зурагч тал хоорондын харилцаа нь дотоодын холбогдох хуулийн дагуу зохицуулна;
- b) гарын үсэг зурсан тал оролцогч талыг дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу хүлээсэн үүргээ биелүүлэхэд зориулан удирдамж, эсхүл зааварчилгаагаар хангана;
- c) оролцогч тал үйл ажиллагааны хэлэлцээрээс үүдэн гарах үүргийн дагуу хариуцлага хүлээхгүй. Гэсэн хэдий ч гарын үсэг зурсан тал Байгууллагын хүрээнд үйл ажиллагаа явуулахдаа Оролцогч талын энэхүү конвенцийн дагуу, эсхүл



холбогдох олон улсын гэрээний дагуу хүлээн зөвшөөрсөн үүргийг зөрчих аливаа үйлдэл гаргахгүй байх нөхцөлийг Оролцогч тал хангана;  
d) Гарын үсэг зурсан тал энэхүү гэрээнээс гарах, эсхүл өөрийн гишүүнчлэлээ хүчингүй болгосон бол Оролцогч тал 29 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг, эсхүл 30 дугаар зүйлийн 6 дахь хэсгийг дагаж мөрдөнө.

#### 5 дугаар зүйл

### Байгууллагын үйл ажиллагааны болон санхүүгийн зарчим

1. Байгууллага нь гарын үсэг зурсан талын оруулсан хувиас санхүүжилтээ бүрдүүлнэ. Үйл ажиллагааны хэлэлцээрт тодорхойлсны дагуу гарын үсэг зурсан тал бүр Байгууллагад оруулсан хөрөнгө оруулалтын хувиасаа хамааран санхүүгийн ашиг хүртэнэ.
2. Гарын үсэг зурсан тал бүр Байгууллагын хэрэгцээнд хандив бүхий хөрөнгө оруулах бөгөөд үйл ажиллагааны хэлэлцээрт заасны дагуу хөрөнгийн төлбөр болон хөрөнгө ашигласны нөхөн төлбөр авна.
3. Байгууллага нь эдийн засаг, санхүүгийн тогтвортой байдлыг хангах хүрээнд арилжааны нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн зарчмыг баримтлан үйл ажиллагаа явуулна.

#### 6 дугаар зүйл

### Сансрын сегментийн нөхцөл

Байгууллага нь сансрын сегментийг өмчлөх буюу түрээслэн авч болно.

#### 7 дугаар зүйл

### Сансрын сегментийг ашиглах

1. ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент нь Зөвлөлөөс тогтоосон нөхцөлийн дагуу бүх улсын хөлөг онгоц болон агаарын хөлөгт хэрэглэгдэхэд нээлттэй байна. Зөвлөл ийм нөхцөлийг тогтоохдоо хөлөг онгоц болон агаарын хөлгийг харьяаллын үндсээр нь алагчлахгүй байна.
2. Хөлөг онгоцноос бусад далайн орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууламж дээр байрлах дэлхийн станцыг тухайн тодорхой нөхцөл байдал бүрт дэлхийн станцын үйл ажиллагаа нь хөлөг онгоц ба агаарын хөлөгт үзүүлэх үйлчилгээний нөхцөлд ноцтой нөлөө үзүүлэхгүй тохиолдолд Зөвлөл нь ИНМАРСАТ-ын сегментийг ашиглахыг зөвшөөрнө.
3. ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментээр холбоо барьж байгаа дэлхий дээрх станц нь оролцогч талын хуулиар харьяалагдаж байгаа нутаг дэвсгэр дээр байрлах бөгөөд оролцогч талууд болон аж ахуйн нэгжийн бүрэн эзэмшилд байна. Хэрвээ Байгууллагын сонирхолд нийцүүлэх тохиолдолд Зөвлөл өөрөөр шийдвэрлэж болно.

#### 8 дугаар зүйл

### Бусад сансрын сегмент

1. Оролцогч тал өөрөө, эсхүл түүний харьяаллын этгээд сансрын сегментийн салангид төхөөрөмжийг ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн зорилгод нийцүүлэн бие дааж, эсхүл хамтран ашиглах буюу үйл ажиллагаа явуулахаар санаачилсан тохиолдолд ИНМАРСАТ-ын системд техникийн холбогдох нийцлийг баталгаажуулах болон эдийн засгийн ноцтой хохирол учруулахгүйг батлах үүднээс Байгууллагад мэдэгдэнэ.
2. Зөвлөл нь техникийн холбогдох нийцлийн талаар тооцооллоо заавал биелэгдэх бус зөвлөмж хэлбэрээр илэрхийлэх бөгөөд эдийн засгийн хор хохирлын талаар өөрийн саналаа Ассамблейд мэдэгдэнэ.
3. Ассамблей нь өөрийн санал, дүгнэлтээ энэхүү зүйлд заасан үйл ажиллагаа эхэлсэн өдрөөс хойш 9 сарын хугацаанд заавал биелэгдэх бус зөвлөмж хэлбэрээр илэрхийлнэ. Ассамблейн ээлжит бус хурлыг энэхүү зорилгоор хуралдуулж болно.



4. Нэгдүгээр хэсэгт заасны дагуу хийх мэдэгдэл, мөн техникийн холбогдох мэдээллийн шаардлага болон Байгууллагатай хийх зөвлөлдөөн зэрэг нь Олон улсын цахилгаан холбооны байгууллагын Радио холбооны журмын холбогдох заалтыг харгалзан үзэх ёстой.

5. Энэхүү зүйл нь үндэсний аюулгүй байдлын зорилгоор салангид сансрын сегментийн хэрэгслийг шинээр байгуулах, худалдан авах, ашиглах болон үргэлжлүүлэхэд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө гэрээ байгуулсан, бий болсон, худалдан авсан, хэрэглэгдэж байгаа хэрэгсэлд хамаарахгүй болно.

#### 9 дүгээр зүйл

##### **Бүтэц**

Байгууллагын бүтэц нь дараахь нэгжээс бүрдэнэ:

- a) Ассамблей;
- b) Зөвлөл;
- c) Ерөнхий захирлаар ахлуулсан Захирлуудын зөвлөл.

#### 10 дугаар зүйл

##### **Ассамблей, түүний бүрэлдэхүүн болон хурал**

1. Ассамблей нь оролцогч тал тус бүрээс бүрдэнэ.
2. Ассамблейн ээлжит хуралдаан нь хоёр жил тутамд нэг удаа болно. Ээлжит бус хуралдаан нь оролцогч талуудын 1/3, эсхүл Зөвлөлийн хүсэлтээр хуралдана.

#### 11 дүгээр зүйл

##### **Ассамблейн журам**

1. Оролцогч тал тус бүр Ассамблейн нэг саналын эрхтэй.
2. Хэлэлцэж буй асуудлыг оролцож буй болон санал өгч буй талуудын дийлэнх олонхи (2/3)-ийн саналаар, харин горимын асуудлыг ердийн олонхийн саналаар шийдвэрлэнэ. Санал өгөхөөс түдгэлзсэн оролцогч талыг санал өгөөгүйд тооцно.
3. Асуудал горимын эсхүл гол асуудал гэдгээс үл хамааран шийдвэрийг хурлын даргалагч гаргана. Гаргасан шийдвэрийг оролцож буй оролцогч тал болон санал өгөгчдийн дийлэнх олонхи (2/3)-ийн саналаар цуцалж болно.
4. Оролцогч талуудын олонхи оролцсон тохиолдолд Ассамблейн хурлын ирц бүрдсэнд тооцно.

#### 12 дугаар зүйл

##### **Ассамблейн үндсэн чиг үүрэг**

1. Ассамблей нь дараахь үндсэн чиг үүрэгтэй:
  - a) Байгууллагын үйл ажиллагаа, зорилго, ерөнхий бодлого болон урт хугацааны зорилго, зорилтыг хэлэлцэн хянаж, мөн Зөвлөлд санал дүгнэлтээ зөвлөмж хэлбэрээр илэрхийлэх;
  - b) Байгууллагын үйл ажиллагаа нь энэхүү конвенц болон Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн зорилго, зарчим болон өөрийн гаргасан шийдвэрийн дагуу Байгууллага үүрэг хүлээсэн бусад гэрээнд нийцэж байгаа эсэхийг баталгаажуулах;
  - c) Зөвлөлийн зөвлөмжийн дагуу тусгай болон энгийн зориулалттай радио тодорхойлогч, түгшүүрийн дохио буюу аюулгүй байдлын үйлчилгээг хангах нэмэлт сансрын сегментийн хэрэгсэл байгуулах эрхийг олгох. Гэхдээ далайн болон агаарын нийтийн харилцааны үйлчилгээ хангахаар байгуулагдсан сансрын сегментийн хэрэгслийг түгшүүрийн дохио, аюулгүй байдал, радио холбоо тодорхойлогчийн харилцаа холбоонд ийм зөвшөөрөлгүйгээр ашиглаж болно;
  - d) Зөвлөлийн бусад зөвлөмжийг шийдвэрлэх болон Зөвлөлийн тайланд өөрийн саналаа тусгах;



- е) 13 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (b) дэд хэсэгт зүйлд заасны дагуу дөрвөн төлөөлөгчийг Зөвлөлд сонгох;
  - f) оролцогч тал, оролцогч бус тал мөн олон улсын байгууллага хоорондын албан ёсны харилцааны талаарх асуудлыг шийдвэрлэх;
  - g) 34 дүгээр зүйлийн дагуу энэхүү конвенцид, эсхүл 18 дугаар зүйлийн дагуу үйл ажиллагааны хэлэлцээрт аливаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудлыг шийдвэрлэх;
  - h) 30 дугаар зүйлийн дагуу гишүүнчлэл дуусгавар болгох асуудлыг хэлэлцэн шийдвэрлэх;
  - i) энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн бусад аливаа заалтад заасан гүйцэтгэх үүргийг биелүүлэх;
2. Ассамблей нь өөрийн үүргээ гүйцэтгэхдээ Зөвлөлөөс гаргасан аливаа холбогдох зөвлөмжийг анхааралдаа авна.

### 13 дугаар зүйл Зөвлөлийн бүрэлдэхүүн

1. Зөвлөл нь гарын үсэг зурсан талуудын 22 төлөөлөгчөөс дараахь байдлаар бүрдэнэ. Үүнд:
- а) эдгээр гарын үсэг зурсан талуудын эсхүл бүлэг болон оролцохоор тохиролцсон, Байгууллагад их хэмжээний хөрөнгө оруулалтын хувьцаатай талуудын 18 төлөөлөгчөөс.  
Хэрэв гарын үсэг зурсан Талуудын бүлэг болон дан ганц гарын үсэг зурсан талын хооронд хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээ нь тэнцүү байвал дан ганц гарын үсэг зурсан тал давуу эрхтэй байна. Хэрэв гарын үсэг зурсан тал 2 эсхүл түүнээс дээш байж хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээ тэнцүү тохиолдолд Зөвлөл дэх төлөөлөгчдийн тоо 22-оос их байж болох ба бүгд оролцох ёстой;
  - б) Зөвлөл дээр өөр байдлаар төлөөлөөгүй бол оруулсан хөрөнгө оруулалтын хэмжээг үл харгалзан, хөгжиж буй орнуудын үзэл сонирхолд нийцүүлэх зорилгын хүрээнд, газар нутгийн бүсийг тэнцвэртэй төлөөлөх зарчмыг баримтлан, 4 төлөөлөгчийг гарын үсэг зурсан талуудын дундаас сонгож Ассамблейгээр батална. Газар нутгийн бүсийг төлөөлөхөөр сонгогдсон аливаа гарын үсэг зурсан тал тухайн газар нутгийг төлөөлөхөөр зөвшилцсөний дагуу уг бүсдээ гарын үсэг зурагч тал бүрийг төлөөлөх ёстой бөгөөд гэхдээ Зөвлөлийг төлөөлөхгүй. Сонгууль болсон Зөвлөлийн эхний хурлаас эхлэн сонгууль хүчинтэйд тооцогдож, Ассамблейн дараагийн ээлжит хурал хүртэл хүчин төгөлдөр хэвээр байна.
2. Зөвлөлийн төлөөлөгчдийн дутуу орон тоог бүрдүүлэхээр хүлээгдэж байгаа үед Зөвлөлийн бүрэлдэхүүнийг хүчингүйд тооцохгүй.

### 14 дүгээр зүйл Зөвлөлийн ажиллах горим

1. Зөвлөл өөрийн үйл ажиллагаагаа үр бүтээлтэй явуулах шаардлагаар тогтмол уулзалт хийх бөгөөд гэхдээ нэг жилд 3-аас доош удаа байж болохгүй.
2. Зөвлөл нь шийдвэрийг санал нэгтгэйгээр гаргахыг хичээн чармайна. Хэрэв хэлэлцээр санал нэгтгэйгээр зөвшилцөлд хүрэхгүй тохиолдолд дараахь байдлаар шийдвэрлэнэ: гол асуудлын шийдвэрийг Зөвлөлд төлөөлж буй төлөөлөгчдийн дийлэнх буюу хамгийн багадаа бүх гарын үсэг зурагч талуудаас болон Зөвлөлд төлөөлөх гарын үсэг зурагч талын бүлгээс оролцогчдын нийт саналын 2/3-оос доошгүй саналаар шийдвэрлэнэ. Горимын асуудлыг оролцож буй төлөөлөгчдийн болон санал өгсөн олонхийн саналаар шийдвэрлэх бөгөөд тэдгээр нь тус бүр нэг л санал өгнө. Тодорхой нэг асуудал нь горимын, эсхүл гол чиглэлийн эсэх талаарх маргааныг Зөвлөлийн дарга шийдвэрлэнэ. Даргын шийдвэрийг нэг санал өгөх эрхтэй оролцож буй болон санал өгөгчдийн олонхийн 2/3-ын саналаар цуцалж болно. Зөвлөл нь өөрийн ажиллагсадын сонгуульд өөр дүрмийг баталж болно.

3.

а) Төлөөлөгч бүр өөрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээтэй, эсхүл төлөөлж буй хувьцааныхаа хэмжээтэй тэнцэх сонгох эрхтэй байна. Гэвч энэ зүйлийн б)-ийн iv) дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд ямар ч төлөөлөгч гарын үсэг зурагч талын өмнөөс Байгууллагын нийт сонгогчдын 25-аас дээш хувийг орлож болохгүй;

б) Үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 5 дугаар зүйлийн 9, 10, 12 дахь хэсгийг үл харгалзан:

i) хэрэв зөвлөлд төлөөлж байгаа гарын үсэг зурагч Тал өөрийн хөрөнгө оруулалтын хэмжээнд үндэслэн Байгууллагын нийт сонгох эрхийн 25-аас дээш хувийг сонгох эрхтэй бол хөрөнгө оруулалтын 25-аас дээш хувийн бүх эсхүл зарим хувийг өөр гарын үсэг зурагч талд санал болгож болно;

ii) бусад гарын үсэг зурсан тал дээрх хөрөнгө оруулалтын илүүдэл хувьцааг бүгдийг, эсхүл зарим хэсгийг хүлээн авахаар бэлтгэж байгаагаа Байгууллагад мэдэгдэж болно. Хэрвээ Байгууллагад мэдэгдсэн нийт хувь хэмжээ нь хуваарилах боломжтой дүнгээс хэтрэхгүй бол сүүлийн мэдүүлсэн хувийг мэдэгдэл гаргасан гарын үсэг зурагч талд тэдний мэдүүлсэн дүнгийн дагуу Зөвлөлөөс хуваарилна. Хэрвээ мэдэгдсэн нийт хувь хэмжээ нь хуваарилах боломжтой дүнгээс хэтрэхгүй бол сүүлийн дүнг мэдэгдэгч гарын үсэг зурагч талуудын хооронд тохиролцсоны дагуу Зөвлөлөөс хуваарилах, эсхүл хэлцэлд хүрээгүй тохиолдолд мэдэгдсэн хувь хэмжээг хувиар тооцон олгоно;

iii) Зөвлөл нь дээрх хуваарилалтыг үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 5 дугаар зүйлд заасны дагуу хөрөнгө оруулалтын хувьцааг тодорхойлох үед хийнэ. Аливаа хуваарилалт нь тухайн гарын үсэг зурсан талын хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээг 25-аас дээш хувиар нэмэгдүүлэхгүй;

iv) хуваарилахаар санал болгосон гарын үсэг зурагч талын хөрөнгө оруулалтын 25 хувиас илүү гарсан хувьцаа нь энэхүү хэсэгт заасан журмын дагуу хуваарилагдаагүй тохиолдолд гарын үсэг зурагч талын төлөөлөгчдийн оролцогч санал 25 хувиас хэтэрч болно.

с) Гарын үсэг зурагч тал илүүдэл хөрөнгө оруулалтын хувьцаагаа бусад гарын үсэг зурагч талд санал болгохгүйгээр шийдсэн тохиолдолд 25 хувийн илүүдэлтэй байгаа энэхүү гарын үсэг зурагч талын саналын оролцоо нь Зөвлөлийн бусад бүх төлөөлөгчдөд тэнцүү хэмжээгээр хуваарилагдана.

4. Зөвлөлийн аливаа хурлын ирц Зөвлөлийн төлөөлөгчдийн олонхи оролцсон, бүх гарын үсэг зурагч талын болон Зөвлөлд төлөөлөх гарын үсэг зурагч талуудын бүлгийг төлөөлж доод тал нь 2/3 хувь нь оролцсон тохиолдолд санал хураалтыг хүчин төгөлдөрт тооцно.

#### 15 дугаар зүйл

#### **Зөвлөлийн үндсэн чиг үүрэг**

Зөвлөл нь Ассамблейн зөвлөмж болон саналыг харгалзан Байгууллагын зорилгыг энэхүү конвенцийн болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрт нийцүүлэн эдийн засгийн хамгийн идэвхтэй болон дээд зэргийн үр ашигтай хэрэгжүүлэхийн тулд сансрын сегментийн талаарх шаардлагыг боловсруулах үүрэгтэй. Энэхүү үүрэг хариуцлагаас чөлөөлөгдөхийн тулд Зөвлөл нь холбогдох дараахь үүргийг гүйцэтгэх эрхтэй байна. Үүнд:

а) далайн болон агаарын сансрын харилцаа холбооны шаардлагыг тодорхойлох, бодлого, төлөвлөгөө, хөтөлбөр, горим буюу загвар дизайнтай холбоотой арга хэмжээ хэрэгжүүлэх, бүтээн байгуулах;

б) ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд засвар үйлчилгээ ашиглалтыг хариуцах, тэр дундаа энэхүү шаардлагад нийцэхүйц үйл ажиллагаагаар хангах, худалдан авах, эсхүл түрээслэх ажиллагаатай холбоотой арга хэмжээг батлах; мөн түүнчлэн эдгээрийг биелүүлэхэд шаардлагатай үйлчилгээ үзүүлэх;

- с) Ерөнхий захирлаас техникийн болон үйл ажиллагааны гүйцэтгэх үүргийн зорилгоор Байгууллагад аль болох ашигтай, хэдийд ч гэрээ хийхэд шаардагдах менежментийн зохион байгуулалтыг баталгаажуулах буюу хэрэгжүүлэх;
- d) газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг болон далайн орчны байгууламж дээрх дэлхийн станцыг ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд нэвтрэх болон баталгаажуулах мөн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд нэвтрэн ашиглах эрхтэй дэлхийн станцын үйл ажиллагааг хянах, тодорхойлохтой холбогдох үйл ажиллагааны шалгуур үзүүлэлт болон ажлын горимыг батлах. Хөлөг онгоц болон агаарын хөлөг дээрх дэлхийн станцын хувьд шалгуур үзүүлэлт нь ангиллыг батлах зорилготой үндэсний зөвшөөрөл олгох эрх бүхий байгууллага ашиглах боломжтой тухай дэлгэрэнгүй хяналтын ажиллагаа байна;
- e) 12 дугаар зүйлийн 1-ийн с) дэд хэсэгт заасан зөвлөмжийг Ассамблейд хүргүүлэх;
- f) Байгууллагын үйл ажиллагааны болон санхүүгийн тогтмол тайланг Ассамблейд танилцуулах;
- g) худалдан авах үйл ажиллагааны горим, журам болон гэрээний нөхцлийг батлах мөн энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээртэй нийцсэн гэрээг сайшаах;
- h) энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрт нийцүүлэн санхүүгийн дүрэм, жилийн төсөв, жилийн санхүүгийн тайлан, ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ашигласны тогтмол төлбөрийг тогтоох болон хөрөнгө оруулалтын хувьцаа, хөрөнгийн дээд хэмжээг оруулан бусад санхүүгийн холбогдолтой шийдвэрийг сайшаах, санхүүгийн бодлого батлах;
- i) хөлөг онгоц эзэмшигч, агаарын хөлгийн оператор, далайн болон агаарын мэргэжилтэн, далайн буюу агаарын харилцаа холбооны бусад хэрэглэгч нарыг төлөөлж байгаа Зөвлөлөөс хүлээн зөвшөөрсөн этгээдтэй үргэлжлэх үндсэн дээр зөвлөлдөх зорилгоор зохицуулахыг тодорхойлох;
- j) Байгууллагын оролцогч тал болсон арбитрын байгууллагын бүрэлдэхүүнийг томилох;
- k) Байгууллагын зорилгоо биелүүлэхэд холбогдох эсхүл энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрт заасан бусад үүргийг гүйцэтгэнэ.

#### **16 дугаар зүйл Удирдах зөвлөл**

1. Зөвлөл нь Ерөнхий захирлыг оролцогч тал, эсхүл оролцогч талаар дамжуулан гарын үсэг зурсан талаас санал болгосон нэр дэвшигчдийн дундаас оролцогч талуудын баталгаажуулсны үндсэн дээр томилно. Хадгалагч нь ерөнхий захирлыг томилсон тухай оролцогч талуудад нэн даруй мэдэгдэнэ. Мэдэгдсэнээс хойш 60 хоногийн дотор оролцогч талуудын 1/3-ээс дээш хувь нь томилгоог зөвшөөрөхгүй байгаагаа хадгалагчид бичгээр мэдэгдсэнээс бусад тохиолдолд томилгоо нь хүчин төгөлдөр болно. Томилгооны дараа ерөнхий захирал нь томилгоо хүчин төгөлдөр болтол үүрэгт ажлаа гүйцэтгэж болно.

2. Ерөнхий захирлын ажиллах хугацаа 6 жил байна. Гэвч Зөвлөл өөрийн эрх мэдлийн хүрээнд ерөнхий захирлыг хугацаанаас нь өмнө чөлөөлж болно. Зөвлөл чөлөөлсөн шалтгаанаа Ассамблейд тайлагнана.

3. Ерөнхий захирал нь Байгууллагын гүйцэтгэх захирал буюу хууль ёсны төлөөлөх этгээд байх бөгөөд Зөвлөлийн удирдлага дор ажиллаж, түүний өмнө хариуцлага хүлээнэ.

4. Албан хаагчид, зөвлөх болон удирдах зөвлөлийн бүтэц, ажилтны түвшин, ерөнхий хугацааг Зөвлөлөөс батална.

5. Ерөнхий захирал нь Удирдах зөвлөлийн гишүүдийг томилно. Ерөнхий захирлын шууд удирдлагад ажиллах ахлах албан тушаалтны томилгоог Зөвлөлөөс баталгаажуулна.

6. Ерөнхий захирал болон Удирдах зөвлөлийн бусад ажилтныг томилохдоо шударга ёс, ур чадвар, ажлын бүтээмжийн шаардлагыг нэн тэргүүнд анхаарна.

**17 дугаар зүйл**  
**Хуралд төлөөлөх**

Энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу Байгууллагын хуралд оролцох эрхтэй бүх оролцогч болон гарын үсэг зурсан тал нь хурал хаана болохоос үл хамааран Байгууллагаас зохион байгуулж байгаа хуралдаанд оролцож болно. Хуралдаан зохион байгуулж байгаа улстай хийсэн аливаа хэлэлцээр эдгээр шаардлагад нийцсэн байна.

**18 дугаар зүйл**  
**Хуралдааны зардал**

1. Оролцогч тал болон гарын үсэг зурсан тал бүр Байгууллагын хуралд оролцох өөрийн төлөөллийн зардлыг хариуцна.

2. Хурал зохион байгуулах зардал нь Байгууллагын захиргааны зардал гэж тооцогдоно. Холбогдох нэмэлт зардлыг зохион байгуулж байгаа талаас гаргахаас бусад тохиолдолд Байгууллагын төв байрнаас гадуур хуралдаан зохион байгуулахгүй.

**19 дүгээр зүйл**  
**Ашиглалтын төлбөр хураамжийн хэмжээг тогтоох**

1. Зөвлөл нь ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн олон төрлийн ашиглалтыг хэмжих нэгжийг тодорхойлох болон ийм ашиглалтын төлбөрийг тогтооно. Эдгээр төлбөр нь Байгууллагын үйл ажиллагаа, засвар үйлчилгээ болон захиргааны зардлыг төлөх хангалттай орлого олоход чиглэнэ. Тийм үйл ажиллагааны хөрөнгийн хангалт нь Зөвлөлийн хувьд гарын үсэг зурагч талын хийсэн хөрөнгө оруулалтын өрийн хугацааг хойшлуулан төлж дуусгах болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу хөрөнгө ашигласны нөхөн төлбөр шаардлагатай гэж тодорхойлж болно.

2. Уг төрлийн ашиглалтын хувьд төрөл бүрийн ашиглалтын төлбөрийн хэмжээ нь гарын үсэг зурсан бүх талд ижил байна.

3. Зөвлөл нь 7 дугаар зүйлд заасны дагуу ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ашиглах эрхтэй гарын үсэг зурснаас бусад этгээдэд ялгаатайгаар ашиглалтын төлбөрийг тогтоож болно. Дээрх ашиглалтын төлбөр нь эдгээр этгээдэд бүгдэд нь адил хэмжээтэй байна.

**20 дугаар зүйл**  
**Нийлүүлэлт**

1. Зөвлөлийн нийлүүлэлтийн бодлого нь Байгууллагын сонирхолд нийцсэн, бараа, үйлчилгээг хангахад дэлхий даяар өрсөлдөх нөхцөлийг дэмжинэ. Иймд:

а) худалдан авах, эсхүл түрээслэх тохиолдолд Байгууллагад шаардлагатай бараа, үйлчилгээ нийлүүлэх нь олон улсын нээлттэй шалгаруулалт зарласны дагуу гэрээ байгуулснаар хийнэ;

б) чанар, үнэ, нийлүүлэх хугацаа зэргийн хамгийн сайн бүрдлийг санал болгогчтой гэрээ хийнэ;

в) хэрвээ саналууд хоорондоо дүйцэхүйц сайн чанар, үнэ болон хүргэх хугацаа нь зохих шаардлага хангаж байвал Зөвлөлөөс гаргасан бодлогыг баримталж гэрээ байгуулах эрхийг олгоно.

2. Олон улсын нээлттэй шалгаруулалтад тавигдах шаардлага нь дараахь тохиолдолд Зөвлөлөөс баталсан журмын дагуу олгогдох ба Байгууллагын ашиг сонирхолд нийцсэн бараа, үйлчилгээ нийлүүлэлтийг дэлхий даяар өрсөлдүүлэх Байгууллагын ашиг сонирхлыг баримтална. Үүнд:

а) дээр дурдсан нийлүүлэлтийн бодлогоор Зөвлөлөөс сүүлд бодитой биелүүлснийг урьдчилан багцаалсан гэх ийм байдалд гэрээ байгуулагчийн олгох газрын хүсэлтийн шалтгаанаар гэрээ байгуулах боломж болон гэрээний тогтоосон



- дүн 50,000 ам. доллараас хэтрэхгүй байна. Дэлхийн зах зээл дээрх ханшид нийцүүлэн холбогдох үнийн индекст тулгуурлан өөрчлөлт хийсэн бол Зөвлөл нь санхүүгийн хязгаарлалтыг хянан өөрчилж болно;
- b) онцгой байдлын тохиолдолд нийлүүлэлт нь яаралтай байх шаардлагатай;
  - c) байгууллагын шаардлагад нийцэхүйц бараа бүтээгдэхүүнээр хангах цорын ганц нийлүүлэгчийг олох, эсхүл нийлүүлэгчийн тоо маш хатуу хязгаар тогтоосон тохиолдолд нэгээс дээш эх үүсвэр бүхий байгууллагын дунд эрх тэгш зарчмыг баримтлах үүднээс оролцсон хугацаа болон зардлыг нөхөхөөр үнэ хаях боломжтой байх нөхцөлийг хангасан олон улсын нээлттэй дуудлага худалдаа зарлана;
  - d) удирдлагын шинжтэй шалгуурын шаардлага нь олон улсын нээлттэй шалгаруулалт зарлахад практикт нийцсэн эсхүл бодитой байх ёстой;
  - e) нийлүүлэлт нь хувийн үйлчилгээнд байна.

### 21 дүгээр зүйл

#### Шинэ бүтээл болон техникийн мэдээлэл

1. Байгууллага нь өөрийн гүйцэтгэсэн, эсхүл зардлаараа гүйцэтгүүлсэн аливаа ажлын хувьд шинэ бүтээлийн болон техникийн мэдээллийн тэдгээр эрхийг олж авах боловч эдгээр эрх нь Байгууллагын болон гарын үсэг зурсан талуудын ашиг сонирхлоор хязгаарлагдана. Гэрээний дагуу хийгдсэн ажлын хувьд эдгээр эрх нь онцгой бус үндэслэлтэй байна.

2. Байгууллага нь 1 дэх дэд хэсгийн дагуу өөрийн үндсэн зарчим, зорилт болон нийтэд хүлээн зөвшөөрөгдсөн үйлдвэрлэлийн туршлага зэргийг харгалзан үзэж сургалт, судалгаа, эсхүл хөгжлийн ач холбогдол бүхий хүчин зүйл оролцсон ийм төрлийн ажлын хувьд дараахь зүйлийг өөртөө баталгаажуулна. Үүнд:

- a) тийм ажилтай уялдан бий болсон бүх шинэ бүтээл болон техникийн талаарх мэдээллийг үнэ төлбөргүй түгээх эрхтэй;
- b) тухайн шинэ бүтээл, техникийн талаарх мэдээллийг оролцогч болон гарын үсэг зурсан тал мөн бусдад аливаа нэгэн оролцогч талуудын хуулийн хүрээнд мэдээллийг түгээх, мөн тухайн мэдээллийг олж авах эрхтэй бөгөөд ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент болон газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг дээрх дэлхийн станцтай холбоотой уг шинэ бүтээл, техникийн мэдээллийг үнэ төлбөргүйгээр ашиглах, ашиглахыг зөвшөөрөх, ашиглах эрх бүхий Оролцогч тал буюу гарын үсэг зурсан Тал болох, бусдад ашиглуулах эрхтэй байх.

3. Гэрээгээр ажил үүрэг гүйцэтгэсэн тохиолдолд уг гэрээний үр дүнд үүссэн шинэ бүтээл болон техникийн мэдээллийн эрх эзэмшигч нь гэрээ байгуулагч талд хэвээр үлдэнэ;

4. Байгууллага нь тэгш шударга зарчмын үндсэн дээр гэрээ байгуулан санхүүжүүлэх замаар үйлдүүлсэн аливаа бүтээлийг сэргээн засварлах, өөрчлөн шинэчлэх шаардлага тулгарсан, тухайн бүтээгдэхүүнийг гүйцэтгэсэн эзэн нь ийм эрх олгосон бол 2 дахь хэсэгт тусгаснаас бусад тохиолдолд, өөрийн нэрийн өмнөөс үзүүлсэн ажлыг гүйцэтгэхэд шууд ашиглагдсан шинэ бүтээл болон техникийн мэдээллийг ашиглах эрхээр хангагдана;

5. Зөвлөл нь 2 дахь хэсгийн (b) болон 4 дэх хэсэгт тусгагдсан заалтыг онцгой тохиолдолд бодлогоос ангид баталж болох бөгөөд ийнхүү үйлдээгүй тохиолдолд Байгууллагын эрх ашиг хэрхэн хөндөгдөх байсан тухай тайлбарыг Зөвлөлд гаргана.

6. Тухайн тохиолдол нь дараахь нөхцөлийг хангасан бол Зөвлөл нь 3 дахь хэсэгт зааснаар бодлогоос хазайж болно. Үүнд:

- a) бодлогоос хазайхгүй байснаар Байгууллагын ашиг сонирхол зөрчигдөж болзошгүй байх талаар Зөвлөлд тайлбар гаргах;
- b) аль ч улсад Байгууллага нь патентыг хамгаалж чадна гэдгийг Зөвлөл тодорхойлох;
- c) гэрээ байгуулагч нь шаардагдах хугацаанд ийм патентын хамгаалалтыг хангах боломжгүй болон хүсэхгүй тохиолдолд.

7. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд Байгууллагын эзэмшсэн шинэ бүтээл болон техникийн мэдээллийн хувьд үүнийг хийх эрхийнхээ хүрээнд Байгууллага дараахь хүсэлтийн дагуу;



а) аливаа нэг оролцогч тал, эсхүл гарын үсэг зурагч талд ийм шинэ бүтээл болон техникийн мэдээллийг түгээх эрхийн хүрээнд Байгууллагаас шаарддаг төлбөрийг нөхөн төлсний үндсэн дээр бусдад хүргэх буюу бусдаас авах;

б) аливаа оролцогч тал, эсхүл гарын үсэг зурагч талд аливаа оролцогч талын хуулийн хүрээнд бусдад шинэ бүтээлийн болон техникийн талаарх мэдээллийг хүргэх, эсхүл хүлээн авах эрх эдлэх, мөн тэдгээрийг ашиглах, зөвшөөрөх, зөвшөөрсөн байх:

i) холбоотой ажиллаж байгаа газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг дээрх дэлхийн станц, эсхүл ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн хувьд төлбөргүй байна;

ii) бусад зорилгоор аливаа нэгэн оролцогч тал, байгууллага, эсхүл шинэ бүтээл болон техникийн мэдээлэл эзэмшигч, эрх бүхий бусад аж ахуйн нэгж, эсхүл өмчийн сонирхолтой этгээд нарын хуулийн хүрээнд гарын үсэг зурагч талууд болон бусад этгээдийн хооронд тохиролцох шударга боломжийн байдал болон нөхцөлтэй холбоотой, эдгээр эрхээ эдлэхийн тулд Байгууллагаас шаарддаг төлбөрийг нөхөн төлсний үндсэн дээр.

8. Байгууллагаас эрх олгосон бүх шинэ бүтээл болон техникийн талаарх мэдээллийн түгээлт, ашиглалт, түгээлт ашиглалтын нөхцөл зэрэг нь бүх гарын үсэг зурсан тал ба оролцогч талын хуулийн хүрээний бусад этгээдийн хувьд алагчлахгүй байх зарчим баримтална.

9. Байгууллага сонирхож байгаа тохиолдолд техникийн мэдээллийг түгээх гэрээг, дотоодын хуулийн дагуу, хувь хүнтэй байгуулахыг энэхүү зүйл, заалтын аль нь ч хориглохгүй.

## **22 дугаар зүйл** **Хариуцлага**

Оролцогч тал болон оролцогч бус тал хоорондын хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа гэрээнээс үүдсэн хариуцлагыг хуулийн этгээдээр төлөөлж болох, эсхүл оролцогч бус талын харилцаанаас бусад Байгууллагын үйлдэл, үүргийн талаар хариуцлагыг оролцогч тал хүлээхгүй. Гэхдээ, тэрхүү гэрээний дагуу гэрээнд оролцогч бус тал, эсхүл бусад аливаа оролцогч талын эсрэг байж болох аливаа эрхийг сэргээхээр төлөөлж байгаа хуулийн этгээдийн нөхөн төлбөр төлөхийг шаардсан оролцогч талын татгалзах шаардлагыг зогсоохгүй.

## **23 дугаар зүйл** **Чөлөөлөх зардал**

Аль нэг гарын үсэг зурагч талын Байгууллагаас авч буй орлогын татвар нь Байгууллагын зардалд тооцогдохгүй.

## **24 дүгээр зүйл** **Аудит**

Зөвлөлөөс томилсон бие даасан аудитор Байгууллагын дансанд жил бүр аудит хийнэ. Байгууллагын дансыг аливаа Оролцогч болон гарын үсэг зурсан тал шалгах эрхтэй.

## **25 дугаар зүйл** **Эрх зүйн чадамж**

Байгууллага нь эрх зүйн чадамжтай байх бөгөөд өөрийн үйлдэлд хариуцлага хүлээнэ. Хөдлөх болон үл хөдлөх хөрөнгө худалдан авах, түрээслэх, эзэмших зэрэг хуулийн үйл ажиллагаанд оролцох, улс болон олон улсын байгууллагатай өөрийн гүйцэтгэх үүргийн хүрээнд гэрээ байгуулах чадвартай байна.

## 26 дугаар зүйл Эрх ямба ба дархан эрх

1. Энэ конвенцоор эрх олгосон үйл ажиллагааны хүрээнд Байгууллага болон түүний хөрөнгө нь энэхүү конвенцийн оролцогч тал болох бүх улсад үндэсний орлогын ба үндэстний хөрөнгийн шууд татвараас, мөн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд хэрэглэх зорилгоор бүтээсэн харилцаа холбооны хиймэл дагуул болон түүний эд анги гаалийн татвараас тус тус чөлөөлөгдөнө. Байгууллагын үндсэн зорилгыг ухамсарлан оролцогч тал бүр дотоодын журмын дагуу орлогын болон хөрөнгийн шууд татвар, гаалийн татвараас чөлөөлөхийг дээд зэргээр чармайн ажиллана.

2. Төв байгууллага нутаг дэвсгэрт нь байрладаг оролцогч талаас томилсон гарын үсэг зурсан талаас бусад үйл ажиллагаа явуулж буй бүх гарын үсэг зурагч талууд Байгууллагаас тухайн оролцогч талын нутаг дэвсгэр дээр олсон орлогод ногдуулах дотоодын татвараас чөлөөлөгдөнө.

3.

а) энэ конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллага нь өөрийн төв байгууллагаа нутаг дэвсгэрт нь байгуулсан аливаа оролцогч талтай, бусад албан газар, эсхүл байгууламжтай Байгууллага, түүний ерөнхий захирал, ажилтан, байгууллагаас даалгасан үүрэг гүйцэтгэж буй мэргэжилтэн, оролцогч талууд, гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгчдийн тухайн хүлээн авч буй Засгийн газрын нутаг дэвсгэрт өөрийн ажил үүргээ гүйцэтгэх явцад эдлэх эрх ямба ба дархан эрхийн талаар Зөвлөлтэй хэлэлцэж, нэн даруй гэрээ байгуулан Ассамблейгаар батлуулна;

б) уг гэрээ нь энэхүү конвенцоос тусдаа бие даасан байх бөгөөд Байгууллагын төв байгууллага хүлээн авч буй Засгийн газрын нутаг дэвсгэрээс шилжин нүүх тохиолдолд гэрээ дуусгавар болно.

4. Энэ зүйлийн 3 дахь дэд хэсэгт заасан гэрээний хувьд зөвшилцөлд хүрсэн оролцогч талаас бусад оролцогч талууд энэ конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш Байгууллага, түүний ерөнхий захирал, ажилтан, байгууллагаас даалгасан үүрэг даалгаврыг биелүүлж буй мэргэжилтэн, оролцогч тал болон гарын үсэг зурагч талын төлөөлөгчид тухайн оролцогч талын нутаг дэвсгэрт өөрийн ажил үүргээ гүйцэтгэхтэй холбоотой эрх ямба болон дархан эрхийн талаар нэн даруй протокол үйлдэнэ. Протокол нь энэхүү конвенцоос тусдаа бие даасан байх ба түүний дуусгавар болох нөхцөлийг тодорхойлсон байна.

## 27 дугаар зүйл Олон улсын бусад байгууллагатай харилцах

Байгууллага нь ижил сонирхолтой Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, сансар огторгуй болон далайн бүс нутгийг энх тайвны зорилгоор ашиглах асуудлыг зохицуулагч түүний харьяа байгууллагатай, түүний тусгай агентлаг, түүнчлэн, олон улсын бусад байгууллагатай хамтран ажиллана. Ялангуяа, Байгууллага нь олон улсын холбогдох стандарт, дүрэм, тогтоол болон Далайн олон улсын байгууллага болон Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжийг анхаарна. Байгууллага нь Олон улсын харилцаа холбооны конвенцийн холбогдох заалт болон түүнтэй нийцүүлэн гаргасан дүрмийг мөрдөн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн зохион бүтээлт, боловсруулалт, байгуулалтад мөн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн болон дэлхийн станцын үйл ажиллагааг зохицуулахаар хийгдсэн журамд Олон улсын харилцаа холбооны нийгэмлэгийн холбогдох тогтоол, зөвлөмж, журам зэрэгт нийцүүлнэ.

## 28 дугаар зүйл Олон улсын харилцаа холбооны нийгэмлэгт мэдэгдэл хүргүүлэх

Байгууллагын хүсэлтээр Байгууллагын төв нутаг дэвсгэрт нь байрлаж буй оролцогч тал сансрын сегментэд ашиглагдах давтамжийг хамтран ашиглах бөгөөд тухайн нөхцөлд

хүлээн зөвшөөрсөн Оролцогч тал бүрийн нэрийн өмнөөс Олон улсын харилцаа холбооны нийгэмлэгт энэ ашиглагдах давтамж болон бусад мэдээллийг Олон улсын харилцаа холбооны конвенцийн хавсралт болох радио дүрэмд заасанчлан гаргаж өгнө.

### **29 дүгээр зүйл** **Гишүүнчлэлээс татгалзах**

1. Аливаа оролцогч тал эсхүл гарын үсэг зурсан тал нь хадгалагчид бичгээр мэдэгдсэнээр Байгууллагын гишүүнчлэлээс сайн дураараа хэзээ ч татгалзаж болно. Хүчин төгөлдөр мөрдөж буй дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу гарын үсэг зурсан тал гишүүнчлэлээс татгалзаж болох талаар шийдвэр нэгэнт гарсан бол гишүүнчлэлээс татгалзах тухай мэдэгдлээ бичгээр, гарын үсэг зурсан талыг томилсон оролцогч тал хадгалагчид хүргүүлэх бөгөөд энэ мэдэгдэл нь оролцогч талын гишүүнчлэлээсээ татгалзаж буйг зөвшөөрснийг илэрхийлнэ. Тухайн оролцогч талын гишүүнээс татгалзах нь тухайн оролцогч талаас томилсон аливаа гарын үсэг зурсан талын татгалзах үйлдэлтэй нэгэн зэрэг хийнэ.

2. Гишүүнээс татгалзах тухай мэдэгдлийг хадгалагч хүлээн авснаар мэдэгдэл өгсөн оролцогч тал, томилсон аливаа гарын үсэг зурсан тал, эсхүл тухайн мэдэгдлийг өгсөн гарын үсэг зурсан талуудын төлөөллийн аливаа эрх болон Байгууллагын аливаа нэгжид санал өгөх эрх нь дуусгавар болох ёстой бөгөөд уг мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс хойш ямар нэг хариуцлага хүлээхгүй. Гэхдээ үйл ажиллагааны гэрээний 13 дугаар зүйлийн дагуу Зөвлөлөөс өөрөөр шийдвэр гаргаснаас бусад тохиолдолд Байгууллагатай тусгайлан байгуулсан гэрээний амлалтыг хангасан байх шаардлагатай хөрөнгийн хувь оролцооны хувьд тухайн мэдэгдлийг хүлээн авахаас өмнө үүссэн өр төлбөрийн хувьд гишүүнээс татгалзаж буй гарын үсэг зурсан талын хүлээх үүрэг хариуцлага хэвээр хадгалагдана. Энэхүү хөрөнгийн хувь оролцоотой холбоотой асуудал болон конвенцийн 31 дүгээр зүйл, Үйл ажиллагааны гэрээний 16 дугаар зүйлд зааснаас бусад тохиолдолд гишүүнээс татгалзах нь хүчинтэй болох ба дээрх 1 дэх дэд хэсэгт заасан бичгийн мэдэгдлийг хадгалагч хүлээн авснаас хойш гурван сарын дараа оролцогч тал болон эсхүл гарын үсэг зурсан талын хувьд гишүүнээс татгалзах нь хүчин төгөлдөр болж, конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээр хүчин төгөлдөр байхаа болино.

3. Хэрвээ гарын үсэг зурсан тал гишүүнээс татгалзвал түүнийг томилсон оролцогч тал нь татгалзсан санал хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө буюу тухайн хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс шинээр гарын үсэг зурсан талыг 4 дэх хэсгийн дагуу томилон ажиллуулна. Хэрэв тухайн оролцогч тал хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө үйлдээгүй бол тэр өдрөөс эхлэн гишүүнээс татгалзсанд тооцно. Шинээр томилсон аливаа гарын үсэг зурсан тал нь өмнөх гарын үсэг зурсан талын бүх хөрөнгийн хувь оролцооны хувьд хүлээж байсан үүргийг хүлээх бөгөөд Байгууллагатай тусгайлан байгуулсан гэрээний амлалтыг хангасан байх шаардлагатай аливаа хөрөнгийн хувь тэнцүүлсэн хувь оролцооны хувьд тухайн мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс хойш үүссэн төлбөрийн үүргийг хүлээнэ.

4. Хэрэв аливаа шалтгаанаар оролцогч тал өөрийн томилсон гарын үсэг зурсан талаар өөрийгөө орлуулах эсхүл шинэ гарын үсэг зурсан талыг томилох тохиолдолд хадгалагчид энэ тухай бичгээр мэдэгдэнэ. 3 дахь дэд хэсгийн сүүлийн өгүүлбэрт заасан шинэ гарын үсэг зурсан талын бүх хүлээх үүрэг, өмнөх гарын үсэг зурсан талын хүлээж байсан үүргийн хувьд, мөн үйл ажиллагааны гэрээнд гарын үсэг зурснаар тэрхүү гэрээ нь шинэ гарын үсэг зурагч талын хувьд хүчин төгөлдөр болж, харин өмнөх гарын үсэг зурсан талын хувьд дуусгавар болсонд тооцно.

### **30 дугаар зүйл** **Түр түдгэлзүүлэх ба цуцлах**

1. Энэхүү конвенцийн дагуу хүлээх аливаа үүргийг оролцогч тал биелүүлээгүй тухай удирдах зөвлөл бичгээр мэдэгдсэнийг хүлээн авснаас хойш нэг жилээс хэтрэхгүй хугацаанд Ассамблей нь тухайн оролцогч талын хийсэн тайлбар мэдэгдлийг хэлэлцэн үзээд хэрэв тухайн оролцогч тал алдаа дутагдал гаргасан нь тогтоогдсон бөгөөд тэрхүү

алдаа дутагдал нь Байгууллагын бодит үйл ажиллагаанд муугаар нөлөөлсөн гэж үзвэл тухайн оролцогч талын гишүүнчлэлийг цуцлах тухай шийдвэр гаргаж болно. Тухайн шийдвэр гарсан өдрөөр, эсхүл Ассамблейн тогтоосон сүүлийн өдрөөс эхлэн тухайн оролцогч талын хувьд энэ конвенц хүчин төгөлдөр байхаа болино. Энэхүү зорилгоор Ассамблей ээлжит бус чуулган хуралдуулж болно. Тухайн оролцогч талын гишүүнчлэлийг цуцлах нь тухайн оролцогч талаас томилсон аливаа гарын үсэг зурагч талын гишүүнчлэлээс татгалзахтай хамт нэгэн зэрэг хийгдэнэ. Цуцлахаас өмнө Байгууллагатай тусгайлан байгуулсан гэрээний үүргээ хангасан байх шаардлагатай хөрөнгийн хувь оролцоо болон өр төлбөртэй холбоотой асуудлын талаар, мөн конвенцийн 31 дүгээр зүйл, үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 16 зүйлд зааснаас бусад тохиолдолд үйл ажиллагааны хэлэлцээр нь гарын үсэг зурсан талын хувьд тухайн оролцогч талын конвенц хүчин төгөлдөр байхаа болино.

2. Хэрвээ үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 3 дугаар зүйлийн 1 дэх дэд хэсэгт зааснаас бусад үүргийг энэ конвенц, эсхүл үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу гарын үсэг зурсан аливаа тал биелүүлээгүй бөгөөд тухайн гарын үсэг зурсан тал Зөвлөлөөс алдаа дутагдлыг засах талаар бичгээр шийдвэр, захирамж хүлээн авснаас хойш гурван сарын дотор алдаагаа залруулаагүй тохиолдолд Зөвлөл нь тухайн гарын үсэг зурсан талын тайлбар мэдэгдлийг хэлэлцээд боломжтой гэж үзвэл тухайн оролцогч тал гарын үсэг зурсан талын эрхийг түр түдгэлзүүлж болно. Хэрэв нэмэлт гурван сарын дараа буюу гарын үсэг зурагч талын өгсөн тайлбар мэдэгдлийг хэлэлцсэний дараа боломжтой гэж үзвэл оролцогч тал болон Зөвлөл нь алдаа дутагдлаа засаагүй болохыг тогтоовол зөвлөлийн зөвлөмжийг үндэслэн Ассамблей нь тухайн гарын үсэг зурсан талын гишүүнчлэлийг цуцлахаар шийдвэрлэж болно. Энэхүү шийдвэр гарсан өдрөөс энэ цуцлалт хүчин төгөлдөр болж уг гарын үсэг зурсан талын хувьд үйл ажиллагааны хэлэлцээр мөн хүчин төгөлдөр байхаа болино.

3. Хэрэв аливаа гарын үсэг зурсан тал үйл ажиллагааны гэрээний 3 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасны дагуу төлөх ёстой аливаа төлбөрийг төлбөр төлөх ёстой өдрөөс хойш дөрвөн сарын дотор төлөөгүй тохиолдолд энэ конвенц болон үйл ажиллагааны гэрээний дагуу эдлэх гарын үсэг зурсан талын эрхийг автоматаар түр түтгэлзүүлнэ. Хэрвээ гарын үсэг зурсан талын эрхийг түтгэлзүүлсэнээс хойш гурван сарын дотор төлөх ёстой нийт төлбөрийг төлөөгүй эсхүл 29 дүгээр зүйлийн 4 дэх дэд хэсэгт заасны дагуу түүнийг томилсон оролцогч тал өөрийгөө орлон төлбөрийг хийгээгүй тохиолдолд тухайн гарын үсэг зурсан тал, эсхүл түүнийг томилсон оролцогч талын тайлбар мэдэгдлийг хэлэлцсэний дараа Зөвлөл тухайн гарын үсэг зурсан талын гишүүнчлэлийг цуцлах талаар шийдвэр гаргаж болно. Энэхүү шийдвэр гарсан өдрөөс эхлэн тухайн гарын үсэг зурсан талын хувьд Үйл ажиллагааны хэлэлцээр хүчингүй болно.

4. Дээрх 2, 3 дахь дэд хэсгийн дагуу гарын үсэг зурсан талын эрхийг түр түдгэлзүүлсэн хугацаанд тухайн гарын үсэг зурсан тал нь энэ конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу хүлээсэн бүх үүргээ үргэлжлүүлэн гүйцэтгэнэ.

5. Цуцлахаас өмнө тусгайлан эрх олгосны дагуу гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэхийн тулд өөрийн хөрөнгө оруулах үүрэг мөн цуцлахаас өмнө гүйцэтгэсэн аливаа үйл ажиллагаатай холбоотой үүссэн төлбөрийн хариуцлага, мөн конвенцийн 31 дүгээр зүйл болон Үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 16 дугаар зүйлийн дагуу хүлээхээс бусад үүргийг гарын үсэг зурсан тал цуцлагдсанаасаа хойш хүлээхгүй.

6. Хэрэв гарын үсэг зурагч талын гишүүнчлэл цуцлагдвал түүнийг томилсон оролцогч тал цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш гурван сарын дотор 29 дүгээр зүйлийн 4 дэх дэд хэсэгт заасны дагуу шинэ гарын үсэг зурсан талыг томилон ажиллуулах ёстой, эсхүл гишүүнээс татгалзана. Хэрэв тухайн оролцогч тал энэ хугацаанд ямар нэгэн зүйл хийгээгүй бол цуцалсан өдрөөс эхлэн гишүүнээс татгалзсан хэмээн тооцох бөгөөд энэ өдрөөс эхлэн оролцогч талын хувьд конвенц хүчин төгөлдөр байхаа болино.

7. Оролцогч талын хувьд энэ конвенц хүчин төгөлдөр бус болсон ч Байгууллага болон тухайн оролцогч талаас томилсон аливаа гарын үсэг зурсан тал эсхүл гарын үсэг зурсан талын үүргийг гүйцэтгэдэг оролцогч талын хоорондын асуудлыг үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн 13 дугаар зүйлийн дагуу шийдвэрлэнэ.

### 31 дүгээр зүйл Маргаан шийдвэрлэх

1. Оролцогч талуудын хооронд, эсхүл оролцогч тал болон Байгууллагын хооронд конвенцийн дагуу хүлээх эрх, үүрэгтэй холбоотой үүссэн маргааныг тухайн талууд хоорондоо зөвшилцөн шийдвэрлэнэ. Хэрэв аль нэг талаас маргаан шийдвэрлэхээр хүсэлт гаргаснаас хойш нэг жилийн дотор маргаан шийдэгдээгүй ба талууд зөвшилцөлд хүрээгүй бол асуудлыг Олон улсын Шүүхэд хандах замаар, эсхүл маргааныг шийдвэрлэх бусад журмын дагуу шийдвэрлэх бөгөөд хэрэв шаардлагатай гэж үзвэл конвенцийн хавсралтын дагуу маргааныг арбитрын шүүхэд шилжүүлж болно. Маргаантай холбоотой арбитрын шүүхийн аливаа шийдвэр нь 30 дугаар зүйлийн 1 дэх дэд хэсэгт заасны дагуу оролцогч талын хувьд конвенц хүчин төгөлдөр бус болох тухай Ассамблейн шийдвэрээс хамгаалах, түүнд нөлөө үзүүлэхгүй.

2. Харилцан зөвшилцөлд хүрч чадаагүй тохиолдолд Байгууллага болон нэг буюу хэд хэдэн оролцогч талын хооронд тэдний хоорондын гэрээтэй холбоотойгоор үүссэн маргааныг хэрвээ аль нэг талаас шийдвэрлүүлэхээр хүсэлт тавьснаас хойш нэг жилийн дотор зөвшилцөлд хүрээгүй бол энэ конвенцийн хавсралтад заасны дагуу аль нэг талын хүсэлтээр арбитрын шүүхэд шилжүүлнэ.

3. Нэг буюу хэд хэдэн оролцогч талын хооронд мөн нэг буюу хэд хэдэн гарын үсэг зурсан талын хооронд энэхүү конвенц болон үйл ажиллагааны хэлэлцээрийн дагуу хүлээх эрх, үүрэгтэй холбоотой үүссэн маргааныг энэ конвенцийн хавсралтад заасны дагуу оролцогч тал, эсхүл оролцогч талууд, мөн гарын үсэг зурсан тал, эсхүл гарын үсэг зурсан талууд арбитраар шийдвэрлүүлэхээр хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд арбитрын шүүхэд шилжүүлнэ.

4. Оролцогч тал, эсхүл гарын үсэг зурсан тал байх үеийн эрх, үүрэгтэй холбоотой үүссэн маргааны хувьд энэ зүйлийг үргэлжлүүлэн мөрдөнө.

### 32 дугаар зүйл Гарын үсэг зурах болон соёрхон батлах

1. Энэхүү конвенц нь хүчин төгөлдөр болох хүртлээ Лондон хотноо гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. Бүх улс дараахь байдлаар конвенцид оролцогч тал болж болно:

- a) соёрхон батлахгүйгээр гарын үсэг зурах, цаашид соёрхон батлахаар хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;
- b) соёрхон батлахаар гарын үсэг зурах, цаашид соёрхон батлахаар хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;
- c) нэгдэн орох.

2. Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох нь холбогдох батламж жуух бичгийг хадгалагчид хадгалуулсанаар баталгаажна.

3. Энэхүү конвенцид оролцогч тал болох үед, эсхүл дараа нь хэдийд ч тухайн улсын хөлөг онгоцны аль ч бүртгэлд, мөн өөрийн бүрэн эрхийн дагуу зохицуулж буй агаарын ямар хөлөгт, мөн хуулийн харьяаллын дагуу хамаарах дэлхийн аль станцад энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр үйлчлэх талаар хадгалагчид бичгээр мэдэгдэнэ.

4. Аливаа улс гарын үсэг зурах хүртэл, эсхүл аж ахуйн нэгж томилогдон үйл ажиллагааны хэлэлцээрт гарын үсэг зурах хүртэл энэхүү конвенцид оролцогч тал болохгүй.

5. Энэхүү конвенц, эсхүл үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг хойшлуулах буюу нөөцөд хадгалж болохгүй.

### 33 дугаар зүйл Хүчин төгөлдөр болох

1. Анхны хөрөнгө оруулалтын хувьцааны 95 хувийг төлөөлөх улс конвенцийн оролцогч тал болсноос хойш 60 хоногийн дараа энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болно.





2. Хэрэв конвенцид гарын үсэг зурахад нээлттэй болсон өдрөөс хойш гучин зургаан сарын дотор конвенц хүчин төгөлдөр болоогүй бол энэ зүйлийн 1 дэх дэд хэсэгт зааснаас үл хамааран конвенц хүчин төгөлдөр болохгүй.

3. Конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах эсхүл нэгдэн орох тухай батламж жуух бичгээ хадгалуулсан улсын хувьд соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан, эсхүл нэгдэн орсон өдөр нь хадгалуулсан өдрөөс эхэлнэ.

### **34 дүгээр зүйл Нэмэлт, өөрчлөлт**

1. Конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах саналыг аль ч оролцогч тал тавьж болно. Санал болгож буй нэмэлт, өөрчлөлтийг удирдах зөвлөлд хүргүүлэх бөгөөд удирдах зөвлөл нь энэ талаар бусад оролцогч талууд болон гарын үсэг зурсан талуудад мэдэгдэнэ. Зөвлөлөөр нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэхээс өмнө гурван сарын мэдэгдлийн хугацаа шаардлагатай бөгөөд нэмэлт, өөрчлөлтийн талаарх саналыг хүлээн авч дууссанаас хойш 6 сарын дотор Зөвлөл өөрийн саналаа Ассамблейд хүргүүлнэ. Үүнээс хойш 6 сараас хэтрэхгүй хугацаанд Ассамблей нэмэлт, өөрчлөлтийн саналыг хэлэлцэхдээ Зөвлөлийн саналыг харгалзан үзнэ. Энэ хугацааг зарим тохиолдолд Ассамблейн шийдвэрийн дагуу багасгаж болно.

2. Оролцогч талууд болон нийт хөрөнгө оруулалтын хувьцааны 2/3-ын хамгийн багадаа төлөөлсөн Ассамблейн хуралдаанаар батлах үед гишүүн улсын 2/3 хувь нь хүлээн зөвшөөрсөн тухай мэдэгдлийг хадгалагч хүлээн авсны дараа 120 өдрөөс хойш, хэрэв Ассамблей баталбал нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болно. Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноор бүх оролцогч тал болон гарын үсэг зурсан талууд болон үүнийг хүлээн зөвшөөрөөгүй талууд ч мөн дагаж мөрдөнө.

### **35 дугаар зүйл Хадгалагч**

1. Энэхүү конвенцийн хадгалагч нь Далайн олон улсын байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга байна.

2. Хадгалагч нь бүх гарын үсэг зурсан тал болон нэгдэн орсон улсад дараахь зүйлсийг нэн даруй мэдээлнэ:

- a) конвенцид гарын үсэг зурсан тухай;
- b) соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан эсхүл нэгдэн орсон тухай аливаа батламж жуух бичиг хүлээн авсан тухай;
- c) конвенц хүчин төгөлдөр болсон тухай;
- d) конвенцид орсон аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг батлан хүчин төгөлдөр болсон тухай;
- e) гишүүнээс татгалзсан тухай аливаа мэдэгдэл;
- f) түр түдгэлзүүлэх эсхүл цуцлах тухай;
- g) конвенцтой холбоотой бусад мэдэгдэл болон харилцаа холбоо.

3. Конвенц хүчин төгөлдөр болох үед хадгалагч нь түүний баталгаажсан хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлэн нийтлүүлэхээр хүргүүлнэ.

Энэхүү конвенцид холбогдох Засгийн газраас олгосон бүрэн эрхийн дагуу дор гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан зургаан оны есдүгээр сарын гуравны өдөр Лондон хотноо англи, франц, орос болон испани хэлээр үйлдэж бүх бичвэр нь адил хүчинтэй байх ба нэг эх хувийг хадгалагчид хадгалуулах бөгөөд энэхүү конвенцид нэгдэн орсон, эсхүл гарын үсэг зурсан аливаа бусад Засгийн газар болон Олон улсын далайн хиймэл дагуулын системийг байгуулах Олон улсын бага хуралд оролцохоор уригдсан улс бүрийн Засгийн газарт баталгаажсан хувийг хүргүүлнэ.



## **ХАВСРАЛТ**

### **КОНВЕНЦИЙН 31 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ БОЛОН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЭЭНИЙ 16 ДУГААР ЗҮЙЛД ЗААСАН МАРГААН ШИЙДВЭРЛЭХ ГОРИМ**

#### *1 дүгээр зүйл*

Энэхүү конвенцийн 31 дүгээр зүйл болон Үйл ажиллагааны гэрээний 16 дугаар зүйлд дурдсан маргааныг 3 гишүүнтэй арбитрийн шүүхээр шийдвэрлүүлнэ.

#### *2 дугаар зүйл*

Аливаа нэхэмжлэгч эсхүл бүлэг нэхэмжлэгчид арбитрийн шүүхэд маргааныг шийдвэрлүүлэхээр өгөхийг хүсвэл дараахь бичиг баримтыг хариуцагч бүрт болон удирдах зөвлөлд гаргаж өгнө:

- а) маргаан тухай бүрийн мэдээлэл, арбитрийн шүүхэд хариуцагч бүр оролцох болсон шалтгаан, шийдвэрлүүлэхээр хүссэн арга хэмжээ;
  - б) шүүхээр шийдвэрлүүлэх болсон шалтгаан, мөн нэхэмжлэгч талд шүүхийн шийдвэр гарах тохиолдолд авах арга хэмжээ нь шүүхээр баталгаажих шалтгаан;
  - с) нэхэмжлэгчид нь харилцан тохиролцох буюу бусад арбитрийн бус хялбар аргаар маргааныг шийдвэрлэж чадаагүй тайлбар;
  - д) арбитрийн шүүхээр шийдвэрлэх тохиолдолд гэрээ болон маргаан үүсгэгч талуудын тохиролцоог нотлох баримт;
  - е) нэхэмжлэгч талаас томилсон шүүхийн нэг гишүүн болон үйлчлэх этгээдийн нэр.
- Удирдах зөвлөл нь оролцогч тал болон гарын үсэг зурагч тал бүрт баримт бичгийн хуулбарыг яаралтай хүргүүлэх ёстой.

#### *3 дугаар зүйл*

1. Энэ конвенцийн 2 дугаар зүйлд заасан баримт бичгийн хуулбарыг бүх хариуцагчид хүлээн авснаас хойш 60 хоногийн дотор шүүх ажиллагаанд оролцох гишүүнээ харилцан томилох ёстой. Энэ хугацаанд хариуцагч тал дангаараа буюу хамтран хариуцагч тал бүрт болон удирдах зөвлөлийн 2 дугаар зүйлд заасан баримт бичгийн талаар дангаараа буюу хамтран хариулт өгөх бөгөөд үүнд маргаанаас үүдэн гарсан ямар нэгэн эсрэг мэдүүлэг мөн орно.

2. Шүүх ажиллагаанд 2 гишүүнийг томилсоныхоо дараа 30 хоногийн дотор гуравдагч гишүүний талаар тохиролцоно. Тэрээр үйлчилгээ үзүүлэх явцдаа аль нэг маргалдагч талтай ижил үндэстэн, түүний газар нутгийн иргэн байж болохгүй.

3. Хэрэв тогтоосон хугацаанд талууд арбитрийг томилж чадаагүй эсхүл тогтоосон хугацаанд гуравдагч арбитрийг томилж чадаагүй бол Олон улсын шүүхийн ерөнхийлөгч, хэрвээ тэрээр маргалдагч тал болж чадахгүй, эсхүл маргалдагчтай нэг үндэстэн бол дэд ерөнхийлөгчийг, хэрвээ тэрээр мөн маргалдагч тал болж чадахгүй, эсхүл маргалдагчтай нэг үндэстэн бол маргалдагчтай нэг үндэстэн бус ахлах шүүгчийг, эсхүл маргалдагчийн хүсэлтээр тухайн хэрэгт шаардлагатай шүүгч, шүүгчдийг томилно.

4. Гуравдагч арбитрч нь шүүхийн үйл ажиллагааг даргална.

5. Даргалагчийг сонгосон даруйд шүүх хууль ёсны бүрэн эрхтэй болно.

#### *4 дүгээр зүйл*

1. Ямар нэг шалтгаанаар даргалагч болон шүүхийн гишүүд маргалдагч талуудын хяналтаас гадуур гэж үзвэл, эсхүл арбитрийн явцыг зохистой явуулахад шаардлагатай гэж үзвэл дараахь нөхцөлөөр шүүхэд орон тооны хүнийг авна:

- а) Хэрвээ нэг талаас томилсон гишүүн татгалзсанаас үүдэн орон тоо гарвал тухайн тал орон тоо гарсан өдрөөс хойш 10 хоногийн дотор орны хүнийг сонгоно;

б) Хэрвээ даргалагч, эсхүл 3 дугаар зүйлийн дагуу томилсон гишүүн татгалзсанаас орон тоо гарсан бол 3 дугаар зүйлийн 2, 3 дахь дэд хэсэгт тус тус заасны дагуу орны хүнийг томилно.

2. Хэрвээ орон тоо өөр бусад шалтгааны улмаас гарсан эсхүл 1 дэх дэд хэсгийн дагуу орон тооны хүн аваагүй бол 1 дүгээр зүйлд заасныг үл хамааран нэг талаас санал болгосны үндсэн дээр шүүхийн ажиллагааг үргэлжлүүлж шүүхийн эцсийн шийдвэрийг гаргана.

### 5 дугаар зүйл

1. Өөрийн хурлын товыг шүүх шийднэ.

2. Хурлын явц нууцаар явагдах ба шүүхэд өгсөн бүх материал “нууц” байна. Гэхдээ Байгууллага болон аль нэг оролцогч талын томилсон Гарын үсэг зурагч тал маргалдагч бол хуралд оролцох, материалтай танилцах эрхтэй. Байгууллага нь маргалдагч бол бүх оролцогч тал болон Гарын үсэг зурагч талууд хуралд оролцох ба өгсөн материалтай танилцах эрхтэй.

3. Шүүхийн ур чадвартай холбоотой асуудлын талаар маргаан гарсан тохиолдолд уг асуудлыг шүүх эхлэн шийдвэрлэнэ.

4. Шүүхийн үйл ажиллагааг бичгээр явуулах бөгөөд тал тус бүр өөрийн нөхцөл байдал болон хуулийн зохицуулалтынхаа талаар мэдэгдэл хийж бичгээр гэрчлэх баримт гарган өгөх эрхтэй. Гэвч хэрэв шүүх шаардлагатай гэж үзвэл аман мэтгэлцээн болон мэдүүлэг өгч болно.

5. Шүүхийн үйл ажиллагаа нь нэхэмжлэгч өөрийн маргаантай холбоотой холбогдох нотлох баримт, үйлчилж болох хуулийн зарчим зэргийн талаар танилцуулга мэдэгдэл хийж эхэлнэ. Нэхэмжлэгчийн мэдэгдлийн дараа хариуцагч талын эсрэг мэдэгдлийг хийнэ. Нэхэмжлэгч нь хариуцагч талын эсрэг мэдэгдэлд хариулт өгч болох бөгөөд хариуцагч тал дахин хариу татгалзал тайлбар өгч болно. Нэмэлт өмгөөллийг зөвхөн шүүхээс шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд тавьж болно.

6. Хэрэв нэхэмжлэлүүд нь конвенцийн 31 дүгээр зүйл, Үйл ажиллагааны гэрээний 16 дугаар зүйлд заасан хүрээнд байвал шүүх маргаанаас шууд үүсэн гарсан эсрэг нэхэмжлэлийг хүлээн авах буюу тодорхойлно.

7. Хэрвээ маргалдагч талууд шүүхийн үйл ажиллагааны явцад харилцан тохиролцоонд хүрвэл энэ хэлцэл нь шүүхийн шийдвэр хэлбэрээр бүртгэгдэнэ.

8. Хэрэв шүүх конвенцийн 31 дүгээр зүйл, Үйл ажиллагааны гэрээний 16 дугаар зүйлд зааснаар маргааныг өөрийн шүүхийн хүрээнээс хэтэрсэн гэж шийдвэрлэвэл шүүхийн үйл ажиллагааны явцад хэзээ ч шүүхийн үйл ажиллагааг зогсоож болно.

9. Шүүхийн хэлэлцүүлгийг нууцаар хаалттай явуулна.

10. Шүүхийн шийдвэрийг бичгээр өгөх бөгөөд бичгээр өгсөн саналаар дэмжигдэнэ. Үүнийг дагаж мөрдөх журам, шийдвэр нь 2-оос доошгүй гишүүдээр дэмжигдсэн байх ёстой. Шийдвэрийг хүлээн зөвшөөрөөгүй гишүүн саналаа бичгээр тусад нь өгнө.

11. Шүүх өөрийн шийдвэрээ Удирдах зөвлөлд хүргүүлэх бөгөөд Удирдах зөвлөл нь бүх Оролцогч талууд болон Гарын үсэг зурагч талуудад хүргэнэ.

12. Шүүх холбогдох үйл ажиллагаандаа үйл ажиллагааны горимын нэмэлт дүрмийг энэхүү хавсралтын дагуу баталж болно.

### 6 дугаар зүйл

Хэрвээ нэг тал нь өөрийн хэргийг танилцуулж чадаагүй тохиолдолд нөгөө тал шүүхэд өөрийн танилцуулгын үндсэн дээр шийдвэр гаргахыг хүсэмжилж болно. Шүүх өөрийн шийдвэрээ гаргахын өмнө, тус хэрэгт тохирсон хуулийн акт, бусад баримтаар хангалттай хангасан эсэхийг шалгасан байна.

### 7 дугаар зүйл

1. Гарын үсэг зурагч тал нь маргалдагч тал болсон аливаа оролцогч тал хөндлөнгөөс оролцох ба нэмж маргаан үүсгэгч тал болон нэмэгдэж оролцох эрхтэй. Хөндлөнгийн оролцоо нь шүүхэд болон бусад маргалдагч талуудад бичгээр мэдэгдэн хийгдэнэ.

2. Бусад оролцогч тал, аливаа гарын үсэг зурагч тал эсхүл Байгууллага зэрэг нь хөндлөнгөөс оролцох ба маргалдагч нэмэлт тал болохоор шүүхээс зөвшөөрөл хүсч болно. Өргөдөл гаргагч нь тухайн хэрэгт бодитой сонирхол байгаа нь тогтоогдвол шүүхээс зөвшөөрлийг олгоно.

### 8 дугаар зүйл

Шүүх маргалдагч талын хүсэлтээр, эсхүл өөрийн санаачлагаар туслалцаа үзүүлэх зорилгоор мэргэжилтэнг томилж болно.

### 9 дүгээр зүйл

Маргалдагч талаас хүсэлт гаргасан, эсхүл шүүхийн өөрийн санаачлагаар маргааныг шийдвэрлэхэд шаардлагатай гэж үзсэн бүх мэдээллийг оролцогч тал бүр, гарын үсэг зурагч тал бүр болон Байгууллага гарган өгөх ёстой.

### 10 дугаар зүйл

Эцсийн шийдвэр хүлээгдэж байгаа үед маргалдагч талуудын холбогдох эрхийг хамгаалах ёстой гэж үзвэл шүүхээс түр арга хэмжээ авах шийдвэрийг гаргаж болно.

### 11 дүгээр зүйл

1. Шүүхийн шийдвэр нь олон улсын эрх зүй болон доорх зүйлд тулгуурласан байна:

- a) конвенц болон Үйл ажиллагааны гэрээ;
- b) нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн хуулийн хэм хэмжээ.

2. энэ конвенцийн 5 дугаар зүйлийн 7 дахь хэсэгт заасны дагуу маргалдагч талууд тохиролцоонд хүрсэн шийдвэр болон шүүхийн шийдвэрийг бүх маргалдагч талууд даган мөрдөх ёстой бөгөөд үнэнчээр мөрдөн ажиллана. Хэрвээ Байгууллага нь маргалдагч бол шүүхээс Байгууллагын аливаа нэгжийн гаргасан шийдвэрийг хүчингүй гэж үзэн энэхүү конвенц болон Үйл ажиллагааны гэрээний эрхийн дагуу явагдаагүйд тооцож шүүхийн шийдвэрийг бүх Оролцогч талууд болон Гарын үсэг зурагч талууд даган мөрдөнө.

3. Хэрэв шийдвэр эсхүл шийдвэрийн агуулгад маргаан гарвал маргалдагч талын хүсэлтийн дагуу тайлбар өгнө.

### 12 дугаар зүйл

Тодорхой нэг хэргийн нөхцөл байдлын улмаас шүүх өөрөөр шийдвэрлээгүй бол шүүгчдийн гишүүдийн төлбөр болон шүүхийн зардлыг талууд тэнцүү гаргана. Тухайн тал нэгээс илүү маргалдагч талуудтай бол тухайн талын маргалдагч талуудад оногдож буй хувийг хуваарилна. Байгууллага маргалдагч тал болсон бол арбитрийн холбогдолтой зардлыг Байгууллагын захиргааны зардал гэж авч үзнэ.

## ДАЛАЙН ХИЙМЭЛ ДАГУУЛЫН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ХЭЛЭЛЦЭЭР

Энэхүү үйл ажиллагааны хэлэлцээрт гарын үсэг зурагч талууд,

Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагын (цаашид “ИНМАРСАТ” гэх) тухай конвенцид оролцогч тал энэхүү үйл ажиллагааны хэлэлцээрт гарын үсэг зурах, эсхүл эрх бүхий этгээдийг томилсноо түүгээр баталсныг анхааралдаа авч,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### 1 дүгээр зүйл Тодорхойлолт

- Энэхүү хэлэлцээрийн зорилгоор:
  - “Конвенц” гэж Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагын (ИНМАРСАТ) тухай конвенц, түүний хавсралтыг;
  - “Байгууллага” гэж конвенцоор байгуулсан Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагыг (ИНМАРСАТ);
  - “Элэгдлийн хөрөнгө” гэдэгт зөвхөн элэгдлийг багтаах бөгөөд хөрөнгө ашигласны нөхөн төлбөрийг хамруулахгүй.
- Конвенцийн 1 дүгээр зүйлийн тодорхойлолт энэхүү хэлэлцээрт адилхан үйлчилнэ.

### 2 дугаар зүйл Гарын үсэг зурагч талын эрх, үүрэг

- Гарын үсэг зурагч тал бүр гарын үсэг зурагч талд конвенц болон энэхүү хэлэлцээрээр олгосон эрхээр хангах ба эдгээр хоёр баримт бичгээр хүлээсэн үүргийг хүлээхээ батална.
- Гарын үсэг зурагч тал бүр конвенц ба энэхүү хэлэлцээрийн бүх заалтыг тууштай биелүүлнэ.

### 3 дугаар зүйл Хөрөнгийн хандив

- Гарын үсэг зурагч тал бүр өөрийн хөрөнгө оруулах хувьцааны харьцаагаар Байгууллагын хөрөнгийн шаардлагын дагуу хандив өгөх бөгөөд конвенц болон энэ хэлэлцээрт тодорхойлсноор Зөвлөлийн тогтоосон хөрөнгийн нөхөн төлбөр болон хөрөнгө ашигласны шимтгэлийг хүлээн авна.
- Хөрөнгийн шаардлагад дараахь зүйл багтана:
  - ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн загвар, боловсруулалт, эзэмших, барилга барих болон түрээсээр эзэмших гэрээний эрх болон Байгууллагын бусад өмчийн шууд болон шууд бус бүх зардал;
  - Байгууллагын үйл ажиллагаа явуулахад шаардагдах сан, засварын болон удирдлагын зардал буюу 8 дугаар зүйлийн 3 дугаар хэсэгт болон ийм зардлыг нөхөх хүлээгдэж буй боломжтой орлого;
  - 11 дүгээр зүйлийн дагуу гарын үсэг зурагч талын төлбөр.
- Зөвлөлөөс тодорхойлох хүүгийн хэмжээ нь Зөвлөлөөс тогтоосон төлбөрийн тогтоосон өдрийн дараа төлөгдөөгүй аливаа мөнгөн дүнд нэмэгдэнэ.
- Хэрэв 5 дугаар зүйлийн дагуу ашиглалтын үндсэн дээр хөрөнгө оруулалтын хувьцааны эхний тооцоог тодорхойлох хүртэлх хугацаанд гарын үсэг зурагч талуудын аливаа нэгэн санхүүгийн жилд төлөх шаардлагатай хөрөнгийн хандивын нийт дүн нь 6 дугаар зүйлийн дагуу бий болгосон хөрөнгийн дээд хязгаараас 50 хувиар илүү бол

Зөвлөл нь түр хугацааны зээлийн санхүүжилтийг гарын үсэг зурагч талд нэмэлт хандивыг дараагийн жилд төлөхийг зөвшөөрөх бусад зохицуулалтыг батлахаар авч үзнэ. Зөвлөл нь Байгууллагын нэмэлт зардалд тусгагдах энэхүү тохиолдолд тохирох хүүгийн хувийг тогтооно.

#### **4 дүгээр зүйл** **Хөрөнгийн дээд хязгаар**

Гарын үсэг зурагч талын цэвэр хөрөнгийн хандивын нийлбэр дүн болон Байгууллагын хийгдээгүй гэрээт хөрөнгийн амлалтын нийлбэр дүн нь дээд хязгаарын үндэс болно. Энэ нийлбэр дүн нь 3 дугаар зүйлийн дагуу гарын үсэг зурагч талын оруулсан хуримтлагдсан хөрөнгийн хандиваас энэхүү гэрээний дагуу тэдэнд дахин төлөгдсөн хуримтлагдсан хөрөнгийг хасаад Байгууллагын хийгдээгүй гэрээт хөрөнгийн амлалтын нийлбэр дүнг нэмсэнээр бүрдэнэ. Эхний хөрөнгийн дээд хязгаар 200 сая ам.доллар байна. Зөвлөл нь хөрөнгийн дээд хязгаарыг тохируулах эрхтэй.

#### **5 дугаар зүйл** **Хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ**

1. Гарын үсэг зурсан талуудын хөрөнгө оруулалтын хувь нь ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглалтын үндсэн дээр тодорхойлно. Гарын үсэг зурагч тал бүр ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглагч бүх гарын үсэг зурагч талын хөрөнгө оруулалтын хувьтай тэнцүү хуваарилалттай байна. ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглалт нь Байгууллагаас ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашигласны төлөө конвенцийн 19 дүгээр зүйл болон энэхүү хэлэлцээрийн 8 дугаар зүйлийн дагуу авах төлбөрийн хэмжээгээр хэмжигдэнэ.

2. Хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг тогтоох зорилгоор хөлөг онгоц, эсхүл агаарын хөлгийн хэсэг болон газрын хэсэг гэсэн хоёр тэнцүү хэсэгт хоёр чиглэлээр ашиглалт нь хуваагдсан байна. Хөлөг онгоц, эсхүл агаарын хөлөгт хамаарах хөдөлгөөн эхлэх, эсхүл дуусах хэсэг нь хөлөг онгоц, эсхүл агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг удирдаж байгаа бүрэн эрхтэй оролцогч талын гарын үсэг зурагч талд хамаарна. Нутаг дэвсгэрт хамаарах бүс нутгийн хөдөлгөөн эхлэх, эсхүл дуусах хэсэг нь хөдөлгөөн эхлэх, эсхүл оролцогч талын гарын үсэг зурагч талын нутаг дэвсгэрт хамаарна. Гэвч гарын үсэг зурагч аливаа талд хөлөг онгоц болон агаарын хөлгийн хэсэг нь газрын хэсгээс 20:1 харьцаагаар илүү гарч байвал тэрхүү гарын үсэг зурагч тал Зөвлөлд гаргаж өгсөн өргөдлийн үндсэн дээр хамгийн ихдээ л ашиглалт нь газрын хэсэг ашиглалтыг 2 дахин их хэмжээгээр буюу хөрөнгө оруулалтын 0.1% ногдлын хэмжээтэй байхаар зохицуулна. Далайн орчинд үйл ажиллагаа явуулж байгаа Зөвлөлөөс зөвшөөрсөн ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглаж буй байгууламж нь энэхүү хэсгийн зорилгоор хөлөг онгоц гэж тооцогдоно.

3. Энэ зүйлийн 1, 2, 4 дэх хэсгийн дагуу ашиглалтыг үндэслэн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг тогтоохын өмнө гарын үсэг зурагч тал бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг энэхүү хэлэлцээрийн хавсралтын дагуу тогтооно.

4. Энэ зүйлийн 1, 2 дахь хэсгийн дагуу ашиглалтыг үндэслэн хөрөнгө оруулалтын анхны хувь хэмжээг ИНМАРСАТ сансрын сегментийг Атлант, Номхон болон Энэтхэгийн далайн бүс нутагт үйл ажиллагаандаа ашиглаж эхэлснээс хойш 2 жилээс багагүй боловч 3 жилээс илүү хугацаанд хийсэн байх ба хөрөнгө оруулах тодорхой өдрийг Зөвлөл тогтооно. Ийнхүү эхний удаагийн хувь хэмжээг тогтоохын өмнө ашиглалтын хугацааг жилийн өмнө тодорхойлсон байх ёстой.

5. Ашиглалтад үндэслэсэн эхний удаагийн тодорхойлолтын дараа хөрөнгө оруулах хувь хэмжээг дахин тодорхойлно:

а) ашиглалтад үндэслэсэн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг анх тодорхойлсноос хойш нэг жилийн үечлэлтэйгээр хийх ба гарын үсэг зурагч бүх талын ашиглалтын өмнөх жилийн хугацаан дээр үндэслэнэ;

- b) энэхүү хэлэлцээр шинээр гарын үсэг зурагч талд хүчин төгөлдөр болсон өдөр;
- c) гарын үсэг зурагч талын гишүүнчлэлийг хүчингүй болгосон, эсхүл энэхүү гэрээнээс гарсан өдөр.
6. Гарын үсэг зурагч тал ашиглалтын хугацаан дээр үндэслэн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээгээ Зөвлөлөөр анх удаа тодорхойлуулсны дараа гарын үсэг зурагч тал болон баталгаажна.
7. Хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг 5 дахь хэсгийн b), эсхүл c), эсхүл 8 дахь хэсгийн дагуу тодорхойлсны дагуу бусад бүх гарын үсэг зурагч талын хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ энэхүү тохируулгын өмнө хийсэн тэдгээрийн холбогдох хөрөнгө оруулсан хувь хэмжээний харьцаагаар тодорхойлогдоно. Гарын үсэг зурагч талын гишүүнчлэлийг хүчингүй болгох, эсхүл цуцлалтын хувьд 8 дахь хэсгийн дагуу тодорхойлсон хөрөнгө оруулалтын хувьцааны 0.05 хувиас хэтрэхгүй байна.
8. Энэхүү заалтын аль нэг зүйлээс үл шалтгаалан гарын үсэг зурагч талуудын нийт хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ 0.05 хувиас багагүй байна.
9. Аливаа хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг шинээр тодорхойлоход гарын үсэг зурагч аливаа талын эхний хувь хэмжээний 50 хувиас илүүгээр нэг шатаар ихэсгэх, эсхүл тухайн өөрийн хувь хэмжээний 50 хувиас илүүгээр багасгаж болохгүй.
10. Энэ зүйлийн 2 болон 9 дэх хэсгийн шаардлагыг хангасны дараа аливаа хуваарилагдаагүй үлдсэн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг нөөц боломж бүхий буюу өөрийн хөрөнгө оруулалтын хувиа нэмэгдүүлэх хүсэлтэй гарын үсэг зурагч талуудын дунд Зөвлөл хуваана. Ийнхүү нэмж хуваарилсан хувь хэмжээ нь аливаа гарын үсэг зурагч талын одоогийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээний 50-иас илүү хувиар нэмж болохгүй.
11. Энэ зүйлийн 10 дахь хэсгийн шаардлагыг хангасны дараахь аливаа үлдэгдэл байршуулаагүй хөрөнгө оруулалтын хувьцаа нь гарын үсэг зурагч талуудын дунд 8 болон 9 дэх хэсгийн дагуу шинээр тодорхойлсны дараа хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээний харьцаагаар хуваарилагдана.
12. Гарын үсэг зурагч Талын өргөдлийг үндэслэн Зөвлөл нь 1-ээс 7 болон 9-өөс 11 хүртэлх хэсгийн дагуу тодорхойлсон өөрийн хувиас багасгасан хөрөнгө оруулалтын хувийг түүн дээр байршуулж болох бөгөөд энэхүү сайн дураар хүлээн зөвшөөрсөн нэмэгдсэн хөрөнгө оруулалтын хувьцаатай гарын үсэг зурагч нөгөө Тал бүхэлдээ авсан бол ийнхүү байршуулж болно. Зөвлөл нь гаргасан хувьцаа, эсхүл өөрийн хувьцааг өсгөх хүсэлтэй гарын үсэг зурагч Талуудын дундах хувьцааны тэгш хуваарилалтын журмыг батална.

#### *6 дугаар зүйл*

### **Гарын үсэг зурагч талын хооронд санхүүгийн зохицуулалт**

1. Энэхүү хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болоход эхний удаагийн хувь хэмжээг тодорхойлсны дараа хөрөнгө оруулалтын хувийг тодорхойлох бүрд гарын үсэг зурагч талын хооронд санхүүгийн зохицуулалт нь 2 дахь хэсгийн дагуу гаргасан үнэлгээг үндэслэн Байгууллагаар дамжин явагдана. Эдгээр санхүүгийн зохицуулалтын нийлбэр дүн нь гарын үсэг зурагч тал бүрийн шинэ хөрөнгө оруулалтын хувьцаа болон тодорхойлохоос өмнөх өөрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцаа хоорондын зөрүүний үнэлгээгээр тодорхойлогдоно.
2. Үнэлгээг дараахь байдлаар тооцно:
- а) зохицуулалт хийсэн өдрийн байдлаар Байгууллагын дансанд бүртгэгдсэн бүх өмчийн эзэмшихэд гарсан анхны өртөгөөс бүгд хөрөнгө оруулалтын ашиг ба хөрөнгө оруулалтын зардал болон дараахь нийлбэрийг оролцуулан хасах:
- i) зохицуулалт хийсэн өдрийн байдлаар Байгууллагын дансанд бүртгэгдсэн хуримтлагдсан элэгдлийн хөрөнгө;
- ii) зохицуулалт хийсэн өдрийн байдлаар Байгууллагын зээл болон бусад төлөх ёстой тооцоо.





б) Энэхүү хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болсноос хойш үнэлгээ хийгдсэн өдөр хүртэл тус гэрээний дагуу хийвэл зохих төлбөрийн хуримтлагдсан дүн, Зөвлөлөөс 8 дугаар зүйлийн дагуу байгуулсан тухайн үед хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байсан хөрөнгийг ашигласны нөхөн төлбөрийн холбогдох тарифын дагуу хийвэл зохих төлбөрийн хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болсноос хойш хуримтлагдсан дүнг а) дэд хэсгийн дагуу тодорхойлогдсон аливаа дутуу, эсхүл илүүдэл үр дүнг нэмэх, эсхүл хасах замаар тус тусад нь зохицуулна. Төлбөрийн дутуу, эсхүл илүүдлийг харуулж буй дүнг үнэлэх зорилгоор татаас нь сараар тооцоологдох ёстой бөгөөд а) дэд хэсэгт тодорхойлсон зүйлийн цэвэр дүнд хамааруулна.

3. Энэхүү зүйлийн дагуу гарын үсэг зурагч талаас болон талд төлөх төлбөр нь Зөвлөлөөс шийдвэрлэсэн өдөр хийгдэнэ. Уг өдрөөс хойш төлөгдөөгүй аливаа дүн дээр Зөвлөлөөс тодорхойлсон хүү нэмэгдэнэ.

#### 7 дугаар зүйл

#### Ашиглалтын хураамжийн төлбөр

1. Конвенцийн 19 дүгээр зүйлээр тогтоосон ашиглалтын хураамжийг Зөвлөлөөс баталсан зохицуулалтын дагуу гарын үсэг зурагч тал, эсхүл эрх бүхий харилцаа холбооны аж ахуйн нэгж төлнө. Эдгээр зохицуулалт нь олон улсын харилцаа холбооны туршлагаар хүлээн зөвшөөрөгдсөн тооцооны журамтай аль болох дөхөм байна.

2. Зөвлөлөөс өөрөөр шийдвэрлээгүй тохиолдолд гарын үсэг зурагч талууд болон харилцаа холбооны эрх бүхий аж ахуйн нэгж нь Байгууллагыг ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн бүх ашиглалтыг болон хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээг тодорхойлох боломж олгох зорилгоор Байгууллагыг мэдээллээр хангах үүрэгтэй. Зөвлөл нь Байгууллагад мэдээлэх журам батална.

3. Зөвлөл нь ашиглалтын хураамжийн төлбөрийг төлөх хугацаанаас дөрвөн сараар, эсхүл түүнээс хойш төлбөрөө хийхгүй байх тохиолдолд аливаа холбогдох шийтгэлийг тогтооно.

4. Зөвлөлөөс тодорхойлсон хүүгийн хэмжээг Зөвлөлөөс тодорхойлсон төлбөр хийх хуваарьт өдрөөс хойш төлөгдөөгүй дүн дээр нэмж тооцно.

#### 8 дугаар зүйл

#### Орлого

1. Байгууллагын олсон орлогыг Зөвлөл өөрөөр шийдвэрлээгүй бол ерөнхийдөө, энэ тэргүүнд тавигдах дараахь үйл ажиллагааны хүрээнд зарцуулах ёстой:

а) үйл ажиллагааны, засварын болон захиргааны зардалд;

б) Зөвлөлөөс шаардлагатай гэж тодорхойлж болох уг үйл ажиллагааны санг хангахад;

в) гарын үсэг зурагч талд тэдний оруулсан холбогдох хөрөнгө оруулалтын хувьцааны харьцаагаар Зөвлөлөөс тогтоосон буюу Байгууллагын дансанд тэмдэглэсэн элэгдлийн дүн дэх дахин төлөх хөрөнгийг төлөөлөх нийт дүнг төлөхөд;

д) Байгууллагын гишүүнчлэлээс гарсан, эсхүл гишүүнчлэл нь цуцлагдаж байгаа гарын үсэг зурагч талд 13 дугаар зүйлд заасны дагуу мөнгөн дүнг төлөхөд;

е) гарын үсэг зурагч талд тэдний оруулсан хөрөнгийн хувьцааны харьцаагаар хамтад нь хөрөнгө ашигласны боломжит үлдэгдлийн нөхөн төлбөрийг төлөхөд.

2. Гарын үсэг зурагч талын хөрөнгө ашигласны нөхөн төлбөрийн хэмжээг тодорхойлоход Зөвлөл нь ИНМАРСАТ-д хөрөнгө оруулахтай холбоотой эрсдлийн зардлыг оруулах бөгөөд ийм зардлыг тооцон уг хэмжээг дэлхийн зах зээл дэх мөнгөний үнэтэй аль болох ойр тогтооно.

3. Байгууллагын олсон ашиг Байгууллагын үйл ажиллагааны болон удирдлагын зардалд хүрэхгүй бол Зөвлөл хомстлыг гүйцээхийн тулд Байгууллагын сангийн үйл ажиллагааг ашиглах, зээлийн хэтрүүлэлтийн зохицуулалт, зээлийг ихэсгэх, гарын үсэг

зурагч талаас тэдний одоогийн байгаа хөрөнгийн хувьцааны харьцаагаар хөрөнгийн дэмжлэг өгөхийг шаардах, эсхүл эдгээр арга хэмжээг хослуулах зэрэг аргыг сонгож болно.

### **9 дүгээр зүйл Дансны тооцоо**

1. Санхүүгийн арилжааны хувьд 3, 6, 7, 8 дугаар зүйлийн дагуу гарын үсэг зурсан талууд болон Байгууллагын хоорондох дансны тооцоо нь гарын үсэг зурагч тал болон Байгууллагын хооронд шилжүүлсэн сан, мөн Байгууллага дахь Зөвлөлөөс шаардлагатай хэмээн үзэж тогтоосон үйл ажиллагааны сангаас илүү гарсан илүүдэл сан зэргийг шилжүүлэхтэй адил байдлаар зохион байгуулах бөгөөд хамгийн бага хэрэглэхүйц түвшинд байна.

2. Энэхүү хэлэлцээрийн дагуу гарын үсэг зурсан тал болон Байгууллагын хооронд хийгдэх бүх төлбөр нь зээл олгогчийн хүлээн зөвшөөрсөн аливаа чөлөөтэй хөрвөх чадвартай мөнгөн тэмдэгтээр хийгдэнэ.

### **10 дугаар зүйл Зээлээр санхүүжих**

1. Байгууллага Зөвлөлийн шийдвэрийг үндэслэн зохих хэмжээний орлого буюу хөрөнгийн эх үүсвэр орж ирэхийг хүлээх хооронд санхүүжилтийн дутагдаж буй хэмжээгээр дансны үлдэгдлийг хэтрүүлэн зээл авах зохицуулалт хийж болно.

2. Онцгой тохиолдолд Байгууллага Зөвлөлийн шийдвэрийг үндэслэн конвенцийн 3 дугаар зүйлийн дагуу Байгууллагын явуулах аливаа үйл ажиллагаагаа санхүүжүүлэх зорилгоор, эсхүл өөрийн аливаа хариуцлагыг хүлээхийн тулд зээл авч болно. Ийм зээлийн төлөгдөөгүй дүнг 4 дүгээр зүйлийн дагуу гэрээний хөрөнгийн төлөх үүрэг гэж үзнэ.

### **11 дүгээр зүйл Хариуцлага**

1. Хэрэв конвенц буюу энэхүү хэлэлцээрийн дагуу Байгууллагын хэрэгжүүлсэн аливаа үйлдэл болон үүрэг хариуцлагын улмаас эрх бүхий шүүхийн байгууллагаас гаргасан заавал биелүүлэх шийдвэрийн дагуу, эсхүл Зөвлөлийн зөвшөөрсөн буюу Зөвлөлд ногдуулсан маргааныг шийдвэрлэх зохицуулалтын дүнд Байгууллага аливаа нэхэмжлэл, түүний дотор уг асуудалтай холбоотой аливаа зардлыг барагдуулах шаардлагатай болсон тохиолдолд уг нэхэмжлэлийг хэрэгсэхгүй болгох буюу даатгал, санхүүгийн бусад арга хэрэгслээр зохицуулалт хийгдээгүй бол энэхүү хэлэлцээрт гарын үсэг зурагч талууд нэхэмжлэлийн барагдуулаагүй байгаа үлдэгдэл төлбөрийг өр үүссэн өдрийн байдлаар эзэмшиж буй хувьцааныхаа хэмжээнд хувь тэнцүүлэн Байгууллагад төлөх бөгөөд ингэхдээ 4 дүгээр зүйлд заасан хязгаарлалтыг үл харгалзана.

2. Хэрэв конвенц буюу энэхүү хэлэлцээрийн дагуу Байгууллагын хэрэгжүүлсэн аливаа үйлдэл болон үүрэг хариуцлагын улмаас гарын үсэг зурагч талууд тохиролцооны хувьд эрх бүхий шүүхийн байгууллагын гаргасан заавал биелүүлэх шийдвэрийн дагуу, эсхүл Зөвлөлийн зөвшөөрсөн буюу Зөвлөлд ногдуулсан маргааныг шийдвэрлэх зохицуулалтын дүнд аливаа нэхэмжлэл, түүний дотор уг асуудалтай холбоотой аливаа зардлыг барагдуулах шаардлагатай болсон тохиолдолд гарын үсэг зурагч талын барагдуулсан нэхэмжлэлийн төлбөрийг Байгууллага гарын үсэг зурагч талд нөхөн олгоно.

3. Хэрэв ийм нэхэмжлэлийг гарын үсэг зурагч Талын эсрэг гаргасан бол уг гарын үсэг зурагч тал Байгууллагаас төлөх болзол болгон тухайн гарын үсэг зурсан тал нэхэмжлэлийн талаар Байгууллагад нэн даруй мэдэгдэх болон хамгаалалтад оролцох, эсхүл зөвлөгөө өгөх, эсхүл бусад нэхэмжлэлийн хандлагад боломж олгох болон



нэхэмжлэл гаргасан харьяаллын хуулиар зөвшөөрснөөр гарын үсэг зурагч талтай, эсхүл орлуулах ажиллагаанд гишүүн болно.

4. Хэрэв Байгууллага энэхүү зүйлийн дагуу гарын үсэг зурагч талд нөхөн олговор олгох шаардлагатай болсон тохиолдолд уг нөхөн олговрыг хэрэгсэхгүй болгох буюу даатгал, санхүүгийн бусад арга хэрэгслээр зохицуулалт хийгдээгүй бол гарын үсэг зурагч талууд нөхөн олговрын барагдуулаагүй байгаа үлдэгдэл төлбөрийг өр үүссэн өдрийн байдлаар эзэмшиж буй хувьцааныхаа хэмжээнд хувь тэнцүүлэн Байгууллагад төлөх бөгөөд ингэхдээ 6 дугаар зүйлд заасан хязгаарлалтыг үл харгалзана.

#### 12 дугаар зүйл

### Харилцаа холбооны үйлчилгээний заалтаас үүссэн хариуцлагаас чөлөөлөх

Байгууллага, эсхүл аливаа гарын үсэг зурагч Тал, эсхүл тэдгээрийн аль нэгийг аливаа ажилтан, албан хаагч, эсхүл гарын үсэг зурагч талын Захирлуудын зөвлөлийн аливаа гишүүн, эсхүл Байгууллагын үйл ажиллагааны үүргийг гүйцэтгэгч аливаа байгууллага зэрэг нь аливаа нэгэн гарын үсэг зурсан Тал болон Байгууллагын конвенцийн болон энэхүү хэлэлцээрийн дагуу үзүүлж буй харилцаа холбооны үйлчилгээний аливаа доголдол, дутагдал, алдаанаас гарсан хохирлын төлөө хариуцлага хүлээхгүй.

#### 13 дугаар зүйл

### Гишүүнчлэлээс гарах, эсхүл хүчингүй болох үед хийх зохицуулалт

1. Конвенцийн 29 болон 30 дугаар зүйлийн дагуу гарын үсэг зурагч талын гишүүнчлэлээс гарах, эсхүл хүчингүй болгосон өдрөөс хойш 3 сарын дотор Зөвлөл нь Байгууллагад хамаарах түүний санхүүгийн байдлыг Зөвлөлөөс үнэлсэн гарын үсэг зурагч талд татан буулгасан эсхүл хүчингүй болгосон тухай болон 3 дахь хэсгийн дагуу санал болгосон зохицуулах нөхцөлийн тухай мэдэгдэнэ. Мэдэгдэл нь дараахь мэдээллийг агуулна. Үүнд:

- а) гарын үсэг зурсан талд Байгууллагаас төлөгдөх татан буулгасан эсхүл хүчингүй болгох өдрийн байдлаар өөрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааг үржүүлэн тооцсон, мөн тэрхүү өдрийн байдлаар 6 дугаар зүйлд хамаарах үнэлгээнээс бий болсон төлбөрийн хэмжээ;
- б) гарын үсэг зурсан талын Байгууллагад төлөх, гишүүнээс гарах, эсхүл хүчингүй болох өдрийн тухай шийдвэрийн мэдэгдлийг төлбөр хийх санал болгосон графикийн хамт хүлээн авахаас өмнө гэрээний үүргээрээ онцгойлон олгосон эрхийн дагуу хөрөнгө оруулалтын өөрийн хувьцааг төлөөлөх аливаа үнийн дүн;
- с) гарын үсэг зурсан талын гишүүнээс гарах, эсхүл хүчингүй болох өдрийн байдлаар Байгууллагад төлөх аливаа бусад үнийн дүн.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн дагуу хийгдэх өөрийн үнэлгээнд Зөвлөл нь гарын үсэг зурсан талын гэрээний үүргийн дагуу онцгойлон олгосон эрх болон татан буулгах, эсхүл хүчингүй болох өдрийн тухай шийдвэрийн мэдэгдлийг хүлээн авахаас өмнөх үйлдлээс үүссэн хариуцлагатай холбоотой оруулах хөрөнгө оруулалтын өөрийн хувьцааны үүргээ бүтнээр, эсхүл хэсэгчилсэн байдлаар багасгахаар шийдвэрлэж болно.

3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсгийн б) болон с) дэд хэсгийн дагуу гарын үсэг зурагч тал аливаа төлбөр хийсэн тохиолдолд Байгууллага 8 дугаар зүйлийг харгалзан 1 дэх хэсгийн а) болон б) дэд хэсэгт заасан төлбөрийг гарын үсэг зурсан бусад талд эргүүлэн төлөх хугацаанд нийцүүлэн, эсхүл Зөвлөлийн шийдвэрийн дагуу үүнээс эрт хугацаанд тухайн гарын үсэг зурагч талд буцаан төлнө. Гарын үсэг зурагч талд буюу түүний зарим үед зохицуулбал зохих аливаа үнийн дүнг тооцох хүүгийн хэмжээг Зөвлөл тодорхойлно.

4. Зөвлөл өөрөөр шийдээгүй бол энэхүү зүйлийн дагуу төлбөр хийснээр гарын үсэг зурагч Тал гишүүнээс гарах шийдвэр гаргасан тухай мэдэгдлээ хүргүүлсэн өдрөөс буюу хүчингүй болох өдрөөс өмнө Байгууллагын үйлдэл буюу алдаа дутагдлаас үүдэн гарсан гэрээний бус хариуцлагын өөрт ногдох хувийг барагдуулах үүргээсээ чөлөөлөгдөхгүй.

5. Гарын үсэг зурсан тал гишүүнээс гарсан, эсхүл хүчингүй болох өдрийн дараа үргэлжлэх болон энэхүү зүйлийн дагуу зохицуулалтаар нөхөн олговор төлөөгүй өөрийн эрх хэмжээний хүрээнд олсон аливаа эрхээ алдахгүй.

#### 14 дүгээр зүйл

### Дэлхийн станцын батлалт

1. ИНМАРСАТ сансрын сегментийг ашиглахын тулд дэлхийн бүх станц конвенцийн 15 дугаар зүйлийн с) дэд хэсгийн дагуу Зөвлөлөөс тогтоосон шалгуур болон журмын дагуу Байгууллагаар баталгаажсан байх шаардлагатай.

2. Ийнхүү баталгаажуулах өргөдлийг Байгууллагад ирүүлэх бөгөөд уг өргөдлийг нутаг дэвсгэр дээр дэлхийн станц байрласан оролцогч талын гарын үсэг зурагч тал, эсхүл, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг, эзэмших эрх бүхий далайн хүрээлэн байгаа орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууламж зэргийг удирдаж байгаа оролцогч тал, эсхүл оролцогч талын гарын үсэг зурсан талууд ирүүлнэ. Энэ нь нутаг дэвсгэр, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг, далайн хүрээлэн байгаа орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууламж дээр нь байрлуулсан дэлхийн станцад хамаарах бөгөөд оролцогч талын хуулийн харьяаллын дагуу харилцаа холбооны аливаа аж ахуйн нэгж уг өргөдлийг гаргаж болохгүй.

3. Энэ зүйлийн 2 дахь дэд хэсэгт дурдсан дэлхийн станцын талаар өргөдөл гаргагч бүр нь оролцогч тал үүрэг хариуцлагаа өөрийн өргөдөл гаргасан гарын үсэг зурсан талын хариуцлагыг хүлээхээс бусад тохиолдолд Байгууллагаас тодорхойлсон журам болон стандартын шаардлагыг хангахаар Байгууллагын өмнө үүрэг хүлээнэ.

#### 15 дугаар зүйл

### ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ашиглах

1. ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглахаар гаргасан аливаа өргөдлийг оролцогч талын хуулийн харьяаллын нутаг бус тохиолдолд гарын үсэг зурсан тал, эсхүл эрх олгосон харилцаа холбооны аж ахуйн нэгж Байгууллагад ирүүлнэ.

2. Ашиглалт нь конвенцийн 15(с) дугаар зүйлд зааснаар Зөвлөлөөс тогтоосон шалгуур болон журмын дагуу Байгууллагаас зөвшөөрөл олгоно.

3. ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглалтын эрх олгосон гарын үсэг зурагч Тал, эсхүл эрх бүхий харилцаа холбооны аж ахуйн нэгж бүр нь Байгууллагаас тогтоосон ийнхүү ашиглах бүх нөхцөл шаардлагыг биелүүлэх үүрэгтэй бөгөөд харин оролцогч тал өөрийн томилсон, өргөдөл ирүүлсэн гарын үсэг зурагч талынхаа эзэмшлийн бус буюу үйл ажиллагааг нь явуулдаггүй дэлхийн бүх болон зарим станцад олгосон эрхийн талаархи хариуцлагыг хүлээх тохиолдолд үйлчлэхгүй.

#### 16 дугаар зүйл

### Маргааныг шийдвэрлэх

1. Гарын үсэг зурагч талуудын хооронд, эсхүл гарын үсэг зурагч талууд болон Байгууллагын хооронд конвенц, эсхүл энэхүү хэлэлцээрийн эрх, үүрэгтэй холбоотой үүссэн маргаан нь маргаанд оролцогч талуудын хоорондын тохиролцоогоор шийдвэрлэнэ. Хэрвээ нэг жилийн хугацаанд маргаанд оролцогч аливаа тал маргаанаа шийдвэрүүлэхээр хүсэлт тавиад шийдэлд хүрээгүй болон хэрэв тухайн маргааныг шийдэх үйл явцад маргаанд оролцогч Талуудын дунд зөвшилцөлд хүрээгүй бол маргааныг маргаанд оролцогч аливаа нэг талын хүсэлтээр конвенцийн хавсралтын дагуу арбитрад хүргүүлнэ.

2. Хэрэв Байгууллага болон нэг, эсхүл хэд хэдэн гарын үсэг зурагч Талын хооронд тэдний хоорондын байгуулсан хэлэлцээрээс үүссэн маргааныг харилцан тохиролцож зөвшилцөлд хүрсэнээс бусад тохиолдолд конвенцийн хавсралтын дагуу маргаанд оролцогч аль нэг талын хүсэлтээр маргааныг шийдвэрлүүлэхээр аль нэг талаас хүсэлт гаргаснаас хойш 1 жилийн хугацаанд арбитрийн шүүхэд өгнө.

3. Гарын үсэг зурагч талын гарын үсэг зурагч тал байх эрх нь зогссон ч энэхүү хэлэлцээрийн гарын үсэг зурагч тал байх хугацаандаа өөрийн эрх, үүрэгтэй холбоотойгоор гарсан маргааны хувьд энэхүү зүйл мөн адил үйлчилнэ.

#### 17 дугаар зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү хэлэлцээр нь гарын үсэг зурагч талын хувьд конвенцийн 33 дугаар зүйлийн дагуу конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэхүү хэлэлцээр нь конвенцийн хүчин төгөлдөр байх хугацаанд хүчинтэй байна.

#### 18 дугаар зүйл

### Нэмэлт, өөрчлөлт

1. Энэхүү хэлэлцээрт нэмэлт оруулахаар Оролцогч аливаа нэг тал, эсхүл гарын үсэг зурагч тал санал гаргаж болно. Санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлтийг Захирлын зөвлөлд өгөх бөгөөд тэрээр оролцогч бусад тал болон гарын үсэг зурагч талд мэдэгдэнэ. Нэмэлт, өөрчлөлтийг Зөвлөлөөр хэлэлцэхээс 3 сарын өмнө мэдэгдэх шаардлагатай. Энэ хугацаанд Захирлын зөвлөл нь бүх гарын үсэг зурагч талын саналыг солилцох болон тараана. Санал солилцоноос хойш зургаан сарын дотор нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэнэ. Зөвлөлөөр баталснаас хойш зургаан сараас багагүй хугацаанд Ассамблей нэмэлт, өөрчлөлтийг авч хэлэлцэнэ. Энэ хугацааг Ассамблейн бие даасан шийдвэрээр аливаа нэгэн онцгой тохиолдолд багасгаж болно.

2. Хэрэв Зөвлөлөөр нотолсны дараа Ассамблей баталбал уг нэмэлт, өөрчлөлт нь Ассамблейгаар баталгаажуулах үед болон хамгийн багадаа нийт хөрөнгө оруулалтын хувьцааны 2/3 хувь оролцсон гарын үсэг зурагч талуудын 2/3 хувь нь баталсан тухай мэдэгдэл Хадгалагч хүлээн авснаас хойш 120 хоногийн дараа хүчин төгөлдөр болно. Нэмэлт, өөрчлөлтийг баталсан тухай мэдэгдлийг хадгалагчид зөвхөн оролцогч тал шилжүүлэх бөгөөд энэ шилжүүлэлт нь тухайн оролцогч талын нэмэлт өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрч байгааг илэрхийлнэ. Ийнхүү нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноор бүх гарын үсэг зурагч талууд, мөн үүнийг хүлээн зөвшөөрөөгүй талуудыг оролцуулан бүгдэд хамаарна.

#### 19 дүгээр зүйл

### Хадгалагч

1. Энэхүү хэлэлцээрийг хадгалагч нь Далайн олон улсын байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга байна.

2. Хадгалагч гарын үсэг зурагч бүх тал, нэгдэн орох гэж буй улс болон гарын үсэг зурагч талд нэн даруй мэдэгдэнэ:

a) энэхүү хэлэлцээрт гарын үсэг зурагч аливаа тал;

b) энэхүү хэлэлцээрийн хүчин төгөлдөр болох;

c) энэхүү хэлэлцээрийн аливаа нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах болон хүчин төгөлдөр болох;

d) гишүүнээс татгалзах тухай аливаа мэдэгдэл;

e) аливаа зогсоох, эсхүл хүчингүй болох;

f) энэхүү хэлэлцээртэй холбоотой бусад мэдэгдэл болон харилцаа холбоо.

3. Энэхүү хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болмогц Хадгалагч нь баталгаажсан хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын нарийн бичигт Нэгдсэн Үндэстний

Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр шилжүүлнэ.

Үүнийг гэрчлэн эрх олгосон дор гарын үсэг зурагчид энэхүү хэлэлцээрт гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан зургаан оны есдүгээр сарын гуравны өдөр Лондон хотноо англи, франц, орос, испани хэлээр үйлдэж, бүх бичвэр нь адил хүчинтэй байх ба нэг эх хувийг хадгалагчид хадгалуулах бөгөөд гарын үсэг зурагч талд болон энэхүү конвенцид нэгдэн орсон, гарын үсэг зурсан аливаа бусад засгийн газар болон Олон улсын далайн хиймэл дагуулын системийг байгуулах Олон улсын бага хуралд оролцохоор уригдсан улс бүрийн Засгийн газарт баталгаажсан хувийг хүргүүлнэ.



**ХАВСРАЛТ**

**АШИГЛАЛТ ДЭЭР ҮНДЭСЛЭСЭН АНХНЫ ТОДОРХОЙЛОЛТЫН  
ӨМНӨХ ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН ХУВЬЦАА**

а) Гарын үсэг зурсан талын хөрөнгө оруулалтын хувьцааны жилийн хэмжээ доор дурдсан улс дараахь байдлаар байна. Үүнд:

АНУ	17.00
Их Британи	12.00
ЗСБНХУ, БНБелУ, БНУУ	11.00
Норвеги	9.50
Япон	8.45
Итали	4.37
Франц	3.50
ХБНГУ	3.50
Грек	3.50
Нидерланд	3.50
Канад	3.20
Испани	2.50
Швед	2.30
Дани	2.10
Австрали	2.00
Энэтхэг	2.00
Бразил	1.50
Кувейт	1.48
Польш	1.48
Аргентин	0.75
Бельги	0.75
Финланд	0.75
БНАГАУ	0.74
Сингапур	0.62
Шинэ зеланд	0.44
Болгар	0.33
Куба	0.33
Индонези	0.33
Иран	0.33
Чили	0.25
Перу	0.25
Швецарь	0.25
Либери	0.10
Алжир	0.05
Египет	0.05
Гана	0.05
Ирак	0.05
Тайланд	0.05
Турк	0.05
Камеруны Нэгдсэн Улс	0.05

НИЙТ 101.45

б) Дээр жагсаасан улсаас томилсон энэхүү гэрээнд гарын үсэг зурсан аливаа нэг тал конвенц болон Үйл ажиллагааны гэрээ хүчин төгөлдөр болохын өмнө, жил бүр оруулах хөрөнгийн хувьцааны хэмжээг а) дэд хэсэг дэх жагсаалтаас их байвал дараахь тохиолдолд хүлээн зөвшөөрнө. Үүнд:

- i) бусад гарын үсэг зурсан талууд жил бүр оруулах хөрөнгийн хувьцааны хэмжээг бага байхаар хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл
- ii) конвенц болон үйл ажиллагааны гэрээ нь гарын үсэг зурахад нээлттэй байснаас хойш 24 сарын туршид хүчин төгөлдөр болоогүй.

Дээр дурдсан гарын үсэг зурсан талууд хадгалагчид мэдэгдэнэ. Хадгалагч нь жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны шинэчилсэн жагсаалтыг бэлтгэж жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны жагсаалтад байгаа бүх улсад тараан өгнө.

с) дэд хэсэгт дэх жагсаалтад ороогүй улсын гарын үсэг зурсан тал үйл ажиллагааны гэрээний хүчин төгөлдөр болохоос өмнө хадгалагчид ИНМАРСАТ сансрын сегментийн өөрийн ашиглалтад төлөвлөсөн харьцаатай дүйцэх хөрөнгө оруулалтын өөрийн хувьцааны хэмжээг мэдэгдэх ёстой. Хадгалагч нь шинээр гарын үсэг зурсныг болон жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээг а) дэд хэсэгт дурдсан жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны жагсаалтад нэмж оруулна. Шинэчилсэн жагсаалт уг жагсаалтад байгаа бүх улсад хүргэсэн байх ёстой. Шинээр гарын үсэг зурсан талын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувьцааны хэмжээг дараа нь Зөвлөлөөс тогтоох буюу батална. Хэрвээ Зөвлөл нь хувьцааны хэмжээг өөрчилбөл бүх гарын үсэг зурсан талуудын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээтэй, дараа нь бүх гарын үсэг зурсан нийт хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээтэй тус тус харьцуулан өөрчилнө;

д) Үйл ажиллагааны гэрээний хүчин төгөлдөр болох үед гарын үсэг зурсан талын хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ нь гарын үсэг зурсан талуудын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг өөрчлөх байдлаар тогтоогдох бөгөөд бүх хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээний нийлбэр дүн нь 100 хувь байх ёстой;

дэд хэсэг дэх жагсаалтад ороогүй гарын үсэг зурсан аливаа талын, мөн үйл ажиллагааны гэрээний хүчин төгөлдөр болсны дараа гарын үсэг зурсны, жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээний жагсаалтад орсон гарын үсэг зурсан аливаа талын, үйл ажиллагааны гэрээ нь гарын үсэг зурахад нээлттэй байснаас хойш 36 сарын туршид хүчин төгөлдөр болоогүй гарын үсэг зурсан талын тус тусын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг Зөвлөлөөс тогтоох ба түүнийг бүх гарын үсэг зурсан талуудын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь бүхий жагсаалтад оруулна;

Байгууллагад шинээр гишүүн элсэх, Байгууллагын гишүүнээс гарах эсхүл өөрийн гишүүнчлэл нь цуцлагдах үед бүх гарын үсэг зурсан талын хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг бүх гарын үсэг зурсан талуудын жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээтэй харьцуулан тогтоох бөгөөд бүх хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээний нийлбэр дүн нь 100 хувь байх ёстой;

е) Үйл ажиллагааны гэрээний 5 дугаар зүйлийн 8 дугаар дэд хэсгийн дагуу 0.05 хувийн хөрөнгө оруулалтын хувь нь энэхүү хавсралтын с), d), e) ба f) дэд хэсгийн дагуу нэмэгдэхгүй.

**ДАЛАЙН ХИЙМЭЛ ДАГУУЛЫН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН  
(ИНМАРСАТ) ЭРХ ЯМБА, ДАРХАН ЭРХИЙН ТУХАЙ  
ПРОТОКОЛ**

*1981 оны 12 дугаар сарын 1-ний өдөр баталж,  
1983 оны 7 дугаар сарын 30-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\**

Энэхүү протоколд нэгдэн оролцогч улс,

Лондон хотноо 1976 оны 9 дүгээр сарын 3-ны өдөр гарын үсэг зурагдахаар эхэлсэн ИНМАРСАТ-ын конвенц болон Үйл ажиллагааны гэрээг, тодорхойлбол конвенцийн 25 ба 26 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсгийг хүндэтгэн үзэж,

Их Британи Умард Ирландын Нэгдсэн Вант Улсын Засгийн газартай 1980 оны 2 дугаар сарын 25-ны өдөр ИНМАРСАТ нь Удирдах төвийн гэрээ байгуулсныг тэмдэглэж,

ИНМАРСАТ-ын зорилгодоо хүрэх боломжийг хангах ба өөрийн үйл ажиллагааны үндсэн үүргээ хангалттай биелүүлэхэд энэхүү протоколын зорилго чиглэснийг анхааралдаа авч,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

**1 дүгээр зүйл  
Тодорхойлолт**

Энэхүү протоколд:

- a) “конвенц” гэж 1976 оны 9 дүгээр сарын 3-нд Лондон хотноо гарын үсэг зурахад нээлттэйгээр хийгдсэн Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагын (цаашид “ИНМАРСАТ” гэх) тухай конвенц, түүний өөрийн хавсралтыг;
- b) “үйл ажиллагааны гэрээ” гэж 1976 оны 9 дүгээр сарын 3-нд Лондон хотноо гарын үсэг зурахад нээлттэйгээр хийгдсэн Далайн хиймэл дагуулын олон улсын байгууллагын үйл ажиллагааны гэрээ, түүний хавсралтыг;
- c) “конвенцид оролцогч тал” гэж конвенц хүчин төгөлдөр тухайн улсыг;
- d) “удирдах төвд оролцогч тал” гэж нутаг дэвсгэр дээр нь ИНМАРСАТ-ын өөрийн удирдах төвөө байгуулсан, конвенцийн оролцогч тал;
- e) “гарын үсэг зурсан тал” гэж үйл ажиллагааны гэрээ хүчин төгөлдөр, протоколд оролцогч тал, эсхүл протоколд оролцогч талын томилсон аж ахуйн нэгжийг;
- f) “протоколд оролцогч тал” гэж энэхүү протокол хүчин төгөлдөр бүхий тухайн Улсыг;
- g) “ажилтан” гэж Ерөнхий захирал, ИНМАРСАТ-ийн бүтэн ажлын цагаар ажиллуулж буй аливаа этгээд ба ажилтныхаа дотоод журмын дагуу ажилласан этгээдийг;
- h) “төлөөлөгч” гэж протоколд оролцогч талын хувьд удирдах төвд оролцогч тал болон гарын үсэг зурсан тал гэдэг нь ИНМАРСАТ дахь төлөөлөгч ба тохиолдол бүрд гэдэг нь төлөөлөгчдийн ахлагч, ээлжийн этгээд ба зөвлөхийг;
- i) “архив” гэж ИНМАРСАТ-д хамаарах, эсхүл хадгалагдах бүх гар бичмэл, захидал, бичиг баримтууд, фото зураг, кино хальс, оптик болон соронзон бичлэгүүд, бичлэгийн сан, график үзүүлэн болон компьютерийн программыг;

\* Монгол Улс 2011.10.28-ны өдөр нэгдэн орсон.

- ж) ИНМАРСАТ-ын “албан ёсны үйл ажиллагаа” гэж конвенцид тодорхойлогдсон өөрийн үйл ажиллагааны зорилгын дагуу Байгууллагаас явуулж буй үйл ажиллагаа болон өөрийн захиргааны үйл ажиллагааг;
- к) “мэргэжилтэн” гэж ажилтнаас бусад, ИНМАРСАТ-д зориулж эсхүл түүний нэрийн өмнөөс өөрийн зардалтайгаар тусгай даалгавар гүйцэтгэгч этгээдийг;
- л) “ИНМАРСАТ сансрын сегмент” гэж хиймэл дагуул ба тэдгээр хиймэл дагуулуудын ажиллагааг хангахад шаардагдах, ИНМАРСАТ-ын эзэмшлийн эсхүл түрээсэлж буй дагуул, телеметр, команд, контрол, хяналт ба холбогдох тоног төхөөрөмжийг;
- м) “хөрөнгө” гэж эзэмшигчийн эрхэд хамаарах бүх төрлийн эд зүйл, гэрээний эрхийг хэлнэ.

**2 дугаар зүйл**  
**ИНМАРСАТ-ын шүүхийн харьяаллаас**  
**чөлөөлөгдөх дархан эрх**

1. Тодорхой тохиолдолд дархан эрх нь тусгай байдлаар хөндөгдөхөөс бусад тохиолдолд ИНМАРСАТ нь өөрийн албан ёсны үйл ажиллагааны хүрээнд мөн дараахь тохиолдлоос бусад бүх тохиолдолд шүүхийн харьяаллаас чөлөөлөгдөх дархан эрх эдэлнэ:

- а) худалдааны арилжааны өөрийн үйл ажиллагаа;
- б) гуравдагч талын ИНМАРСАТ-д хамаарах, эсхүл тэдний нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулж буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгслээр үйлдсэн осол аваар, мөн эдгээр тээврийн хэрэгслийн оролцсон замын хөдөлгөөний зөрчил зэргээс үүдэн гарсан хохиролтой холбоотой иргэний үйлдэл;
- в) шүүхийн эцсийн шийдвэрийн дагуу ИНМАРСАТ ажилтнууддаа, эсхүл хуучин ажилтанд төлөх ёстой цалин ба ажлын хөлсний хүснэгт;
- г) ИНМАРСАТ-аас шүүхийн үйл ажиллагаатай шууд хамааралтай гаргасан эсрэг нэхэмжлэл.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт хамаарахгүйгээр ИНМАРСАТ-ын эсрэг конвенцид оролцогч тал, гарын үсэг зурсан тал эсхүл нэхэмжлэл гаргасан этгээд протоколд оролцогч талын хувьд конвенц эсхүл үйл ажиллагааны гэрээний эрх, үүрэгтэй холбоотой ямар нэгэн үйлдэл хийхгүй.

3.

- а) ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент нь хаана нэг газар байрлаж байх, хэн нэгний эзэмшилд байх тохиолдолд шийдвэр гүйцэтгэх, захиргааны эсхүл шүүхийн үйлдэл байсан ч аливаа хайгуул, хязгаарлалт, албан ёсны шаардлага, баривчилгаа, хөрөнгө хураах, улсын орлогод хураах, эсхүл шийтгэл зэргээс дархлагдана.
- б) ИНМАРСАТ-ын бусад бүх өмч хөрөнгө ба үндсэн хөрөнгө хаана нэг газар байрлаж байх буюу хэн нэгний эзэмшилд байх 3 дугаар зүйлийн а) дэд хэсэгт тусгасан дархан эрхийг дараахь тохиолдлоос бусад тохиолдолд эдэлнэ. Үүнд:
  - i) 1 дүгээр хэсгийн дагуу ИНМАРСАТ-ын эсрэг өдүүлсэн байж болох шүүхийн сүүлийн шийдвэр, эсхүл шүүхийн тушаалыг гүйцэтгэх зорилготой хавсралт, эсхүл хэрэг;
  - ii) ИНМАРСАТ-д хамаарах, эсхүл тэдний нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулж буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгсэл оролцсон осол аваараас урьдчилан сэргийлэх ба түүнийг шалгах талаар тухайн улсын хуулийн дагуу авсан түр хугацааны шаардлагатай аливаа нэгэн арга хэмжээ;
  - iii) олон нийтийн ашгийн зорилгоор жинхэнэ хөрөнгийг хураан авалт болон шударгаар хөрөнгө хураан авалтын шуурхай төлбөр. Гэхдээ ийм хөрөнгө хураан авалт нь ИНМАРСАТ-ын үйл ажиллагаанд хор хохирол учруулахгүй байх ёстой.

### **3 дугаар зүйл** **Архивын халдашгүй байдал**

ИНМАРСАТ-ын архив нь хаана ч байрласан, эсхүл хэний ч эзэмшилд байсан халдашгүй байна.

### **4 дүгээр зүйл** **Татвар хураамжаас чөлөөлөгдөх**

1. Өөрийн албан ёсны үйл ажиллагааныхаа хүрээнд ИНМАРСАТ, түүний өөрийн хөрөнгө, орлого нь жирийн бусаар бараа ба үйлчилгээний өртөг шингэсэн дотоодын бүх шууд болон шууд бус татвараас чөлөөлөгдөнө.

2. Хэрвээ ИНМАРСАТ нь өөрийн албан ёсны үйл ажиллагааныхаа хүрээнд бараа худалдан авсан, эсхүл тогтсон тарифтай ажил үйлчилгээг гүйцэтгүүлсэн, мөн хэрвээ эдгээр бараа эсхүл үйлчилгээний үнэнд татвар, эсхүл хураамж багтсан бол протоколд оролцогч талууд хэзээ боломжтой үед нь ийм татвар, эсхүл хураамжаас чөлөөлөх, эсхүл түүнийг нөхөн олгох талаар тохирох арга хэмжээ авна.

3. Өөрийн албан ёсны үйл ажиллагааныхаа хүрээнд ИНМАРСАТ нь гаалийн татвар, хураамж, ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн болон ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ашиглахад зориулагдсан хиймэл дагуулыг хөөргөхөд шаардагдах тоног төхөөрөмжийн холбогдох төлбөр зэргээс чөлөөлөгдөнө.

4. Өөрийн албан ёсны үйл ажиллагааныхаа хүрээнд ИНМАРСАТ-ын худалдан авсан бараа нь экспорт, импортын бүх хориг, хязгаарлалтаас чөлөөлөгдөнө.

5. Тодорхой үйлчилгээ үзүүлсний төлөө төлөх төлбөрөөс авах татвар хураамжийн хувьд ямар нэгэн чөлөөлөлт байхгүй.

6. ИНМАРСАТ нь ажилтны хувийн эрх ашигт зориулан худалдан авсан бараа эсхүл үзүүлсэн үйлчилгээнд ямар нэгэн чөлөөлөлт байхгүй.

7. Энэхүү зүйлийн дагуу чөлөөлсөн барааг протоколд оролцогч талын тогтоосон нөхцөлийн дагуу чөлөөлөхийг баталгаажуулсан тохиолдлоос бусад тохиолдолд байнга, эсхүл түр хугацаагаар бусдад шилжүүлэх, зээлдүүлэх, түрээслэх, эсхүл зарж болохгүй.

8. Үйл ажиллагааны гэрээний дагуу гарын үсэг зурсан талд ИНМАРСАТ-ын төлөх төлбөр нь протоколд оролцогч аливаа нэгэн талын дотоодын татвараас чөлөөлөгдөнө. Гэхдээ гарын үсэг зурсан талыг томилсон оролцогч талд үйлчлэхгүй.

### **5 дугаар зүйл** **Сан, мөнгөний нэгж ба хадгаламж**

ИНМАРСАТ нь ямар нэгэн төрлийн сан, валют эсхүл хадгаламжийг хүлээн авах буюу байлгаж болох бөгөөд тэдгээрийг өөрийн албан ёсны аливаа үйл ажиллагаандаа чөлөөтэй зохицуулж болно. Эдгээр нь өөрийн үүргээ гүйцэтгэх шаардлага гарахад зориулагдахаар дансанд ямар нэгэн валютаар байж болно.

### **6 дугаар зүйл** **Албан захидал, харилцаа холбоо**

1. ИНМАРСАТ нь өөрийн албан захидал, бусад баримт бичгээ дамжуулахдаа протоколд нэгдэн орсон улс тус бүрийн нутаг дэвсгэр дээр харилцаа холбооны бүх хэлбэр, шуудангийн үйлчилгээний тариф, татвар, тэргүүлэх ач холбогдол зэргээр ижил төстэй засгийн газар хоорондын байгууллагын эдэлдэг эрхээс доошгүй эрхийг протоколд нэгдэн орсон тухайн орны нэгдэн орсон бусад олон улсын гэрээнд аль болох нийцүүлэн эдэлнэ.

2. Өөрийн албан ёсны харилцаа холбооны хувьд ИНМАРСАТ нь харилцаа холбооны бүх тохирох төрөл, код, эсхүл шифрийн илгээмжийг оролцуулан ашиглаж болно. Протоколд оролцогч талууд ИНМАРСАТ-ын албан ёсны харилцаа холбоонд

эсхүл албан ёсны хэвлэл мэдээллийн түгээлтэд ямар нэгэн хязгаарлалт хориг тавьж болохгүй. Ийм харилцаа холбоо явуулах буюу хэвлэл мэдээлэл гаргахад ямар ч хяналт байх ёсгүй.

3. ИНМАРСАТ нь зөвхөн энэхүү протоколд оролцогч талын зөвшөөрөлтэйгээр радио дамжуулагч суурилуулах буюу ашиглаж болно.

### 7 дугаар зүйл Ажилтан

1. Ажилтан нь дараахь эрх ямба, дархан эрхийг эдэлнэ. Үүнд:

а) Шүүхийн харьяаллаас чөлөөлөгдөх нь ИНМАРСАТ-д ажиллахаа больсны дараа ч гэсэн, тэдний албан ёсны үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ хэлсэн, эсхүл бичсэн үгнүүд зэрэг үйлдсэн үйлдлүүд; гэвч энэ эрх ямба нь ажилтны үйлдсэн замын хөдөлгөөний зөрчлийн үед, эсхүл түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгслээс үүдсэн хохирлын үед үйлчлэхгүй;

б) ажилтан гэр бүлийн гишүүдийн хамт үндэсний үйлчилгээ болон цэргийн үүргээс чөлөөлөхгүй;

с) ИНМАРСАТ-ын албан ёсны үйл ажиллагааны хүрээнд албан ёсны үүргээ гүйцэтгэхтэй холбоотой тэдний албан ёсны бүх бичиг баримт нь халдашгүй байна;

д) ажилтан гэр бүлийн гишүүдийн хамт иргэний цагаачлалын хориг болон гадаадын иргэдийн бүртгэлийн хувьд чөлөөлөхгүй;

е) Гадаад валют болон валют солиход тавих хяналтын хувьд засгийн газар хоорондын байгууллагын ажилтантай нэгэн адил эрх эдэлнэ;

ф) ажилтан гэр бүлийн гишүүдийн хамт олон улсын хямралын үед засгийн газар хоорондын байгууллагын ажилтантай нэгэн адил эх оронд нь буцаах нөхцөлөөр хангана;

г) өөрийн хэрэглэж байсан тавилга ба хэрэглэж байсан эд зүйлс, моторт тээврийн хэрэгслээ гаалийн татваргүйгээр оролцогч улсад шуудангаар анх хүлээж авахад импортлох эрх, тухайн оролцогч улсад үйл ажиллагаагаа дууссан үед тэдгээрийг экспортлох эрх зэрэг нь оролцогч тухайн улсын хууль дүрмийн дагуу хийгдэнэ. Гэвч уг хууль дүрмийн дагуу энэхүү дэд хэсгийн дагуу чөлөөлөгдсөн бараа нь бүр мөсөн эсхүл түр хугацаагаар бусдад шилжүүлэх, зээлэх, түрээслэх эсхүл зарж борлуулахыг хориглоно.

2. Ажилтанд олгосон ИНМАРСАТ-ын цалин ба ажлын хөлс нь ИНМАРСАТ-аас олгож эхэлсэн цалингийн сүүлийн ашгийн татвар төлөх үүрэг хүлээсэн өдрөөс эхлэн орлогын албан татвараас чөлөөлөгдөнө. Протоколд оролцогч талууд эдгээр цалин ба хөлсийг бусад эх үүсвэрээс орох орлогын татварын дүнг тооцохын тулд анхааралдаа авна. Протоколд оролцогч талууд урьд нь ажиллаж байсан ажилтны тэтгэвэр болон хөрөнгө оруулалт, даатгалын төлбөрийн хувьд орлогын татвараас чөлөөлөх шаардлагагүй.

3. ИНМАРСАТ-аас ажилтнаа нийгмийн даатгалаар хангасан тохиолдолд ИНМАРСАТ болон түүний бүх ажилтан нь дотоодын нийгмийн даатгалын албан татвараас чөлөөлөгдөнө. Энэхүү чөлөөлөлт нь протоколд оролцогч тухайн талын хуулийн дагуу дотоодын нийгмийн даатгалд аливаа сайн дураар оролцогчдод хамаарахгүй; аль ч тохиолдолд энэхүү дэд хэсгийн нөхцөлийн дагуу чөлөөлөгдсөн ажилтны нийгмийн даатгалын хүрээнд ашгийн төлбөрийг протоколд оролцогч тал хийнэ.

4. Протоколд оролцогч талууд 1 дэх хэсгийн б), д), е), ф) дэд хэсэгт дурдсан эрх ямба, халдашгүй байдалд тэдний иргэншил эсхүл байнгын оршин суух эрхийг нийцүүлэх шаардлагагүй.



### **8 дугаар зүйл** **Ерөнхий захирал**

1. Энэ протоколын 7 дугаар зүйлд заасан ажилтны эрх ямба, дархан эрхийн байдлаас гадна Ерөнхий захирал дараахь эрхийг эдэлнэ. Үүнд:
  - а) баривчилгаа болон саатуулгын хувьд халдашгүй байх;
  - б) иргэний болон захиргааны шүүх ба дипломат агентын эдлэх шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэлийн хувьд, түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл эсхүл тээврийн бусад төрлийн хэрэгслээр учруулсан хохирлоос бусад тохиолдолд халдашгүй байх;
  - в) Эрүүгийн хэргийн шүүхийн хувьд, дээрх (а) дэд хэсгийн дагуу түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл, эсхүл тээврийн бусад төрлийн хэрэгслээр учруулсан хохирлоос бусад тохиолдолд бүрэн халдашгүй байх.
2. Протоколд оролцогч талууд энэхүү зүйлд дурдсан эрх ямба, дархан эрхийг тэдний иргэншил, эсхүл байнгын оршин суух эрхийг нийцүүлэх шаардлагагүй.

### **9 дүгээр зүйл** **Талуудын төлөөлөгч**

1. Протоколд оролцогч талуудын төлөөлөгч ба удирдах төвийн оролцогч талын төлөөлөгчид нь албан ёсны үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ, мөн хуралдаан хийх газраас болон уг газар руу аялах явцад дараахь эрх ямба, дархан эрхийг эдэлнэ. Үүнд:
  - а) баривчилгааны ямар нэгэн төрөл болон шүүх хурлын өмнөх саатуулгын хувьд халдашгүй байх;
  - б) хууль эрх зүйн эрх ямба нь тэдний ажил үүргээ гүйцэтгэхээ больсны дараа ч гэсэн тэдний албан ёсны үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ хэлсэн, эсхүл бичсэн үгнүүд зэрэг үйлдсэн үйлдлүүд; гэвч энэ эрх ямба нь төлөөлөгчийн үйлдсэн замын хөдөлгөөний зөрчлийн үед эсхүл түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгслээс үүдсэн хохирлын үед үйлчлэхгүй;
  - в) тэдний албан ёсны бүх бичиг баримт нь халдашгүй байх;
  - г) төлөөлөгч гэр бүлийн гишүүдийн хамт иргэний цагаачлалын хориг болон гадаадын иргэдийн бүртгэлийн хувьд чөлөөлөгдөхгүй;
  - д) гадаад валют болон валют солиход тавих хяналтын хувьд гадаад орны засгийн газрын байнгын албан ёсны ажил үүргээ гүйцэтгэж байгаа төлөөлөгчидтэй нэгэн адил эрх эдлэх;
  - е) тэдний хувийн ачаатай холбоотой гаалийн хувьд гадаад орны Засгийн газрын байнгын албан ёсны ажил үүргээ гүйцэтгэж байгаа төлөөлөгчидтэй нэгэн адил эрх эдэлнэ.
2. 1 дүгээр дэд хэсгийн шаардлага нь протоколд оролцогч тал болон өөрийн төлөөлөгчдийн хоорондын харилцаанд үйлчлэхгүй. Мөн түүнчлэн 1 дэх дэд хэсгийн а), в), г), д), е), ф) дэд хэсгийн шаардлага протоколд оролцогч тал болон өөрийн үндэстэн эсхүл байнгын иргэн хоорондын харилцаанд үйлчлэхгүй.

### **10 дугаар зүйл** **Гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгч**

1. Гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгч ба удирдах төвд оролцогч талын гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгч нь ИНМАРСАТ-ын ажилтай холбоотой албан үүргээ гүйцэтгэх үедээ болон хуралдаан хийх газраас болон уг газарт аялах явцад дараахь эрх ямба, дархан эрхийг эдэлнэ. Үүнд:
  - а) хууль эрх зүйн эрх ямба нь тэдний ажил үүргээ гүйцэтгэхээ больсны дараа ч гэсэн тэдний албан ёсны үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ хэлсэн, эсхүл бичсэн үг зэрэг үйлдсэн үйлдэл; гэвч энэ эрх ямба нь төлөөлөгчийн үйлдсэн замын

хөдөлгөөний зөрчлийн үед эсхүл түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгслээс үүдсэн хохирлын үед үйлчлэхгүй;

b) тэдний албан ёсны бүх бичиг баримт нь халдашгүй байна;

c) төлөөлөгч гэр бүлийн гишүүдийн хамт иргэний цагаачлалын хориг болон гадаадын иргэдийн бүртгэлийн хувьд чөлөөлөгдөхгүй.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх дэд хэсгийн шаардлага нь протоколд оролцогч тал болон үүгээр томилсон гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгчдийн хоорондын харилцаанд үйлчлэхгүй. Мөн түүнчлэн 1 дэх дэд хэсгийн (c) дэд хэсгийн шаардлага протоколд оролцогч тал болон өөрийн үндэстэн эсхүл байнгын иргэн хоорондын харилцаанд үйлчлэхгүй.

### **11 дүгээр зүйл**

#### **Мэргэжилтэн**

1. Мэргэжилтэн нь ИНМАРСАТ-ын ажилтай холбоотой албан үүргээ гүйцэтгэх үедээ болон даалгавар гүйцэтгэх газраас болон уг газар руу аялах явцад дараахь давуу ба халдашгүй эрхийг эдэлнэ. Үүнд:

a) хууль эрх зүйн давуу эрх нь тэдний албан үүргээ гүйцэтгэхээ больсны дараа ч гэсэн тэдний албан ёсны үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ хэлсэн эсхүл бичсэн үгнүүд зэрэг үйлдсэн үйлдлүүд; гэвч энэ давуу эрх нь тэдний үйлдсэн замын хөдөлгөөний зөрчлийн үед эсхүл түүнд хамаарах буюу түүний жолоодож буй моторт тээврийн хэрэгсэл болон бусад тээврийн хэрэгслээс үүдсэн хохирлын үед үйлчлэхгүй;

b) тэдний албан ёсны бүх бичиг баримт халдашгүй байна;

c) гадаад валют болон валют солиход тавих хяналтын хувьд засгийн газар хоорондын байгууллагын байнгын албан ёсны ажил үүргээ гүйцэтгэж байгаа төлөөлөгчидтэй нэгэн адил эрх эдэлнэ;

d) төлөөлөгч гэр бүлийн гишүүдийн хамт иргэний цагаачлалын хориг болон гадаадын иргэдийн бүртгэлд хувьд чөлөөлөгдөхгүй;

e) тэдний хувийн ачааны хувьд бусад Засгийн газар хоорондын байгууллагын мэргэжилтэнтэй нэгэн адил эрх эдэлнэ.

3. Протоколд оролцогч талууд 1 дэх дэд хэсгийн (c), (d), (e) дэд хэсэгт дурдсан эрх ямба, дархан эрхийг тэдний иргэншил, эсхүл байнгын оршин суух эрхийг нийцүүлэх шаардлагагүй.

### **12 дугаар зүйл**

#### **Ажилтан болон мэргэжилтний мэдэгдэл**

ИНМАРСАТ-ын Ерөнхий захирал нь 7, 8, 11 дүгээр зүйлийн шаардлагыг хангах ажилтан, мэргэжилтний нэр болон яс үндсийг хамгийн багадаа жилд нэг удаа протоколд оролцогч талуудад мэдэгдэнэ.

### **13 дугаар зүйл**

#### **Татгалзагч**

1. Энэхүү протоколоор хангасан эрх ямба, дархан эрх нь хувь хүний ашиг сонирхолд олгогдохгүй боловч тэдний албан үүргээ үр бүтээлтэй гүйцэтгэхэд чиглэгдэнэ;

2. Хэрэв:

a) Протоколд оролцогч талууд нь өөрийн төлөөлөгчид ба тэдний гарын үсэг зурсан талын төлөөлөгчдийг;

b) Зөвлөл нь ИНМАРСАТ-ын Ерөнхий захирлыг;

c) ИНМАРСАТ-ын Ерөнхий захирал нь хамаарах ажиллагсадаа болон мэргэжилтнүүдээ;

- d) Чуулган нь хэрвээ шаардлагатай үед ээлжит бус хуралдаанаар ИНМАРСАТ-ыг тус тус хянана.

*14 дүгээр зүйл*

**Хувь хүнд дэмжлэг үзүүлэх**

Протоколд оролцогч талууд төлөөлөгчид, ажиллагсад болон мэргэжилтнийг ирэх, байрлах, явахад бүх холбогдох арга хэмжээг авна.

*15 дугаар зүйл*

**Хууль болон журмыг ажиглах**

Энэхүү протоколын дагуу давуу ба халдашгүй эрхийг эдэлж буй ИНМАРСАТ болон бүх хүмүүс нь бусад шаардлагуудад харшлуулахгүйгээр протоколд оролцогч тухайн талын хууль тогтоомжийг хүндэтгэх мөн тэдний хууль тогтоомжийг ажиглах зорилгоор тэдгээр оролцогч талуудын эрх бүхий байгууллагуудтай байнга хамтран ажиллах ёстой.

*16 дугаар зүйл*

**Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ**

Протоколд оролцогч тал бүр нь өөрийн аюулгүй байдлын эрх ашигт нийцүүлэн бүх шаардлагатай урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авах эрхээ хэвээр хадгална.

*17 дугаар зүйл*

**Маргааныг шийдвэрлэх**

Протоколд оролцогч талуудын хооронд, ИНМАРСАТ ба протоколд оролцогч талуудын хооронд протоколыг тайлбарлах, эсхүл хэрэглэх явцад гарсан аливаа маргааныг харилцан зөвшилцөх замаар, эсхүл тохиролцсон бусад аргаар шийдвэрлэнэ. Хэрвээ маргаан нь 12 сарын хугацаанд шийдвэрлэгдэхгүй бол тухайн оролцогч талууд нийтлэг гэрээний дагуу гурван арбитртай шүүхэд шийдвэр гаргуулахаар хандана. Тэдний аль нэг арбитрчийг маргаанд оролцогч тал бүрээс сонгох бөгөөд гуравдагч арбитрч нь шүүхийг даргалах ба түүнийг эхний хоёр арбитрч нь сонгоно. Хэрвээ эхний хоёр арбитрч гуравдагч арбитрчийг сонгохоор өөрийн томилогдон байгаа хугацаандаа хоёр сарын турш зөвшилцөлд хүрэхгүй бол гуравдагч арбитрчийг Олон улсын шүүхийн Ерөнхийлөгч сонгоно. Шүүх нь өөрийн үйл ажиллагааг батлах ба өөрийн шийдвэр нь эцсийн байх бөгөөд маргаанд оролцогч талуудад энэ шийдвэр нь хамаарна.

*18 дугаар зүйл*

**Хосолмол гэрээ**

ИНМАРСАТ нь энэхүү протоколын шаардлагуудад ач холбогдол өгөх зорилгоор, протоколд оролцогч талын ИНМАРСАТ-ын үйл ажиллагааг үр бүтээмжтэй явуулахыг батлахын тулд протоколд оролцогч аливаа нэгэн талтай хосолмол гэрээ хийж болно.

*19 дүгээр зүйл*

**Гарын үсэг зурах,  
гарын үсэг зурж батлах, нэгдэн орох**

1. Энэхүү протокол нь Лондон хотноо 1981 оны 12 дугаар сарын 1-ний өдрөөс 1982 оны 5 дугаар сарын 31-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байна.
2. Конвенцид оролцогч бүх талууд, удирдах төвд оролцогч талаас бусад талууд дараахь байдлаар протоколд оролцогч тал болж болно. Үүнд:

- a) баталгаажуулах үндэслэл болохгүйгээр гарын үсэг зурах, хүлээн зөвшөөрөх эсхүл батлах;
  - b) баталгаажуулах үндэслэл болохоор гарын үсэг зурах, хүлээн зөвшөөрөх эсхүл батлах, мөн гарын үсгээр батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах байдлаар даган орох;
  - c) нэгдэн орох.
3. Гарын үсэг зурж батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах эсхүл нэгдэн орох зэрэг нь хадгалагчид тохирох баримт бичгийг хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.
4. Энэхүү протоколд олон улсын хуулийн дагуу тайлбар хийж болно.

*20 дугаар зүйл*

**Хүчин төгөлдөр болох ба  
протоколын хүчинтэй байх хугацаа**

1. Конвенцид оролцогч 10 тал 19 дүгээр зүйлийн 2 дахь дэд хэсгийн шаардлагыг хангасан тохиолдолд 30 дахь өдрөөс хойш энэхүү протокол нь хүчин төгөлдөр болно.
2. Конвенц хүчингүй болсон тохиолдолд энэхүү протокол нь мөн хүчингүй болно.

*21 дүгээр зүйл*

**Хүчин төгөлдөр болох болон  
улсын хувьд хүчинтэй байх хугацаа**

1. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш 19 дүгээр зүйлийн 2 дахь дэд хэсгийн шаардлагыг хангасан улсын хувьд протокол нь гарын үсэг зурсан, эсхүл хадгалагчид энэхүү бичиг баримтыг хадгалуулсан 30 дахь өдрөөс хойш энэхүү протокол нь хүчин төгөлдөр болно.
2. Протоколд оролцогч аль ч тал, бичгийн хэлбэрээр хадгалагчид шүүмж хүргүүлснээр энэхүү протоколыг шүүмжилж болно. Хадгалагч уг шүүмжийг хүлээж авсан өдрөөс хойш 12 сарын дараа, эсхүл ийм хугацааг уг шүүмжид заасан тохиолдолд хүчинтэй болно.
3. Протоколд оролцогч тал конвенцид оролцогч тал байхаа зогсоосон өдрөөс протоколд оролцогч тал байхаа болино.

*22 дугаар зүйл*

**Хадгалагч**

1. Энэхүү протоколын Хадгалагч нь ИНМАРСАТ-ын Ерөнхий захирал байна.
2. Хадгалагч нь тухайлбал дараахь мэдээллийг конвенцид оролцогч бүх талуудад шуурхай мэдээлнэ. Үүнд:
  - a) протоколд ямар нэгэн гарын үсэг зурсан талын тухай;
  - b) гарын үсэг зурж батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах эсхүл нэгдэн орсон бичиг баримтыг хүлээн авч хадгалсан тухай;
  - c) энэхүү протоколын хүчин төгөлдөр болсон өдөр;
  - d) аль нэг улс энэхүү протоколд оролцогч тал байхаа зогсоосон өдөр;
  - e) энэхүү протоколтой холбоотой бусад аливаа нэгэн харилцаа холбоо шинээр бий болсон.
3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсноор хадгалагч нь эх хувийн баталгаажуулсан хувийг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Нарийн бичгийн газарт Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Тунхаглалын 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэх зорилгоор хүргүүлнэ.

**23 дугаар зүйл**  
**Жинхэнэ хувь**

Энэхүү протокол нь англи, франц, орос ба испани хэлээр тус бүр нэг хувь хийгдсэн бөгөөд бүх хувиуд нь харилцан тэнцүү жинхэнэ хувь байх ба ИНМАРСАТ-ын Ерөнхий захиралд хадгалагдана. Ерөнхий захирал нь энэ хувийн баталгаажуулсан хувийг конвенцид оролцогч тал бүрт явуулна.

Энэхүү протоколд нотлох гэрчтэйгээр Засгийн газруудад тус тусад нь гарын үсэг зурах эрх олгож байна.

Нэг мянга есөн зуун наян нэгэн оны арван хоёрдугаар сарын нэгний өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

## ДАЛАЙН ХИЙМЭЛ ДАГУУЛЫН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН (ИНМАРСАТ) ТУХАЙ КОНВЕНЦИЙН НЭМЭЛТ

Оршил хэсгийн төгсгөлд дараахь шинэ зүйл нэмэх:

“Далайн хиймэл дагуулын систем нь бүх үндэстний агаарын хөлгүүдэд далайн агаарын холбоог ашиглахад нээлттэй байхыг баталгаажуулж байна.”

### 1 дүгээр зүйл Нэр томьёо

Конвенцийн 1 дүгээр зүйлд дараахь шинэ дэд хэсэг (h) нэмэх:

(h) “агаарын хөлөг” гэж агаарын өгсөх урсгалын нөлөөллөөр бус, өөрөө агаартай харилцан үйлчилсний хүчинд агаарт тогтож, хөдөлгөөн хийж чадах аливаа төхөөрөмжийг.

### 3 дугаар зүйл Зорилго

Конвенцийн 3 дугаар зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

1. Байгууллагын зорилго нь далайн тээврийн харилцаа холбоо, энгийнээр бол далайн харилцаа холбоог сайжруулахад шаардагдах сансрын сегментийн нөхцөлийг бүрдүүлэх, түүгээр дамжуулан гамшгийн ба амь насыг аврах, агаарын хөдөлгөөний харилцаа холбоог хэрэглэх, хөлөг онгоц болон агаарын хөлгийн үр бүтээмж ба менежментийг сайжруулах, далайн тээврийн болон далайн олон нийтийн харилцааны үйлчилгээ явуулах, радио холбооны хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх зэрэг харилцаа холбоог сайжруулахад дэмжлэг үзүүлэх юм.

2. Байгууллага нь далайн тээврийн болон далайн харилцаа холбоо шаардлагатай байгаа бүх газарт үйлчлэхийг эрмэлзэнэ.

### 7 дугаар зүйл Сансрын сегментэд нэвтрэх

Конвенцийн 7 дугаар зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

1. ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент нь Зөвлөлөөс тогтоосон нөхцөлийн дагуу бүх үндэстний хөлөг онгоц, агаарын хөлөгт ашиглахад нээлттэй байна. Зөвлөл нь ийм нөхцөлийг тодорхойлохдоо тэдгээр хөлөг онгоц, агаарын хөлгийн дунд үндэсний харьяаллын хувьд алагчлахгүй байх.

2. Зөвлөл нь тодорхой нэгэн тохиолдол бүр дээр ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд далайн орчинд хөлөг онгоцноос бусад тоног төхөөрөмж дээр байрлах дэлхийн станцаар нэвтрэхийг зөвшөөрч болох бөгөөд хэрвээ ийм төрлийн дэлхийн станцын үйл ажиллагаа нь хөлөг онгоц эсхүл агаарын хөлгийн үйлчилгээний нөхцөлд ноцтойгоор нөлөөлөх ёсгүй.

### 8 дугаар зүйл Сансрын бусад сегмент

Конвенцийн 8 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

1. Аливаа нэг этгээд өөрийн хууль эрхийн хүрээнд сансрын сегментийн тусдаа төхөөрөмжийг ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийн далайн тээврийн аливаа эсхүл бүх зорилгоор дангаараа эсхүл хамтран хэрэглэхээр оролдох, эсхүл санаачилбал





техникийн нийцэл зохицомжоо болон ИНМАРСАТ системд эдийн засгийн ноцтой хохирол учруулахаас зайлсхийх тухайг батламжлах талаар талууд Байгууллагад мэдэгдэнэ.

#### 12 дугаар зүйл

### Чуулган, түүний үндсэн үүрэг

Конвенцийн 12 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (с) дэд хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

(с) радио холбоо, гамшиг аюулын үед үзүүлэх үйлчилгээг хангах тусгай эсхүл үндсэн зорилготой сансрын сегментийн нэмэлт төхөөрөмжийг Зөвлөлийн зөвлөмжийн дагуу байгуулах эрх олгоно. Гэвч далайн тээврийн болон олон нийтийн агаарын харилцааны үйлчилгээг хангахаар байгуулагдсан сансрын сегментийн төхөөрөмж нь гамшиг, аюулгүй байдал болон радио холбооны зорилгоор ийм эрх авалгүйгээр ашиглагдаж болно.

#### 15 дугаар зүйл

### Зөвлөл, түүний үндсэн үүрэг

Конвенцийн 15 дугаар зүйлийн (а), (с), (h) хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

а) далайн тээврийн болон агаарын харилцааны сансрын хиймэл дагуулын харилцаа холбооны шаардлагыг тодорхойлох ба баримтлах бодлого, төлөвлөгөө, хөтөлбөр, загвар хийцийг хийх үйл ажиллагаа ба арга хэмжээ, боловсруулалт, барилга байгууламж, бүтээн байгуулалт, худалдан авалт эсхүл түрээсээр үйл ажиллагаа явуулах, ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ашиглах, уг шаардлагад нийцсэн аливаа хөөргөх үйлчилгээний хангамж зэргийг батлах.

с) газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг, далайн орчин дахь байгууламж дээрх дэлхийн станцийн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд нэвтрэх шалгуур үзүүлэлт болон үйл ажиллагааг батлах, мөн ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментэд нэвтрэх, түүнийг ашиглах боломжтой дэлхийн станцын үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийн баталгаажуулалт ба хяналт. Хөлөг онгоц, агаарын хөлөг дээрх дэлхийн станцын хувьд шалгуур үзүүлэлт нь дотоодын зөвшөөрсөн эрх бүхий байгууллагаас гаргасан, түүний төрөл ангиллыг баталсан хангалттай нарийвчилсан байх ёстой.

h) Зөвлөлөөс хүлээн зөвшөөрөгдсөн хөлөг онгоц эзэмшигчид, агаарын хөлгийн операторууд, далайн тээврийн ба агаарын харилцааны хүмүүс болон далайн тээврийн ба агаарын харилцаа холбоог хэрэглэгч бусад хэрэглэгчид зэрэг этгээдийг төлөөлсөн этгээдтэй байнга харилцан зөвлөлдөх, хуваарийг тодорхойлох.

#### 21 дүгээр зүйл

### Зохион бүтээлт ба техникийн мэдээлэл

Конвенцийн 21 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсгийн (b) дэд хэсэг болон 7 дахь хэсгийн (b)-ийн (i) дэд хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

2.

а) аливаа нэгэн оролцогч талын хууль эрх зүйн хүрээнд оролцогч талууд, гарын үсэг зурсан талуудад болон бусдад ийм зохион бүтээлт ба техникийн мэдээллийг шинээр гаргах ба гаргуулах эрх, мөн хэрэглэх, эрх олгох, эрх бүхий оролцогч тал, гарын үсэг зурсан тал, бусдад ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент ба газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг дээр үйл ажиллагаа явуулж буй дэлхийн станцтай холбоотой ийм зохион бүтээлт ба техникийн мэдээллийг ямар нэгэн төлбөргүйгээр хэрэглэх зэрэг эрх.

7.

(b)(i) ИНМАРСАТ-ын сансрын сегмент ба газар, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг дээр үйл ажиллагаа явуулж буй дэлхийн станцтай холбоотой ямар нэгэн төлбөргүйгээр хэрэглэх.

#### *27 дугаар зүйл*

### **Олон улсын бусад байгууллагатай хамтран ажиллах**

Конвенцийн 27 дугаар зүйлийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

Байгууллага нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага ба сансар огторгуй болон далайн бүсийг энх тайвны зорилгоор ашиглах талаар үйл ажиллагаа явуулдаг түүний бусад байгууллагууд, түүний тусгай агентлагууд, мөн түүнчлэн олон улсын бусад байгууллагуудтай олон нийтийн эрх ашгийн талаар хамтран ажиллана. Тухайлбал, Байгууллага нь олон улсын холбогдох стандарт, журам, шийдвэр, Олон улсын далайн байгууллага болон Олон улсын иргэний агаарын тээврийн байгууллагын үйл ажиллагаа ба зөвлөмжийг мөрдлөг болгон ажиллана. Байгууллага нь Олон улсын цахилгаан холбооны конвенц ба түүнийг даган гарсан журам зэргийн холбогдох шаардлагыг биелүүлнэ. Түүнчлэн, хийц загварын хөгжилд, ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ба дэлхийн станцыг барьж байгуулахад, ИНМАРСАТ-ын сансрын сегментийг ажиллуулах, зохицуулах үйл ажиллагаанд Олон улсын цахилгаан холбооны Зөвлөлийн байгууллагын холбогдох шийдвэр, зөвлөмж үйл ажиллагааны чиглэлийг анхаарч ажиллана.

#### *32 дугаар зүйл*

### **Гарын үсэг зурах ба баталгаажуулах**

Конвенцийн 32 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

(3) Энэхүү конвенцийн оролцогч тал болсон цагаас буюу түүнээс хойш аливаа улс уг конвенцид хамааралтай хөлөг онгоцны ямар бүртгэл, өөрийн ямар удирдлагаар агаарын хөлөг үйл ажиллагаа явуулж байгаа, өөрийн хууль эрх зүйн хүрээнд дэлхийн ямар станц ажиллаж байгааг хадгалагчид бичгээр мэдэгдэл өгч тунхаглаж болно.

#### *35 дугаар зүйл*

### **Хадгалалт**

Конвенцийн 35 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

(1) Конвенцийн Хадгалагч нь Олон улсын далайн байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга байна.

## **ДАЛАЙН ХИЙМЭЛ ДАГУУЛЫН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ГЭРЭЭНИЙ НЭМЭЛТ**

### *5 дугаар зүйл*

#### **Хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ**

Гэрээний 5 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

2) Хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээг тогтоох зорилгоор хөлөг онгоц эсхүл агаарын хөлгийн хэсэг болон газрын хэсэг гэсэн хоёр чиглэлийн ашиглалт нь хоёулаа, хоёр тэнцүү хэсэгт хуваагдана. Хөлөг онгоц эсхүл агаарын хөлөгт хамаарах хөдөлгөөн эхлэх эсхүл дуусах хэсэг нь хөлөг онгоц эсхүл агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг удирдагч, гарын үсэг зурсан талд хамаарна. Нутаг дэвсгэрт хамаарах бүс нутгийн хөдөлгөөн эхлэх эсхүл дуусах хэсэг нь гарын үсэг зурсан талд хамаарна. Гэвч гарын үсэг зурсан тал бүрт хөлөг онгоц ба агаарын хөлгийн хэсэг нь газрын хэсгээс 20:1 харьцаагаар илүү гарах бөгөөд гарын үсэг зурсан тал нь Зөвлөлд гаргаж өгсөн өргөдлийн үндсэн дээр ашиглалт нь газрын хэсэг эсхүл хөрөнгө оруулалтын 0.1% ногдлын хэмжээнээс ямар ч тохиолдолд илүү байлаа ч 2 дахин их хэмжээгээр хамаарч байх ёстой. Далайн орчинд үйл ажиллагаа явуулж байгаа, Зөвлөлөөс зөвшөөрсөн ИНМАРСАТ сансрын сегмент ашиглаж байгаа байгууламж нь энэхүү дэд хэсгийн хувьд хөлөг онгоц гэж тооцно.

### *14 дүгээр зүйл*

#### **Дэлхийн станцын баталгаажилт**

Гэрээний 14 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

2). Ийнхүү баталгаажуулах өргөдлийг Байгууллагад ирүүлэх ёстой бөгөөд уг өргөдлийг нутаг дэвсгэр дээр нь дэлхийн станц байрласан конвенцид нэгдэн орсон талын гарын үсэг зурсан тал эсхүл хөлөг онгоц, агаарын хөлөг, эзэмших эрх бүхий далайн хүрээлэн байгаа орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууламж зэргийг удирдаж байгаа конвенцид нэгдэн орсон тал, эсхүл конвенцид нэгдэн орсон талын Гарын үсэг зурсан талууд ирүүлнэ. Энэ нь нутаг дэвсгэр, хөлөг онгоц, агаарын хөлөг, далайн хүрээлэн байгаа орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууламж зэрэг дээр нь байрласан дэлхийн станцад хамаарах бөгөөд конвенцид нэгдэн орсон талын хууль журмын дагуу харилцаа холбооны аливаа аж ахуйн нэгж уг өргөдлийг гаргаж болохгүй.

### *19 дүгээр зүйл*

#### **Хадгалалт**

Гэрээний 19 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийг дараахь агуулга бүхий зүйлээр солих:

1). Энэхүү гэрээний хадгалагч нь Олон улсын далайн байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга байна.



## 142. АВРАХ АЖИЛЛАГААНЫ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

1989 оны 4 дүгээр сарын 28-ны өдөр баталж,  
1996 оны 7 дугаар сарын 14-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Энэхүү конвенцид оролцогч улс,

аврах ажиллагаатай холбоотой олон улсын нэгдсэн дүрмийг хэлэлцээрийн замаар тогтоох нь зүйтэйг хүлээн зөвшөөрч,

далайд аврах ажиллагаа болон тусламж үзүүлэх тухайд хамаарах зарим дүрмийг нэгтгэх талаар 1910 оны 09 дүгээр сарын 23-ны өдөр Брюссель хотноо үйлдсэн конвенцид одоогоор агуулагдаж буй олон улсын дүрмийг, гарсан ихээхэн өөрчлөлт, тухайлбал хүрээлэн буй орчныг хамгаалах тухай санаа зовиол нэмэгдэж буйтай холбогдуулан дахин хянаж үзэх шаардлага гарсныг тэмдэглэн,

цаг тухайд нь үр дүнтэй авч хэрэгжүүлсэн аврах ажиллагаа нь аюулд өртсөн хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийн аюулгүй байдлыг хангах, хүрээлэн буй орчныг хамгаалахад ихээхэн хувь нэмэр оруулна гэдгийг ухамсарлан,

аюулд өртсөн хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийн тухайд аврах ажиллагаа явуулж буй этгээдийг зохих ёсоор урамшуулах шаардлагад итгэлтэй байж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

### НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ

#### 1 дүгээр зүйл Тодорхойлолт

Энэхүү конвенцийн зорилгоор:

- а) “аврах ажиллагаа” гэж хөлөг онгоцны хөдөлгөөн бүхий усанд болон бусад аливаа усанд аюулд өртсөн хөлөг онгоц, бусад аливаа эд хөрөнгөд тусламж үзүүлэхээр авч хэрэгжүүлж буй аливаа үйлдэл эсхүл үйл ажиллагааг;
- б) “хөлөг онгоц” гэж аливаа хөлөг онгоц эсхүл хөвөгч хэрэгслийг, эсхүл хөвөх чадвартай аливаа байгууламжийг;
- с) “эд хөрөнгө” гэж байнга болон зориудаар эрэгт бэхлэгдээгүй, аливаа эд хөрөнгө, түүний дотор ачаа тээвэрлэлтийн эрсдлийг;
- д) “хүрээлэн буй орчинд хохирол учруулах” гэж хүний эрүүл мэндэд болон далайн усан доорх амьтан, ургамалын ертөнц, эрэг орчмын эсхүл гүний усан дахь нөөцөд, мөн бохирдсон, халдвар тархсан, гал түймэр гарсан, дэлбэрэлт болсон эсхүл ийм төрлийн бусад томоохон осол, зөрчлийн улмаас түүнтэй хиллэж буй бүс нутагт ихээхэн хор хөнөөл учруулсныг;
- е) “төлбөр” гэж энэхүү конвенцид нийцүүлэн тооцож гаргасан аливаа шагнал урамшуулал эсхүл нөхөн төлбөрийг;
- ф) “Байгууллага” гэж Олон улсын Далайн байгууллагыг;
- г) “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэж Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргыг хэлнэ.

\* Монгол Улс 2014.11.21-ний өдөр нэгдэн орсон.

## 2 дугаар зүйл

### **Конвенцийг хэрэглэх хүрээ**

Энэхүү конвенцоор зохицуулах асуудалд хамаарах аливаа шүүхийн эсхүл, арбитрын шүүх ажиллагаанд конвенцийн оролцогч улс энэхүү конвенцийг аль ч тохиолдолд хэрэглэнэ.

## 3 дугаар зүйл

### **Тавцан болон өрөмдлөгийн тоног төхөөрөмж**

Далайн ёроол дахь ашигт малтмалын хайгуул, ашиглалт эсхүл олборлолтын үйл ажиллагааг өөрийн байрлаж буй газартаа хэрэгжүүлж буй тогтсон эсхүл хөвөгч тавцан болон далайн өрөмдлөгийн хөдөлгөөнт тоног төхөөрөмжид энэхүү конвенцийн заалтад хамаарахгүй .

## 4 дүгээр зүйл

### **Төрийн өмчийн хөлөг онгоц**

Хэрэв өмчлөгч улс нь өөрөөр шийдээгүй бол, аль нэг улсын өмчид байгаа, эсхүл ашиглаж байгаа аврах ажиллагааны үед олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн зарчмын дагуу үл халдах дархан эрхтэй байлдааны хөлөг онгоц эсхүл, худалдааны бус бусад хөлөг онгоцонд энэхүү конвенцийн 5 дугаар зүйлд харшлахгүй байх үүднээс хэрэглэхгүй.

Хэрэв конвенцид оролцогч улс өөрийн байлдааны хөлөг онгоц, эсхүл 1 дүгээр хэсэгт тодорхойлсон бусад хөлөг онгоцод энэхүү конвенцийг хэрэглэх шийдвэр гаргавал, тухайн улс нь энэ тухайгаа Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хэрэглэх нөхцөлийг тодорхой зааж мэдэгдэнэ.

## 5 дугаар зүйл

### **Төрийн эрх бүхий байгууллагын хяналтан доорх аврах ажиллагаа**

Энэхүү конвенц нь төрийн эрх бүхий байгууллага авч хэрэгжүүлж буй, эсхүл тэдгээрийн хяналтан дор хэрэгжиж буй аврах ажиллагаанд хамаарах олон улсын аливаа конвенц, эсхүл дотоодын хууль тогтоомжийн аливаа заалтыг хөндөхгүй.

Гэсэн хэдий ч уг аврах ажиллагааг хэрэгжүүлж буй аврагчид, аврах ажиллагааны тухайд энэхүү конвенцид заасан эрх болон хамгаалалтын хэрэгслийг ашиглаж болно.

Аврах ажиллагааг авч хэрэгжүүлэх үүрэгтэй төрийн эрх бүхий байгууллага энэхүү конвенцид заасан эрх болон хамгаалалтын хэрэгслийг хир хэмжээгээр ашиглаж болохыг уг эрх бүхий байгууллага харьяалагдаж буй тухайн улсын хууль тогтоомжоор тодорхойлно.

## 6 дугаар зүйл

### **Аврах ажиллагааны гэрээ**

Гэрээнд шууд эсхүл шууд бусаар өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд аливаа аврах ажиллагаанд энэхүү конвенцийг хэрэглэнэ.

Аврах ажиллагааны тухай гэрээг хөлөг онгоц эзэмшигчийн өмнөөс хөлөг онгоцны ахмад байгуулах эрхтэй. Эдгээр гэрээг хөлөг онгоцон дээр байгаа эд хөрөнгө эзэмшигчийн өмнөөс ахмад, эсхүл хөлөг онгоцны эзэмшигч байгуулах эрхтэй.



Энэхүү зүйлийн аль ч заалт 7 дугаар зүйлийг хэрэглэх болон хүрээлэн буй орчинд учруулах хор хохирлоос урьдчилан сэргийлэх эсхүл багасгах үүргийг хөндөхгүй.

*7 дугаар зүйл*

**Гэрээг хүчингүй болгох болон өөрчлөлт оруулах**

Хэрэв:

- a) гэрээ нь зохисгүй нөлөөн дор эсхүл, аюул заналын нөлөөн дор байгуулсан болон түүний нөхцөл шударга бус байгаа, эсхүл
- b) гэрээнд заасан төлбөр нь бодитоор үзүүлсэн үйлчилгээтэй харьцуулахад хэт өндөр, эсхүл хэт бага байвал, гэрээ, эсхүл түүний аливаа нөхцөлийг хүчингүй болгох, эсхүл өөрчилж болно.

**ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ  
АВРАХ АЖИЛЛАГААНЫ ГҮЙЦЭТГЭЛ**

*8 дугаар зүйл*

**Аврагч, эзэмшигч, ахмадын үүрэг**

1. Хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл аюулд өртсөн бусад эд хөрөнгийн хувьд аврагч дараахь үүрэгтэй:

- a) аврах ажиллагааг зохих сэтгэл гаргаж хэрэгжүүлэх;
- b) (a) дэд хэсэгт тодорхойлсон үүргийг биелүүлэхдээ хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх хор хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл багасгах талаар зохих сэтгэл гаргах;
- c) үндэслэлтэй нөхцөл байдал үүсэх тоолонд, бусад аврагчдаас тусламж эрэх;
- d) хөлөг онгоцны эзэмшигч, ахмад, эсхүл аюулд өртсөн бусад эд хөрөнгө эзэмшигч зохистой хүсэлт гаргасан үед бусад аврагчид оролцохыг зөвшөөрөх. Хэрэв энэхүү оролцоог зохисгүй гэж үзвэл энэ нь түүний авах шагнал, урамшууллын хэмжээнд нөлөөлөхгүй.

2. Аврагчийн тухайд хөлөг онгоц эзэмшигч, ахмад, эсхүл аюулд өртсөн бусад эд хөрөнгө эзэмшигч дараахь үүрэг хүлээнэ:

- a) аврах ажиллагааны явцад тэдэнтэй бүхэлдээ хамтран ажиллах;
- b) энэ үедээ хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх хор хохирлоос урьдчилан сэргийлэх эсхүл багасгах талаар зохих сэтгэл гаргах;
- c) хөлөг онгоц, эсхүл бусад эд хөрөнгийг аюулгүй газар хүргэсний дараа аврагч үндэслэлтэй хүсэлт гаргавал, хөлөг онгоц, бусад эд хөрөнгийг хүлээн авах.

*9 дүгээр зүйл*

**Эрэг орчмын улсын эрх**

Энэхүү конвенцийн аль ч заалт эрэг орчмын улсын, өөрийн эрэг орчмыг болон түүнтэй холбоотой ашиг сонирхолоо далайн осол, зөрчлийн улмаас, эдгээр осол зөрчил нь үндэслэлтэйгээр авч үзвэл ноцтой хохирол, хор хөнөөл, уршигт үр дагаварт хүргэхээр байгаа, мөн эдгээр осол, зөрчилтэй холбоотой үйлдэл, үйл ажиллагааны үр дүнд бохирдуулах, эсхүл бохирдуулах аюул заналхийллээс хамгаалах зорилгоор олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн зарчимд нийцүүлэн, зохих арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх эрхийг, түүний дотор эрэг орчмын улсын аврах ажиллагааны талаар удирдамж, чиглэл өгөх эрхийг хөндөхгүй.



**10 дугаар зүйл**  
**Тусламж үзүүлэх үүрэг**

1. Ахмад бүр өөрийн хөлөг онгоц, түүний дээр байгаа этгээдийг ноцтой аюулд өртүүлэхгүйгээр, өөрийн боломжийн хирээр далайд төөрсөн аливаа этгээдэд туслах үүрэгтэй.
2. Конвенцийн оролцогч улс энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан үүргийн биелэлтийг хангахын тулд шаардлагатай арга хэмжээг авна.
3. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан үүргийг ахмад зөрчсөн тохиолдолд хөлөг онгоцны эзэмшигч ямар ч хариуцлага хүлээхгүй.

**11 дүгээр зүйл**  
**Хамтын ажиллагаа**

Конвенцид оролцогч улс аврах ажиллагаанд хамаарах асуудлыг зохицуулж шийдвэрлэхдээ, осол, сүйрэлд нэрвэгдсэн хөлөг онгоцод боомтод орох зөвшөөрөл өгөх, аврагчдад үйлчилгээ үзүүлэх, аюулд өртсөн хүмүүс болон эд хөрөнгийг авран хамгаалах, түүнчлэн хүрээлэн буй орчинд учрах хор хөнөөлөөс бүхэлд нь урьдчилан сэргийлэх зорилгоор аврах үйл ажиллагааг амжилттай, үр дүнтэй авч хэрэгжүүлэхийн тулд аврагчид хоорондын болон бусад сонирхогч талууд, төрийн эрх бүхий байгууллага хоорондын хамтын ажиллагаа зайлшгүй шаардлагатайг анхааралдаа авна.

**ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ**  
**АВРАГЧДЫН ЭРХ**

**12 дугаар зүйл**  
**Шагнал, урамшуулал олгох нөхцөл**

1. Ашигтай үр дүнд хүрсэн аврах ажиллагаанд нь шагнал, урамшууллын эрх олгоно.
2. Аврах ажиллагаа үр дүнгүй болсон, эсхүл энэхүү конвенцид өөрөөр заагаагүй бол ямар ч төлбөр олгохгүй.
3. Аврах ажиллагааг авч хэрэгжүүлсэн хөлөг онгоц болон аврагдсан хөлөг онгоц аль аль нь нэг эзэмшигчид харьяалагдаж байгаа тохиолдолд энэ бүлгийг хэрэглэнэ.

**13 дугаар зүйл**  
**Шагнал, урамшуулал олгох шалгуур**

1. Аврах ажиллагааг хөхиүлэн дэмжих зорилгоор дараахь шалгуурыг дор дурдсан дараалалаас үл хамааруулан анхааран үзэж, шагнал, урамшууллыг тогтоодог:
  - a) хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийн аврагдсан өртөг;
  - b) хүрээлэн буй орчинд учрах хор хохирлоос урьдчилан сэргийлэх, эсхүл багасгахад аврагчдын хүчин чармайлт болон мэргэшлийн үр чадвар;
  - c) аврагчдын хүрсэн амжилтын хэмжүүр;
  - d) аюул, заналын шинж чанар, зэрэглэл;
  - e) хөлөг онгоц, бусад эд хөрөнгө, хүний амь аврахад гаргасан аврагчдын хүчин чармайлт болон мэргэшлийн өндөр үр чадвар;
  - f) аврагчдын зарцуулсан цаг хугацаа болон тэдний гаргасан зардал болон алдагдал;
  - g) хариуцлагын эрсдэл болон аврагчид, эсхүл тэдний тоног төхөөрөмжид учирсан бусад эрсдэл;
  - h) үзүүлсэн үйлчилгээний хурд;



- i) аврах ажиллагааны зориулалтаар ашигласан хөлөг онгоц, эсхүл бусад тоног төхөөрөмж болон тэдгээрийн хүртээмжтэй байдалд;
- j) аврагчийн тоног төхөөрөмжийн бүтээмж болон байнгын бэлэн байдал, түүний өртөг.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт нийцүүлэн тогтоосон шагнал, урамшууллыг хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийн эрх, тэдгээрийн аврагдсан зохих өртөгт хувь тэнцүүлэн олгоно. Гэхдээ конвенцид оролцогч улс, шагнал, урамшууллыг ногдох хувь хэмжээгээр нь тэдэнд хуваарилах эрхийг түүнд олгосон нөхцөлд, эдгээр этгээдийн хэн нэгэнд олгож болно гэдгийг өөрийн дотоодын хууль тогтоомжид тусгаж болно. Энэ зүйлийн аль ч заалт хамгаалах аливаа эрхэд саад болохгүй.

3. Дараа нь төлөгдөх боломжтой аливаа онцгой эрх болон нөхөн төлөгдөх хууль ёсны зардалтай урамшуулал нь хөлөг онгоц болон бусад тоног төхөөрөмжийн аврагдсан өртгөөс хэтрэхгүй.

#### **14 дүгээр зүйл** **Тусгай нөхөн олговор**

1. Хэрэв аврагч хөлөг онгоцны хувьд аврах үйл ажиллагааг гүйцэтгэхдээ тухайн хөлөг онгоц өөрөө, эсхүл түүний ачаа хүрээлэн буй орчинд хор хохирол учруулахаар заналхийлсэн, болон 13 дугаар зүйлд заасны дагуу шагнал, урамшуулал авч чадаагүй бол, энэ зүйлд нийцүүлэн тодорхойлсон тусгай нөхөн олговортой доод тал нь тэнцүү, түүний гаргасан энд тодорхойлсон зардалтай тэнцүү хэмжээтэй тусгай нөхөн олговрыг энэхүү хөлөг онгоцны эзэмшигчээс гаргуулж авах эрхтэй.

2. Хэрэв энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан нөхцөл байдалд, өөрийн хийж гүйцэтгэсэн аврах ажиллагааныхаа үр дүнд аврагч, хүрээлэн буй орчинд учирсан хор хохирлыг багасгасан, эсхүл түүнээс урьдчилан сэргийлсэн бол, 1 дэх хэсэгт заасны дагуу хөлөг онгоцны эзэмшигчээс аврагчид төлөх тусгай нөхөн олговрын хэмжээг, аврагчийн зарцуулсан зардлын дээд тал нь 30 хувь хүртэл нэмэгдүүлж болно. Гэхдээ шүүх, эсхүл арбитр үүнийг шударга гэж үзвэл 13 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт урьдчилан заасан зохих шалгуурыг анхааралдаа авч, ийм тусгай нөхөн олговрыг цааш нь нэмэгдүүлж болох болон харин ямар ч тохиолдолд нийт нэмэгдэл нь аврагчийн гаргаж, зарцуулсан зардлын 100 хувиас хэтэрч болохгүй.

3. Энэ зүйлийн 1 болон 2 дахь хэсгийн зорилгод аврагчийн зарцуулсан зардал гэж аврах ажиллагааг гүйцэтгэх үедээ аврагчийн үндэслэлтэйгээр зарцуулсан бодит зардлыг болон 13 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (i), (j), (l)-д заасан шалгуурыг анхааралдаа аван аврах ажиллагааны явцад ул суурьтай ашигласан хүн хүч, тоног төхөөрөмжийн хөлсийг шударгаар төлөхийг хэлнэ.

4. Энэхүү зүйлийн дагуу олгох тусгай нийт нөхөн олговрыг, түүний дотор уг нөхөн олговор нь 13 дугаар зүйлийн дагуу аврагчийн авч болох аливаа шагнал, урамшууллаас илүү гарсан зөвхөн тийм тохиолдолд, тийм хэмжээгээр олгоно.

5. Хэрэв аврагч нь хайхрамжгүй хандаж, үүний улмаас хүрээлэн буй орчинд учирсан хор хохирлыг багасгах, эсхүл түүнээс урьдчилан сэргийлж чадаагүй бол, энэхүү зүйлийн дагуу түүнд олгогдох тусгай нөхөн олговрыг бүрэн хэмжээгээр, эсхүл түүний тодорхой хэсгийг авах эрхгүй.

6. Энэ зүйлийн ямар ч заалт хөлөг онгоц эзэмшигчийн давж заалдах эрхийг хөндөхгүй.

#### **15 дугаар зүйл** **Шагнал, урамшууллыг аврагчдын дунд хуваарилах**

1. 13 дугаар зүйлийн дагуу тогтоосон шагнал урамшууллыг аврагчдын дунд хуваарилахдаа энэ зүйлд заасан шалгуурыг үндэслэн гүйцэтгэнэ.

2. Хөлөг онгоцны эзэмшигч, ахмад болон аврагч хөлөг онгоц бүр дээр алба хааж буй бусад этгээдийн дунд шагнал урамшууллыг хуваарилахдаа уг хөлөг онгоцны далбааны эзэн улсын хуулиар тодорхойлно. Хэрэв аврах ажиллагааг хөлөг онгоцон

дээрээс гүйцэтгээгүй бол, хуваарилалтыг аврагч, түүний албан хаагчдын хооронд байгуулсан гэрээнд хэрэглэж буй улсын хуулиар тодорхойлно

*16 дугаар зүйл*  
**Зорчигчдыг аврах**

1. Аврагдсан хүмүүсээс ямар ч шагнал, урамшуулал авахгүй харин уг асуудлаар дотоодын хууль тогтоомжид заасныг, энэ зүйлийн ямар ч заалт хөндөхгүй.

2. Аврах зайлшгүй шаардлагаар ослын үед үйлчилгээ үзүүлэхэд оролцож, хүмүүсийн амийг аварсан аврагч, хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийг аварсны төлөө, эсхүл хүрээлэн буй орчинд учирсан хор хохирлыг багасгах эсхүл түүнээс урьдчилан сэргийлсний төлөө аврагчид олгосон мөнгөн дүнгээс шударгаар хувь хүртэх эрхтэй.

*17 дугаар зүйл*  
**Хүчин төгөлдөр гэрээг хэрэгжүүлэх явцад  
үзүүлсэн үйлчилгээ**

Үзүүлсэн үйлчилгээ нь аюулд өртөхөөс өмнө хүчин төгөлдөр болсон гэрээний дагуу хэрэгжүүлж буй үйлчилгээнээс илүүгүй бол, энэхүү конвенцийн заалтын дагуу ямар ч төлбөр олгохгүй.

*18 дугаар зүйл*  
**Аврагчийн буруутай үйлдлийн үр дагавар**

Аврах ажиллагаа хэр хэмжээгээр шаардлагатай байсан, түүний буруугаас, эсхүл хайхрамжгүйгээс илүү хүндрэл бэрхшээлтэй болсон тийм хэмжээгээр, хэрэв аврагч хуурч мэхэлсэн, эсхүл бусад шударга бус байдлаар биеэ авч явсан бол, аврагч нь энэхүү конвенцийн дагуу түүнд олгогдох шагнал, урамшууллыг, эсхүл түүний хэсэгчлэн авах эрхгүй болно.

*19 дүгээр зүйл*  
**Аврах ажиллагааг хориглох**

Хөлөг онгоцны эзэмшигч, ахмад болон аюулд өртсөн бусад аливаа эд хөрөнгийн болон хөлөг онгоцны тавцан дээр байгаагүй, эсхүл байхгүй байсан эд хөрөнгө эзэмшигчийн шууд болон үндэслэлтэйгээр хориглосоор байхад үзүүлсэн үйлчилгээний төлбөрийг энэхүү конвенцийн дагуу төлөх эрхгүй.

**ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ  
НЭХЭМЖЛЭЛ БОЛОН ШААРДЛАГА**

*20 дугаар зүйл*  
**Далайн барьцаа**

1. Олон улсын аливаа конвенц болон дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу аврагчид олгосон далайн барьцааны эрхийг энэхүү конвенцийн аль ч заалт хөндөхгүй.

2. Хэрэв аврагчийн шаардлагыг түүний дотор хүү, гаргасан зардал, хүртэх хувийг зохих ёсоор санал болгосон эсхүл гаргаж өгсөн бол өөрийн далайн барьцааны эрхийг хэрэгжүүлж чадахгүй.



### 21 дүгээр зүйл Хангамж олгох үүрэг

1. Энэхүү конвенцийн дагуу төлбөр төлөх хариуцлага бүхий этгээд нь аврагчийн хүсэлтээр тавигдаж буй шаардлагын тухайд, түүний дотор хүү болон шүүх эсхүл арбитрагийн зардлыг багтаасан зохих ёсны хангалтыг тавьж олгоно.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт хохирол учруулахгүйгээр аврагдсан хөлөг онгоцны эзэмшигч, ачааг эздэд нь хүлээлгэж өгөхийн өмнө тэдэнд тавигдах шаардлагын тухайд түүний дотор хүү, алданги болон шүүх, эсхүл арбитрагийн зардлыг оруулан тооцож гаргаж өгөх талаар хичээл зүтгэл гаргана

3. Аврах ажиллагаа дууссаны дараа аврагдсан хөлөг онгоц болон бусад эд хөрөнгийг анх хүргэсэн боомт, эсхүл газраас тухайн хөлөг онгоц, эсхүл эд хөрөнгөд аврагчийн тавьсан шаардлагыг тухайд зохих ёсоор хангах хүртэл эдгээр эд хөрөнгийг боомтоос, эсхүл газраас шилжүүлж, хөдөлгөхийг хориглоно.

### 22 дугаар зүйл Завсрын төлбөр

1. Аврагчийн тавьсан шаардлагын тухайд, шаардлагатай бол хангалтад хамаарах, тухайн хэргийн нөхцөл байдалд шударга болон ухаалаг гэж үзсэн нөхцөлийг оруулан хуулийн эрх мэдэл бүхий шүүх эсхүл арбитраг нь шударга болон ухаалаг гэж үзсэн тийм хэмжээний мөнгөн дүнг аврагчид урьдчилгаа болгож төлөх тухай завсрын шийдвэр гаргах замаар тогтоож болно.

2. Энэ зүйлд нийцүүлэн урьдчилгаа төлбөр төлсөн тохиолдолд 21 дүгээр зүйлийн заасан шаардлага хангах хэмжээг бууруулна.

### 23 дугаар зүйл Нэхэмжлэлийг хөөн хэлэлцэх хугацаа

1. Хэрэв 2 жилийн хугацаанд шүүхийн, эсхүл арбитрагийн шүүх ажиллагаа эхлээгүй бол, энэхүү конвенцийн дагуу төлөх төлбөрт хамаарах аливаа нэхэмжлэлийг хөөн хэлэлцэх хугацаагаар барагдуулна. Хөөн хэлэлцэх хугацааг аврах ажиллагаа дууссан өдрөөс эхлэн тооцно.

2. Шаардлага тавиулсан этгээд нь хөөн хэлэлцэх хугацааны явцад, шаардлага тавьсан этгээдэд өргөдөл гаргах замаар энэхүү хугацааг дурын үедээ сунгаж болно. Энэхүү хугацааг мөн адил байдлаар цаашид ч сунгаж болно.

3. Нөхөн төлөх тухай нэхэмжлэлийг, хэрэв энэхүү нэхэмжлэлийг, шүүхийн эсхүл арбитрагийн шүүх ажиллагаа явагдаж буй тухайн улсын хууль тогтоомжоор тогтоосон хугацаанд гаргасан бол, энэ зүйлийн өмнөх хэсэгт урьдчилан заасан хөөн хэлэлцэх хугацаа дууссаны дараа ч хариуцлага хүлээж буй этгээд гаргаж болно.

### 24 дүгээр зүйл Хүү

Энэхүү конвенцийн дагуу олгох аливаа мөнгөн дүнд тооцогдох хүү авах аврагчийн эрхийг, тухайн хэрэг явдлыг хянан үзэж буй шүүх, эсхүл арбитраг оршин байгаа улсын хууль тогтоомжид нийцүүлэн тодорхойлно.

### 25 дугаар зүйл Төрийн өмчийн ачаа

Хэрэв өмчийн эзэн улс үүнийг зөвшөөрөхгүй бол энэхүү конвенцийн ямар ч заалтыг улсын өмчид байгаа болон аврах ажиллагааг явуулж байх явцад олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн зарчмын дагуу үл халдах дархан эрхээр хамгаалагдсан худалдааны бус ачааг хууль эрх зүйн дурын дүрэм, журмаар болон

эдгээр ачааны тухайд ажиллагааны журмаар саатуулах, баривчлах, хураах үндэслэл болгон ашиглаж болохгүй.

*26 дугаар зүйл*

**Хүмүүнлэгийн шинж чанартай ачаа**

Энэхүү конвенцийн ямар ч заалтыг, аливаа нэгэн улсаас бэлэглэсэн хүмүүнлэгийн шинж чанартай ачааг, хэрэв хүмүүнлэгийн шинж чанартай ийм ачааны тухайд үзүүлсэн аврах үйл ажиллагааны үйлчилгээний хөлсийг энэхүү улс төлөхийг зөвшөөрсөн бол, саатуулах, баривчлах, хураах үндэслэл болгон ашиглаж болохгүй.

*27 дугаар зүйл*

**Арбитрын шийдвэрийг хэвлэн нийтлүүлэх**

Энэхүү конвенцид Оролцогч улсын зөвшөөрснөөр аврах ажиллагааны хэрэг явдлын тухай арбитрын шийдвэрийг хэвлэн нийтлүүлэхийг боломжтой хэмжээгээр нь хөхиүлэн дэмжинэ.

**ТАВДУГААР БҮЛЭГ**  
**ТӨГСГӨЛИЙН ЗҮЙЛ**

*28 дугаар зүйл*

**Гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, нэгдэн орох**

1. Энэхүү конвенц нь 1989 оны 7 дугаар сарын 1-нээс 1990 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдөр хүртэл Байгууллагын төв байранд гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд үүний дараа нэгдэн ороход нээлттэй байна.

2. Энэхүү конвенцийг тэдний хувьд заавал дагаж мөрдөх өөрийн зөвшөөрлийг улс дараахь замаар илэрхийлнэ:

а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх болон батлах талаар тайлбар хийхгүйгээр гарын үсэг зурах;

б) хожим сүүлд хүлээн авах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах болон хүлээн авах, соёрхон батлах болон батлах тайлбартайгаар гарын үсэг зурах;

с) нэгдэн орох.

3. Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад зохих баримтыг хадгалуулахаар өгөх замаар соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, нэгдэн орох асуудал хэрэгжинэ.

*29 дүгээр зүйл*

**Хүчин төгөлдөр болох**

1. Энэ конвенцийг заавал дагаж мөрдөхөө илэрхийлж, 15 улс өөрийн зөвшөөрлийг өгсөн өдрөөс хойш нэг жилийн дотор энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэ конвенцийг заавал дагаж мөрдөх зөвшөөрлөө илэрхийлсэн улсын хувьд, конвенц хүчин төгөлдөр болоход шаардлагатай нөхцөл биелсний дараа, зөвшөөрөх тухай хүсэлтээ гаргасан өдрөөс хойш нэг жилийн дараа түүний зөвшөөрөл хүчинтэй болно.

*30 дугаар зүйл*

**Тайлбар**

1. Аливаа улс энэхүү конвенцид гарын үсэг зурах, соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох үедээ түүний заалтыг дараахь тохиолдолд хэрэглэхгүй байх эрхээ хадгалж үлдэж болно:



- a) аврах ажиллагаа гүний усанд явагдаж, түүнд дайчлагдсан хөлөг онгоц нь гүний усан замын тээврийн хөлөг онгоц бол;
- b) аврах ажиллагаа гүний усанд явагдаж, түүнд ямар ч хөлөг онгоц дайчлагдаагүй бол;
- c) сонирхогч бүх тал нь тухайн улсын иргэд, эсхүл байгууллага байвал;
- d) дайчлагдсан, эсхүл татагдсан эд хөрөнгө нь соёл урлагийн шинж чанартай, эртний түүхт, археологийн, эсхүл түүхэн ач холбогдолтой далайн эд хөрөнгө болон далайн ёроолд байгаа бол.

2. Гарын үсэг зурах үедээ хийсэн тайлбараа соёрхон батлах, эсхүл хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах үедээ баталгаажуулах үүрэгтэй.

3. Энэ конвенцид тайлбар хийсэн аливаа улс нь түүнийгээ Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдэл илгээх замаар хүссэн үедээ цуцлуулж болно. Мэдэгдэл хүлээн авсан өдрөөс энэхүү цуцлалт хүчин төгөлдөр болно. Хэрэв мэдэгдэлд тайлбарын цуцлалт хүчин төгөлдөр болох огноог тодорхой заасан бол, тийм огноо нь Ерөнхий нарийн бичгийн дарга мэдэгдэл хүлээн авсан огнооноос хожим болох болон цуцлалт нь мөн тийм огноогоор хожуу хүчин төгөлдөр болно.

### 31 дүгээр зүйл

#### Цуцлах

1. Конвенцид оролцогч аливаа улс нь энэхүү конвенц тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон огнооноос хойш нэг жилийн хугацаа дууссаны дараа хүссэн үедээ түүнийг цуцалж болно.

2. Цуцалсан тухай баримтыг хадгалуулахаар Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлснээр цуцлалт хэрэгжинэ.

3. Цуцлах тухай баримтыг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн авсан огнооноос хойш нэг жилийн хугацаа дуусахад буюу цуцлах тухай баримтад заасан байж болох тэр хугацааг дуусахаар цуцлалт хүчин төгөлдөр болно.

### 32 дугаар зүйл

#### Дахин хянан үзэх, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах

1. Энэхүү конвенцийг дахин хянаж үзэх, эсхүл түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор Байгууллага бага хурлыг зарлан хуралдуулж болно.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга аль нь олон байна вэ гэдгээс хамааруулан конвенцид оролцогч найман улс, эсхүл нийт оролцогч улсын дөрөвний нэгийн хүсэлтээр, конвенцийг дахин хянан үзэх эсхүл түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах зорилгоор энэхүү конвенцид оролцогч улсын бага хурлыг зарлан хуралдуулна.

3. Энэхүү конвенцид оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон огнооноос хойш илэрхийлсэн энэ конвенцийг заавал дагаж мөрдөх аливаа зөвшөөрлийг нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцид хамаарна гэж үзнэ.

### 33 дугаар зүйл

#### Хадгалагч

1. Энэхүү конвенцийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар хүргүүлнэ.

2. Ерөнхий нарийн бичгийн дарга:

a) энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл түүнд нэгдэн орсон бүх улс, түүнчлэн Байгууллагын бүх гишүүдэд:

i) конвенцид шинээр гарын үсэг зурсан, эсхүл хүлээн авсан, хүлээн зөвшөөрсөн, баталсан болон нэгдэн орсон тухай баримтыг хадгалуулахаар өгсөн тухай бүр, тэдгээрийн огноог зааж;

ii) энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох огноо;





iii) энэхүү конвенцийг цуцлах тухай аливаа баримтыг хадгалуулахаар өгснийг, мөн түүнийг хүлээн авсан огноог болон цуцлалт хүчин төгөлдөр болох огноог зааж;

iv) 32 дугаар зүйлд нийцүүлэн баталсан аливаа нэмэлт, өөрчлөлт;

v) аливаа тайлбар, ишлэлийг хүлээн авсан тухайгаа, эсхүл энэхүү конвенцид нийцүүлэн гаргасан өргөдөл, мэдэгдлийн талаар тус тус мэдээлнэ.

b) энэхүү конвенцийн эх баримтын баталгаатай хуулбарыг энэ конвенцид гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсад хүргүүлнэ.

3. Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц, түүний эх баримтын баталгаатай хувийг хадгалуулахаар Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад, Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу бүртгүүлэх болон хэвлэн нийтлүүлэхээр хүргүүлнэ.

#### 34 дүгээр зүйл Хэл

Энэхүү конвенцийг англи, араб, испани, хятад, орос, франц хэлээр тус бүр нэг эх хувь үйлдсэн бөгөөд бүх эх бичвэрүүд адил хүчинтэй.

Үүнийг баталж, өөрийн албан ёсны Засгийн газраас зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон дор гарын үсгээ зурагсад энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун наян есөн оны дөрөвдүгээр сарын хорин наймны өдөр Лондон хотод үйлдэв.

### 143. ДАЛАЙН ХӨДӨЛМӨРИЙН ТУХАЙ КОНВЕНЦ

2006 оны 2 дугаар сарын 23-ны өдөр баталж,  
2013 оны 8 дугаар сарын 20-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон\*

Оршил

Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын Ерөнхий Бага хурал нь,

Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Захиргааны зөвлөлөөс 2006 оны 2 дугаар сарын 7-ны өдөр Женев хотноо зарлан хуралдуулсан ерэндөрөвдүгээр чуулганаараа,

хүчин төгөлдөр үйлчилж буй далайн хөдөлмөрийн тухай олон улсын конвенц, зөвлөмжүүдэд заасан бүхий л стандарт болон бусад олон улсын хөдөлмөрийн конвенц, ялангуяа:

- Албадан хөдөлмөрийн тухай, 1930 оны 29 дүгээр конвенц;
- Эвлэлдэн нэгдэх эрх чөлөө болон байгууллага байгуулах эрхийг хамгаалах тухай, 1948 оны 87 дугаар конвенц;
- Зохион байгуулах, хамтын хэлэлцээ хийх эрхийн тухай, 1949 оны 98 дугаар конвенц;
- Тэгш шан хөлс олгох тухай, 1951 оны 100 дугаар конвенц;
- Албадан хөдөлмөрийг халах тухай, 1957 оны 105 дугаар конвенц;
- Алагчлахгүй байх (ажил, мэргэжил, хөдөлмөр эрхлэлт) тухай, 1958 оны 111 дүгээр конвенц;
- Хөдөлмөрийн насны доод хязгаарын тухай, 1973 оны 138 дугаар конвенц;
- Хүүхдийн хөдөлмөрийн тэвчишгүй хэлбэрийн тухай, 1999 оны 182 дугаар конвенцид тус тус дурдсан үндсэн зарчмыг аль болохуйц нэгтгэж, нэгдсэн баримт бичиг гаргахыг эрмэлзэн;

Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын хөдөлмөрийн таатай нөхцөлийг дэмжих тухай үндсэн чиг үүргийг анхааралдаа авч;

ажлын байрны үндсэн зарчим, эрхийн тухай Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын 1998 оны Тунхаглалыг эргэн санаж;

Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын бусад баримт бичигт далайчдын асуудлыг зохицуулсны зэрэгцээ далайчид бүх хүнд хамаарах үндсэн эрх, эрх чөлөөг эдлэх эрхтэйг мөн анхааралдаа авч;

далайн тээврийн салбар олон улсын шинжтэй болохын хувьд далайчдад тусгай хамгаалалт хэрэгтэйг харгалзан үзэж;

Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1974 оны олон улсын конвенц, түүний нэмэлт, өөрчлөлт ба Далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын дүрмийн тухай, 1972 оны конвенц, түүний нэмэлт, өөрчлөлтөд туссан хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагаа, хүний аюулгүй байдал болон хөлөг онгоцны зохистой удирдлагын талаарх олон улсын стандарт, мөн Дипломтой далайчдыг бэлтгэх болон ээлжийн ажиллагааны тухай 1978 оны олон улсын конвенцид заасан далайчдын сургалт, ур чадварын талаарх шаардлагыг анхааран үзэж;

\*Монгол Улс 2014.11.21-ний өдөр нэгдэн орсон.



Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн үндэстний байгууллагын 1982 оны конвенц нь далай, тэнгист явагдах бүх үйл ажиллагааны эрх зүйн ерөнхий орчныг бүрдүүлж, далайн салбарт үндэстний, бүс нутгийн болон олон улсын хэмжээнд хамтран ажиллах хөрс суурийг тавьсан чухал ач холбогдолтой баримт бичиг болохын хувьд түүний цогц байдлыг сахин хадгалах учиртайг ишлэл болгож;

Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын 1982 оны конвенцийн 94 дүгээр зүйлд далбааны эзэн улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны хөдөлмөрийн нөхцөл, хөлгийн багийн бүрэлдэхүүн болон нийгмийн асуудлаар далбааны эзэн улсын хүлээх үүрэг, хариуцлагыг тодорхойлсныг эргэн санаж;

Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын Дүрмийн 19 дүгээр зүйлийн 8 дахь хэсэгт хэрэв холбогдох ажилчдад тэдгээр конвенц, зөвлөмжид зааснаас илүү тааламжтай нөхцөл олгож буй аливаа хууль, шүүхийн шийдвэр, зан заншил, эсхүл хэлэлцээр байх аваас, бага хурлаас баталсан аливаа нэг конвенц, зөвлөмж, эсхүл гишүүн улсын зүгээс соёрхон баталсан холбогдох конвенц нь тухайн нөхцөлийг хянан үзэх үндэслэл болохгүй тухай заасныг анхааралдаа аван;

энэхүү шинэ баримт бичгийг хөдөлмөрийн таатай орчин бүрдүүлэх үүрэг амлалт хүлээсэн Засгийн газар, хөлөг онгоц эзэмшигч болон далайчдын хувьд аль болох өргөн хүрээнд хүлээн зөвшөөрөгдөхүйц хэмжээнд, улмаар хэдийд ч шинэчилж болохуйц, түүнчлэн түүнийг үр дүнтэй хэрэгжүүлж, мөрдөх боломжтой байхаар боловсруулах нь зүйтэй хэмээн үзэж,

чуулганы цор ганц зорилт нь болох тийм баримт бичгийг батлан гаргах тухай тодорхой саналыг батлахаар шийдвэрлэж,

эдгээр саналыг олон улсын конвенцийн хэлбэрээр гаргахаар тогтож,

хоёр мянга зургаан оны хоёрдугаар сарын хорин гуравны энэ өдөр Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенц, хэмээн нэрлэх дараахь конвенцийг батлав.

#### 1 дүгээр зүйл

### Ерөнхий үүрэг, хариуцлага

1. Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улс бүр далайчдын хөдөлмөрийн таатай нөхцөл бүхий орчинд ажиллах эрхийг баталгаажуулан хамгаалахын тулд конвенцийн заалтуудыг 6 дугаар зүйлд заасан ёсоор бүрэн хэрэгжүүлэх үүрэгтэй.

2. Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцийг үр дүнтэй хэрэгжүүлж, биелүүлэх зорилгоор хамтран ажиллана.

#### 2 дугаар зүйл

### Тодорхойлолт болон үйлчлэх хүрээ

1. Энэхүү конвенцийн зорилгоор, тухайн тодорхой заалтад өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд дараахь нэр томъёог дор дурдсан утгаар ойлгоно. Үүнд:

а) “эрх бүхий байгууллага” гэж холбогдох заалтад дурдсан асуудлаар тушаал, журам, эсхүл хууль зүйн хүчин чадал бүхий бусад заавар гаргах эрх хэмжээ бүхий сайд, Засгийн газрын байгууллага, эсхүл бусад байгууллагыг;

б) “далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл” гэж журмын 5.1.3 дахь хэсэгт дурдсан мэдэгдлийг;

с) “бохир даац” гэж Хөлөг онгоцны багтаамжийн хэмжилтийн тухай 1969 оны олон улсын конвенцийн 1 дүгээр хавсралт, эсхүл түүнийг орлох аливаа конвенцид заасан даац хэмжих журмын дагуу тооцсон бохир даацыг; Олон улсын далайн байгууллагаас баталсан даацын хэмжилтийн завсрын



- тогтолцоонд хамаарах хөлөг онгоцны хувьд бохир даац гэж Олон улсын даацын гэрчилгээ (1969)-ний “Тэмдэглэл” гэсэн хэсэгт тусгасан даацыг;
- d) “далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ” гэж журмын 5.1.3 дахь хэсэгт дурдсан гэрчилгээг;
- e) “энэхүү конвенцийн шаардлагууд” гэж энэ конвенцийн зүйл, заалт хийгээд Журам болон Актын А хэсэгт заасан шаардлагыг;
- f) “далайчин” гэж энэхүү конвенцийн үйлчлэлд хамаарах хөлөг онгоцонд аль нэгэн түвшинд ажиллаж байгаа этгээдийг;
- g) “далайчны хөдөлмөрийн хэлэлцээрт” гэж хөдөлмөрийн гэрээ болон хэлэлцээрийн заалтуудыг нэгэн зэрэг ойлгоно;
- h) “далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ” гэж хөлөг онгоц эзэмшигчийн нэрийн өмнөөс далайчин ажилд авах, эсхүл хөлөг онгоц эзэмшигчдэд далайчин зуучлах үйлчилгээ үзүүлдэг улсын эсхүл хувийн салбарын аливаа хувь хүн, компани, байгууллага, зуучлагч буюу бусад байгууллагыг;
- i) “хөлөг онгоц” гэж зөвхөн нутаг дэвсгэрийн дотоод усан бүс, хормойн усан бүс, эсхүл боомтын журам үйлчлэх бүс буюу түүнтэй ойр залгаа усан бүсэд аялах хөлөг онгоцоос бусад хөлөг онгоцыг;
- j) “хөлөг онгоц эзэмшигч” гэж хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл түүний нэрийн өмнөөс өөр хувь хүн, байгууллага тодорхой үүрэг, хариуцлага хэрэгжүүлж байгаа эсэхээс үл хамааран тухайн эзэмшигчээс хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулах үүрэг хариуцлагыг шилжүүлэн хүлээж авсан бөгөөд тэр дагуу энэхүү конвенцоор хөлөг онгоц эзэмшигчид оногдуулсан үүрэг, хариуцлагыг хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрсөн менежер, зуучлагч, хөлөг онгоцыг дангаар түрээслэгч зэрэг аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллагыг.

2. Тухайн тохиолдолд өөрөөр тусгайлан зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү конвенц бүх далайчинд үйлчилнэ.

3. Энэхүү конвенцийн зорилгоор аливаа ангилалд хамаарах этгээдийг далайчин гэж үзэх эсэх нь эргэлзээтэй тохиолдолд гишүүн улсын эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр асуудлыг шийдвэрлэнэ.

4. Тухайн тохиолдолд өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү конвенц нь загасчлах буюу түүнтэй ижил төстэй үйл ажиллагаа явуулдаг хөлөг онгоц болон уламжлалт аргаар хийсэн далбаат модон онгоцноос бусад худалдааны үйл ажиллагаа явуулдаг улсын эсхүл хувийн эзэмшлийн бүх хөлөг онгоцонд үйлчилнэ. Энэхүү конвенц нь байлдааны, эсхүл тэнгисийн цэргийн тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

5. Энэхүү конвенц тухайн нэг хөлөг онгоц, эсхүл тодорхой ангилалд хамаарах хөлөг онгоцонд үйлчлэх эсэх нь эргэлзээтэй тохиолдолд гишүүн улсын эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр асуудлыг шийдвэрлэнэ.

6. Хэрэв эрх бүхий байгууллага нь гишүүн улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоц, эсхүл тодорхой төрлийн хөлөг онгоцнуудын хувьд 6 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан Актын тодорхой зүйл, заалтыг тухайн цаг хугацаанд хэрэглэх нь үндэслэлгүй буюу боломжгүй гэж тодорхойлсон бол актын холбогдох заалтууд уг асуудлыг дотоодын хууль тогтоомж, хамтын гэрээгээр, эсхүл бусад арга хэмжээ авах замаар зохицуулсан хүрээнд эс үйлчилнэ. Чингэхдээ эрх бүхий байгууллага гагцхүү холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр дээрх тодорхойлолтыг гаргах ба энэ нь зөвхөн улс хооронд далайн аялал хийдэггүй, 200 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд хамаарна.

7. Энэ зүйлийн 3, 5, эсхүл 6 дахь хэсэгт заасны дагуу гишүүн улсын гаргасан аливаа тодорхойлсон шийдвэрийг Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд мэдэгдэх бөгөөд тэрээр Байгууллагын гишүүн улсад мэдээлнэ.

8. Тухайн тохиолдолд өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү конвенцийг ишлэснийг журам болон актыг нэгэн адил ишлэсэнд тооцно.

### 3 дугаар зүйл Үндсэн эрх болон зарчим

Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцийн агуулгын хүрээнд дотоодынхоо хууль тогтоомжид дараахь үндсэн эрхийг хүндэтгэж баталгаажуулсан байхыг хариуцна:

- a) эвлэлдэн нэгдэх эрх чөлөө, хамтын хэлэлцээ хийх эрхийг үр дүнтэй баталгаажуулах;
- b) хүчээр буюу албадан хөдөлмөрлүүлэх бүх хэлбэрийг халах;
- c) хүүхдийн хөдөлмөрийг үр дүнтэй устгах;
- d) ажил мэргэжил, хөдөлмөр эрхлэлттэй холбоотой алагчлалыг устгах.

### 4 дүгээр зүйл Далайчдын нийгмийн болон хөдөлмөрлөх эрх

1. Далайчин бүр аюулгүй ажиллагааны шаардлагад нийцсэн аюулгүй, найдвартай хөдөлмөрийн нөхцөлөөр хангуулах эрхтэй.
2. Далайчин бүр хөдөлмөр эрхлэх тэгш нөхцөлөөр хангуулах эрхтэй.
3. Далайчин бүр хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллаж, амьдрах аятай нөхцөлөөр хангуулах эрхтэй.
4. Далайчин бүр эрүүл мэндээ хамгаалуулах, эмнэлгийн тусламж авах, халамж хүртэх болон бусад төрлийн нийгмийн хамгаалал авах эрхтэй.
5. Гишүүн улс бүр өөрийн эрх зүйн тогтолцооны хүрээнд, энэ зүйлийн өмнөх заалтуудад заасан далайчдын нийгмийн болон хөдөлмөрлөх эрхийг энэхүү конвенцийн шаардлагын дагуу бүрэн хэрэгжүүлнэ. Конвенцид өөрөөр заагаагүй бол тэдгээр эрхийн хэрэгжилтийг дотоодын хууль тогтоомж, холбогдох хамтын гэрээгээр дамжуулан, эсхүл практикт хэрэглэгдэж буй бусад арга хэмжээ авах замаар хангаж болно.

### 5 дугаар зүйл Конвенцийг биелүүлж, хэрэгжүүлэх үүрэг, хариуцлага

1. Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцийн дагуу, өөрийн эрх зүйн тогтолцоонд харьяалагдах хөлөг онгоц болон далайчдын талаар хүлээсэн үүрэг амлалтаа биелүүлэх зорилгоор баталсан хууль тогтоомж болон бусад арга хэмжээг биелүүлж, мөрдөнө.
2. Гишүүн улс бүр тогтмол үзлэг шалгалт явуулах, тайлан дүгнэлт гаргах, хяналт шинжилгээ хийх, холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу хэрэг хянан шийдвэрлэх ажиллагаа явуулах зэргээр энэхүү конвенцийн хэрэгжилтийг хангах тогтолцоог бий болгох замаар өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд эрх зүйн хяналтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлнэ.
3. Гишүүн улс бүр өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцноос энэхүү конвенцид заасны дагуу далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ болон далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл авч явахыг шаардана.
4. Хэрэв энэхүү конвенцийн үйлчлэлд хамаарах хөлөг онгоц далбааны эзэн улсаас өөр гишүүн улсын аль нэг боомтод байвал тухайн гишүүн улс уг хөлөг онгоц энэхүү конвенцийн шаардлагыг хангасан эсэхийг тогтоох зорилгоор олон улсын эрх зүйн дагуу үзлэг шалгалт хийж болно.
5. Хэрэв гишүүн улсын нутаг дэвсгэр дээр далайчин ажилд авах, зуучлах үйл ажиллагаа явагдаж байвал тухайн гишүүн улс түүнд өөрийн эрх зүйн хяналтыг сайтар хэрэгжүүлнэ.
6. Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцийн шаардлагыг зөрчихийг хориглох ёстой бөгөөд тийм зөрчил гаргуулахгүйн үүднээс олон улсын эрх зүйн дагуу өөрийн хууль тогтоомжийн хүрээнд зохих хариуцлагын тогтолцоог бий болгох буюу эсхүл зөрчлийг засч залруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ.
7. Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцоор хүлээсэн үүрэг, хариуцлагыг хэрэгжүүлэхдээ энэ конвенцийг соёрхон батлаагүй аливаа улсын далбаан дор зорчиж



яваа хөлөг онгоцонд түүнийг соёрхон баталсан аливаа улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцноос илүү таатай нөхцөл үзүүлэхгүй байхад анхаарна.

#### 6 дугаар зүйл

### Журам болон Актын А болон Б хэсэг

1. Журам болон Актын А хэсгийн заалт нь заавал биелэгдэх шинжтэй байна. Актын В хэсгийн заалт нь заавал биелүүлэх бус шаардлага юм.

2. Гишүүн улс бүр нь журамд тусгасан эрх болон зарчмыг хүндэтгэх ба Актын А хэсэгт заасан шаардлагад нийцүүлэх байдлаар журам болгоныг хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээнэ. Мөн түүнчлэн гишүүн улс бүр өөрийн хүлээх үүрэг хариуцлагыг Актын В хэсэгт заасан байдлаар хэрэгжүүлнэ.

3. Гишүүн улс Актын А хэсэгт заасан эрх болон зарчмыг хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа тохиолдолд

4. энэ конвенцид өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд А хэсгийн шаардлагыг өөрийн хууль тогтоомжоор, эсхүл А хэсгийн шаардлагатай дүйцэх хэмжээнд хэрэгжүүлэхийг эрмэлзэнэ.

5. Гагцхүү энэ зүйлийн 3 дахь хэсгийн зорилгоор, хэрэв гишүүн улсын аливаа хууль, журам, хамтын гэрээ, бусад хэрэгжилтийн арга хэмжээ нь дор дурдсан шаардлагыг хангаж байвал тэдгээрийг энэхүү конвенцийн агуулгатай бодитой дүйцэхүйц гэж үзнэ. Үүнд:

- а) Тухайн Актын А хэсгийн заалтын ерөнхий зорилго, зорилтыг бүрэн биелүүлэхэд түлхэц үзүүлэхүйц бол,
- б) Уг Актын А хэсгийн заалтад үр нөлөө үзүүлэхүйц бол.

#### 7 дугаар зүйл

### Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцөх

Конвенцийн үйлчлэлээс чөлөөлөх эсхүл түүнийг бусад уян хатан хэлбэрээр дагаж мөрдөх асуудлыг конвенцид заасны дагуу хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцөх, шаардлагатай тохиолдолд, хэрэв тухайн гишүүн улсад хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдыг төлөөлөх байгууллага байхгүй бол гишүүн улс нь гагцхүү 13 дугаар зүйлд дурдсан Хороотой зөвшилцсөний үндсэн дээр уг асуудлыг шийдвэрлэж болно.

#### 8 дугаар зүйл

### Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгийг Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд бүртгүүлэхээр хүргүүлнэ.

2. Энэхүү конвенц нь гагцхүү соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ Ерөнхий захиралд бүртгүүлсэн Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын гишүүн улсад үйлчилнэ.

3. Энэхүү конвенц нь дэлхийн хөлөг онгоцны бохир даацын нийт хэмжээний 33 хувийг хамтдаа бүрдүүлэх, хамгийн багадаа 30 гишүүн улс конвенцийг соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлснээс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. Түүнээс хойш энэхүү конвенц аливаа гишүүн улсын хувьд соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

#### 9 дүгээр зүйл

### Цуцлах

1. Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улс түүнийг анх хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш арван жилийн дараа конвенцийг цуцлах тухай хүсэлтээ



Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд хүргүүлж бүртгүүлснээр түүнийг цуцалж болно. Цуцлалт нь тухайн хүсэлтийг бүртгэснээс хойш нэг жилийн дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Гишүүн улс энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан арван жилийн хугацаа өнгөрснөөс хойш нэг жилийн дотор энэ зүйлд заасан цуцлах эрхээ хэрэгжүүлээгүй бол конвенц дараагийн арван жилийн хугацаанд тухайн улсын хувьд хүчин төгөлдөр хэвээр байх ба гишүүн улс дахин арван жилийн хугацаа өнгөрөх бүрт конвенцийг энэ зүйлд заасан журмын дагуу цуцалж болно.

#### 10 дугаар зүйл

#### Хүчин төгөлдөр болсны дараахь үр нөлөө

Энэхүү конвенцоор дараахь конвенцийг шинэчлэн найруулав. Үүнд:

- (Далайн) Хөдөлмөрийн насны доод хязгаарын тухай, 1920 оны 7 дугаар конвенц;
- (Хөлөг онгоцны сүйрлээс шалтгаалсан) Ажилгүйдлийн нөхөн төлбөрийн тухай, 1920 оны 8 дугаар конвенц;
- Далайчин ажилд зуучлах тухай, 1920 оны 9 дүгээр конвенц;
- (Далайн) Залуу ажилчдын эрүүл мэндийн үзлэгийн тухай 1921 оны 16 дугаар конвенц;
- Далайчдын хэлэлцээрийн тухай, 1926 оны 22 дугаар конвенц;
- Далайчдыг эргүүлэн татах тухай, 1926 оны 23 дугаар конвенц;
- Албан хаагчдын ур чадварын гэрчилгээний тухай, 1936 оны 53 дугаар конвенц;
- (Далайн) Цалинтай амралтын тухай, 1936 оны 54 дүгээр конвенц;
- (Өвчтэй болон гэмтсэн далайчдын талаарх) Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн хариуцлагын тухай, 1936 оны 55 дугаар конвенц;
- (Далайн) Өвчний даатгалын тухай, 1936 оны 56 дугаар конвенц;
- (Далайн) Ажлын болон ээлжийн цагийн хуваарийн тухай, 1936 оны 57 дугаар конвенц;
- (Далайн) Хөдөлмөрийн насны доод хязгаарын тухай, 1936 оны 58 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн);
- (Хөлөг онгоцны багийн) Хоол хүнс болон түүний хангамжийн тухай, 1946 оны 68 дугаар конвенц;
- Хөлөг онгоцны тогооч нарыг гэрчилгээжүүлэх тухай, 1946 оны 69 дүгээр конвенц;
- (Далайчдын) Нийгмийн хамгааллын тухай, 1946 оны 70 дугаар конвенц;
- (Далайчдын) Цалинтай амралтын тухай, 1946 оны 72 дугаар конвенц;
- (Далайчдын) Эрүүл мэндийн үзлэгийн тухай, 1946 оны 73 дугаар конвенц;
- Ур чадвартай далайчдыг гэрчилгээжүүлэх тухай, 1946 оны 74 дүгээр конвенц;
- Багийн гишүүдийн орон байрны тухай, 1946 оны 75 дугаар конвенц;
- (Далайн) Цалин хөлс, ажлын болон ээлжийн цагийн хуваарийн тухай, 1946 оны 76 дугаар конвенц;
- (Далайчдын) Цалинтай амралтын тухай, 1949 оны 91 дүгээр конвенц (шинэчлэгдсэн);
- Багийн гишүүдийн орон байрны тухай, 1949 оны 92 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн);
- (Далайн) Цалин хөлс, ажлын болон ээлжийн цагийн хуваарийн тухай, 1949 оны 93 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн);
- (Далайн) Цалин хөлс, ажлын болон ээлжийн цагийн хуваарийн тухай, 1958 оны 109 дүгээр конвенц (шинэчлэгдсэн);
- Багийн гишүүдийн орон байрны тухай, 1970 оны 133 дугаар конвенц (нэмэлт заалт);



- (Далайчдын) Ослоос урьдчилан сэргийлэх тухай, 1970 оны 134 дүгээр конвенц;  
(Далайчдын) Хөдөлмөр эрхлэлтийн үргэлжлэх хугацааны тухай, 1976 оны 145 дугаар конвенц;
- Далайчдын цалинтай ээлжийн амралтын тухай, 1976 оны 146 дугаар конвенц;
- Худалдааны тээврийн (доод стандартын) тухай, 1976 оны 147 дугаар конвенц;
- Худалдааны тээврийн (доод стандартын) тухай, 1976 оны 147 дугаар конвенцийн 1996 оны протокол;
- Далайчдын нийгмийн халамжийн тухай, 1987 оны 163 дугаар конвенц;
- (Далайчдын) Эрүүл мэндийн хамгаалал ба эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээний тухай, 1987 оны 164 дүгээр конвенц;
- (Далайчдын) Нийгмийн хамгааллын тухай, 1987 оны 165 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн);
- Далайчдыг эргүүлэн татах тухай, 1987 оны 166 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн),  
(Далайчдын) Хөдөлмөрийн хяналт шалгалтын тухай, 1996 оны 178 дугаар конвенц;
- Далайчдыг ажилд авах болон зуучлах тухай, 1996 оны 179 дүгээр конвенц;
- Далайчдын ажлын болон хөлөг онгоцны ээлжийн цагийн хуваарийн тухай, 1996 оны 180 дугаар конвенц.

#### 11 дүгээр зүйл

#### Конвенцийн эх хадгалагчийн чиг, үүрэг

1. Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захирал нь гишүүн улс энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн болон цуцалсныг бүртгэсэн тухай, Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын бүх гишүүн улсад мэдээлнэ.

2. Энэхүү конвенцийн 8 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасан нөхцөл бүрдсэн тохиолдолд Ерөнхий захирал Байгууллагын гишүүн улсад конвенц хүчин төгөлдөр болох өдрийн талаар мэдээлнэ.

#### 12 дугаар зүйл

Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захирал энэ конвенцийг соёрхон баталсан, хүлээн зөвшөөрсөн болон цуцалсныг бүртгэсэн тухай бүрэн мэдээллийг Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Дүрмийн 102 дугаар зүйлийн дагуу Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бүртгүүлэхээр хүргүүлнэ.

#### 13 дугаар зүйл

#### Гурван талт тусгай хороо

1. Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Захиргааны зөвлөл нь түүнээс байгуулсан, далайн тээврийн хөдөлмөрийн стандартын чиглэлээр тусгай эрх хэмжээ бүхий хороогоор дамжуулан энэхүү конвенцийн хэрэгжилтийг тогтмол хянана.

2. Энэхүү конвенцийн дагуу шийдвэрлэх асуудлын хувьд, хороо нь энэ конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улс бүрийн Засгийн газраас томилогдсон хоёр төлөөлөгч болон Захиргааны зөвлөлөөс Далайн тээврийн хамтарсан Зөвлөлтэй зөвшилцөн томилсон хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын төлөөлөгчдөөс бүрдэнэ.

3. Энэхүү конвенцийг хараахан соёрхон батлаагүй гишүүн улсын Засгийн газрын төлөөлөгчид хороонд орж болох боловч энэ конвенцийн дагуу шийдвэрлэх аливаа асуудалд санал өгөх эрхгүй байна. Захиргааны зөвлөл нь бусад байгууллага, эсхүл аж ахуйн нэгжийг хороонд ажиглагчаар оролцуулахаар урьж болно.

4. Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн бүлэг болон далайчдын бүлэг тус бүр нь тухайн хуралдаанд оролцож байгаа нийт санал өгөх эрх бүхий Засгийн газрын саналын эрхийн талтай тэнцэх саналын эрхтэй байх явдлыг хангах үүднээс хороон дахь хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын төлөөлөгч нэг бүрийн санал өгөх эрхийг сайтар хянаж үзнэ.

#### 14 дүгээр зүйл

### Конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах

1. Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын Ерөнхий бага хурлаас Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын дүрмийн 19 дүгээр зүйл болон конвенц батлахтай холбоотой Байгууллагын журам, зааврын хүрээнд энэхүү конвенцийн аливаа заалтад оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийг баталж болно. Актад өөрчлөлт оруулахдаа 15 дугаар зүйлд заасан журмыг мөрдөнө.

2. Нэмэлт, өөрчлөлт батлагдахаас өмнө энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улсад нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлуулахаар хүргүүлнэ.

3. Байгууллагын бусад гишүүн улсын хувьд, дүрмийн 19 дүгээр зүйлд заасны дагуу конвенцийн нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан бичвэрийг соёрхон батлуулахаар тэдгээрт хүргүүлнэ.

4. Дэлхийн хөлөг онгоцны бохир даацын нийт хэмжээний хамгийн багадаа 30 хувийг хамтдаа бүрдүүлэх доод тал нь 30 гишүүн улс нэмэлт, өөрчлөлтийг, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан конвенцийг соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн өдрөөс нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцно.

5. Дүрмийн 19 дүгээр зүйлийн хүрээнд батлагдсан нэмэлт, өөрчлөлт нь гагцхүү Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн Байгууллагын гишүүн улсад үйлчилнэ.

6. Энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт дурдсан аливаа гишүүн улсын хувьд нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ зүйлийн 4 дэх хэсэгт дурдсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сар өнгөрсний дараахь өдөр, эсхүл нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараахь өдрийн аль сүүлчийн өдөр хүчин төгөлдөр болно.

7. Энэ зүйлийн 9 дэх хэсгийн хүрээнд энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт дурдсан гишүүн улсын хувьд нэмэлт, өөрчлөлт орсон конвенц нь энэ зүйлийн 4 дэх хэсэгт заасан нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 12 сар өнгөрсний дараахь өдөр, эсхүл соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн өдрөөс хойш 12 сар өнгөрсний дараахь өдрийн аль сүүлчийн өдөр хүчин төгөлдөр болно.

8. Нэмэлт, өөрчлөлт батлагдахаас өмнө энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан боловч нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлаагүй аливаа гишүүн улсын хувьд энэхүү конвенц нь тухайн нэмэлт, өөрчлөлтгүйгээр хүчинтэй хэвээр байна.

9. Нэмэлт, өөрчлөлт батлагдсаны дараа хэдий боловч энэ зүйлийн 4 дэх хэсэгт дурдсан хугацаанаас өмнө энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан аливаа гишүүн улс батламж жуух бичигт хавсаргасан тунхаглалдаа уг нэмэлт, өөрчлөлт ороогүй конвенцийг соёрхон баталсан болохоо тодорхой зааж болно. Ийм тунхаглал гаргасан тохиолдолд конвенц нь соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгийг бүртгүүлсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараа тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болно. Батламж жуух бичигт ийм тунхаглал хавсаргаагүй бол, эсхүл батламж жуух бичгийг 4 дэх хэсэгт дурдсан өдөр, эсхүл түүнээс хойш бүртгүүлсэн бол конвенц нь батламж жуух бичгийг бүртгүүлсэн өдрөөс хойш 12 сарын дараа тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болох бөгөөд хэрэв нэмэлт, өөрчлөлтөд өөрөөр заагаагүй бол энэ зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу конвенц хүчин төгөлдөр болсноор уг нэмэлт, өөрчлөлт нь тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр үйлчилнэ.

#### 15 дугаар зүйл

### Актад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах

1. Актад 14 дүгээр зүйлд заасан журмын дагуу, эсхүл өөрөөр нарийвчлан заагаагүй бол энэ зүйлд заасны дагуу нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болно.

2. Актад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах саналыг Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Ерөнхий захиралд Байгууллагын аливаа гишүүн улсын Засгийн газраас, эсхүл 13 дугаар зүйлд дурдсан Хороонд томилогдсон хөлөг онгоц эзэмшигчдийн, эсхүл далайчдын төлөөлөгчдийн бүлгээс тус тус гаргаж болно. Засгийн газраас нэмэлт,



өөрчлөлт оруулах санал гаргахдаа конвенцийг баталсан хамгийн багадаа таван гишүүн улсын Засгийн газраас, эсхүл энэ хэсэгт дурдсан хөлөг онгоц эзэмшигчдийн, эсхүл далайчдын төлөөлөгчдийн бүлгээс тус тус санал болгосон байх буюу тэдгээр нь дэмжсэн байна.

3. Санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ зүйлийн 2 дахь хэсэгт шаардлагыг нь хангаж байгаа эсэхийг магадлан тогтоосны дараа Ерөнхий захирал нь нэмэлт, өөрчлөлтийг аливаа зохих тайлбар, эсхүл зөвлөмжийг хавсарган Байгууллагын бүх гишүүдэд нэн даруй хүргүүлэх ба ингэхдээ уг саналтай холбоотой санал, эсхүл зөвлөмжийг 6 сарын дотор, эсхүл Захиргааны зөвлөлөөс тогтоосон өөр хугацаа (3 сараас доошгүй ба 9 сараас дээшгүй байна)-ны дотор ирүүлэх тухай урилгын хамт илгээнэ.

4. Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт дурдсан хугацааны эцэст саналыг мөн хэсэгт заасны дагуу хавсаргасан аливаа тайлбар, эсхүл зөвлөмжийн хамт Хорооны хуралдаанаар хэлэлцүүлэхээр шилжүүлнэ. Дараахь тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлтийг Хороогоор дэмжсэнд тооцно.

а) Энэхүү конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улсын Засгийн газрын хамгийн багадаа тэн хагас нь тухайн саналыг хэлэлцэхэд хуралдаанд оролцсон бол;

б) Хорооны гишүүдийн олонхи нь буюу хамгийн багадаа 2/3 нь нэмэлт, өөрчлөлтийг дэмжиж санал өгсөн бол;

с) Энэхүү олонхийн санал гэдэг нь санал хураах хуралдаанд бүртгүүлсэн Хорооны гишүүдийн Засгийн газрыг төлөөлөн санал өгөх эрхийн доод тал нь тэн хагас, хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдыг төлөөлөн санал өгөх эрхийн хагасаас тус тус бүрдэнэ.

5. Энэ зүйлийн 5 дахь хэсгийн дагуу дэмжсэн нэмэлт, өөрчлөлтийг Бага хурлын дараагийн хуралдаанд батлуулахаар оруулна. Нэмэлт, өөрчлөлтийг хуралдаанд оролцож буй төлөөлөгчдийн сонгосон саналын 2/3-ын саналаар батална. Хэрэв ийм олонхийн саналыг авч чадаагүй бол санал болгосон нэмэлт, өөрчлөлтийг Хороо шаардлагатай гэж үзвэл дахин хэлэлцэнэ.

6. Бага хурлаас баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийн талаар Ерөнхий захирал нэмэлт, өөрчлөлтийг тийнхүү баталсан өдрөөс өмнө энэ конвенцийг соёрхон баталсан тухай батламж жуух бичгээ бүртгүүлсэн гишүүн улс бүрт мэдэгдэнэ. Эдгээр гишүүн улсыг цаашид “соёрхон баталсан гишүүн улс” гэнэ. Мэдэгдэлд энэхүү зүйлийг ишлэх ба нэмэлт, өөрчлөлтийг үл хүлээн зөвшөөрөх аливаа татгалзлын талаар мэдэгдэх хугацааг тодорхойлсон байна. Нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах үед Бага хурлаас нэг жилээс доошгүй байх өөр хугацаа тогтоосноос бусад тохиолдолд энэ хугацаа нь дээрх мэдэгдлийг хүргүүлсэн өдрөөс хойш хоёр жил байна. Мэдэгдлийн хувийг Байгууллагын бусад гишүүн улсад мэдээллийн журмаар хүргүүлнэ.

7. Конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улсын 40-өөс дээш хувь буюу конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улсын хөлөг онгоцны бохир даацын 40-өөс доошгүй хувийг төлөөлж байгаа гишүүн улс Бага хурлаас баталсан нэмэлт, өөрчлөлтийг эс зөвшөөрөх тухайгаа Ерөнхий захиралд дурдсан хугацааны дотор албан ёсоор мэдэгдсэнээс бусад тохиолдолд тэдгээр нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцно.

8. Хүлээн зөвшөөрсөн нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг эс зөвшөөрч байгаагаа албан ёсоор илэрхийлсэн, 11 дэх хэсгийн дагуу тэрхүү татгалзлаа буцаан аваагүй байгаа гишүүн улсаас бусад түүнийг соёрхон баталсан бүх гишүүн улсын хувьд тогтоосон хугацаа өнгөрснөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Гэхдээ:

а) нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон баталсан аливаа гишүүн улс тэдгээрийг хүлээн зөвшөөрч байгаагаа дахин тусгайлан мэдэгдсэний үндсэн дээр гагцхүү дагаж мөрдөх болохоо Ерөнхий захиралд дээр дурдсан хугацаа дуусахаас өмнө мэдэгдэж болно;

б) нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон баталсан аливаа гишүүн улс уг нэмэлт, өөрчлөлтийг тодорхой хугацаанд мөрдөхгүй болохоо Ерөнхий захиралд тухайн нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө мэдэгдэж болно.



9. Энэ зүйлийн 8(а) заалтад дурдсан мэдэгдлийн үндсэн дээр баталгаажих нэмэлт, өөрчлөлт нь тухайн гишүүн улс нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрч байгаагаа Ерөнхий захиралд мэдэгдсэнээс хойш 6 сарын дараа, эсхүл уг нэмэлт, өөрчлөлт анх хүчин төгөлдөр болсон өдрийн аль сүүлчийн өдөр тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болно.

10. Энэ зүйлийн 8(а) заалтад дурдсан хугацаа нь нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш нэг жилээс дээшгүй буюу эсхүл нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах үед Бага хурлаас тогтоосон хугацаанаас хэтрэхгүй байна.

11. Нэмэлт, өөрчлөлтийг эс хүлээн зөвшөөрч байгаагаа албан ёсоор илэрхийлсэн гишүүн улс нь татгалзлаа хэдийд ч буцаан авч болно. Хэрэв буцаан авах тухай мэдэгдлийг Ерөнхий захирал тухайн нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсноос хойш хүлээн авсан бол нэмэлт, өөрчлөлт нь тухайн гишүүн улсын хувьд дээрх мэдэгдэл бүртгэгдсэн өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

12. Нэмэлт, өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсны дараа конвенцийг зөвхөн түүний нэмэлт, өөрчлөлт орсон хувилбараар соёрхон батална.

13. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ нь конвенцид оруулсан, хүчин төгөлдөр болсон нэмэлт, өөрчлөлтөөр зохицуулсан асуудалд хамааралтай бол:

а) тухайн нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гишүүн улс нь дор дурдсан өөр гишүүн орны далбаан дор зорчих, хөлөг онгоцонд олгогдсон далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ бүхий хөлөг онгоцонд конвенцийн ашиг тусыг үзүүлэх үүрэг хүлээхгүй.

i) энэ зүйлийн 7 дахь хэсгийн дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг эс зөвшөөрч байгаагаа албан ёсоор илэрхийлсэн бөгөөд тэрхүү татгалзлаа буцаан аваагүй байгаа;

ii) энэ зүйлийн 8(а) заалтын дагуу нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй байгаа бөгөөд хүлээн зөвшөөрөх тухайгаа дараа тодорхой мэдэгдэхээ илэрхийлсэн.

б) Нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гишүүн улс нь энэ зүйлийн 8(б) заалтын дагуу тухайн нэмэлт өөрчлөлтийг, энэхүү зүйлийн 10 дахь хэсэгт тодорхойлсон хугацааны хүрээнд дагаж мөрдөхгүй болохоо мэдэгдсэн өөр гишүүн улсын далбаан дор зорчих далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ бүхий хөлөг онгоцонд конвенцийн ашиг тусыг үзүүлэх үүрэг хүлээнэ.

#### **16 дугаар зүйл Эрх бүхий хэл**

Энэхүү конвенцийн англи болон франц хэлээрх эх бичвэрүүд адил хүчинтэй байна.





## **БҮЛЭГ 1. ХӨЛӨГ ОНГОЦОН ДЭЭР АЖИЛЛАХ ДАЛАЙЧИНД ТАВИГДАХ ДООД ШААРДЛАГА**

### **Журам 1.1 – Насны доод хязгаар**

*Зорилго: Хөлөг онгоцон дээр насанд хүрээгүй этгээд ажиллахгүй байх нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Хөлөг онгоцон дээр насны доод хязгаарт хүрээгүй этгээдийг ажилд авах, оролцуулах буюу эсхүл түүнийг ажиллахыг хориглоно.
2. Энэхүү конвенц анх хүчин төгөлдөр болох үед насны доод хязгаар нь 16 нас байна.
3. Актад заасан тодорхой тохиолдолд насны доод хязгаарыг нэмэгдүүлж тогтооно.

### **Стандарт А1.1 – Насны доод хязгаар**

1. Хөлөг онгоцны тавцан дээр 16 насанд хүрээгүй аливаа этгээдийг ажилд авах, оролцуулах буюу эсхүл ажиллуулахыг хориглоно.
2. 18 насанд хүрээгүй далайчныг шөнийн цагаар ажиллуулахыг хориглоно. Энэхүү стандартын зорилгоор “шөнө” гэдгийг дотоодын хууль тогтоомж болон тогтсон жишгийн дагуу тодорхойлно. Энэ нь шөнө дундаас хэтрэхгүй эхэлж, өглөөний 5 цагаас өмнө үл дуусах хугацааг хамрах бөгөөд хамгийн багадаа 9 цаг үргэлжилнэ.
3. Эрх бүхий байгууллага дараахь тохиолдолд шөнийн цагаар ажиллуулахыг хязгаарласан журмыг биелүүлэхээс чөлөөлөх шийдвэр гаргаж болно.
  - а) тухайн далайчдыг тогтсон хөтөлбөр болон хуваарийн дагуу үр дүнтэй бэлтгэх, сургалт тасалдахаар байвал;
  - б) ажил үүргийн онцлогоос хамааран эсхүл тогтсон сургалтын хөтөлбөрийн дагуу тухайн далайчдыг шөнийн цагаар ажиллуулах шаардлагатай бөгөөд ийнхүү ажиллуулах нь далайчдын эрүүл мэнд, биеийн байдалд хохирол учруулахгүй болохыг эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцөж тогтоосон.
4. Тухайн нэг ажил 18 насанд хүрээгүй далайчны эрүүл мэнд, аюулгүй байдалд хохирол учруулж болзошгүй тохиолдолд түүнийг ажилд авах, оролцуулах буюу ажиллуулахыг хориглоно. Ийм төрлийн ажлыг холбогдох олон улсын стандартад нийцүүлэн дотоодын хууль, журамд заах буюу эсхүл эрх бүхий байгууллагаас холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр тодорхойлно.

### **Удирдамж В1.1 – Насны доод хязгаар**

1. Гишүүн улс 18 насанд хүрээгүй хүмүүсийн ажиллаж, амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэхдээ тэдгээрийн хэрэгцээ шаардлагыг онцгой анхаарвал зохино.

### **Журам 1.2 – Эрүүл мэндийн гэрчилгээ**

*Зорилго: Бүх далайчин далайд үүрэгт ажлаа гүйцэтгэхэд эрүүл мэндийн хувьд шаардлага хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулах*

1. Далайчид үүрэгт ажлаа гүйцэтгэхэд эрүүл мэндийн хувьд шаардлага хангаагүй тохиолдолд хөлөг онгоцон дээр ажиллаж үл болно.
2. Дээр дурдсан нөхцөл, шаардлагаас зөвхөн Актад заасны дагуу чөлөөлнө.



## Стандарт А1.2 – Эрүүл мэндийн гэрчилгээ

1. Эрх бүхий байгууллага нь далайчид хөлөг онгоцон дээр ажиллаж эхлэхээс өмнө далайд үүрэгт ажлаа гүйцэтгэхэд эрүүл мэндийн хувьд шаардлага хангаж байгааг нотолсон эрүүл мэндийн хүчин төгөлдөр гэрчилгээтэй байхыг шаардана.

2. Эрх бүхий байгууллага эрүүл мэндийн гэрчилгээгээр далайчдын эрүүл мэндийн байдлыг гүйцэтгэх ажил үүрэгтэй нь холбогдуулан бодитой тодорхойлж байх нөхцөлийг бүрдүүлэхийн тулд энэ Актын Б хэсэгт дурдсан олон улсын зохих зааварчилгааг харгалзан, холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр эрүүл мэндийн үзлэг болон гэрчилгээний агуулга, хүрээг тодорхойлно.

3. Энэхүү стандарт нь Далайчдыг сургах, гэрчилгээжүүлэх болон ээлжийн ажиллагааны тухай 1978 оны олон улсын конвенц, түүний нэмэлт, өөрчлөлтийг хөндөхгүй. Журам 1.2–ын зорилгоор дээрх конвенцийн шаардлагын дагуу олгосон эрүүл мэндийн гэрчилгээг эрх бүхий байгууллага хүлээн зөвшөөрнө. Дээрх конвенцийн үйлчлэлд үл хамаарах далайчдын хувьд тус конвенцийн шаардлагыг агуулгын хувьд хангаж байгаа эрүүл мэндийн гэрчилгээг эрх бүхий байгууллага нэгэн адил хүлээн зөвшөөрнө.

4. Эрүүл мэндийн гэрчилгээг зохих шалгуурыг хангасан мэргэшсэн эмч, харин зөвхөн нүдний харааг тодорхойлох гэрчилгээг тийм гэрчилгээ олгох шалгуурыг хангасан, эрх бүхий байгууллагаас хүлээн зөвшөөрсөн, мэргэшсэн этгээд олгоно. Эмч нь эрүүл мэндийн үзлэг хийж, эмнэлгийн дүгнэлт гаргахдаа мэргэжлийн хувьд бүрэн бие даасан, хараат бус байдлаар явуулна.

5. Гэрчилгээ олгохоос татгалзсан, эсхүл ажлын цаг, талбар болон худалдааны салбараас хамааран ажил гүйцэтгэх чадвар нь тодорхой байдлаар хязгаарлагдсан далайчинд өөр нэг бие даасан эмч, эсхүл шинжээчээр дахин үзлэг хийлгэх боломж олгоно.

6. Эрүүл мэндийн гэрчилгээнд дор дурдсан зүйлийг тусгана. Үүнд:

а) тухайн далайчны хараа, сонсгол хийгээд хэрэв далайчны гүйцэтгэх ажил үүрэгт өнгө үл ялгах согог сөргөөр нөлөөлж болзошгүй бол далайчны өнгө ялгах чадвар хэвийн эсэх;

б) тухайн далайчин далайд гарснаар түүний эрүүл мэндийн байдал хүндрэх буюу далайчныг уг ажилд үл тохирох нөхцөл байдалд хүргэх эсэх, эсхүл тавцан дээрх өөр бусад этгээдийн эрүүл мэндэд аюул учруулах эсэх.

7. Тухайн далайчны гүйцэтгэх ажил үүргийн онцлогоос хамааруулан, эсхүл Далайчдыг сургах, гэрчилгээжүүлэх ба далайчдын ээлжийн ажиллагааны тухай конвенцийн дагуу богино хугацаа тогтоосноос бусад тохиолдолд.

а) эрүүл мэндийн гэрчилгээ нь хамгийн ихдээ 2 жилийн хугацаанд, хэрэв далайчин 18 насанд хүрээгүй бол хамгийн ихдээ 1 жилийн хугацаанд хүчинтэй байна;

б) өнгө ялгах харааны гэрчилгээ нь хамгийн ихдээ 6 жилийн хугацаанд хүчинтэй байна.

8. Яаралтай тохиолдолд эрх бүхий байгууллага далайчныг дараагийн боомтод мэргэжлийн эмчээс эрүүл мэндийн гэрчилгээ авах хүртэл дор дурдсан нөхцөлтэйгээр, хүчин төгөлдөр эрүүл мэндийн гэрчилгээгүйгээр ажиллах зөвшөөрөл олгож болно. Үүнд:

а) тухайн зөвшөөрлийн хугацаа 3 сараас хэтрэхгүй байх;

б) тухайн далайчны эрүүл мэндийн гэрчилгээний хугацаа дуусаад удаагүй байх.

9. Хэрэв гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа аяллын хугацаанд дууссан бол гэрчилгээ нь далайчин дараагийн боомтод мэргэжлийн эмчээс эрүүл мэндийн гэрчилгээ авах хүртэл хүчин төгөлдөр хэвээр байх ба энэхүү хугацаа 3 сараас хэтрэхгүй байна.

10. Ердийн үед олон улсын аялал хийдэг хөлөг онгоцон дээр ажиллах далайчны эрүүл мэндийн гэрчилгээг наад зах нь англи хэлээр үйлдсэн байна.



## Удирдамж В1.2 – Эрүүл мэндийн гэрчилгээ Удирдамж В1.2.1- Олон улсын удирдамж

1. Эрх бүхий байгууллага, эмч, шалгагч, хөлөг онгоц эзэмшигч, далайчдын төлөөлөгч, тэрчлэн далайчид болон далайчин болохоор нэр дэвшигчдэд эрүүл мэндийн үзлэг хийхтэй холбоотой бусад бүх этгээд Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллага болон Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас хамтран гаргасан “Далайчинд далайд гарахын өмнөх болон ээлжит эрүүл мэндийн үзлэг хийх тухай удирдамж” болон түүний удаахь хувилбарууд, мөн Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллага, Олон улсын далайн байгууллага, эсхүл Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас нийтэлж гаргасан холбогдох аливаа бусад удирдамжийг мөрдлөг болговол зохино.

### Журам 1.3 – Далайчдыг сургах, мэргэшүүлэх

*Зорилго: Далайчид хөлөг онгоцны тавцан дээр ажил үүргээ гүйцэтгэхийн тулд зохих сургалтанд хамрагдсан буюу мэргэшсэн байх нөхцөлийг баталгаажуулах.*

1. Далайчид сургалтанд хамрагдаагүй, эсхүл ажил үүргээ гүйцэтгэх чадавхтай буюу өөр ямар нэг байдлаар мэргэшсэнийг нотлох гэрчилгээ аваагүй бол хөлөг онгоцон дээр ажиллаж үл болно.

2. Далайчид хөлөг онгоцны тавцан дээрх хувь хүний аюулгүй байдлын тухай сургалтанд амжилттай хамрагдаж дүүргээгүй бол хөлөг онгоцон дээр ажиллаж үл болно.

3. Далайчид Олон улсын далайн байгууллагаас баталсан заавал дагаж мөрдөх баримт бичгийн дагуу сургалтанд хамрагдаж гэрчилгээ авсан бол энэхүү журмын 1 болон 2 дахь хэсгийн шаардлагыг хангасанд тооцно.

4. Аливаа гишүүн улс энэхүү конвенцийг соёрхон батлах үедээ Ур чадвартай далайчдыг гэрчилгээжүүлэх тухай 1946 оны (74 дүгээр) конвенцид нэгдэн орсон байвал Олон улсын далайн байгууллагаас тус конвенцоор зохицуулсан асуудлаар заавал дагаж мөрдөх журам батлан гаргах хүртэл, эсхүл 8 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасны дагуу энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсноос хойш 5 жил өнгөрөх хүртэл аль түрүүлж дуусах хугацаанд уг конвенцоор хүлээсэн үүргээ үргэлжлүүлэн хэрэгжүүлнэ.

### Журам 1.4 – Далайчин ажилд авах, зуучлах

*Зорилго: Далайчид тэдгээрийг ажилд авах, зуучлах чиглэлээр сайтар зохицуулсан, үр ашигтай үйлчилгээ авах нөхцөлийг бүрдүүлэх.*

1. Далайчид хөлөг онгоцны тавцан дээр ажилд орох чиглэлээр үр ашигтай, зохистой хийгээд хариуцлагатай үйлчилгээг ямар нэг үнэ төлбөргүй авбал зохино.

2. Гишүүн улсын нутаг дэвсгэр дээр явуулж буй далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ нь Актад заасан стандартыг хангасан байна.

3. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллах далайчдын эрх ашгийн үүднээс энэхүү конвенц нутаг дэвсгэрт нь үл үйлчлэх улсын нутаг дэвсгэр, эсхүл нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж байгаа далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ авч буй хөлөг онгоц эзэмшигчдээс уг үйлчилгээ нь Актад заасан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулахыг шаардана.

### Стандарт А1.4- Далайчин ажилд авах, зуучлах

1. Далайчин ажилд авах, зуучлах нийтийн үйлчилгээ явуулж буй гишүүн улс бүр тухайн үйлчилгээг энэхүү конвенцид заасан далайчдын хөдөлмөрлөх эрхийг хамгаалах, дэмжихэд чиглэсэн эмх журамтай хэлбэрээр явуулах нөхцөлийг баталгаажуулна.



2. Гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт далайчин ажилд авах, зуучлах үндсэн зорилготой, эсхүл багагүй тооны далайчин ажилд авч, зуучилдаг хувийн хэвшлийн үйлчилгээ, үйл ажиллагаа явуулж байвал тэрхүү үйлчилгээг гагцхүү зөвшөөрөл, эсхүл гэрчилгээний үндсэн дээр эсхүл бусад хэлбэрийн зохицуулалтын дагуу явуулна. Энэ тогтолцоог зөвхөн холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр бий болгож өөрчилнө. Далайчин ажилд авах, зуучлах хувийн хэвшлийн үйлчилгээнд энэ конвенц үйлчлэх эсэх нь эргэлзээтэй байгаа тохиолдолд гишүүн улсын эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр асуудлыг шийдвэрлэнэ. Далайчин ажилд авах, зуучлах хувийн хэвшлийн үйлчилгээг хэт дэлгэрүүлэхийг дэмжихгүй байвал зохино.

3. Энэ стандартын 2 дахь хэсгийн заалт нь холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон хүрээнд гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт далайчдын байгууллагаас явуулж байгаа гишүүн улсын харьяат иргэдийг түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд ажилд авах, зуучлах үйлчилгээнд мөн адил үйлчилнэ. Энэ хэсэгт заасны дагуу үзүүлэх үйлчилгээ нь дор дурдсан нөхцөлийг хангасан байна. Үүнд:

- а) далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээг тухайн далайчдын байгууллага болон хөлөг онгоц эзэмшигч хоорондын хамтын гэрээний дагуу явуулах;
- б) хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллага хоёулаа тухайн гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт байрладаг байх;
- в) гишүүн улс нь далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ үзүүлэх хамтын гэрээ байгуулах эсхүл түүнийг бүртгэх асуудлыг зохицуулсан дотоодын хууль тогтоомжтой байх;
- д) далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээг энэ стандартын 5 дахь хэсэгт заасантай дүйцүүлэн эмх журамтай явуулах ба далайчдын хөдөлмөрлөх эрхийг хамгаалах, дэмжих арга хэмжээг бий болгосон байх.

4. Энэ стандарт эсхүл Журам 1.4-ийн аль ч заалт:

- а) гишүүн улсаас далайчид болон хөлөг онгоц эзэмшигчдийн эрэлт хэрэгцээг хангах бодлогын хүрээнд далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлээр явуулж буй нийтийн үйлчилгээ нь түүний бүх ажил олгогч болон ажилчинд зориулсан ажил олгох нийтийн үйлчилгээний бүрэлдэхүүн хэсэг байхаас үл хамааран уг үйлчилгээг далайчдад үнэ төлбөргүйгээр үзүүлэхэд нөлөөлөхгүй;
- б) нутаг дэвсгэртээ далайчин ажилд авах, зуучлах хувийн хэвшлийн үйлчилгээ явуулах тогтолцоог бий болгох үүргийг гишүүн улсад хүлээлгэхгүй.

5. Энэ стандартын 2 дахь хэсэгт заасан тогтолцоог бий болгож байгаа гишүүн улс өөрийн хууль тогтоомж, эсхүл бусад арга хэмжээнд наад зах нь дор дурдсан зүйлийг тусгана. Үүнд:

- а) далайчдад шаардлага хангаж байгаа, мэргэшсэн ажлаа эрхлэхэд нь саад учруулах механизм, арга хэрэгсэл, эсхүл жагсаалтыг далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээнд ашиглахыг хориглох;
- б) далайчин ажилд авах, зуучлах эсхүл ажил олгох үйлчилгээний төлбөр, бусад хураамжийг далайчдад бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн, шууд ба шууд бусаар ногдуулахгүй ба үүнд далайчин үндэсний эрүүл мэндийн гэрчилгээ, үндэсний далайчны үнэмлэх, паспорт болон түүнтэй адилтгах хувийн зорчих бичиг баримт авахад төлөх хийгээд хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцан төлөх визийн хураамж зэрэг хамаарахгүй,
- в) өөрийн нутаг дэвсгэрт явуулж буй далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ нь дор дурдсан шаардлагыг хангаж байгааг баталгаажуулах. Үүнд:
  - i) тухайн үйлчилгээний шугамаар ажилд авсан буюу зуучилсан бүх далайчны бүртгэлийг байнга шинэчлэн хөтөлж, эрх бүхий байгууллагын үзлэг шалгалтанд бэлэн байлгах;
  - ii) далайчдыг ажилд авахаас өмнө болон ажилд авах үед хөдөлмөрийн гэрээний дагуу хэрэгжүүлэх эрх, үүргийн талаар танилцуулах ба



далайчин гэрээнд гарын үсэг зурахаас өмнө болон дараа нь хөдөлмөрийн гэрээгээ нягтлан шалгах, гэрээний нэг хувийг авах нөхцөлийг бүрдүүлэх оновчтой зохицуулалт хийсэн байх;  
iii) тухайн үйлчилгээний шугамаар ажилд авсан буюу зуучилсан далайчид зохих шалгуурыг хангасан буюу тухайн ажилд шаардагдах бичиг баримттай байх мөн далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ нь хөдөлмөрийн гэрээний нэг хэсэг болох хамтын гэрээ болон холбогдох хууль, журмын дагуу хийгдсэн байхыг баталгаажуулах;  
iv) хөлөг онгоц эзэмшигч далайчдыг гадаадын боомтод орхигдохоос хамгаалахад чиглэсэн арга хэрэгсэлтэй байхыг бололцооны хэрээр баталгаажуулах;  
v) үйл ажиллагаатай холбоотой аливаа гомдлыг шалгаж, хариу өгөх, шийдэгдээгүй аливаа гомдлын талаар эрх бүхий байгууллагад мэдээлэх;  
vi) далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээний алдаатай үйл ажиллагаанаас шалтгаалан, эсхүл холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигч хөдөлмөрийн гэрээний дагуу далайчдын өмнө хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүйн улмаас далайчинд мөнгөн хохирол учирсан тохиолдолд нөхөн олговор олгох зорилгоор даатгалын болон түүнтэй дүйцэх, тохирох арга хэмжээ авах замаар хамгаалалтын тогтолцоо бий болгох.

6. Эрх бүхий байгууллага нь тухайн гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж буй далайчин ажилд авах, зуучлах бүх үйлчилгээг сайтар хянаж, шалгана. Тухайн нутаг дэвсгэрт хувийн хэвшлийн үйлчилгээ эрхлэх аливаа зөвшөөрөл, гэрчилгээ, эсхүл ижил төстэй баримт бичгийг зөвхөн тухайн далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг баталгаажуулсны дараа олгох буюу шинэчилнэ.

7. Эрх бүхий байгууллага шаардлагатай тохиолдолд далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээний талаарх гомдлыг шалгахад мөрдөх журам, зохих тоног төхөөрөмжтэй байх ба энэхүү ажиллагаанд хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөлөгчдийн аль тохиромжтойг оролцуулна.

8. Энэ конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улс бүр өөрийн улсын иргэдэд энэ конвенцийг соёрхон батлаагүй улс түүнд заасантай дүйцэх стандартыг дагаж мөрдөх хүртэл тэрхүү улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажилд ороход гарч болзошгүй бэрхшээлтэй асуудлын талаар мэдээлж, зөвлөмж өгч ажиллана. Үүнтэй холбогдуулан энэ конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улсын авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээ нь тухайн хоёр улсын нэгдэн орсон гэрээгээр зохицуулсан ажилчдын чөлөөтэй шилжилт хөдөлгөөн хийх зарчимтай зөрчилдөхгүй байвал зохино.

9. Энэ конвенцийг соёрхон баталсан гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны эзэмшигчид энэхүү конвенц үл үйлчлэх улсын нутаг дэвсгэр, эсхүл нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж байгаа далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээг ашиглаж байгаа тохиолдолд тэдгээр үйлчилгээ нь энэ стандартын шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг бололцооны хэрээр баталгаажуулахыг хөлөг онгоц эзэмшигчдээс шаардана.

10. Энэ стандартын аль ч заалтыг хөлөг онгоц эзэмшигчдийн, эсхүл аль нэг гишүүн улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны хувьд тухайн гишүүн улсын хүлээсэн үүрэг, хариуцлагыг бууруулсан мэтээр тайлбарлахгүй.

**Удирдамж В1.4 – Далайчин ажилд авах, зуучлах**  
**Удирдамж В1.4.1 – Зохион байгуулалтын болон**  
**үйл ажиллагааны тухай удирдамж**

1. Эрх бүхий байгууллага стандарт А 1.4-ийн 1 дэх хэсэгт заасан үүргийг гүйцэтгэхдээ дор дурдсан зүйлийг анхаарвал зохино. Үүнд:

а) далайчин ажилд авах, зуучлах нийтийн болон хувийн хэвшлийн үйлчилгээ хоорондын үр дүнтэй хамтын ажиллагааг дэмжихэд шаардлагатай арга хэмжээг авах;



- b) хөлөг онгоц эзэмшигч, далайчид болон холбогдох сургалтын байгууллагатай хамтран хөлөг онгоцны аюулгүй жолоодлогыг хангах, далайг бохирдуулахаас сэргийлэх үйл ажиллагаа хариуцсан далайчдад зориулсан сургалтын хөтөлбөрийг боловсруулахдаа далайн салбарын үндэсний болон олон улсын түвшний хэрэгцээг анхаарч үзэх;
- c) далайчин ажилд авах, зуучлах нийтийн үйлчилгээг зохион байгуулж явуулахад хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллагын хамтын ажиллагааг дэмжихэд чиглэсэн тохиромжтой зохицуулалт хийх;
- d) хувийн нууцтай байх эрх, мэдээллийн нууцлалыг хамгаалах хэрэгцээ шаардлагыг харгалзан, далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээнд ашиглагдаж болох далайчны хувийн мэдээлэл, түүнийг цуглуулах, хадгалах, нэгтгэх болон гуравдагч этгээдэд гаргаж өгөхтэй холбоотой нөхцөлийг тодорхойлох;
- e) нас, хүйс, зэрэглэл ба мэргэшлийн хувьд ялгаатай ангиллаар багаар ажиллах далайчид нийлүүлэх чиглэлээр тухайн үед болон ирээдүйд хэрэгжүүлэх үйлчилгээ, салбарын хэрэгцээ, шаардлага зэрэг далайн хөдөлмөрийн зах зээлийн талаарх бүхий л мэдээллийг цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх зохицуулалтыг бий болгох. Чингэхдээ далайчдын нас, хүйсийн талаарх мэдээ баримтыг гагцхүү статистикийн зориулалтаар, эсхүл нас, хүйсээр ялгаварлан гадуурхахаас сэргийлэхэд чиглэсэн хөтөлбөрийн хүрээнд ашиглах бол нийтэд хүртээлтэй байлгах;
- f) хөлөг онгоцны аюулгүй жолоодлогыг хангах, далайг бохирдуулахаас сэргийлэх үйл ажиллагаа хариуцсан багт ажиллах далайчин ажилд авах, зуучлах нийтийн болон хувийн хэвшлийн үйлчилгээнд хяналт тавих үүрэгтэй ажилтан нь зохих сургалтанд хамрагдсан хийгээд далайд ажилласан туршлагатайн зэрэгцээ далайн салбар, далайчин сургах, гэрчилгээ олгох болон хөдөлмөрийн стандартын талаарх олон улсын баримт бичгийн талаар холбогдох мэдлэгтэй байхыг баталгаажуулах;
- g) далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ үзүүлэх үйл ажиллагааны стандартыг тогтоох, ёс зүйн дүрэм болон ёс суртахууны жишгийг батлах,
- h) чанарын стандартын тогтолцоонд тулгуурлан зөвшөөрөл, гэрчилгээ олгох тогтолцоонд хяналт тавих.

2. Стандарт А1.4-ийн 2 дахь хэсэгт дурдсан тогтолцоог байгуулахдаа гишүүн улс бүр нутаг дэвсгэр дээр нь байгуулагдан үйл ажиллагаа явуулж байгаа далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ үзүүлэгчдээс үйл ажиллагааны тодорхой жишиг боловсруулж мөрдөхийг шаардана. Далайчин ажилд авах, зуучлах хувийн хэвшлийн үйлчилгээ, мөн зарим тохиолдолд энэ төрлийн нийтийн үйлчилгээнд мөрдөх үйл ажиллагааны эдгээр жишиг нь дор дурдсан асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн байна. Үүнд:

- a) эрүүл мэндийн үзлэг, далайчны биеийн байцаалт болон далайчныг ажилд ороход шаардагдаж болох бусад бичиг баримт;
- b) хувийн нууцтай байх эрх, мэдээллийн нууцлалыг хамгаалах хэрэгцээ шаардлагыг харгалзан, далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээнд хамрагдсан далайчдын талаар бүрэн гүйцэд тэмдэглэл хөтлөх.Тэмдэглэлд дор дурдсан зүйлийг тусгах бөгөөд үүгээр хязгаарлагдахгүй. Үүнд:
  - i) далайчны мэргэшил;
  - ii) эрхэлсэн ажлын түүх;
  - iii) эрхэлсэн ажил үүрэгтэй нь холбоотой хувийн мэдээлэл;
  - iv) эрхэлсэн ажил үүрэгтэй нь холбоотой эрүүл мэндийн байдлын тухай мэдээлэл.
- c) далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээний шугамаар далайчин ажилд авсан хөлөг онгоцны шинэчилсэн жагсаалтыг хөтлөх, үйлчилгээ үзүүлэгч этгээдтэй яаралтай үед хэдийд ч холбоо барих арга хэрэгслийг бий болгосон байхыг баталгаажуулах;





- d) далайчин тодорхой нэг хөлөг онгоцон дээр ажиллах болсон, эсхүл тодорхой компанийн зүгээс далайчныг ажилд авах санал тавьсантай холбогдуулан далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээ үзүүлэгч этгээд, эсхүл тэдний ажилтны зүгээс далайчныг мөлжих явдал гаргахгүй байхыг баталгаажуулахад чиглэсэн журам бий болгох;
- e) хөлөг онгоц эзэмшигч ба далайчин ажилд авах, зуучлах үйлчилгээний шугамаар ажилд орсон далайчны хооронд аливаа санхүүгийн хэлцэл хийгдсэн, эсхүл далайчин урьдчилгаа хөлс авсантай холбогдуулан далайчныг мөлжихөөс сэргийлэх журам бий болгох;
- f) ажилд орох явцад хэрэв далайчин хураамж төлөх шаардлагатай бол тэрхүү төлбөр, хураамжийн талаар олон нийтэд илээр мэдээлэх;
- g) далайчинд тухайн эрхлэх ажилд тавигдах аливаа тодорхой нөхцөлийн талаар болон тэдний ажил эрхлэлттэй холбоотойгоор тухайн хөлөг онгоц эзэмшигчийн баримтлах бодлогын талаар мэдээлэх, зөвлөмж өгөхийг баталгаажуулах;
- h) далайчин ур чадварын шаардлага үл хангасан, эсхүл сахилга бат алдсан тухай хэрэг, тохиолдлыг дотоодын хууль тогтоомж, тогтсон жишиг болон шаардлагатай тохиолдолд хамтын гэрээнд нийцүүлэн жам ёсны эрх зүйн зарчмын дагуу шийдвэрлэх журам бий болгох;
- i) ажилд ороход зайлшгүй шаардах бүх гэрчилгээ, бичиг баримт нь сүүлийн үеийн бөгөөд тэдгээрийг хуурамчаар үйлдээгүй байх, ажлын намтар тодорхойлолтыг шалган баталгаажуулах нөхцөлийг бололцооны хэрээр хангах журам бий болгох;
- j) далайчин далайд ажиллах хугацаанд далайчны гэр бүлийн зүгээс гаргасан мэдээлэл, зөвлөгөө авах тухай хүсэлтэд эвтэй байдлаар, түргэн шуурхай, ямар нэг төлбөргүйгээр хариу өгөх нөхцөлийг баталгаажуулах журам бий болгох;
- k) далайчны ажиллах хөлөг онгоцон дээрх хөдөлмөрийн нөхцөл нь хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллага хооронд байгуулсан хамтын гэрээтэй нийцэж байгаа эсэхийг шалган баталгаажуулах, тэрчлэн бодлогын үүднээс холбогдох хууль, журам, эсхүл хамтын гэрээнд нийцсэн хөдөлмөр эрхлэлтийн нөхцөл, болзлыг далайчинд олгож буй хөлөг онгоц эзэмшигчдэд далайчин нийлүүлэх.

3. Гишүүн улс болон холбогдох байгууллага хоорондын дараахь олон улсын хамтын ажиллагааг хөхиүлэн дэмжвэл зохино. Үүнд:

- a) хоёр талын, бүс нутгийн болон олон талт түвшинд далайн салбарын болон далайн хөдөлмөрийн зах зээлийн тухай мэдээллийг системтэй солилцох;
- b) далайн хөдөлмөрийн тухай хууль тогтоомжийн талаарх мэдээллийг солилцох;
- c) далайчин ажилд авах, зуучлах үйл ажиллагааг зохицуулж буй хууль тогтоомж, бодлого, ажлын арга барилыг уялдуулах;
- d) далайчин ажилд авах, зуучлах олон улсын үйлчилгээний нөхцөл, журмыг сайжруулах;
- e) далайн салбарын шаардлага болон далайчдын эрэлт, нийлүүлэлтийг харгалзан ажиллах хүчийг төлөвлөх.

## **БҮЛЭГ 2. ХӨДӨЛМӨРИЙН НӨХЦӨЛ**

### **Журам 2.1 – Далайчны хөдөлмөрийн гэрээ**

*Зорилго: Далайчин хөдөлмөрийн шударга гэрээний үндсэн дээр хөдөлмөр эрхлэх нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Далайчны хөдөлмөр эрхлэх нөхцөл, болзлыг хууль зүйн хүчин төгөлдөр, бичгээр тодорхой үйлдсэн гэрээгээр тодорхойлох буюу түүнд заах ба тэдгээр нь Актад заасан стандартад нийцсэн байна.





2. Далайчин хөдөлмөрийн гэрээний нөхцөл, болзлыг хянан үзэх, зөвлөгөө авах, гэрээнд гарын үсэг зурахаас өмнө тэдгээр нөхцөлийг сайн дураар хүлээн зөвшөөрөх бололцоо бүрдсэн тохиолдолд хөдөлмөрийн гэрээ байгуулахыг хүлээн зөвшөөрнө.

3. Гишүүн улсын дотоодын хууль тогтоомж болон тогтсон жишгийн хүрээнд далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд аливаа холбогдох хамтын гэрээг хамруулан ойлгоно.

### Стандарт А2.1 – Далайчны хөдөлмөрийн гэрээ

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд тавигдах дор дурдсан шаардлагыг тодорхойлсон хууль, журмыг батална. Үүнд:

- а) гишүүн улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллах далайчин нь далайчин болон хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл хөлөг онгоц эзэмшигчийн төлөөлөгчийн хооронд байгуулсан, энэхүү конвенцоор шаардсан хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллаж, амьдрах таатай нөхцөлийг бүрдүүлсэн хөдөлмөрийн гэрээ (эсхүл хэрэв ажилтан биш бол гэрээний буюу адилтгах зохицуулалт бүхий нотлох баримт)-ний үндсэн дээр ажил эрхлэх;
- б) хөдөлмөрийн гэрээ байгуулах далайчин гарын үсэг зурахаас өмнө гэрээг хянан үзэх, зөвлөгөө авах боломжийг бүрдүүлэх, тэрчлэн эрх, үүргээ сайтар ойлгон гэрээг сайн дураар байгуулах бусад бололцоогоор хангах;
- в) хөлөг онгоц эзэмшигч болон далайчин тус бүр гарын үсэг зурсан хөдөлмөрийн гэрээний нэг эх хувийг авах;
- д) далайчны хөдөлмөрийн нөхцөлийн талаарх тодорхой мэдээллийг хөлөг онгоцны тавцан дээр хөлөг онгоцны ахмад болоод далайчин саадгүй авах боломжтой байх, тэрхүү мэдээлэл болон далайчны хөдөлмөрийн гэрээний хуулбарыг эрх бүхий байгууллагын болон боомтын ажилтан шалгах боломжтой байх нөхцөлийг баталгаажуулах арга хэмжээ авах,
- е) далайчинд түүний хөлөг онгоцны тавцан дээрх хөдөлмөр эрхлэлтийн түүхийг тэмдэглэсэн баримт бичиг өгөх.

2. Хэрэв хамтын гэрээ нь далайчны хөдөлмөрийн гэрээний бүх буюу зарим хэсгийг бүрдүүлж байвал уг гэрээний хуулбарыг хөлөг онгоцны тавцан дээр бэлэн байлгана. Хэрэв далайчны хөдөлмөрийн гэрээ болон холбогдох хамтын гэрээг англи хэлээр үйлдээгүй бол дор дурдсан зүйлийг (зөвхөн орон нутгийн аялал хийх хөлөг онгоцноос бусад онгоцны хувьд) англи хэлээр үйлдэнэ. Үүнд:

- а) гэрээний стандарт маягтын хуулбар;
- б) Журам 5.2–ын дагуу боомтын улсын шалгах хамтын гэрээний бүрэлдэхүүн хэсэг.

3. Энэ стандартын 1 (е) дэх хэсэгт дурдсан баримт бичигт далайчны ажлын чанар, эсхүл тэдний хөдөлмөрийн хөлсний талаар аливаа мэдээллийг тусгахгүй. Баримт бичгийн маягт, түүнд тэмдэглэх зүйлс болон тэдгээрийг тэмдэглэх арга хэлбэрийг дотоодын хууль тогтоомжоор тодорхойлно.

4. Гишүүн улс бүр өөрийн дотоодын хууль тогтоомжийн үйлчлэлд хамаарах далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд тусгавал зохих зүйлийг тодорхойлсон хууль, журмыг батална. Ямар ч тохиолдолд далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд дор дурдсан зүйлийг тусгасан байна. Үүнд:

- а) далайчны бүтэн нэр, төрсөн огноо, эсхүл нас, төрсөн газар;
- б) хөлөг онгоц эзэмшигчийн нэр, хаяг;
- в) далайчны хөдөлмөрийн гэрээг байгуулсан газар, огноо;
- д) далайчны эрхлэх ажил, албан тушаал;
- е) далайчны хөдөлмөрийн хөлсний хэмжээ, эсхүл тухайн тохиолдолд түүнийг тооцох аргачлал;
- в) жилийн ээлжийн амралтын цалингийн хэмжээ, эсхүл тухайн тохиолдолд түүнийг тооцох аргачлал;
- г) хөдөлмөрийн гэрээг цуцлах нөхцөл. Үүнд:



- i) хэрэв гэрээг тодорхойгүй хугацаагаар байгуулсан бол аль ч талын санаачлагаар гэрээг цуцалж болох тухай нөхцөл болон тийнхүү цуцлах талаар урьдчилан мэдэгдэх хугацааг заах ба үүнд хөлөг онгоц эзэмшигчээс гэрээг цуцлах талаар далайчинд урьдчилан мэдэгдэх хугацаа нь далайчны түүнд мэдэгдэх хугацаанаас багагүй байна;
- ii) хэрэв гэрээг тодорхой хугацаагаар байгуулсан бол дуусгавар болох огноо;
- iii) хэрэв гэрээг аяллын зорилгоор байгуулсан бол хүрэх боомт болон хугацааг заах ба энэ хугацаа нь боомтод ирсний дараа буюу далайчныг ажлаас чөлөөлөхөөс өмнө дуусах учиртай;
- h) хөлөг онгоц эзэмшигчээс далайчинд үзүүлэх эрүүл мэнд, нийгмийн хамгааллын үйлчилгээ, урамшуулал;
- i) далайчин эх орондоо эргэн ирэх эрхтэй байх;
- j) хэрэв хамтын гэрээ байгуулсан бол холбогдох мэдээлэл, тайлбар;
- k) дотоодын хууль тогтоомжоор шаардаж болох бусад зүйл.

5. Гишүүн улс бүр далайчны хөдөлмөрийн гэрээг хугацаанаас нь өмнө цуцлахад хөлөг онгоц эзэмшигч болон далайчны зүгээс тэр тухай мэдэгдэх хамгийн доод хугацааг тодорхойлсон хууль, журмыг батална. Хугацааг хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын холбогдох байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр тогтоох бөгөөд энэ нь хамгийн багадаа 7 хоног байна.

6. Дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл холбогдох хамтын гэрээнд хөдөлмөрийн гэрээг цуцлах тухай мэдэгдэх хамгийн доод хугацаанаас богино хугацааны өмнө мэдэгдэл өгөх, эсхүл мэдэгдэхгүйгээр гэрээг цуцалж болох тохиолдлыг тодорхойлсон бол мэдэгдэл өгөх хугацаа нь дээр зааснаас богино байж болно. Гишүүн улс бүр эдгээр тохиолдлыг тодорхойлохдоо далайчин ямарваа хариуцлага хүлээхгүйгээр хөдөлмөрийн гэрээг хойшлуулшгүй буюу бусад яаралтай шалтгааны улмаас богино хугацааны өмнө мэдэгдэх замаар, эсхүл мэдэгдэхгүйгээр цуцалж болох үндэслэл шаардлагыг харгалзан үзнэ.

#### **Удирдамж В2.1 - Далайчны хөдөлмөрийн гэрээ** **Удирдамж В2.1.1 – Хөдөлмөр эрхлэлтийн түүх**

1. Гишүүн улс бүр стандарт А2.1-ийн 1 (е) хэсэгт дурдсан хөдөлмөр эрхлэлтийн тухай тэмдэглэлд тусгах зүйлийг тодорхойлохдоо энэхүү баримт бичигт тухайн далайчин цаашид ажилд орох нөхцөлийг хөнгөвчлөх, эсхүл түвшин ахих буюу албан тушаал дэвшихэд нь шаардлагатай далайн үйлчилгээний ажлын шаардлагыг хангасныг нотлох хангалттай хэмжээний мэдээллийг англи хэлээрх орчуулгын хамт тусгах нөхцөлийг баталгаажуулна. Далайчны ажил үүргийн тухай дэвтрийг дээрх 1 (е) стандартын шаардлагыг хангасанд тооцож болно.

#### **Журам 2.2 – Хөдөлмөрийн хөлс**

*Зорилго: Далайчид ажил үүрэг гүйцэтгэснийхээ төлөө цалин хөлс авч байхыг баталгаажуулах*

1. Бүх далайчин хөдөлмөрийн гэрээнд заасны дагуу хийж гүйцэтгэсэн ажлынхаа төлөө тогтмол, бүрэн цалин хөлс авна.

#### **Стандарт А2.2- Хөдөлмөрийн хөлс**

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдын цалин хөлсийг нэг сараас илүүгүй хугацааны давтамжтайгаар, холбогдох хамтын гэрээнд нийцүүлэн олгох шаардлагыг тавина.

2. Далайчдад тухайн сард төлөх цалин хөлс, нэмэлт төлбөр зэрэг нийт төлбөл зохих буюу төлсөн дүнгийн талаарх тооцоог сар тутам гаргаж өгөх ба ингэхдээ хэрэв

төлбөрийг харилцан тохиролцсоноос өөр мөнгөн тэмдэгтээр, эсхүл өөр ханшаар бодож хийсэн бол ашигласан мөнгөн тэмдэгтийн ханшийн талаар мөн мэдээлнэ.

3. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоц эзэмшигч далайчдыг олсон орлогоо өөрийн гэр бүл, тэжээлгэн тэтгүүлэгч, эсхүл хууль ёсны хувь хүртэгчид бүгдийг, эсхүл хэсэгчлэн шилжүүлэх арга хэрэгслээр хангах үүднээс энэ стандартын 4 дэх хэсэгт заасан зэрэг арга хэмжээ авахыг шаардана.

4. Далайчид олсон орлогоо гэр бүлдээ шилжүүлэх бололцоог бүрдүүлэхэд чиглэсэн арга хэмжээнд дараахь зүйл хамаарна. Үүнд:

а) далайчдыг ажилд орох үед, эсхүл ажиллах хугацааны туршид хэрвээ тэд өөрсдөө хүсвэл цалин хөлсний тодорхой хэсгийг тогтмол хугацаанд тэдний гэр бүлд банкны шилжүүлэг буюу ижил төстэй арга хэрэгслээр дамжуулан гуйвуулах бололцоог бүрдүүлэх механизм бий болгох, ба;

б) мөнгийг далайчны итгэмжилсэн нэг буюу хэд хэдэн этгээдэд зохих хугацаанд нь, шууд гуйвуулах шаардлага бий болгох.

5. Энэ стандартын 3 ба 4 дэх хэсэгт заасан ажил үйлчилгээний төлбөр нь хэмжээний хувьд үндэслэлтэй байх ба хэрэв өөрөөр заагаагүй бол мөнгөн тэмдэгтийн ханшийг дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу далайчдын хувьд тааламжтай зах зээлийн зонхилох ханш, эсхүл албан ёсоор зарласан ханшаар тооцно.

6. Гишүүн улс бүр далайчдын цалин хөлсний асуудлыг зохицуулсан дотоодын хууль тогтоомжийг батлан гаргахдаа Актын В хэсэгт заасан удирдамжийг зохих ёсоор харгалзан үзнэ.

#### **Удирдамж В2.2 –Хөдөлмөрийн хөлс** **Удирдамж В2.2.1 – Тусгайлсан тодорхойлолт**

1. Энэхүү удирдамжийн зорилгоор дараахь нэр томъёо нь дор дурдсан утгыг илэрхийлнэ. Үүнд:

а) “чадварлаг далайчин” гэж хянан шалгах буюу эсхүл нарийн мэргэшлийн ажил үүргээс бусад тавцангийн хэсэгт гүйцэтгэх аливаа үүрэгт ажлыг хийж гүйцэтгэх ур чадвартайд тооцогдсон, эсхүл дотоодын хууль тогтоомж, тогтсон жишиг, эсхүл хамтын гэрээгээр тийнхүү тодорхойлсон аливаа далайчныг;

б) “үндсэн цалин, эсхүл цалин хөлс” гэж бүтцээс үл хамааран ажлын ердийн цагийн цалинг хэлэх бөгөөд үүнд илүү цагаар ажилласны хөлс, шагнал урамшуулал, тэтгэмж, ээлжийн амралтын олговор, эсхүл бусад нэмэгдэл цалин хөлс орохгүй;

с) “нэгтгэсэн цалин хөлс” гэж үндсэн цалин ба түүнтэй холбоотой бусад шагнал урамшууллыг оролцуулсан хөдөлмөрийн хөлсийг хэлэх бөгөөд үүнд илүү цагаар ажилласны нөхөн төлбөр болон цалинтай холбоотой бусад шагнал урамшууллыг, эсхүл зөвхөн тодорхой шагнал урамшууллыг хэсэгчлэн хамруулж болно;

д) “ажлын цаг” гэж далайчны хөлөг онгоцон дээр ажиллах шаардлагатай хугацааг;

е) “илүү цаг” гэж ажлын ердийн цагаас илүү ажилласан хугацааг хэлнэ.

#### **Удирдамж В2.2.2 –Төлбөр, тооцоо**

1. Далайчны цалин хөлсөнд илүү цагийн нөхөн төлбөр тусдаа тооцогдож орох тохиолдолд:

а) цалин хөлсийг тооцох зорилгоор далайд болон боомт дахь ажлын ердийн цаг нь өдрийн 8 цагаас хэтрэхгүй байх;

б) илүү цагийг тооцох зорилгоор үндсэн цалин, эсхүл цалин хөлсөнд хамаарах 7 хоног бүрийн ажлын ердийн цагийн тоог хэрэв хамтын гэрээгээр тодорхойлоогүй бол дотоодын хууль тогтоомжид тодорхойлох бөгөөд энэ нь 7 хоногт 48 цагаас хэтэрч болохгүй. Хамтын гэрээнд үүнээс дордуулахгүйгээр өөрөөр зааж болно;



с) илүү цагийн нөхөн төлбөрийг тооцох үнэлгээг дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл хэрэв хамтын гэрээ байгаа бол түүнд тодорхойлон заах бөгөөд энэ нь цагийн үндсэн цалин, эсхүл цалин хөлсийг 1.25 дахин нэмэгдүүлсэн хэмжээнээс багагүй байх;

д) ажилласан бүх илүү цагийн тэмдэглэлийг ахмад, эсхүл ахмадын томилсон этгээд хөтлөх бөгөөд далайчнаар сар тутам баталгаажуулна.

2. Далайчны цалин хөлсийг бүтнээр нь, эсхүл хэсэгчлэн нэгтгэсэн бол:

а) тухайн тохиолдолд, далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд уг цалин хөлсөнд тохирох далайчны ажиллавал зохих цагийн тоо хязгаар болон нэгтгэсэн цалин дээр нэмж олгох хөлсийг ямар тохиолдолд ямар хэмжээтэй олгох талаар тодорхой тусгана;

б) нэгтгэсэн цалин хөлсөнд оруулснаас илүү цагаар ажилласны төлбөрийг төлөх бол нэгж цагийн үнэлгээ нь энэ удирдамжийн 1 дэх хэсэгт тодорхойлсон ажлын ердийн цагийн үндсэн үнэлгээг 1.25 дахин нэмэгдүүлснээс багагүй байна. Нэгтгэсэн цалин хөлсөнд багтсан илүү цагийн төлбөрийг тооцоход энэхүү зарчим нэгэн адил үйлчилнэ;

с) энэ удирдамжийн 1(а) дахь хэсэгт тодорхойлсон ажлын ердийн цагт бодогдох бүтэн, эсхүл хэсэгчлэн нэгтгэсэн хөлсөнд хамаарах цалин хөлс нь холбогдох хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээнээс багагүй байна;

д) далайчны цалин хөлсийг хэсэгчлэн нэгтгэсэн бол ажилласан бүх илүү цагийн тэмдэглэлийг энэ удирдамжийн 1(д) дэх хэсэгт заасны дагуу хөтөлж, баталгаажуулна.

3. Дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл хамтын гэрээнд илүү цагийн, эсхүл 7 хоногийн амралтын өдөр болон нийтээр амрах баярын өдөр ажилласны нөхөн төлбөрийг далайчныг үүрэгт ажлаас болон хөлөг онгоцноос дор хаяж ажилласан хугацаатай дүйцэхүйц хугацаагаар чөлөөлж нөхөн амруулах замаар олгох, эсхүл цалин хөлс буюу бусад нөхөн төлбөрийн оронд нэмэлт амралт олгохоор тусгаж болно.

4. Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр дотоодын хууль тогтоомж батлахад, эсхүл тухайн тохиолдолд хамтын гэрээнд дараахь зарчмуудыг харгалзвал зохино. Үүнд:

а) нэг хөлөг онгоцон дээр адил хөдөлмөр эрхэлж байгаа бүх далайчинд яс үндэс, арьсны өнгө, хүйс, шашин шүтлэг, улс төрийн үзэл бодол, үндэсний гарал угсаа, эсхүл нийгмийн гарал байдал зэргээр ялгаварлахгүйгээр адил цалин хөлс олгох;

б) далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд холбогдох цалин хөлс буюу үнэлгээг тусгаж хөлөг онгоцны тавцан дээр авч явах ба далайчин бүрт холбогдох мэдээллийг түүний ойлгох хэл дээр агуулсан, гарын үсэг зурсан баримтын дор хаяж нэг хувийг өгөх, эсхүл гэрээний хувийг далайчид үзэж болохуйц газарт байрлуулах буюу бусад тохирох арга хэрэгслээр дамжуулан цалин хөлс буюу үнэлгээний тухай мэдээллийг танилцуулах;

с) цалин хөлсийг төлбөрийн хууль ёсны хэрэгслээр олгох ба зохих тохиолдолд төлбөрийг банкны шилжүүлэг, банкны чек, шуудангийн чек, эсхүл мөнгөн гуйвуулгын хэлбэрээр төлөх боломжтой байх;

д) хөдөлмөр эрхлэлтийг дуусгавар болгох үед зохих бүх цалин хөлсийг үндэслэлгүйгээр удаахгүйгээр төлж барагдуулах;

е) хөлөг онгоц эзэмшигчид бүх цалин хөлсийг үндэслэлгүйгээр олгохгүй удаах буюу төлөхгүй бол эрх бүхий байгууллага зохих торгууль ногдуулах, эсхүл хохирлыг барагдуулах бусад арга хэрэгслийг ашиглах;

ф) далайчинд бичгээр өөрөө хүсэлт гаргаснаас бусад тохиолдолд цалин хөлсийг тэдний банкны дансанд шууд төлөх;

г) энэхүү хэсгийн(н) дэд заалтад зааснаас өөрөөр хөлөг онгоц эзэмшигч нь далайчдын цалин хөлсөө захиран зарцуулах эрх чөлөөг ямарваа байдлаар хязгаарлахгүй байх;

х) зөвхөн дараахь тохиолдолд цалин хөлснөөс суутгал хийхийг зөвшөөрнө:



- i) дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл холбогдох хамтын гэрээнд суутгал хийх тухай тодорхой заасан ба далайчинд тийнхүү суутгал хийх болсон нөхцөл байдлын талаар эрх бүхий байгууллагын зүгээс тохиромжтой хэлбэрээр мэдэгдсэн бол,
  - ii) суутгалын нийт дүн нь дотоодын хууль тогтоомж, хамтын гэрээ, эсхүл шүүхийн шийдвэрээр тийм суутгал хийхээр тогтоосон хязгаараас хэтрэхгүй байх.
- i) ажлын байр олох, эсхүл хэвээр хадгалахтай холбоотойгоор далайчны цалин хөлснөөс суутгал хийхгүй байх;
  - j) дотоодын хууль тогтоомж, хамтын гэрээ, эсхүл бусад арга хэмжээгээр зөвшөөрсөнөөс бусад тохиолдолд далайчинд мөнгөн торгууль ногдуулахыг хориглох;
  - k) эрх бүхий байгууллага хөлөг онгоцны тавцан дээрх дэлгүүр, үйлчилгээ нь холбогдох далайчдад ашигтай байдлаар шударга, боломжийн үнээр үйлчилж байгаа эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор шалгалт хийх эрхтэй байх;
  - l) цалин хөлс болон хөдөлмөр эрхлэлттэй холбоотой бусад төлбөрийн талаарх далайчны нэхэмжлэлийг Далайн тээврийн зээл болон ипотекийн 1993 оны олон улсын конвенцийн дагуу зохицуулаагүй бол тэрхүү нэхэмжлэлийг Ажилчдын нэхэмжлэлийг хамгаалах (Ажил олгогчийн дампуурал) тухай 1992 оны 173 дугаар конвенцийн дагуу хамгаална.
5. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр энэхүү удирдамжид туссан аливаа асуудалтай холбоотой гомдлыг хянан шалгах журам гаргавал зохино.

#### **Удирдамж В2.2.3 – Хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ**

1. Гишүүн улс бүр чөлөөт хамтын тохиролцооны зарчмыг хөндөхгүйгээр хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр далайчдын хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг тодорхойлох журмыг тогтоовол зохино. Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын төлөөллийн байгууллага нь тэдгээр журмыг хэрэгжүүлэхэд оролцоно.
2. Тэрхүү журам болон хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг тогтоохдоо хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг тогтоохтой холбоотой олон улсын хөдөлмөрийн стандартыг харгалзан үзэхийн зэрэгцээ дараахь зарчмыг баримтална. Үүнд:
  - a) хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг тогтооход далайн хөдөлмөрийн шинж чанар, хөлөг онгоцны багийн хэмжээ, түвшин болон далайчдын ажлын ердийн цаг зэргийг харгалзах;
  - b) хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг далайчдын амьдралын өртөг, эрэлт, хэрэгцээнд гарах өөрчлөлтийг харгалзан тохируулах.
3. Эрх бүхий байгууллага нь:
  - a) хөдөлмөрийн хөлсийг тогтоосон үнэлгээнээс бууруулахгүйгээр олгож буй эсэхийг хяналт шалгалт хийх, хариуцлага тооцох арга замаар дамжуулан баталгаажуулна;
  - b) хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээнээс доогуур үнэлгээгээр тооцсон хөлс авсан аливаа далайчин шүүхийн буюу бусад хямд, түргэн шуурхай ажиллагааны журмаар дамжуулан тухайн дутуу төлөгдсөн хөлсийг нөхөн авах бололцоог бүрдүүлнэ.

#### **Удирдамж В2.2.4 – Чадварлаг далайчны сарын үндсэн цалин хөлсний доод хэмжээ**

1. Чадварлаг далайчны ажлын хуанлийн сарын үндсэн цалин хөлс нь Далайн тээврийн хамтарсан хороо, эсхүл Олон улсын хөдөлмөрийн товчооны Удирдах зөвлөлөөс эрх олгосон бусад байгууллагаас тогтмол тогтоодог хэмжээнээс багагүй





байна. Удирдах зөвлөлийн шийдвэрийг үндэслэн Ерөнхий захирал аливаа шинэчлэн тогтоосон хэмжээний талаар Байгууллагын гишүүдэд мэдээлнэ.

2. Энэхүү удирдамж нь хөдөлмөрийн хамгийн доод стандарт нөхцөл, журмыг зохицуулах асуудлаар хөлөг онгоц эзэмшигчид буюу тэдгээрийн байгууллага болон далайчдын байгууллага хооронд зөвшилцсөн, эрх бүхий байгууллагаас хүлээн зөвшөөрсөн тохиролцоонд нөлөөлөхгүй.

### **Журам 2.3 – Ажил, амралтын цаг**

*Зорилго: Далайчдын ажил, амралтын цагийг журамлан зохицуулсан байх нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Гишүүн улс бүр далайчдын ажил, амралтын цагийг журамлан зохицуулсан байна.

2. Гишүүн улс бүр тухайн тодорхой хугацааны ажлын цагийн дээд хэмжээ, эсхүл амралтын цагийн доод хэмжээг тогтоох ба энэ нь Актын заалтуудтай нийцсэн байна.

### **Стандарт А2.3 – Ажил, амралтын цаг**

1. Энэхүү стандартын зорилгоор дараахь нэр томьёо нь дор дурдсан утгыг илэрхийлнэ. Үүнд:

- a) “ажлын цаг” гэж далайчны хөлөг онгоцонд ажиллавал зохих хугацааг;
- b) “амралтын цаг” гэж ажлын цагаас бусад хугацааг хэлэх ба энэ нэр томьёонд богино завсарлага хамаарахгүй.

2. Гишүүн улс бүр энэ стандартын 5-8 дахь хэсэгт заасан цагийн хязгаарт багтаан тухайн тодорхой хугацаанаас үл хэтрэх ажлын цагийн дээд хэмжээ, эсхүл уг хугацаанд олгох амралтын цагийн доод хэмжээг тус тус тогтооно.

3. Гишүүн улс бүр далайчдын ердийн ажлын цагийн стандарт нь бусад ажилчдынхтай адил өдрийн 8 цаг, 7 хоногт 1 амралтын өдөртэй байх ба нийтээр амрах баярын өдөр амрах болохыг хүлээн зөвшөөрч байна. Гэвч энэ нь гишүүн улс далайчны ердийн ажлын цагийг энэхүү стандартаас доошгүй тааламжтай нөхцөлтэйгээр тодорхойлсон хамтын гэрээг баталгаажуулах, бүртгэх журамтай байхыг хязгаарлахгүй.

4. Үндэсний стандарт боловсруулахдаа гишүүн улс бүр далайчид, тэр дундаа жолоодлогын аюулгүй ажиллагаа болон хөлөг онгоцыг аюулгүй, найдвартай ажиллуулахад оролцогч үүрэгтэй далайчдад ядарч сульдсаны улмаас учрах аюулыг харгалзан үзнэ.

5. Ажил, амралтын цаг нь дараахь хязгаартай байна. Үүнд:

- a) ажлын цагийн хамгийн дээд хэмжээ нь дор дурдсанаас хэтрэхгүй:
  - i) аливаа 24 цагийн хугацаанд 14 цагаас;
  - ii) аливаа 7 хоногийн хугацаанд 72 цагаас, эсхүл;
- b) амралтын цагийн хамгийн доод хэмжээ нь дор дурдсанаас багагүй байна:
  - i) аливаа 24 цагийн хугацаанд 10 цагаас;
  - ii) аливаа 7 хоногийн хугацаанд 77 цагаас.

6. Амралтын цагийг хоёроос дээшгүй хэсэгт хувааж болох бөгөөд аль нэг удаагийн үргэжлэх хугацаа нь хамгийн багадаа 6 цаг байх ба амралтын дараагийн цаг хоорондын хугацаа нь 14 цагаас хэтрэхгүй байна.

7. Тооллого, гал сөнөөх болон аврах завины дасгал сургуулилт, дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл олон улсын баримт бичигт тодорхойлсон дасгал сургуулилтыг амралтын хугацаанд саад бага учруулах буюу ядарч сульдахад үл хүргэх байдлаар явуулна.

8. Хөдөлгүүрийн хэсэгт харгалзах хүнгүй болсон зэрэг тохиолдолд далайчныг дуудсан бөгөөд тийнхүү дуудаж ажиллуулсан нь түүний ердийн амралтын хугацааг тасалдуулсан бол уг далайчинд зохих хугацааны амралтыг нөхөж эдлүүлнэ.



9. Хэрэв энэхүү стандартын 7, 8 дахь хэсэгтэй холбоотойгоор хамтын гэрээ, эсхүл арбитрын шийдвэр байхгүй, эсхүл уг гэрээ, шийдвэрийн заалт нь дээр дурдсан хэсгийн хувьд оновчтой бус гэж эрх бүхий байгууллагаас тодорхойлсон бол эрх бүхий байгууллага нь тухайн далайчин хангалттай амралт эдлэх нөхцөлийг баталгаажуулах заалтыг тодорхойлж өгнө.

10. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоцны тавцангийн ажлын хуваарь бүхий самбарыг хялбар олж харахуйц газарт байрлуулахыг шаардах ба үүнд албан тушаал нэг бүрийн хувьд дор хаяж дараахь зүйлийг тусгана. Үүнд:

- а) далайд болон боомтод байх үеийн ажлын хуваарь;
- б) дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл холбогдох хамтын гэрээгээр тогтоосон ажлын цагийн хамгийн дээд хэмжээ, эсхүл амралтын цагийн хамгийн доод хэмжээ.

11. Энэхүү стандартын 10 дахь хэсэгт дурдсан самбар нь стандарт хэлбэрээр, тухайн хөлөг онгоцны ажлын хэл болон англи хэл дээр хийгдсэн байна.

12. Гишүүн улс бүр энэхүү стандартын 5-11 дэх хэсгийн хэрэгжилтэд хяналт тавих үүднээс далайчны өдөр тутмын ажлын буюу амралтын цагийн тэмдэглэлийг хөтлөхийг шаардана. Тэмдэглэл нь Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын аливаа холбогдох зааварчилгааг харгалзан эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон стандарт хэлбэртэй буюу эсхүл Байгууллагаас бэлтгэн гаргасан аливаа стандарт хэлбэртэй байна. Тэмдэглэлийг энэхүү стандартын 11 дэх хэсэгт дурдсан хэл дээр хөтөлнө. Далайчид өөрт нь хамаарах тэмдэглэлийн хувийг хүлээн авах бөгөөд тэмдэглэлийг ахмад буюу ахмадаас эрх олгогдсон этгээд болон далайчид баталгаажуулсан байна.

13. Энэхүү стандартын 5 ба 6 дахь хэсэг нь гишүүн улс тэрхүү тогтоосон хязгаар үл хамаарах онцгой нөхцөлийг тодорхойлсон хамтын гэрээг эрх бүхий байгууллага баталгаажуулах, бүртгэхтэй холбоотой дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл дүрэм гаргахад саад учруулахгүй. Тэдгээр онцгой нөхцөлд энэхүү стандартын заалтуудыг аль болох мөрдвөл зохих ба чингэхдээ харуулын далайчид, эсхүл богино хугацааны аяллын үед хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах далайчдад илүү олон удаагийн, эсхүл урт хугацааны ээлжийн амралт олгох, эсхүл амралт нөхөн олгох асуудлыг харгалзан үзэж болно.

14. Энэхүү стандарт нь хөлөг онгоц болон онгоцны тавцан дээрх хүмүүс, ачааны аюулгүй байдлын төлөө, эсхүл далайд аюулд учирсан өөр хөлөг онгоц, хүмүүст тусламж үзүүлэх зорилгоор далайчныг хэдий хугацаагаар боловч ажиллахыг шаардах хөлөг онгоцны ахмадын эрхийг хөндөхгүй. Түүнчлэн ахмад нь ажил, амралтын цагийн хуваарийг түр түдгэлзүүлж болох ба тухайн нөхцөл хэвийн байдалд орох хүртэл далайчныг хэдэн ч цагаар ажиллахыг шаардаж болно. Үүссэн нөхцөл хэвийн байдалд орсны дараа ахмад хуваарьт амралтын хугацаандаа ажил гүйцэтгэсэн аливаа далайчинд зохих амралтын хугацааг нь боломжийн хирээр олгоно.

### **Удирдамж В2.3 – Ажил, амралтын цаг**

#### **Удирдамж В2.3.1 – Залуу далайчид**

1. 18 насанд хүрээгүй бүх залуу далайчинд далайд болон боомтод байх үед нь дараахь нөхцөл үйлчилнэ. Үүнд:

- а) ажлын цаг өдөрт 8 цагаас, 7 хоногт 40 цагаас хэтрэхгүй байх бөгөөд зөвхөн аюулгүй ажиллагааны зайлшгүй шалтгаанаар илүү цагаар ажиллуулж болно;
- б) хооллох бүх үед хангалттай цаг олгох ба өдрийн үндсэн хоолны үеэр хамгийн багадаа 1 цагийн завсарлага олгоно;
- в) дараалан 2 цагийн ажил гүйцэтгэх тутамд 15 минутын амралтын завсарлагыг аль болох даруй олгоно.

2. Дор дурдсан онцгой тохиолдолд энэ удирдамжийн 1 дэх хэсгийн заалт үйлчлэхгүй байж болно. Үүнд:

- а) тавцан, хөдөлгүүрийн өрөө болон хоол хүнсний хангамж, үйлчилгээний хэсэгт харуулын үүрэг гүйцэтгэхээр томилогдсон, эсхүл хуваарьт ээлжийн ажил



гүйцэтгэж байгаа залуу далайчдын хувьд дээрх заалтуудыг биелүүлэх боломжгүй бол;

б) залуу далайчдыг тогтсон хөтөлбөр, хуваарийн дагуу үр дүнтэй бэлтгэх, сургах ажиллагаа тасалдахаар бол.

3. Ийм онцгой нөхцөлийн шалтгаан, үндэслэлийн хамт тэмдэглэж, ахмад гарын үсэг зурна.

4. Энэхүү удирдамжийн 1 дэх хэсэг нь А2.3 стандартын 14 дэх хэсэгт заасан аливаа гэнэтийн аюулын үед далайчдыг ажиллуулахтай холбоотой ерөнхий үүрэг хариуцлагаас залуу далайчдыг чөлөөлөхгүй.

#### **Журам 2.4 – Ээлжийн амралт эдлэх**

*Зорилго: Далайчид зохих ээлжийн амралт эдлэх нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдад Актын заалтын дагуу, зохих нөхцөлөөр жилийн цалинтай ээлжийн амралт эдлүүлэх шаардлага тавина.

2. Далайчдын эрүүл мэнд, ашиг тусын тулд ажлын байрны үйл ажиллагааны шаардлагад нийцүүлэн эрэг дээр амрах эрхийг олгоно.

#### **Стандарт А2.4 – Ээлжийн амралт эдлэх**

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдын ээлжийн амралттай холбоотой тусгай хэрэгцээг харгалзан үзэж, жилийн ээлжийн амралтын хамгийн доод стандартыг тодорхойлсон хууль, журмыг батлан гаргана.

2. Үүнтэй холбоотойгоор, далайчдын тусгай хэрэгцээг харгалзан амралтыг тооцон бодох зохих аргачлалыг тодорхойлсон аливаа хууль, журам, эсхүл хамтын гэрээний дагуу цалинтай ээлжийн амралтыг ажилласан сар тутам хамгийн багадаа 2.5 хуанлийн өдөр байхаар бодож тооцно. Ажилласан хугацааг тооцох аргачлалыг эрх бүхий байгууллага тогтоох буюу эсхүл тухайн улсын холбогдох байгууллагаар дамжуулан тодорхойлно. Хүндэтгэн үзэх шалтгаанаар ажиллаагүй өдрийг жилийн ээлжийн амралтад оруулж тооцохгүй.

3. Эрх бүхий байгууллагаас тогтоосноос бусад тохиолдолд энэхүү стандартад тодорхойлсон жилийн цалинтай ээлжийн амралтын хамгийн доод хугацааг багасгаж гэрээ байгуулахыг хориглоно.

#### **Удирдамж В2.4 – Ээлжийн амралт эдлэх**

*Зорилго. Далайчдыг зохих журмын ээлжийн амралттай байхыг баталгаажуулах*

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдыг Актын шаардлагын дагуу зохих нөхцөлтэйгөөр жил бүрийн ээлжийн амралтын хөлсийг өгнө.

2. Далайчид нь тэдний эрүүл мэнд, эрүүл ахуйн мөн тэдний ажлын байрны үйл ажиллагааны шаардлагын дагуу тус болохуйц байхын тулд эрэг дээр амрах эрхээр хангагдана.

#### **Стандарт А2.4 – Ээлжийн амралт эдлэх**

1. Гишүүн улс бүр өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдын жил бүрийн ээлжийн амралтын стандартын хамгийн доод хэмжээг, ийм амралтын хувьд далайчдын тусгай хэрэгцээг зөв тооцоолон тодорхойлох дотоодын зохицуулалтыг батална.

2. Далайчдын тусгай хэрэгцээг анхааран тооцсон тооцооны тохирохуйц аргачлалыг хангах аливаа хамтын гэрээ эсвэл хууль тогтоомжийн дагуу амралтын мөнгөө авах эрхтэй. Ээлжийн амралтыг ажил олголтын сар бүрд хамгийн багадаа 2.5 хуанлийн өдөр байхаар үндсэн дээр тооцоолно. Ажилласан хугацааг эрх бүхий байгууллага нь эсвэл улс бүрт тохирох аргаар тодорхойлно. Ажилдаа эзгүй байсан нь батлагдсан бол энэ нь жилийн ээлжийн амралтад тооцогдохгүй.

3. Эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон тохиолдлоос бусад тохиолдолд энэ Стандартад тодорхойлсон жилийн хамгийн бага ээлжийн цалинтай амралтаас, аливаа гэрээнээс татгалзахыг хориглоно.

#### **Удирдамж В2.4.1 – Ээлжийн амралт тооцох**

1. Эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон, эсхүл тухайн улсын зохих байгууллагаар дамжуулан тодорхойлсон нөхцөлийн дагуу гэрээнээс гадуур гүйцэтгэсэн ажил, үйлчилгээг ажилласан хугацаанд оруулан тооцно.

2. Эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон, эсхүл холбогдох хамтын гэрээнд заасан нөхцөлийн дагуу, батлагдсан далайн бэлтгэл сургалтад оролцох, эсхүл өвчтэй, гэмтэж бэртсэн, жирэмсэн болон амаржсан зэрэг шалтгаанаар ажиллаагүй үеийг ажилласан хугацаанд оруулан тооцно.

3. Жилийн ээлжийн амралтын олговрыг дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл холбогдох далайчны хөдөлмөрийн гэрээнд заасан далайчны ердийн цалин хөлсний хэмжээгээр тогтооно. Нэг жилээс богино хугацаагаар ажилласан далайчдын хувьд, эсхүл хөдөлмөрийн харилцааг дуусгавар болгосон тохиолдолд ээлжийн амралтыг хувь тэнцүүлэн тогтооно.

4. Дор дурдсан тохиолдлыг жилийн цалинтай ээлжийн амралтад тооцохгүй.  
Үүнд:

а) жилийн цалинтай ээлжийн амралтын хугацаатай давхцсан эсэхээс үл хамааран далбааны эзэн улсад тэмдэглэдэг нийтээр амрах болон уламжлалт баярын өдрүүд;

б) эрх бүхий байгууллагаас, эсхүл тухайн улсын холбогдох байгууллагаар дамжуулан тодорхойлсон нөхцөлийн дагуу өвчтэй, гэмтэж бэртсэн, эсхүл жирэмсэн болон амаржсан зэрэг шалтгаанаар ажил гүйцэтгэх чадамжгүй болсон хугацаа;

в) хөдөлмөрийн гэрээний дагуу далайчинд олгосон эрэг дээр амрах түр хугацааны амралт;

д) эрх бүхий байгууллагаас, эсхүл тухайн улсын холбогдох байгууллагаар дамжуулан тодорхойлсон нөхцөлийн дагуу олгох аливаа нөхөн эдлэх амралт.

#### **Удирдамж В2.4.2 – Жилийн ээлжийн амралт авах**

1. Жилийн ээлжийн амралт авах хугацааг дүрэм, хамтын гэрээ, арбитрын шийдвэр, эсхүл үндэсний тогтсон жишигт нийцсэн бусад арга хэрэгслээр тогтоосноос бусад тохиолдолд хөлөг онгоц эзэмшигч нь тухайн далайчид, эсхүл тэдний төлөөлөгчидтэй зөвшилцөн, аль болох тохиролцоонд хүрэх замаар уг хугацааг тодорхойлно.

2. Далайчид зарчмын хувьд тэдгээртэй нягт холбоотой газар жилийн ээлжийн амралтаа эдлэх эрхтэй ба энэ нь үндсэндээ тэдний ажлаас чөлөөлөгдсөний дараа буцаж очих газартай нь нэг адил газар байна. Далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ, дотоодын хууль, журамд зааснаас бусад тохиолдолд далайчдаас өөрт нь ногдох жилийн ээлжийн амралтыг тэдэнтэй зөвшилцөлгүйгээр өөр газар эдлэхийг шаардах ёсгүй.

3. Хэрэв далайчид жилийн ээлжийн амралтаа энэ удирдамжийн 2 дахь хэсэгт зааснаас өөр газраас авах шаардлагатай болсон тохиолдолд анх ажилд орсон буюу хөлсөлсөн газрын гэртээ аль ойр орших газар руу үнэгүй тээвэрлүүлэх эрхтэй. Үүнтэй шууд холбогдон гарах амьдрах зардал болон бусад зардлыг хөлөг онгоц эзэмшигч



хариуцна. Тийнхүү зорчих хугацааг далайчны жилийн цалинтай ээлжийн амралтын хугацаанаас хорогдуулж хасахгүй.

4. Жилийн ээлжийн амралтаа эдэлж байгаа далайчныг зөвхөн онцгой тохиолдолд түүний зөвшөөрсөнөөр эргүүлэн дуудна.

#### **Удирдамж В2.4.3 –Амралтыг хуваах буюу нэгтгэх**

1. Эрх бүхий байгууллага, эсхүл тухайн улсын зохих байгууллага нь жилийн цалинтай ээлжийн амралтыг хэсэгчлэн эдлэх, эсхүл тухайн нэг жилд эдлэвэл зохих ээлжийн амралтыг дараагийн амралттай нэгтгэн эдлэх нөхцөлийг зөвшөөрч болно.

2. Энэ удирдамжийн 1 дэх хэсгийн дагуу болон хөлөг онгоц эзэмшигч ба тухайн далайчны хоорондын гэрээнд өөрөөр зааснаас бусад тохиолдолд энэ удирдамжид дурдсан жилийн цалинтай ээлжийн амралтыг тасралтгүй олгоно.

#### **Удирдамж В2.4.4 – Залуу далайчид**

1. 18 насанд хүрээгүй залуу далайчид гадагшаа аялал хийж байгаа хөлөг онгоцон дээр хамтын гэрээ, эсхүл далайчны хөдөлмөрийн гэрээний дагуу 6 сар буюу түүнээс богино ямарваа хугацаагаар ээлжийн амралтгүйгээр ажилласан ба хөлөг онгоц уг хугацаанд тэдний эх оронд эргэн ирээгүй хийгээд аяллын дараагийн 3 сарын хугацаанд эргэж ирэхээргүй бол залуу далайчдын хувьд тусгай арга хэмжээ авах асуудлыг анхаарч үзнэ. Ийм арга хэмжээнд залуу далайчдын аяллын хугацаанд олж авсан аливаа амралтыг нь эдлүүлэх зорилгоор тэднээс зардал гаргахгүйгээр тэдгээрийн оршин суудаг улс дахь анх ажилд орсон газарт нь буцаах явдал хамаарч болно.

#### **Журам 2.5 – Эх орондоо буцах**

*Зорилго: Далайчдыг эх орондоо буцаж очих боломжоор хангах*

1. Далайчид Актад тодорхойлсон нөхцөл, болзлын дагуу өөрсдөөсөө зардал гаргахгүйгээр эх орондоо буцаж ирэх эрхтэй байна.

2. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцноос далайчдыг Актын дагуу эх оронд нь буцаах нөхцөл бололцоог баталгаажуулах санхүүгийн чадавхитай байхыг шаардана.

#### **Стандарт А2.5 – Эх орондоо буцах**

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчид дараахь тохиолдолд эх орондоо буцаж очих эрхтэй байх нөхцөлийг баталгаажуулна. Үүнд:

- а) хэрэв далайчдын хөдөлмөрийн гэрээний хугацаа аяллын үед дууссан бол,
- б) далайчдын хөдөлмөрийн гэрээг дор дурдсан этгээд цуцалсан бол:
  - i) хөлөг онгоц эзэмшигч;
  - ii) тодорхой үндэслэл шалтгааны улмаас далайчин;

с) далайчид хөдөлмөрийн гэрээний дагуу үүрэгт ажлаа цаашид гүйцэтгэх боломжгүй болсон, эсхүл тодорхой тохиолдолд тухайн ажлаа гүйцэтгэх боломжгүйд тооцогдсон.

2. Гишүүн улс бүр өөрийн хууль тогтоомж, бусад арга хэмжээ, эсхүл хамтын гэрээнд дараахь нөхцөлийг тодорхойлсон зохих заалтыг тусгаж оруулахыг баталгаажуулна:

- а) энэхүү стандартын 1(b) ба (с) хэсгийн дагуу далайчид эх орондоо буцаж очих тохиолдол;
- б) эх орондоо буцаж очих эрх үүсэх хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах хамгийн их хугацаа. Энэ хугацаа нь 12 сараас бага байна;



с) далайчны буцаж очих газар, тээврийн хэрэгслийн төрөл, даах зардлын төрөл болон хөлөг онгоц эзэмшигчийн зүгээс хийх бусад зохицуулалт зэрэг далайчныг эх оронд нь буцаахтай холбоотойгоор хөлөг онгоц эзэмшигчээс олгох тодорхой хөнгөлөлт, боломж.

3. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоц эзэмшигчдийг далайчдыг ажилд анх орох үед нь эх орондоо буцах зардлын урьдчилгаа төлбөр төлөхийг шаардах, мөн дотоодын хууль тогтоомж, бусад арга хэмжээ, эсхүл холбогдох хамтын гэрээний дагуу далайчин хөдөлмөрийн гэрээний үүргээ ноцтой зөрчсөн нь тогтоогдсоноос бусад тохиолдолд далайчны цалин хөлс, эсхүл бусад хөнгөлөлтөөс эх орондоо буцахтай нь холбогдон гарах зардлыг нөхөн суутгахыг хориглоно.

4. Дотоодын хууль тогтоомж нь хөлөг онгоц эзэмшигчийн гуравдагч талтай байгуулсан гэрээний хүрээнд далайчныг эх оронд нь буцаах зардлыг нөхөн гаргуулахтай холбоотой аливаа эрхийг хөндөхгүй.

5. Хэрэв хөлөг онгоц эзэмшигч эх орондоо буцах эрхтэй далайчдыг буцаах зохицуулалтыг хийж чадаагүй, эсхүл зардлыг төлөөгүй бол:

а) хөлөг онгоцны далбааны эзэн гишүүн улсын эрх бүхий байгууллага тухайн далайчныг эх оронд нь буцаах асуудлыг шийдвэрлэх ба хэрэв тийнхүү шийдвэрлэж чадаагүй бол далайчны эх орондоо буцахаар орхин гарах гэж байгаа улс, эсхүл түүний иргэний харьяалал бүхий улс далайчны буцах асуудлыг зохицуулж, хөлөг онгоцны далбааны эзэн гишүүн улсаас төлбөрийг нөхөн гаргуулж болно;

б) далайчныг эх оронд нь буцаахтай холбогдон гарсан зардлыг хөлөг онгоцны далбааны эзэн гишүүн улс хөлөг онгоцны эзэмшигчээс нөхөн гаргуулах боломжтой байна;

с) энэ стандартын 3 дахь хэсэгт зааснаас бусад ямар ч тохиолдолд эх оронд нь буцаах зардлыг далайчдаас гаргуулах ёсгүй.

6. Энэ Актын дагуу далайчныг эх оронд нь буцаах зардлыг төлсөн гишүүн улс нь Хөлөг онгоцыг баривчлах тухай 1999 оны олон улсын конвенц зэрэг холбогдох олон улсын баримт бичгийг анхааралдаа аван тухайн хөлөг онгоц эзэмшигчийн хөлөг онгоцыг энэ стандартын 5 дахь хэсгийн дагуу нөхөн төлбөр хийх хүртэл саатуулах буюу саатуулах тухай хүсэлт гаргаж болно.

7. Гишүүн улс бүр өөрийн боомтод ирэх, эсхүл түүний нутаг дэвсгэрийн буюу дотоод усан бүсээр дайран өнгөрөх хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдыг эх оронд нь буцаах, мөн тавцан дээр дахин ажиллуулах үйл явцыг хөнгөвчлөх үүрэгтэй.

8. Ялангуяа, гишүүн улс нь хөлөг онгоц эзэмшигчийн санхүүгийн байдал, эсхүл далайчны оронд хүн сэлгүүлэн томилох чадваргүй буюу хойрго байдлаас нь шалтгаалан аливаа далайчны эх орондоо буцах эрхийг татгалзах ёсгүй.

9. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоц далайчныг эх оронд нь буцаахтай холбоотой дотоодын хууль тогтоомжийн заалтыг зохих хэл дээр бэлтгэн авч явж, түүний хувийг далайчдад өгөхийг шаардана.

### **Удирдамж В2.5 – Эх орондоо буцах**

#### **Удирдамж В2.5.1 – Эрх олгох**

1. Далайчид дараахь тохиолдолд эх орондоо буцах эрхтэй байна. Үүнд:

а) Стандарт А2.5-ын 1(а) хэсэгт заасан тохиолдлын хувьд далайчдын хөдөлмөрийн гэрээний дагуу гаргасан мэдэгдлийн хугацаа дууссанаар,

б) Стандарт А2.5-ын 1(б) ба (с) хэсэгт заасан тохиолдлын хувьд:

i) өвчтэй, гэмтэж бэртсэн, эсхүл эрүүл мэндийн бусад шалтгаанаар эх орондоо буцаж очих шаардлагатай бол эрүүл мэндийн хувьд аялах боломжтой болсон үедээ;

ii) хөлөг онгоц сүйрсэн;

iii) хөлөг онгоц эзэмшигч нь төлбөрийн чадваргүй болсон, хөлөг онгоцоо худалдсан, хөлөг онгоцны бүртгэлийг сольсон буюу бусад ижил төстэй





шалтгааны улмаас далайчны ажил олгогчийн үүднээс хууль зүйн болон гэрээний үүргээ цаашид үргэлжлүүлэн биелүүлэх боломжгүй болсон;  
iv) хөлөг онгоц дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл далайчдын хөдөлмөрийн гэрээгээр тодорхойлсон дайны бүсийг чиглэн аялж буй бөгөөд далайчид тийшээ явахыг зөвшөөрөөгүй;

v) үйлдвэрийн шийдвэр, эсхүл хамтын гэрээний дагуу хөдөлмөр эрхлэлтийг цуцлах, түр зогсоох, эсхүл аливаа ижил төстэй бусад шалтгаанаар хөдөлмөр эрхлэлтийг цуцалсан.

2. Энэ Актын дагуу далайчин эх орондоо буцан очиж амрах эрх үүсэх хүртэл тавцан дээр ажиллах хамгийн их хугацааг тодорхойлохдоо далайчдын ажиллах орчинд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг харгалзан үзнэ. Гишүүн улс бүр боломжтой тохиолдолд технологийн дэвшил, өөрчлөлтийг нэвтрүүлэх замаар дээрх хугацааг багасгахыг эрмэлзэх ба энэ чиглэлээр Далайн тээврийн хамтарсан хорооноос гаргасан аливаа зөвлөмжийг баримталж болно.

3. Стандарт А2.5-ын дагуу далайчныг эх оронд нь буцаахад хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцах зардалд дор хаяж дараахь зүйлс багтана. Үүнд:

а) энэ удирдамжийн 6 дахь хэсгийн дагуу буцаж очихоор сонгосон газар хүртэлх аяллын зардал;

б) далайчид хөлөг онгоцыг орхин явсан үеэс эхлэн тэдний буцах газраа очих хүртэлх орон байр, хоол хүнсний зардал;

с) хэрэв дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл хамтын гэрээнд заасан бол далайчид хөлөг онгоцыг орхин явсан үеэс эхлэн тэдний буцах газраа очих хүртэлх зам-хоногийн мөнгө;

д) далайчдын хувийн 30 кг ачааг тэдний буцаж очих газар хүртэл тээвэрлэх зардал;

е) далайчид эрүүл мэндийн хувьд буцаж очих газар хүртлээ аялах боломжтой болох хүртэл шаардагдах эрүүл мэндийн эмчилгээний зардал.

4. Далайчдын эх орондоо буцах хүртлээ хүлээсэн хугацаа болон буцах газар хүртэлх аяллын хугацааг далайчдад олгосон цалинтай амралтаас хасч тооцохгүй.

5. Хөлөг онгоц эзэмшигч нь тухайн далайчид энэхүү Актын дагуу тодорхойлсон газартаа буцаж очих хүртэл, эсхүл тухайн нэг газар руу явж байгаа хөлөг онгоцны тавцан дээр зохих ажлын байраар хангагдах хүртэл далайчны буцах зардлыг үргэлжлүүлэн хариуцвал зохино.

6. Гишүүн улс бүр далайчныг буцаах асуудлыг түргэн шуурхай арга хэмжээ авч шийдвэрлэхийг хөлөг онгоц эзэмшигчээс шаардана. Ердийн тээврийн хэрэгслийн төрөл нь агаарын тээвэр байна. Гишүүн улс бүр далайчны буцаж очих газрыг тодорхойлж өгвөл зохино. Далайчны буцаж очих газар нь түүнтэй бодитой холбоотой байж болох улс байвал зохих ба үүнд:

а) далайчин ажилд орохыг зөвшөөрсөн газар;

б) хамтын гэрээнд тодорхойлсон газар;

с) далайчны оршин суудаг улс, эсхүл

д) ажилд орох үед харилцан тохиролцсон бусад газар.

7. Далайчид дээр тодорхойлсон газраас өөрийн буцаж очихыг хүсч байгаа газрыг сонгох эрхтэй байна.

8. Хэрэв далайчин дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл хамтын гэрээгээр тодорхойлсон зохих хугацааны дотор эх орондоо буцах талаараа мэдэгдээгүй бол тэрхүү эрх нь хүчингүй болж болно.

### **Удирдамж В2.5.2 – Гишүүн улсын оролцоо**

1. Эх орондоо буцах хугацаагаа хүлээж байх үедээ гадаад улсын боомтод орхигдсон далайчинд аливаа боломжтой бодит туслалцааг үзүүлбэл зохих ба далайчны буцах хугацаа нь хойшилсон тохиолдолд гадаад улсын боомтын эрх бүхий байгууллага нь далбааны эзэн улсын консулын, эсхүл орон нутгийн төлөөлөгчийн



газар болон далайчны иргэний харьяаллын, эсхүл оршин суудаг улсын аль тохироход нь нэн даруй мэдэгдэнэ.

2. Гишүүн улс бүр дор дурдсан тохиолдолд холбогдох зохицуулалтыг бий болгохыг эрмэлзэнэ. Үүнд:

а) гадаад улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд ажилд орсон далайчдыг тэднээс үл хамаарах шалтгаанаар гадаадын боомтод буулгасан бол тэдгээр далайчныг:

i) тухайн далайчны ажилд орсон боомт;

ii) далайчны иргэний харьяаллын, эсхүл оршин суудаг улсын боомт;

iii) эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрсөнөөр, эсхүл бусад холбогдох аюулгүй байдлын арга хэмжээний хүрээнд хөлөг онгоц эзэмшигч буюу ахмад болон далайчны хооронд тохиролцсон бусад боомтод буцаах.

iv) гадаад улсын далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд ажилд орсон бөгөөд хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байхдаа өөрийн буруутай үйл ажиллагаанаас хамааралгүйгээр өвчилсөн буюу гэмтэж бэртсэний улмаас гадаадын боомтод буусан далайчдад эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ үзүүлэх.

3. Хэрэв 18 насанд хүрээгүй залуу далайчид анхныхаа гадаад аяллаар хөлөг онгоцон дээр хамгийн багадаа 4 сар ажилласны дараа далайн амьдралд дасан зохицохгүй байгаа нь илэрхий болбол тэдгээрийг өөрсдөөс нь зардал гаргахгүйгээр далбааны эзэн улсын, эсхүл далайчдын иргэний харьяаллын буюу оршин суудаг улсын консулын үйлчилгээ бүхий анхны тохиромжтой боомтоос буцаах боломжийг олгоно. Дээрх тохиолдолд тийнхүү буцаах болсон шалтгааныг дурдсан мэдэгдлийг тухайн залуу далайчинд далайд ажил эрхлэх зөвшөөрөл олгосон эрх бүхий байгууллагад хүргүүлнэ.

#### **Журам 2.6 – Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живсний улмаас далайчдад нөхөн олговор олгох**

*Зорилго: Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живсэн тохиолдолд далайчдад нөхөн олговор олгохыг баталгаажуулах*

1. Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живснээс үүдэн далайчид гэмтэж бэртсэн, алдагдалд орсон, эсхүл ажилгүй болсон тохиолдолд зохих нөхөн олговор авах эрхтэй.

#### **Стандарт А2.6 - Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живсний улмаас далайчдад нөхөн олговор олгох**

1. Гишүүн улс бүр аливаа хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живсэн тохиолдолд хөлөг онгоц эзэмшигч тавцан дээрх далайчин бүрт хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живснээс үүдэлтэй ажилгүйдлийн тэтгэмж олгох нөхцөлийг баталгаажуулсан журам гаргана.

2. Энэ стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан журам нь хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живснээс үүдэлтэй алдагдал, эсхүл гэмтэл бэртэлтэй холбоотойгоор тухайн гишүүн улсын дотоодын хуулийн дагуу далайчны эдлэх аливаа бусад эрхийг хөндөхгүй.

#### **Удирдамж В2.6 - Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живсний улмаас далайчдад нөхөн олговор олгох**

##### **Удирдамж В2.6.1 – Ажилгүйдлийн тэтгэмжийг тооцон бодох**

1. Хөлөг онгоц алга болсон, эсхүл живснээс үүдэлтэй ажилгүйдлийн нөхөн олговрыг далайчны бодитой ажилгүй байх хоногоор тооцон хөдөлмөрийн гэрээний дагуу төлбөл зохих цалин хөлстэй адил хэмжээгээр тогтоож төлөх бөгөөд ингэхдээ



аливаа нэг далайчинд төлөх нөхөн олговрын нийт хэмжээг түүний хоёр сарын цалин хөлстэй тэнцэх хэмжээнээс илүүгүй байхаар хязгаарлаж болно.

2. Гишүүн улс бүр далайчид дээр дурдсан нөхөн олговрыг барагдуулан авахдаа тэдгээрийн ажиллах хугацаандаа олсон цалин хөлсний үлдэгдлийг нөхөн авах хууль ёсны арга хэрэгслээр нэгэн адил хангагдах явдлыг баталгаажуулна.

### **Журам 2.7 – Багийн гишүүдийн хэмжээ, түвшин**

*Зорилго: Хөлөг онгоцны аюулгүй, үр ашигтай, найдвартай үйл ажиллагааны үүднээс далайчид хөлөг онгоцны тавцан дээр хангалттай тооны багийн гишүүнтэй хамт ажиллах нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоцны аюулгүй, үр ашигтай, найдвартай үйл ажиллагааг баталгаажуулахын тулд түүний далбаан дор зорчиж яваа бүх хөлөг онгоцыг бүхий л нөхцөлд тавцан дээрээ хангалттай тооны далайчин ажиллуулахыг шаардах ба ингэхдээ тухайн аяллын нөхцөл, байдал болон далайчдын ядарч сульдах явдлыг харгалзан үзнэ.

### **Стандарт А2.7 – Багийн гишүүдийн тоо хэмжээ**

1. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоцны аюулгүй, үр ашигтай, найдвартай үйл ажиллагааг баталгаажуулахын тулд түүний далбаан дор зорчиж яваа бүх хөлөг онгоцыг тавцан дээрээ хангалттай тооны далайчин ажиллуулахыг шаардана. Хөлөг онгоц бүр энэхүү конвенцийн стандартыг хангах хийгээд үйл ажиллагааны бүхий л нөхцөлд хөлөг онгоцны болон өөрийн хүмүүсийн аюулгүй, найдвартай байдлыг баталгаажуулахын тулд эрх бүхий байгууллагаас баталсан аюулгүй ажиллагааны зорилгоор багийн гишүүний хамгийн бага байх тоо хэмжээг тодорхойлсон баримт бичиг буюу түүнтэй дүйцэх ямарваа баримт бичигт заасны дагуу мэргэжлийн ур чадвар болон тоо хэмжээний хувьд шаардлага хангасан багтай байна.

2. Эрх бүхий байгууллага нь багийн гишүүдийн тоо хэмжээг тодорхойлох, батлах, эсхүл шинэчлэхдээ далайчид хангалттай амралтын цагтай байх, ядарч сульдах явдлыг хязгаарлахын тулд илүү цагаар ажиллуулахаас зайлсхийх буюу багасгах хэрэгцээ шаардлага хийгээд холбогдох олон улсын баримт бичиг, ялангуяа Далайн олон улсын байгууллагаас гаргасан багийн гишүүдийн тоо хэмжээний тухай баримт бичгийн зарчмуудыг харгалзан үзнэ.

3. Багийн гишүүдийн тоо хэмжээг тодорхойлохдоо эрх бүхий байгууллага нь Журам 3.2 ба Стандарт А3.2-д заасан хоол хүнсний хангамжийн талаарх бүх шаардлагыг харгалзан үзнэ.

### **Удирдамж В2.7 - Багийн гишүүдийн тоо хэмжээ**

#### **Удирдамж В2.7.1 – Маргаан шийдвэрлэх**

1. Гишүүн улс бүр хөлөг онгоцны багийн гишүүдийн тоо хэмжээтэй холбоотой гомдол, маргааныг хянан шалгах, шийдвэрлэхэд чиглэсэн үр ашигтай механизм ажиллуулах буюу тийм механизмыг бий болгохыг баталгаажуулна.

2. Хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагын төлөөлөгчид ийм механизмыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаанд эрх бүхий байгууллага болон бусад этгээдтэй хамтран, эсхүл дангаар оролцоно.

### **Журам 2.8 – Далайчдын албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх боломж**

*Зорилго: Далайчдын албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх боломжийг дэмжих*

1. Гишүүн улс бүр далайн салбарт хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжих, өөрийн нутаг дэвсгэрт оршин суудаг далайчдад албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх өргөн боломж бололцоог бүрдүүлэхэд чиглэсэн үндэсний бодлоготой байна.

**Стандарт А2.8 - Далайчдын албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх боломж**

1. Гишүүн улс бүр далайн салбарыг тогтвортой, чадварлаг ажиллах хүчнээр хангах зорилгоор далайчдад албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх бололцоог бүрдүүлэхэд чиглэсэн үндэсний бодлоготой байна.

2. Энэхүү стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан бодлогын зорилго нь далайчдад өрсөлдөх ур чадвар, мэргэшлээ дээшлүүлэх, хөдөлмөр эрхлэх боломжоо нэмэгдүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэхэд оршино.

3. Гишүүн улс бүр холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр хөлөг онгоцны тавцан дээр хөлөг онгоцны аюулгүй ажиллагаа болон жолоодлоготой холбоотой үндсэн чиг үүргийг гүйцэтгэдэг далайчдад мэргэжлийн зааварчилгаа өгөх, боловсрол олгох, сургах хийгээд үргэлжлүүлэн сургахад чиглэсэн зорилтуудыг дэлгэрэнгүй тодорхойлно.

**Удирдамж В2.8 - Далайчдын албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх боломж**

**Удирдамж В2.8.1- Далайчдын албан тушаал ахих, ур чадвараа хөгжүүлэх болон хөдөлмөр эрхлэх боломжийг дэмжих арга хэмжээ**

1. Стандарт А2.8-д заасан зорилтуудыг дараахь арга хэмжээ авах замаар хэрэгжүүлж болно. Үүнд:

- а) хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл хөлөг онгоцны эзэмшигчдийн байгууллагатай албан тушаал дээшлүүлэх, ур чадварыг хөгжүүлэх сургалт явуулах гэрээ байгуулах;
- б) мэргэшсэн далайчдыг ангилан бүртгэх, жагсаах механизм бий болгох, ажиллуулах замаар хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжих зохицуулалт бий болгох;
- в) зохистой ажлын байрыг хадгалах, хамгаалах зорилгоор далайчдын ур чадварыг хөгжүүлэх, өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх, хувь хүний хөдөлмөр эрхлэх хэтийн төлвийг сайжруулах, далайн салбарын хөдөлмөрийн зах зээлийн орчин нөхцөл болон технологийн өөрчлөлт шинэчлэлтэд уялдуулах үүднээс далайчныг эрэг дээр болон тавцан дээр аль алинд нь нэмэлт сургалтад хамруулах, боловсрол олгох бололцоог дэмжих.

**Удирдамж В2.8.2 - Далайчдыг бүртгэх**

1. Хэрэв далайчдыг бүртгэх, жагсаах механизм үйлчилж байгаа бол тэрхүү бүртгэл, жагсаалтад дотоодын хууль, тогтсон жишиг, эсхүл хамтын гэрээгээр тодорхойлсон хүрээнд далайчдын бүхий л ажил мэргэжлийн ангиллыг багтаасан байна.

2. Ийм бүртгэл, жагсаалтад орсон далайчид далайд ажил эрхлэх давуу эрхийг эдэлнэ.

3. Ийм бүртгэл, жагсаалтад орсон далайчид дотоодын хууль, тогтсон жишиг, эсхүл хамтын гэрээгээр тодорхойлсон хүрээнд ажил эрхлэхэд бэлэн байвал зохино.

4. Ийм бүртгэл, жагсаалтад орсон далайчны тоог далайн салбарын хэрэгцээг хангахуйц түвшинд хүргэх үүднээс дотоодын хууль тогтоомж зөвшөөрсөн хүрээнд тогтмол хянана.



5. Ийм бүртгэл, жагсаалтад орсон далайчдын тоог багасгах шаардлага гарвал тухайн улсын нийгэм, эдийн засгийн байдлыг харгалзан, далайчдад хохирол учруулахаас сэргийлэх, түүнийг бууруулахын тулд зохих бүх арга хэмжээг авна.

### **БҮЛЭГ 3. ОРОН БАЙР, АМРАЛТЫН ОРОН ЗАЙ, ХЭРЭГСЭЛ, ХООЛ ХҮНСНИЙ ХАНГАМЖ**

#### **Журам 3.1 – Орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газар**

*Зорилго: Далайчдыг тавцан дээр зохистой орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газраар хангах нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Гишүүн улс бүр өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоц далайчдын эрүүл, тохитой байх шаардлагад нийцүүлэн тэдгээрийг хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах, амьдрах зохистой орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газрын нөхцөлийг баталгаажуулна.

2. Энэ журмыг хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн Актад заасан хөлөг онгоц барих, тоноглохтой холбоотой шаардлага нь зөвхөн энэ конвенц тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдөр буюу түүнээс хойш баригдсан хөлөг онгоцны хувьд үйлчилнэ. Дээр дурдсан өдрөөс өмнө үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд Багийн гишүүдийн орон байрны тухай 1949 оны 92 дугаар конвенц (шинэчлэгдсэн), Багийн гишүүдийн орон байрны тухай (нэмэлт нөхцөл) 1970 оны 133 дугаар конвенцид заасан хөлөг онгоц барих, тоноглохтой холбоотой шаардлага нь тухайн гишүүн улсын хууль, тогтсон жишгийн дагуу тэрхүү өдрөөс өмнө үйлчилж байсан хүрээнд үргэлжлэн үйлчилнэ. Хөлөг онгоцны хэрсэнг тавьж суурилуулсан, эсхүл барилга угсралтын ажил түүнтэй адил түвшинд хийгдсэн өдрийг тухайн хөлөг онгоц баригдсан буюу үйлдвэрлэгдсэн өдөр гэж үзнэ.

3. Хэрэв өөрөөр тодорхой заагаагүй бол, далайчдыг орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газраар хангахтай холбоотойгоор Актад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуух аливаа шаардлага нь зөвхөн уг нэмэлт, өөрчлөлт тухайн гишүүн улсын хувьд хүчин төгөлдөр болсон өдөр буюу түүнээс хойш үйлдвэрлэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд үйлчилнэ.

#### **Стандарт А3.1 – Орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газар**

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцонд тавигдах дараахь шаардлагыг тусгасан хууль, журмыг батална. Үүнд:

а) тавцан дээр ажиллаж, эсхүл амьдарч буй, эсхүл ажиллангаа амьдарч байгаа далайчдад зориулсан аливаа орон байранд тавигдах хамгийн наад захын стандартыг хангаж, уг орон байр нь зохистой орчин бүхий, аюулгүйн зэрэгцээ энэхүү стандартын холбогдох заалттай нийцэж байхыг баталгаажуулах;

б) хөлөг онгоц тэдгээр стандартыг хангаж буй эсэхийг эхэн үед болон явцын шатанд хянан шалгах.

2. Эрх бүхий байгууллага нь энэхүү стандартыг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон хууль, журмыг боловсруулж мөрдөхдөө холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр:

а) хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллангаа амьдрах далайчдын тусгай хэрэгцээг харгалзан эрүүл мэндийг хамгаалах, аюулгүй ажиллагааг хангах ба ослоос урьдчилан сэргийлэх тухай Журам 4.3, түүний дагалдах Актын заалтыг анхаарч үзнэ;

б) энэхүү Актын В хэсэгт заасан зааварчилгааг зохих ёсоор харгалзан үзнэ.

3. Журам 5.1.4-д заасан үзлэг шалгалтыг дараахь тохиолдолд явуулна. Үүнд:

а) хөлөг онгоцыг бүртгэх, эсхүл дахин бүртгэх үед; эсхүл

- b) хөлөг онгоцон дээрх далайчны орон байр үлэмж хэмжээгээр өөрчлөгдсөн бол.
4. Эрх бүхий байгууллага нь энэ конвенцийн дор дурдсан зүйлтэй холбоотой шаардлагыг хэрэгжүүлэхэд онцгой анхаарал хандуулна. Үүнд:
- a) өрөөнүүдийн хэмжээ болон бусад орон байрны зай талбай;
  - b) халаалт болон агааржуулалт;
  - c) дуу чимээ, чичирхийлэл болон орчны бусад хүчин зүйл;
  - d) ариун цэврийн өрөө;
  - e) гэрэлтүүлэг;
  - f) эмнэлгийн байр.
5. Гишүүн улс бүрийн эрх бүхий байгууллага нь түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцноос энэхүү стандартын 6-аас 17 дахь хэсэгт заасан, тавцан дээрх орон байр болон амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газарт тавигдах хамгийн наад захын стандартыг хангахыг шаардана.
6. Орон байрны ерөнхий шаардлагын хувьд:
- a) бүх далайчны орон байрны таазны өндөр нь зохих хэмжээнд байна. Бүх далайчны орон байранд зөвшөөрөгдөх таазны өндрийн хамгийн бага хэмжээ нь хүн бүтэн эргэж, чөлөөтэй хөдлөхүйц байх шаардлагатай бөгөөд 203 сантиметрээс багагүй байна. Эрх бүхий байгууллага нь дараахь тохиолдолд орон байрны аливаа зай талбай, эсхүл хэсэг зайд таазны өндрийн хэмжээг тодорхой хязгаартайгаар багасгахыг зөвшөөрч болно. Үүнд:
    - i) тийнхүү багасгах нь үндэслэлтэй бол;
    - ii) далайчдын тав тухыг алдагдуулахааргүй бол;
  - b) орон байр нь зохих ёсоор тусгаарлагдсан байх;
  - c) Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1974 оны олон улсын конвенц (нэмэлт, өөрчлөлт орсон)-ийн Журам 2(e) болон (f)-д тодорхойлсон зорчигч тээврийн хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцонд унтлагын өрөөнүүд нь онцгой тохиолдлоос бусад тохиолдолд хөлөг онгоцны төв, эсхүл хитгийн хэсгийн хөвөх шугамаас дээш байрласан байна. Онцгой тохиолдолд, хөлөг онгоцны хэмжээ, төрөл, эсхүл үзүүлж буй үйлчилгээнээс хамааран өөр бусад байршил тохиромжгүй байвал унтлагын өрөөнүүдийг хөлөг онгоцны урд хэсэгт байрлуулж болох боловч ямар ч тохиолдолд ус үл нэвтрүүлэх хөндлөвч ханын хэсгээс урагш байрлаж болохгүй;
  - d) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон Далайн олон улсын байгууллагын Тусгай зориулалтын хөлөг онгоц (цаашид “тусгай зориулалтын хөлөг онгоц” гэх)-ны аюулгүй ажиллагааны тухай 1983 оны Акт ба түүний удаахь хувилбаруудын дагуу үйлдвэрлэгдсэн тусгай хөлөг онгоцонд өрөөний гэрэлтүүлэг болон агааржуулалтыг шаардлага хангахуйц түвшинд хийсэн нөхцөлд унтлагын өрөөнүүдийг ачаа ачаалах шугамаас доош байрлуулахыг эрх бүхий байгууллага зөвшөөрч болох боловч тэдгээрийг ямар ч тохиолдолд ажиллах хонгилын яг доор байрлуулж болохгүй;
  - e) ачааны болон хөдөлгүүрийн хэсэг, гал тогоо, агуулах, хатаалгын өрөө, эсхүл нийтийн ариун цэврийн өрөөнөөс унтлагын өрөө рүү шууд дамжих нээлхий байж болохгүй. Тэдгээр өрөө тасалгааг унтлагын өрөөнөөс тусгаарлах ханын хэсэг болон гадна хана нь ган, эсхүл бусад зөвшөөрсөн материалаар үр ашигтай, ус, агаар нэвтрэхгүйгээр хийгдсэн байх;
  - f) дотор хана, өнгөлгөө болон бүрээс хавтас, шал, залгаасуудад хэрэглэсэн материал нь эрүүл ахуйн орчныг бүрдүүлэхэд тохирсон байх;
  - g) зохистой гэрэлтүүлэг болон хангалттай ус зайлуулах хоолойгоор хангагдсан байх;
  - h) орон байр болон амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газар, гал тогооны тасалгааг дуу чимээ, чичиргээний аюултай түвшин, орчны бусад хүчин зүйл болоод хөлөг онгоцны тавцан дээрх химийн бодис зэрэгт нэрвэгдэх эрсдлээс урьдчилан сэргийлэх, мөн далайчдад тавцан дээр ажиллаж, амьдрахад нь тохиромжтой орчин бүрдүүлэх үүднээс эрүүл мэндийг хамгаалах, аюулгүй





ажиллагааг хангах ба ослоос урьдчилан сэргийлэх тухай Журам 4.3, түүний дагалдах Актын холбогдох заалтад нийцүүлж барьсан байх.

7. Агааржуулалт болон халаалтын шаардлагын хувьд:

- а) унтлагын болон цайны өрөөнүүдэд зохих агааржуулалт хийсэн байна;
- б) цаг уурын сэрүүн нөхцөлд худалдааны үйл ажиллагаа тогтмол явуулдаг хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцонд далайчдын орон байр, радио холбооны аливаа тусдаа өрөө болон хөдөлгүүрийн төвлөрсөн хяналтын өрөө зэргийг агааржуулалтын системээр тоногдсон байна;
- с) ариун цэврийн бүх өрөө тасалгаа нь орон байрны аливаа бусад хэсгээс тусдаа салхивчтай байна;
- д) цаг уурын халуун орчин нөхцөлд зөвхөн аялдаг хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцонд тохирох халаалтын системийг суурилуулж, зохих дулаанаар хангана.

8. Гэрэлтүүлгийн шаардлагын хувьд унтлагын болон цайны өрөөнүүд нь байгалийн гэрэл нэвтрэх боломжтой байхын зэрэгцээ нэмэлт хиймэл гэрэлтүүлгээр хангасан байх ба зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд энэ тухайд тусгайлсан зохицуулалт хийж болно.

9. Хэрэв хөлөг онгоцны тавцан дээр унтлагын орон байр шаардлагатай бол унтлагын өрөөнд дараахь шаардлага тавигдана. Үүнд:

- а) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцонд далайчин бүрт тусдаа унтлагын өрөө гаргаж өгнө. Эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоц, эсхүл тусгай зориулалтын хөлөг онгоцыг энэ шаардлагаас чөлөөлж болно;
- б) эрэгтэй, эмэгтэй хүмүүст тусдаа унтлагын өрөө гаргаж өгнө;
- с) тав тух, цэвэр тохилог байдлыг хангах үүднээс унтлагын өрөөнүүдийг зохистой хэмжээгээр төлөвлөж, зохих байдлаар тохижуулсан байна;
- д) ямар ч тохиолдолд далайчин нэг бүрт тусдаа ор гаргаж өгнө;
- е) орны хамгийн бага дотоод хэмжээ дор хаяж 198 сантиметр х 80 сантиметр харьцаатай байна;
- ф) далайчны нэг ортой унтлагын өрөөний шалны хэмжээ дор дурдсанаас багагүй байна:
  - i) 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд 4.5 м<sup>2</sup>;
  - ii) 3000 тонн ба түүнээс дээш, 10000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд 5.5 м<sup>2</sup>;
  - iii) 10000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай хөлөг онгоцонд 7 м<sup>2</sup>.
- г) гэвч 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоц, зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон тусгай зориулалтын хөлөг онгоцны тавцан дээр далайчдыг нэг ортой унтлагын өрөөгөөр хангахын тулд эрх бүхий байгууллага шалны хэмжээг багасгахыг зөвшөөрч болно;
- х) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон тусгай зориулалтын хөлөг онгоцноос бусад 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд унтлагын өрөөнд хамгийн ихдээ хоёр далайчин байж болно. Ийм унтлагын өрөөний шалны хэмжээ 7 м<sup>2</sup>-аас багагүй байна;
- и) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд далайчны албан үүргээ гүйцэтгээгүй үедээ амрах унтлагын өрөөний шалны хэмжээ нь дор дурдсанаас багагүй байна:
  - i) хоёр хүн байрлах өрөөнд 7.5 м<sup>2</sup>;
  - ii) гурван хүн байрлах өрөөнд 11.5 м<sup>2</sup>;
  - iii) дөрвөн хүн байрлах өрөөнд 14.5 м<sup>2</sup>.
- ж) тусгай зориулалтын хөлөг онгоцны унтлагын өрөөнд дөрвөөс дээш хүн байрлуулж болно. Ийм унтлагын өрөөнд нэг хүнд ногдох шалны талбайн хэмжээ 3.6 м<sup>2</sup>-аас багагүй байна;
- к) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон тусгай зориулалтын хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцон дээр хөлөг онгоцны ахлах албан тушаалтны үүрэг





гүйцэтгэж буй, хувийн өрөө, эсхүл өдрийн цагаар байх өрөөгүй далайчны унтлагын өрөөний нэг хүнд ногдох шалны талбайн хэмжээ нь дор дурдсанаас багагүй байна. Үүнд:

- i) 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд  $7.5 \text{ м}^2$ ;
- ii) 3000 тонн ба түүнээс дээш, 10000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд  $8.5 \text{ м}^2$ ;
- iii) 10000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай хөлөг онгоцонд  $10 \text{ м}^2$ .

l) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон тусгай зориулалтын онгоцон дээр хөлөг онгоцны ахлах албан тушаалтны үүрэг гүйцэтгэж буй, хувийн өрөө, эсхүл өдрийн цагаар байх өрөөгүй далайчны унтлагын өрөөний нэг хүнд ногдох шалны талбайн хэмжээ нь залуу ажилтанд  $7.5 \text{ м}^2$ -ээс багагүй, ахмад ажилтанд  $8.5 \text{ м}^2$ -ээс багагүй байна. Залуу ажилтан гэж үйл ажиллагааны түвшний, ахмад ажилтан гэж менежментийн түвшний ажилтанг тус тус ойлгоно;

m) ахмад, ахлах инженер, ахлах залуурч нар унтлагын өрөөнөөс гадна залгаа зочны өрөө, өдөр байх өрөө, эсхүл түүнтэй адилтгах нэмэлт байртай байна. Эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцыг энэ шаардлагаас чөлөөлж болно;

n) орон байранд суугч бүрт хангалттай зайтай (хамгийн багадаа 475 литр) хувцасны шүүгээ, 56 литрээс багагүй эзлэхүүнтэй шургуулгатай шүүгээ, эсхүл түүнтэй адилтгах тавилга ногдоно. Хэрэв шургуулгатай шүүгээ нь хувцасны шүүгээтэйгээ хамт бол хувцасны шүүгээний хамгийн бага эзэлхүүн нь 500 литр байна. Шүүгээ нь тавиуртай байхын зэрэгцээ суугч этгээдийн хувийн нууцыг хамгаалах зорилгоор түгжиж цоожлох боломжтой байна;

o) унтлагын өрөө нэг бүр ширээ буюу бичгийн ширээ, тохилог сандалтай байх бөгөөд ширээ нь хадаж суурилуулсан, эвхэгддэг, эсхүл татаж гаргаж ирдэг зэрэг ямар ч хэлбэртэй байж болно;

10. Цайны өрөөнд тавигдах шаардлагын хувьд:

a) цайны өрөө нь унтлагын өрөөнөөс тусдаа, гал тогооны өрөөтэй аль болох ойр байна. Эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцыг энэ шаардлагаас чөлөөлж болно;

b) цайны өрөөг тодорхой хугацаанд түүгээр нэг зэрэг үйлчлүүлж болох далайчдын тоог харгалзан тохиромжтой хэмжээгээр төлөвлөж, тав тухыг бүрдүүлсэн байхын зэрэгцээ зохих ёсоор тавилгажуулж тоноглогсон (аяллын явцад түргэн үйлчлэх хэрэгсэлтэй) байна. Тусдаа, эсхүл нийтийн цайны өрөөнд байвал зохих хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийг ялгаатай тогтооно;

11. Ариун цэврийн өрөөнд тавигдах шаардлагын хувьд:

a) бүх далайчид хөлөг онгоцон дээр эрүүл мэнд болон эрүүл ахуйн хамгийн наад захын стандарт хийгээд тохилог тав тухтай байдлын зохих стандартыг хангасан ариун цэврийн өрөө ашиглах боломжтой байх ба эрэгтэй, эмэгтэй хүмүүсийн ариун цэврийн өрөө тусдаа байна;

b) удирдлагын байр, хөдөлгүүрийн хэсгээс хялбар хүрч очих зайд буюу эсхүл хөдөлгүүрийн өрөөг хянах төвийн ойролцоо ариун цэврийн өрөө байх шаардлагатай. Эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцыг энэ шаардлагаас чөлөөлж болно;

c) бүх хөлөг онгоцонд хувьдаа ариун цэврийн өрөөгүй зургаа буюу түүнээс цөөн тооны хүн тутамд хамгийн багадаа нэг жорлон, нэг угаалтуур болон нэг угаалгын онгоц буюу шүршүүр, эсхүл хоёулаа хамт байхаар зохистой байршилд шийдэж өгнө;

d) зорчигч тээврийн хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцон дээрх унтлагын өрөө нь хэрэв тусдаа ариун цэврийн өрөөгүй бол халуун, хүйтэн цэвэр устай угаалтууртай байна;



е) ердийн үед дөрвөн цагаас илүүгүй хугацаагаар үргэлжлэх аялал хийдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны хувьд эрх бүхий байгууллага тусгай зохицуулалт хийх, эсхүл шаардлагатай ариун цэврийн өрөөний тоог бууруулах асуудлыг харгалзан үзэж болно;

ф) угаалгын бүх хэсэгт халуун, хүйтэн цэвэр устай байлгана.

12. Эмнэлгийн байрны шаардлагын хувьд, 15 буюу түүнээс дээш тооны далайчинтай, 3 хоногоос дээш хугацаагаар аялал хийдэг хөлөг онгоц зөвхөн эмчилгээний зорилгоор ашиглах эмнэлгийн тусдаа орон байртай байна. Эрх бүхий байгууллага эргийн худалдаанд оролцдог хөлөг онгоцны хувьд энэхүү шаардлагыг хөнгөвчилж болно. Эрх бүхий байгууллага нь тавцан дээрх эмнэлгийн орон байрыг батлахдаа уг байр нь цаг агаарын бүхий л нөхцөлд хүрч очиход хялбар, үйлчлүүлэгчдийн хувьд тав тухтай, тохилог хийгээд тэдэнд зохих анхаарлыг шуурхай тавих нөхцөлийг хангасан эсэхэд анхаарал хандуулна.

13. Зохих тоноглол бүхий угаалгын өрөөг тохиромжтой байршилд байгуулсан байна.

14. Бүх хөлөг онгоц задгай тавцан дээрээ хөлөг онгоцны хэмжээ болон онгоцон дээрх далайчдын тоог харгалзан байгуулсан, далайчид ажил үүргээ гүйцэтгээгүй үедээ байж болох зохих зай талбайтай байна.

15. Бүх хөлөг онгоц хөлөг онгоцны тавцангийн болон хөдөлгүүрийн хэсгийн ашиглах тусдаа буюу нийтийн албан тасалгаатай байна. Эрх бүхий байгууллага холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр 3000 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцыг энэ шаардлагаас чөлөөлж болно.

16. Шумуул ихтэй боомттой тогтмол худалдаа эрхэлдэг хөлөг онгоцууд эрх бүхий байгууллагаас шаардсаны дагуу зохих төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

17. Эрүүл мэндийг хамгаалах, аюулгүй ажиллагааг хангах ба ослоос урьдчилан сэргийлэх тухай Журам 4.3, түүний холбогдох Актын заалтыг харгалзан, хөлөг онгоцон дээр ажиллангаа амьдрах бүх далайчдын тусын тулд тэдгээрийн тусгай хэрэгцээнд нийцсэн амралт, чөлөөт цаг өнгөрөөх газар, төхөөрөмж хэрэгсэл болон үйлчилгээг хөлөг онгоцны тавцан дээр бий болгосон байна.

18. Эрх бүхий байгууллага нь ахмад буюу эсхүл түүнээс эрх олгосон этгээд далайчдын орон байр цэвэр, амьдран суухад таатай хийгээд засвар үйлчилгээ сайтар хийгдсэн эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор хөлөг онгоцны тавцан дээр байнгын үзлэг шалгалт хийж байхыг шаардана. Үзлэг шалгалт нэг бүрийн үр дүнгийн талаар тэмдэглэл үйлдэх ба түүнийг дахин хянаж үзэх боломжтой байна.

19. Тухайн нэг хөлөг онгоцон дээрх шашин шүтлэг, нийгмийн байдлын хувьд өөр, өөр далайчдын ашиг сонирхлыг ялгаварлахгүйгээр харгалзан үзэх шаардлагатай тохиолдолд эрх бүхий байгууллага нь холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр энэхүү стандартыг шударга ёсны үндсэн дээр ялгамжтай байдлаар хэрэглэхийг зөвшөөрч болох ба чингэхдээ энэ нь энэхүү стандартыг хэрэглэсний дагуу бий болох орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх байр, төхөөрөмж хэрэгслээс дор нөхцөл бүхий байр, төхөөрөмж хэрэгслийг хүлээн зөвшөөрөхөд хүргэхгүй байвал зохино.

20. Гишүүн улс бүр холбогдох хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр хөлөг онгоцны хэмжээ, тавцан дээрх хүний тоо зэргийг харгалзан 200 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцыг зохих үндэслэлээр энэ стандартын дараахь заалтын шаардлагаас чөлөөлж болно. Үүнд:

а) 7(b), 11(d) болон 13 дахь хэсэг;

б) зөвхөн шалны талбайн хэмжээтэй холбоотойгоор 9(f), (h)-(l) дахь хэсэг.

21. Энэ стандартын шаардлагаас зөвхөн үүгээр тусгайлан зөвшөөрсөн тохиолдолд чөлөөлж болох бөгөөд энэхүү арга хэмжээг гагцхүү далайчдын эрүүл мэндийг хамгаалах, аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор, зайлшгүй үндэслэл нотолгоо бүхий онцгой тохиолдолд авч болно.

**Удирдамж В3.1 – Орон байр, амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх байр**  
**Удирдамж В3.1.1 – Зураг төсөл болон барилга угсралтын ажил**

1. Унтлагын өрөө болон цайны өрөөний гадна ханыг зохих ёсоор тусгаарласан байна. Хөдөлгүүрийн бүх бүрхүүл, гал тогоо болон дулаан үүсгэгч бусад хэсэг нь зэргэлдээх орон байр, эсхүл хонгилын хэсэгт халууны нөлөөлөл үүсгэхээр байвал тэдгээрийн гадна ханыг зохих ёсоор тусгаарласан байна. Түүнчлэн, уурын буюу халуун усны хоолойноос ялгарах халууны нөлөөллөөс хамгаалах арга хэмжээг авбал зохино.

2. Унтлагын өрөө, цайны өрөө, амралтын өрөө болон орон байрны үүдний хэсгийг конденсац, эсхүл хэт халалтаас сэргийлэх зорилгоор зохих ёсоор тусгаарласан байна.

3. Унтлагын өрөөны хананы гадаргуу болон таазыг цэвэрлэхэд хялбар материалаар хийсэн байна. Хортон шавьж үүрлэх таатай нөхцөл үүсгэх үйлдвэрлэлийн материал хэрэглэж болохгүй.

4. Унтлагын өрөө, цайны өрөөний хананы гадаргуу болон таазыг цэвэрлэхэд хялбар, гэгээлэг өнгөтэй, удаан эдэлгээтэй бөгөөд хоргүй материалаар хийсэн байна.

5. Далайчдын бүх орон байрны дээврийг зөвшөөрөгдсөн материалаар хийх ба хальтиргаагүй, чийг үл нэвтрэх, цэвэрлэхэд хялбар байна.

6. Шалыг нийлмэл материалаар хийсэн бол хажуугийн залгаасуудыг ан цав гаргахгүйгээр нийлүүлж хийсэн байна.

**Удирдамж В3.1.2 – Агааржуулалт**

1. Унтлагын өрөө, цайны өрөөний агааржуулалтын системийг, агаарыг тааламжтай нөхцөлд байлгах, цаг агаар, уур амьсгалын бүхий л нөхцөлд агаарын солилцоог хангалттай түвшинд байлгахын тулд хянаж удирдана.

2. Агааржуулалтын систем нь төвлөрсөн, эсхүл салангид төрөлтэй эсэхээс үл хамааран дараахь шийдэлтэйгээр хийгдсэн байна. Үүнд:

а) агаарыг тохиромжтой хэмд байлгаж, гаднах агаарын нөхцөлтэй харьцуулан харьцангуй чийгшилд барих, агааржуулагчтай бүх хэсэгт агаарын солилцоог хангалттай байлгах, далай дахь үйл ажиллагааны онцлог шинжийг харгалзан, хэт их дуу чимээ гаргах, эсхүл чичиргээ үүсгэхгүй байхаар хийгдсэн;

б) цэвэрлэхэд хялбар, өвчин тархахаас урьдчилан сэргийлэх, эсхүл хянах зорилгоор халдваргүйжүүлэх боломжтой байх.

3. Агааржуулагчийг ажиллуулахад зарцуулах эрчим хүч болон энэ удирдамжийн өмнөх хэсэгт заасан агааржуулалтын системийг дэмжих бусад нэмэлт төхөөрөмжийг, далайчдыг хөлөг онгоцны тавцан дээр амьдрах эсхүл ажиллах бүхий л хугацаанд, эсхүл онцгой нөхцөл байдлын үед бэлэн байлгана. Гэхдээ энэ хүчин чадал онцгой осол аваарын үеийн эх үүсвэрээс хангагдах шаардлагатай.

**Удирдамж В3.1.3 – Халаалт**

1. Далайчдын орон байрны халаалтын систем нь далайчдыг хөлөг онгоцны тавцан дээр амьдрах, эсхүл ажиллах бүх хугацаанд, тухайн нөхцөлд хэрэглэх шаардлагатай үед ажиллахад бэлэн байна.

2. Халаалтын систем шаардлагатай бүх хөлөг онгоцонд халаалтыг халуун усаар, халуун агаараар, цахилгаанаар, уураар эсхүл эдгээртэй дүйцэхүйц аргаар хийнэ. Гэвч орон байрны хэсэгт уурыг дулаан дамжуулалтанд хэрэглэж болохгүй. Халаалтын систем нь далайчдын орон байрны халаалтын хэмийг хөлөг онгоцны худалдааны үйл ажиллагаанд оролцох үед, цаг агаар, уур амьсгалын хэвийн нөхцөлд тааламжтай түвшинд зохицуулах боломжтой байна. Эрх бүхий байгууллага нь шаардлагатай стандартыг тодорхойлно.

3. Радиатор ба халаалтын бусад аппаратууд шаардлагатай хэсэгт байрласан бөгөөд галын, аюул ослын эсхүл суугчдын тав тухгүй байдлын эрсдлээс зайлсхийхээр хамгаалагдсан байна.



### Удирдамж ВЗ.1.4 – Гэрэлтүүлэг

1. Бүх хөлөг онгоцонд далайчдын орон байрыг цахилгаан гэрэлтүүлгээр хангасан байна. Хэрэв гэрэлтүүлгийн цахилгааны тусдаа хоёр эх үүсвэр байхгүй бол зөв ёсоор нь үйлдвэрлэсэн чийдэн, эсхүл осол аваарын үед хэрэглэх гэрэлтүүлгийн аппаратаар хангах нэмэлт гэрэлтүүлэгтэй байна.

2. Унтлагын өрөөнд юм уншихад зориулсан цахилгаан гэрлийг ор бүрийн толгой дээр суурилуулсан байна.

3. Байгалийн болон хиймэл гэрэлтүүлгийн тохирох стандартыг эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон байна.

### Удирдамж ВЗ.1.5 – Унтлагын өрөө

1. Тавцан дээр хүрэлцэхүйцээр, далайчдыг болон тэдэнтэй хамт байж болох хүнийг аль болох тав тухтай байлгах, ортой байхаар зохицуулагдсан байна.

2. Хөлөг онгоцны хэмжээ, эрхлэх үйл ажиллагаа, түүний түр зогсолт зэргээс боломжтойгоор хамааран унтлагын өрөөнүүд нь суугчдын боломжийн тав тухтай, цэвэр цэмцгэр байдлыг хангахын тулд тусдаа ариун цэврийн өрөө, жорлонтой байхаар төлөвлөгдсөн ба тоноглогдсон байна.

3. Далайчдын унтлагын өрөөг ээлжийн ажилтны өрөөнөөс аль болох боломжийн хирээр тусад нь, өдрийн хугацаанд ажилладаг далайчинтай ээлжийн ажилтанг хамт байлгахгүйгээр байрлуулахаар зохион байгуулна.

4. Ойр зуурын бага ажлын үүрэг гүйцэтгэгч далайчдыг нэг унтлагын өрөөнд хоёроос дээшгүйг байрлуулна.

5. Стандарт АЗ.1-ийн 9(м) дэх хэсэгт дурдсан нэмэлт хэрэгслийг боломжтой тохиолдолд хоёрдугаар инженерийн ажилтанд өгнө.

6. Ор, цоожтой шүүгээ, шургуулгатай ширээ, сандал зэрэг нь шалны хэмжээст орж тооцогдоно. Чөлөөтэй хөдлөх боломжтой талбайд нэмэгдэхгүй болон тавилга тавихад ашиглаж болохгүй жижиг, эсхүл хэвийн бус хэлбэртэй талбайг хасаж тооцно.

7. Орыг хоёроос дээш давхарлаж болохгүй; ор нь онгоцны хажуу хана талаар байрласан тохиолдолд, хэрэв орны дээгүүр, хажуу талаас гэрэл тусахаар бол орыг зөвхөн нэг давхар байлгана.

8. Хоёр давхарласан орны доод ор нь шалнаас 30 сантиметрээс багагүй өндөртэй байна; дээд талын ор нь ойролцоогоор доод орны доод хэсэг ба таазны доод хэсэг хоёрын хоорондын дундаж хэсэгт байрлана.

9. Орны их бие, тавцан нь батлагдсан материалаар хийгдсэн байх ба бат бэх, тэгш, зэврэхгүй, эргийн хортон шавьжид өртөхөөргүй байна.

10. Хэрэв орны хийцэд их биений хүрээг мод ашиглан хийсэн бол тэдгээрийг хортон шавьж орох боломжгүйгээр, нүхлэлгүйгээр битүүмжилсэн байна.

11. Ор бүр нь ая тухтай, доод хэсэг нь зөөлөн жинтүүтэй гудастай, эсхүл доод тал нь пүрштэй, зөөлөн жинтүүтэй гудастай, эсхүл дан пүрштэй гудастай байна. Гудас ба зөөлөн жинтүүнд хэрэглэсэн материал нь батлагдсан материал байна. Эдгээр материалд эргийн хортон шавьжид өртөх боломжтой материалыг ашиглаж болохгүй.

12. Нэг ор нөгөө орны дээр байрлах тохиолдолд тоос нэвтрэхгүй материалыг дээд орны гудасны доод талд эсхүл пүршний доод талд хийсэн байна.

13. Тавилга нь тахийлт гулзайлт, эсхүл зэврэлтэд өртөмтгий биш материалаар тэгш, бат бэх хийгдсэн байна.

14. Унтлагын өрөөнүүдийн хажуугийн гэрэлтүүлгэнд хөшигтэй эсхүл түүнтэй адил хаалттай байна.

15. Унтлагын өрөөнүүд нь тольтой, жорлонд шаардагдах зүйлс хийхэд зориулсан жижиг шүүгээтэй, номын тавиуртай ба гадуур хувцасны хангалттай тооны өлгүүртэй байна.

### Удирдамж ВЗ.1.6 – Цайны өрөө

1. Цайны өрөөний хэрэгсэл нь нийтийн эсхүл тусдаа байж болно. Үүнтэй холбоотой шийдвэрийг далайчид ба хөлөг онгоцны эзэмшигчдийн төлөөлөгчидтэй зөвлөлдсөний дараа гаргах бөгөөд түүнийг эрх бүхий байгууллага нь батална. Хөлөг онгоцны хэмжээ ба далайчдын соёл, шашны ялгаа, нийгмийн хэрэгцээ зэрэг хүчин зүйлийг үүнд анхааран үзнэ.

2. Далайчдын тусдаа цайны өрөөний хэрэгсэлтэй тохиолдолд дараахь ажилтныг тусдаа цайны өрөөгөөр хангана:

- а) ахмад ба албан хаагч;
- б) туслах албан хаагч болон бусад далайчид.

3. Зорчигчдын хөлөг онгоцноос бусад хөлөг онгоцон дээр далайчдын цайны өрөөний шалны хэмжээ нь төлөвлөсөн суудлын хүчин чадлын хүн бүрт 1.5 м<sup>2</sup> –аас багагүй байна.

4. Бүх хөлөг онгоцонд цайны өрөө нь олон тооны далайчдыг байрлуулахад нэг дор хэрэглэхэд хүрэлцэхүйцээр суурилуулсан, эсхүл хөдөлгөөнт ширээ, тохирох сандал зэргээр тоноглогдсон байна.

5. Далайчид хөлөг онгоцны тавцан дээр байх бүх хугацаанд дараахь зүйлсийг бэлэн байлгана:

- а) цайны өрөө, эсхүл өрөөнүүдийг ашиглах хүмүүсийн тоонд хүрэлцэхүйц хүчин чадал бүхий, тохиромжтой байрлалд байрлуулсан хөргөгч;
- б) халуун ундааны төхөөрөмж хэрэгсэл;
- с) хүйтэн усны төхөөрөмж хэрэгсэл.

6. Бэлэн байгаа агуулахад цайны өрөөнөөс шууд орох боломжгүй бол гал тогооны хэрэглэлд зориулсан цоож бүхий тохирох шүүгээтэй байх ба гал тогооны хэрэглэл угаах, тохирохуйц хэрэгслээр хангасан байна.

7. Ширээ ба сандлын тавцан нь чийг нэвтрүүлэхгүй материалаар хийгдсэн байна.

### Удирдамж ВЗ.1.7 – Ариун цэврийн өрөө

1. Угаалгын сав ба угаалгын онгоц нь тохирох хэмжээтэй, тэгш гөлгөр гадаргуутай, хагарч цуурахгүй, хуурахгүй, зэврэхгүй, батлагдсан материалаар хийгдсэн байна.

2. Бүх жорлонгууд нь батлагдсан загвараар хийгдсэн ба жорлонгийн татах ус нь хангалттай гоожих эсхүл агаараар татах зэрэг бусад тохирохуйц татах хэрэгслээр хангагдсан байх бөгөөд тэдгээр нь үргэлж ажиллаж, тусдаа шалгаж болохуйц байна.

3. Нэг хүнээс илүү олон хүн хэрэглэхэд зориулсан ариун цэврийн өрөө нь дараахь шаардлагыг хангасан байна:

- а) шал нь батлагдсан бат бөх, чийг нэвтрүүлэхгүй материалаар хийгдсэн бөгөөд зөв хатаасан байна;
- б) хана нь гангаар, эсхүл батлагдсан бусад материалаар хийгдсэн байх ба шалнаас ядаж 23 сантиметр хүртэл зайд ус нэвчихгүй байна;
- с) уг өрөө нь хангалттай гэрэлтүүлэг, халаалт, агааржуулалттай байна;
- д) жорлон нь таатай байрлалд байх ёстой гэхдээ унтлагын өрөө ба угаалгын өрөөнөөс тусдаа салангид, унтлагын өрөөнөөс эсхүл унтлагын өрөө болон жорлон хоорондын гарцнаас шууд орох хаалгагүй байна; энэ шаардлага нь нийт дөрвөөс ихгүй далайчин байрлах хоёр унтлагын өрөөний дундах тасалгаанд байрлах жорлонд хамаарахгүй;
- е) тасалгаанд нэгээс илүү жорлон байвал тэдгээрийг хувь хүнд оноож тохирох ёсоор тэмдэглэсэн байна.

4. Далайчдын хэрэгцээнд хангасан угаалгын хэрэгсэлд дараахь зүйл орно:

- а) угаалгын машин;
- б) хатаагч машин, эсхүл тохирохуйц халаалттай, агааржуулалттай хатаах өрөө;
- с) индүү ба индүүний тавцан эсхүл түүнтэй адил зүйл.





### Удирдамж ВЗ.1.8 – Эмнэлгийн өрөө

1. Эмнэлгийн өрөө нь зөвлөгөө өгөх, эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх, халдварт өвчин тархалтаас хамгаалахад дэмжлэг болох зэрэгт тохируулан хийгдсэн байна.
2. Гарц, ор, гэрэлтүүлэг, агааржуулалт, халаалт, усны хангамж зэргийн зохицуулалт нь тохилог байдлыг хангах, суугчдын эмчилгээ хийхэд зориулагдан хийгдсэн байна.
3. Шаардлагатай эмнэлгийн орны тоог эрх бүхий байгууллага тодорхойлно.
4. Ариун цэврийн өрөөг, эсхүл өрөөний хэсгийг эмнэлгийн өрөөний суугчид зөвхөн ашиглахаар хийгдэнэ. Ийм ариун цэврийн өрөө нь хамгийн багадаа нэг жорлон, нэг угаалгын сав, нэг угаалгын онгоц, эсхүл шүршүүртэй байна.

### Удирдамж ВЗ.1.9 – Бусад хэрэгсэл

1. Хөдөлгүүрийн хэсгийн хүмүүст тэдний хувцсаа солиход зориулсан тусдаа байртай бол тэдгээр нь:
  - а) хөдөлгүүрийн хэсгийн гадна талд байрлах ба түүнд орж гарахад хялбар байна;
  - б) хувцасны цоожтой шүүгээтэй, мөн усанд орох онгоц, эсхүл шүршүүр, эсхүл хоёулантай нь, халуун хүйтэн цэвэр устай угаалгын сав зэрэгтэй байна.

### Удирдамж ВЗ.1.10 – Орны хэрэгсэл, цайны хэрэглэл ба бусад зүйлсийн нөхцөл

1. Гишүүн бүр нь дараахь зарчмыг анхааран үзнэ:
  - а) хөлөг онгоц эзэмшигч бүх далайчдыг хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах хугацаанд хэрэглэхээр цэвэр орны хэрэгсэл, цайны хэрэгслээр хангах ба уг далайчид нь ахмадаас тогтоосон хугацаанд болон хөлөг онгоцон дээр ажиллаж дуусаад тэднийг буцаан өгнө;
  - б) орны хэрэгсэл нь сайн чанартай байх бөгөөд таваг, аяга, цайны бусад хэрэглэл нь амархан цэвэрлэгдэх, батлагдсан материалаар хийгдсэн байна;
  - с) бүх далайчдад алчуур, саван, жорлонгийн цаас зэргийг хөлөг онгоц эзэмшигч хангана.

### Удирдамж ВЗ.1.11 – Амралтын хэрэгсэл, шуудан ба хөлөг онгоцон дээр ирэх зочдын зохицуулалт

1. Амралтын хэрэгсэл ба үйлчилгээг техникийн, үйл ажиллагааны, тээвэрлэлтийн үйлдвэрлэлийн бусад хөгжлөөс үүдэлтэй өөрчлөлтүүдтэй холбогдолтойгоор далайчдын хэрэгцээнд тохирч буй эсэхэд тогтмол шалган үзэж байна.
2. Амралтын байрны тавилгад хамгийн багадаа номын сав, унших, бичих хэрэглэл, боломжтой бол тоглоом зэрэг багтана.
3. Амралтын байрны төлөвлөлттэй холбоотойгоор эрх бүхий байгууллага нь жижиг кафены нөхцөлийг анхааран үзнэ.
4. Дараахь хэрэгсэлд далайчдад үнэ төлбөргүйгээр ашиглахад нь мөн анхаарал тавина:
  - а) тамхи татах өрөө;
  - б) телевизор үзэх ба радио сонсох;
  - с) кино гаргах, аяллын хугацаанд хүрэлцэхүйц, боломжтой хугацаагаар солих боломжтой киноны нөөцтэй байна;
  - д) биеийн тамирын хэрэгсэл, дасгалын хэрэгсэл, ширээ ба дэлгэцийн тоглоом;
  - е) боломжтой бол усан сэлэлтийн хэрэгсэл;





- f) мэргэжлийн ном ба бусад номтой номын сан, аялалын хугацаанд хүрэлцэхүйц, боломжтой хугацаагаар солих боломжтой номны нөөцтэй байна;
- g) гар урлалын хэрэгсэл;
- h) радио, телевизор, видео бичлэг, DVD/CD тоглуулагч, компьютер ба программ хангамж, дуу хураагуур/тоглуулагч зэрэг цахилгаан хэрэгсэл;
- i) үндэстэн, шашин эсхүл нийгмийн соёл зэрэгт эсрэг нөлөөлөхөөс бусад тохиолдолд тавцан дээрх далайчдад зориулсан тохирох баар;
- j) хөлөг онгоц, эрэг рүү ярих утсан холбоо ашиглах боломж, e-мэйл, интернет ба түүнийг ашиглахад боломжийн төлбөртэй.

5. Далайчдын шуудан илгээлт нь найдвартай, аль болох шуурхай байлгахын тулд чармайна. Уг чармайлт нь хаяг солигдсоны улмаас тэдний хяналтаас гарсан тохиолдолд далайчдыг шуудангийн нэмэлт хөлс төлөхөөс чөлөөлсөн байна.

6. Хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй дотоодын эсхүл олон улсын хууль тогтоомжийн дагуу боломжтой, ухаалаг далайчид тэдний гэр бүл, хамаатан садан, найз нөхдөө хөлөг онгоц боомт дээр байх үед тавцан дээр зочноор хүлээн авах зөвшөөрлийг шуурхай олгох арга хэмжээг анхааран үзэж хэрэгжүүлнэ. Ийм арга хэмжээ нь аюулгүй байдлыг хангасан байна.

7. Зарим аялалд, боломжтой тохиолдолд далайчдыг гэр бүлтэйгээ байх боломж олгохыг анхаарч үзэх хэрэгтэй. Ийм гэр бүл нь осол аваар ба эрүүл мэндийн тохирох даатгалтай байна; хөлөг онгоц эзэмшигч далайчдад ийм даатгалтай холбоотой тусламж дэмжлэг бүрийг үзүүлнэ.

#### **Удирдамж В3.1.12 – Дуу чимээ ба чичиргээний хамгаалалт**

1. Орон байр, амралт, гал тогооны байрууд нь хөдөлгүүр, жолоодлогын өрөөнүүд, тавцан дээрх өргөх механизм, агааржуулагч, халаалт, агаар сэрүүцүүлэгч тоног төхөөрөмж ба бусад дуу чимээтэй машин ба аппаратууд зэргээс аль болох хол байрлана.

2. Дуу авианы тусгаарлалтын эсхүл дуу шингээх бусад тохирох материалыг үйлдвэрлэлийн явцад, дуу чимээ гаргах хэсэг болох хана, тааз, тавцанг хийхэд ашиглах ба мөн тоног төхөөрөмжийн хэсгийн дуу чимээ тусгаарлагч өөрөө хаагддаг хаалганд хэрэглэнэ.

3. Хөдөлгүүрийн өрөө ба тоног төхөөрөмжийн бусад хэсгүүдийг хөдөлгүүрийн өрөөний хүмүүст зориулсан, аль болох дуу чимээ нэвтрэхгүй, төвлөрсөн удирдлагатай хаалгатай байна. Тоног төхөөрөмжийн засварын хэсэг зэрэг ажлын тасалгаанууд нь гол хөдөлгүүрийн өрөөний чимээнээс аль болох тусгаарлагдсан байх бөгөөд тоног төхөөрөмжийн ажиллагаанд дуу чимээг багасгах талаар арга хэмжээ авсан байна.

4. Ажлын болон амьдрах хэсгийн дуу чимээний түвшингийн хязгаар нь ОУХБ-ын дуу чимээний нэрвэгдэх түвшний тухай олон улсын зааварчилгаанд, мөн хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй ОУХБ-ын 2001 оны Актад заасан *Ажлын байрны орчны хүчин зүйлүүд*, ОУДБ-аас зөвлөсөн тодорхой хамгаалалт, хөлөг онгоцны тавцан дээрх хүлээн зөвшөөрөгдөх дуу чимээний түвшний тухай аливаа нэмэлт, туслах баримт бичиг зэрэгт нийцсэн байна. Хүчин төгөлдөр мөрдөж буй баримт бичгийн англи, эсхүл хөлөг онгоцны албан хэл дээрх хувийг тавцан дээр авч явах ба далайчдыг үзэхэд хялбар байлгана.

5. Орон байр, амралт, гал тогооны хэрэгслүүдийг хэт чичиргээнд ил тавихгүй байна.

#### **Журам 3.2 – Хүнс ба хүнсний хангалт**

*Зорилго: Далайчид цэвэр нөхцөлд тохируулсан сайн чанарын хүнс ба ундны усыг хэрэглэх боломжтой байхыг батламжлах*

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцны тавцан дээр тохирох чанарын, тэжээллэг, тоо хэмжээ нь хөлөг онгоцны шаардлагыг хангахуйц хүнс ба



ундны усыг авч явах буюу түүгээр ханган үйлчлэх бөгөөд соёл, шашны эх суурийн ялгаатай байдлыг анхааран үзсэн байна.

2. Хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчид ажиллах хугацааныхаа явцад үнэгүй хүнсээр хангагдана.

3. Хүнс бэлтгэх үүрэгтэй тогоочоор ажиллаж байгаа далайчид нь хөлөг онгоцон дээрх тэдний үүргээ хэрхэн биелүүлэхэд сургагдсан буюу мэргэжлийн байна.

### **Стандарт А3.2 – Хүнс ба хүнсний хангалт**

1. Гишүүн бүр нь хууль ба журмыг, эсхүл хүнс ба ундны усны тоо чанарын энгийн стандартыг хангах болон өөрийн далбаатай хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдыг хангах хүнсэнд хэрэглэх хүнсний хангалтын стандартыг тодорхойлох зэрэг бусад арга хэмжээнүүдийг батлах бөгөөд энэ хэсэгт дурдсан стандартыг ухамсарлах, хэрэгжүүлэхийг дэмжих сургалтын үйл ажиллагаа явуулна.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцуудыг дараахь энгийн стандартуудыг хангаж байхыг батламжилна:

а) тавцан дээрх далайчдын тоо, тэдний шашин шүтлэгийн шаардлага, тэдний хүнсэнд хамаарах соёлын хэв маяг, аяллын үргэлжлэх хугацаа болон төрөл зэргийг харгалзан үзэж хүнс, ундны усны хангамж нь тоо хэмжээ, тэжээллэг байдал, чанар, төрлөөрөө тохиромжтой байна;

б) хүнсний хангалтын хэсгийн зохион байгуулалт ба тоног төхөөрөмж нь далайчдад тохирох, төрөл бүрийн, тэжээллэг хоол бэлтгэх, цэвэр нөхцөлд түүгээр үйлчлэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна;

с) хүнсний хангалтын ажиллагсад нь зөв оновчтой сургагдсан эсхүл тэдний үүрэгт ажилдаа зааварчлагдсан байна.

3. Хөлөг онгоц эзэмшигч нь хөлөг онгоцны тогоочийн үүрэг гүйцэтгэж буй далайчдыг сургасан, мэргэшсэн, тухайн Гишүүний хууль ба журамд заасан шаардлагын дагуу үүрэгт ажилдаа тохирсон гэдгийг батламжилна.

4. Энэ Стандартын 3 дахь хэсгийн шаардлагуудад хоол хийх энгийн арга, хүнс ба хувийн ариун цэврийн байдал, хүнсний хадгалалт, нөөцийн хяналт, орчны хамгаалалт, хүнсний хангамжийн эрүүл ахуй ба аюулгүй байдал зэргийг хамарсан эрх бүхий байгууллагаас баталсан эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн сургалтын дамжаа багтана.

5. 10 хүнээс бага багийн гишүүнтэй байхаар тодорхойлсон хөлөг онгоцон дээр багийн гишүүдийн тооны хэмжээ эсхүл худалдааны хэв шинжээс хамааран эрх бүхий байгууллагаас бүрэн мэргэшсэн тогооч ажиллуулахыг шаардахгүй байж болох бөгөөд гал тогоонд хүнс бэлтгэгч хэн ч байсан гэсэн хүнс ба хувийн ариун цэвэр ахуй, мөн тавцан дээр хүнс хадгалах талаар сургагдсан, эсхүл зөвлөмжид хамрагдсан байна.

6. Онцгой шаардлага гарсан тохиолдолд эрх бүхий байгууллага нь бүрэн мэргэшээгүй тогоочийг тодорхой хөлөг онгоцон дээр, тодорхой хугацааны туршид дараахь тохиромжтой боомт хүртэл эсхүл нэг сараас илүүгүй хугацаагаар ажиллахыг зөвшөөрч тусгай зөвшөөрөл олгож болох бөгөөд уг тусгай зөвшөөрөл олгогдсон этгээд нь хүнс ба хувийн ариун цэвэр ахуй, мөн тавцан дээр хүнс хадгалах талаар сургагдсан эсхүл зөвлөмжид хамрагдсан байна.

7. Мөрдөгдөж буй 5 дугаар бүлгийн шаардлагын дагуу эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоцны тавцан дээр авч явах ёстой, дараахь зүйлд хамаарах бичиг баримтын байнгын шалгалтыг ахмадаар эсхүл түүний удирдлаган дор явуулж байхыг шаардана:

а) хүнс ба ундны усны хангамж;

б) хүнс ба ундны ус хадгалах, зохицуулахад ашиглах бүх зай хэсэг, тоног төхөөрөмж;

с) хоол бэлтгэх ба үйлчлэхэд зориулсан гал тогоо ба бусад тоног төхөөрөмж.

8. 18-аас доош насны далайчинг хөлөг онгоцны тогоочоор ажилд авах, хөлслөх, ажиллуулж болохгүй.

### **Журам В3.2 - Хүнс ба хүнсний хангалт**

#### **Журам В3.2.1 – Хяналт шалгалт, боловсрол, судалгаа шинжилгээ ба хэвлэн нийтлэл**

1. Эрх бүхий байгууллага нь бусад холбогдох агент, байгууллагуудтай хамтран тавцан дээр хүнсээр хангах шаардлагын дагуу тэжээллэг хүнс ба худалдан авах, хадгалах, хамгаалалт, хоол хийх, түүгээр үйлчлэх аргын талаар шинэчлэгдсэн мэдээллийг цуглуулна. Энэ мэдээлэл нь хөлөг онгоцны хүнсний хангалт ба хүнсний тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэгчид, худалдаалагчид, ахмад, үйлчлэгчид, тогооч, хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын тухайн байгууллага зэрэгт үнэ төлбөргүй, эсхүл боломжийн үнэтэйгээр авах боломжтой байна. Заавар, товхимол, зурагт хуудас, бүдүүвч зураг эсхүл сурталчилгаа зэрэг худалдааны сэтгүүл дээрх тохирохуйц хэвлэн нийтлэлийн хэлбэр нь дээрх зорилгоор ашиглагдсан байна.

2. Эрх бүхий байгууллага нь хүнсний үргүй хаягдал, эрүүл ахуйн зөв стандарт нэвтрүүлэх, ажиллах хамгийн сайн боломжит таатай нөхцөлийг батламжлах зэргийн талаар зөвлөмж гаргана.

3. Эрх бүхий байгууллага нь холбогдох агент, байгууллагуудтай боловсролын материал ба хүнсний зөв хангалт, гал тогооны үйлчилгээний аргачлалтай холбоотой тавцан дээрх мэдээлэл зэргийг хамтран боловсруулна.

4. Эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын тухайн байгууллагатай, мөн хүнс ба эрүүл мэнд хариуцсан үндэсний ба орон нутгийн байгууллагатай нягт хамтын ажиллагаатай ажиллах бөгөөд шаардлагатай бол ийм байгууллагын үйлчилгээг ашиглаж болно.

#### **Журам В3.2.2 – Хөлөг онгоцны тогооч**

1. Далайчинг зөвхөн дараахь нөхцөлд хөлөг онгоцны тогоочоор мэргэшсэн гэж үзнэ:

- a) эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон хамгийн бага хугацаанд далайд ажилласан, холбогдох мэргэжил эсхүл дадлага зэргийг харгалзан үзнэ;
- b) эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон, эсхүл түүнтэй дүйцэхүйц тогоочийн сургалтын батлагдсан дамжааны шалгалтыг амжилттай өгсөн.

2. Тогтоосон шалгалтыг эрх бүхий байгууллагаас шууд, эсхүл түүний хяналт дор тогоочийн сургалтын батлагдсан сургуулиас явуулах буюу гэрчилгээ олгож болно.

3. Эрх бүхий байгууллага нь энэ Конвенцийг эсхүл Хөлөг онгоцны тогоочийн гэрчилгээний тухай 1946 оны конвенцийг баталсан өөр нэгэн Гишүүний эсхүл батлагдсан бусад байгууллагаас олгосон хөлөг онгоцны тогоочийн мэргэжлийн гэрчилгээг тохирох үед хүлээн зөвшөөрнө.

### **БҮЛЭГ 4. ЭРҮҮЛ МЭНДИЙН ХАМГААЛАЛ, ЭМНЭЛГИЙН АСРАМЖ, ХАЛАМЖ БА НИЙГМИЙН ХАМГААЛАЛ**

#### **Журам 4.1 – Хөлөг онгоцны тавцан болон эрэг дээрх эмнэлгийн асрамж**

*Зорилго: Далайчдын эрүүл мэндийг хамгаалах ба хөлөг онгоцны тавцан болон эрэг дээр эмнэлгийн асрамжид шуурхай хамрагдахыг батламжлах*

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны тавцан дээрх бүх далайчдыг тэдний эрүүл мэндийн хамгаалалд зориулсан тохирох арга хэмжээгээр хангагдсан бөгөөд тэд хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах үедээ эмнэлгийн шуурхай ба тохирох асрамж авах боломжтойг батламжилна.

2. Энэ Дүрмийн 1 дэх хэсгийн дагуух хамгаалал ба асрамж нь зарчмын хувьд далайчдад ямар нэгэн төлбөргүйгээр хангагдана.



3. Гишүүн бүр нь өөрийн бүс нутаг дээрээ байгаа хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдад яаралтай эмнэлгийн асрамж хэрэгтэй болсон үед эрэг дээрх гишүүний эрүүл мэндийн үйлчилгээг үзүүлэхээ батламжилна.

4. Актдад тусгагдсан, тавцан дээрх эрүүл мэндийн хамгаалал ба эмнэлгийн асрамжийн шаардлагууд нь далайчдыг эрүүл мэндийн хамгаалал ба эмнэлгийн асрамжаар хангахад чиглэсэн арга хэмжээний стандартыг эрэг дээрх ажиллагсдад ерөнхийдөө олгодогтой харьцуулахуйцаар боломжийн хирээр багтаана.

#### **Стандарт А4.1 – Хөлөг онгоцны тавцан болон эрэг дээрх эмнэлгийн асрамж**

1. Гишүүн бүр өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын эрүүл мэндийн хамгаалал ба эмнэлгийн асрамжаар хангах арга хэмжээ, мөн зайлшгүй шаардлагатай шүдний эмчийн үйлчилгээг дараахь зүйлийг хангахын тулд батламжилна:

- а) ажлын байрны эрүүл мэндийн хамгаалал ба эмнэлгийн асрамжийн ажил үүрэгтэй нь холбоотой аливаа ерөнхий шаардлагууд, мөн хөлөг онгоцны тавцан дээрх өвөрмөц ажлын тусгай шаардлагуудыг далайчид мөрдөхийг;
- б) далайчдыг эрүүл мэндийн хамгаалал ба эмнэлгийн асрамжаар эрэг дээрх ажиллагсдад ерөнхийдөө олгодогтой харьцуулахуйцаар хангахыг, мөн түүнчлэн шаардлагатай эм хангамж, эмнэлгийн тоног төхөөрөмж, оношлогооны болон эмчилгээний хэрэгслээр шуурхай үйлчлүүлэх ба шаардлагатай эрүүл мэндийн мэдээлэл болон мэргэжилтний үйлчилгээ авахыг;
- в) тухайн боомтод саатал, хоцрогдолгүйгээр боломжийн хирээр далайчдад мэргэжлийн эмч, эсхүл шүдний эмчид очиж үзүүлэх эрхийг олгохыг;
- г) гишүүний дотоодын хууль ба заншилд нийцэх хүрээнд далайчдыг хөлөг онгоцны тавцан дээр байх үеийн, эсхүл гадаад орны боомтод буусан үеийн эмнэлгийн асрамж болон эрүүлийг хамгаалах үйлчилгээг далайчдад үнэ төлбөргүй үзүүлэхийг;
- д) тэдгээр нь далайчдын өвчний эмчилгээ, эсхүл осол гэмтэлд хязгаарлагдахгүй боловч эрүүл мэндийг дэмжих болон эрүүл мэндийн хөтөлбөр зэрэг урьдчилан сэргийлэх хэлбэрийн арга хэмжээ байна.

2. Эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоцны ахмад эрэг дээрх ба хөлөг онгоцны тавцан дээрх эрүүл мэнд хариуцсан холбогдох этгээдийн хэрэгцээнд зориулан эрүүл мэндийн тайлангийн стандартын маягтыг батална. Маягтыг бөглөсний дараа түүн доторх мэдээлэл нууцлагдах бөгөөд түүнийг зөвхөн уг далайчны эмчилгээнд зориулна.

3. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөвөх хөлөг онгоцны тавцан дээрх эмнэлэг ба эрүүл мэндийн үйлчилгээ үзүүлэх хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийн болон сургалтанд зориулсан шаардлагыг хангуулах зорилгоор хууль дүрмүүдийг батлан гаргана.

4. Дотоодын хууль тогтоомж нь хамгийн багадаа дараахь шаардлагыг хангасан байна. Үүнд:

- а) эмийн сангийн хайрцаг, эмчилгээний тоног төхөөрөмж ба эмчилгээний аргачлал зааварчилгаа, эрх бүхий байгууллагаас тодорхойлсон, байнгын үзлэг хяналтаар шалгагдаж байх ёстой зүйлүүд зэргийг бүх хөлөг онгоцууд авч явж байна;
- б) 100 буюу түүнээс дээш хүн тээвэрлэж буй, 3 хоногоос дээш хугацаагаар олон улсын энгийн аялал хийж буй хөлөг онгоц нь эрүүл мэндийн үйлчилгээгээр хангах үүрэгтэй мэргэжлийн эмчийг авч явна; аяллын хугацаа, түүний төрөл ба нөхцөл, тавцан дээрх далайчдын тоо зэрэг үзүүлэлтүүдийн аль, алийг нь харгалзан үзэж дотоодын хууль ба дүрмүүд нь бусад ямар хөлөг онгоцонд мэргэжлийн эмч авч явах ёстойг мөн тогтоож өгнө;
- в) мэргэжлийн эмч авч явдаггүй хөлөг онгоц эрүүл мэндийн үйлчилгээ үзүүлэх үүрэгтэй бөгөөд өдөр тутмын ажил үүргийнхээ зэрэгцээ эмийн үйлчилгээ үзүүлэх, эсхүл тавцан дээр эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх эрх бүхий ядаж



нэг далайчинтай байх шаардлагатай; тавцан дээрх эрүүл мэндийн үйлчилгээг хариуцсан эмч биш этгээд нь Дипломтой далайчин бэлтгэх болон далайчдын ээлжийн ажиллагааны тухай 1978 оны олон улсын конвенцийн (“STCW”) (нэмэлт оруулсан) шаардлагад нийцэхүйц эрүүл мэндийн үйлчилгээ үзүүлэх сургалтыг амжилттай дүүргэсэн байна; эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэхээр үүрэг хүлээсэн далайчин нь “STCW” конвенцийн шаардлагад нийцэхүйц, эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх шаардлагад нийцэхүйц байх ба эмнэлгийн тухай дотоодын хууль ба дүрмүүд нь аяллын хугацаа, түүний төрөл, нөхцөл, тавцан дээрх далайчдын тоо зэрэг үзүүлэлтүүдийг аль алийг нь харгалзан үзэж шаардлагатай сургалтын батлагдсан түвшинг тогтоож өгнө;

d) эрх бүхий байгууллага нь далай дахь хөлөг онгоцонд радио, эсхүл сансрын холбоогоор эрүүл мэндийн мэргэжлийн зөвлөгөөг хоногийн 24 цагийн турш урьдчилан бэлтгэсэн системийн дагуу хангахаа батламжилна; радио эсхүл сансрын холбоогоор хөлөг онгоц болон эрэг дээрээс зөвлөгөө өгч буй этгээд хооронд дамжуулсан мэдээ, эрүүл мэндийн мэргэжлийн зөвлөгөө зэрэг нь бүх хөлөг онгоцонд тэдний ямар далбаатай хөвж байгаагаас үл хамааран үнэ төлбөргүй байна.

#### **Удирдамж В4.1 - Хөлөг онгоцны тавцан болон эрэг дээрх эмнэлгийн асрамж**

##### **Удирдамж В4.1.1 - Эмнэлгийн асрамжийн нөхцөл**

1. Эмч авч явах шаардлагагүй хөлөг онгоцны тавцан дээр хийгдсэн байх ёстой эрүүл мэндийн сургалтын батлагдсан түвшинг тогтоохдоо эрх бүхий байгууллага нь дараахь зүйлийг шаардана:

a) мэргэжлийн эмнэлгийн асрамж болон эмчилгээний хэрэгслээр ерөнхийдөө 8 цагийн дотор хүрч үйлчлүүлэх боломжтой хөлөг онгоц нь “STCW” конвенцийн шаардлагын дагуу эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх сургалтаар баталгаажсан ядаж нэг далайчинг томилох бөгөөд ийм далайчин нь осол гарсан, эсхүл хөлөг онгоцны тавцан дээр өвчин тархсан тохиолдолд яаралтай, идэвхтэй үүрэг гүйцэтгэх болон радио эсхүл сансрын холбоогоор өгөх эмнэлгийн зөвлөмжийг хэрэглэх боломжийг бүрдүүлэх;

b) бусад бүх хөлөг онгоц нь “STCW” конвенцоор шаардагдах дадлагын сургалт, интравенус эмчилгээ зэрэг амь аврах техник сургалт, эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх сургалтаар баталгаажсан ядаж нэг томилогдсон далайчинтай байх бөгөөд тэрээр уг далайчинг далай дээрх хөлөг онгоцонд эмнэлгийн тусламж үзүүлэх зохицуулалтын тогтолцоонд үр бүтээлтэйгээр оролцоход нь боломж олгох ба өвчтэй, эсхүл гэмтэл авсан хүнд стандартын хангалттай эмнэлгийн асрамж тавцан дээр байх хугацаанд олгох.

2. Энэ Удирдамжийн 1 дэх хэсэгт дурдсан сургалт нь хамгийн сүүлд хэвлэн гаргасан Хөлөг онгоцонд зориулсан эрүүл мэндийн олон улсын заавар, Аюултай ачаа оролцсон ослын үед хэрэглэхэд зориулсан эмнэлгийн анхны тусламжийн заавар, Далайн тээврийн сургалтын олон улсын заавар- Зааврын бичиг баримт, Дохионы олон улсын Актын эрүүл мэндийн хэсэг, мөн эдгээртэй адил үндэсний зааврууд зэргийн утга агуулга дээр тулгуурласан байна.

3. Энэ Удирдамжийн 1 дүгээр зүйлд дурдсан этгээд болон ийм бусад далайчид нь эрх бүхий байгууллагаас шаардсаны дагуу ойролцоогоор 5 жилийн зайтай, мэдлэг, ур чадвараа ашиглах, дээшлүүлэх ба шинэ хөгжил дэвшилтэй зэрэгцэх, сэргээх дамжаанд хамрагдана.

4. Тавцан дээр авч явж буй эмийн хайрцаг, түүний бүрдэл, мөн эмчилгээний тоног төхөөрөмж болон эмчилгээний зааварчилгаа зэрэг нь эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон, бүх эмийн хаяг шошго, дуусах хугацаа, хадгалалтын нөхцөлийг баталгаажуулах, тэдгээрийг хэрэглэх зааврыг шалгах, бүх тоног төхөөрөмж шаардлагатай хэмжээнд ажиллаж байгаа эсэхийг хянах зэрэг үүрэг хүлээсэн этгээдээр





зөв зохистой хийгдсэн, эсэхэд 12 сараас хэтрэхгүй тогтмол давтамжтайгаар шалгагдаж байна. Хөлөг онгоцны эмчилгээний удирдамжийг үндэсний хэмжээнд батлах эсхүл хянан үзэх ба эмийн хайрцагны бүрдэл, эмчилгээний тоног төхөөрөмжийг тодорхойлохдоо эрх бүхий байгууллага нь энэ салбарын олон улсын зөвлөмжийг, мөн Хөлөг онгоцонд зориулсан эрүүл мэндийн олон улсын зааварчилгааны сүүлчийн хэвлэн гаргасан хувилбарыг, энэ Удирдамжийн 2 дахь хэсэгт дурдсан бусад зааврыг тус тус анхааран үзнэ.

5. Аюултай ачаа оролцсон ослын үед хэрэглэхэд зориулсан эмнэлгийн анхны тусламжийн зааврын сүүлчийн хэвлэн гаргалтанд ороогүй, аюултай гэж тодорхойлогдсон ачааны бодисын шинж чанар, гарч болох эрсдэл, хувь хүнд шаардлагатай хамгаалах хэрэгсэл, тохирох эмчилгээний дараалал, онцлог ерөндөг зэргийн талаарх шаардлагатай мэдээллийг далайчдад таниулсан байна. Ийм тодорхой ерөндөг ба хувь хүнд шаардлагатай хамгаалах хэрэгслийг тавцан дээр аюултай ачаа тээвэрлээгүй үед ч гэсэн авч явна. Энэ мэдээлэл нь Журам 4.3 болон холбогдох Актын шаардлагад тодорхойлсон мэргэжлийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн талаарх хөлөг онгоцны бодлого ба хөтөлбөртэй нэгдмэл байна.

6. Бүх хөлөг онгоцууд эмнэлгийн зөвлөгөө авч болох радио станцын бүрэн ба шинэчлэгдсэн жагсаалтыг авч явна. Хэрэв сансрын холбооны системээр тоноглогдсон бол эмнэлгийн зөвлөгөө авч болох дэлхийн хиймэл дагуулын станцын бүрэн ба шинэчлэгдсэн жагсаалтыг авч явна. Тавцан дээрх эмнэлгийн асрамж, эсхүл эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх үүрэгтэй далайчид нь хөлөг онгоцны эмчилгээний заавар, *Дохионы олон улсын Актын* сүүлчийн хэвлэн гаргасан хувилбарын эрүүл мэндийн хэсгийг ашиглах талаар зааварчилгаа авсан байх бөгөөд энэ нь тэднийг эмчийн зөвлөснөөр шаардлагатай мэдээллийн хэлбэрийг, мөн хүлээн авсан зөвлөмжийг ойлгох боломж олгоно.

#### **Удирдамж В4.1.2- Эрүүл мэндийн тайлангийн маягт**

1. Энэ Актын Хэсэг А-ийн дагуу шаардагдах далайчдын эрүүл мэндийн стандарт тайлангийн маягт нь өвчлөл, эсхүл гэмтлийн тохиолдолд далайчин ба хөлөг онгоц, эргийн хоорондох эмнэлгийн болон холбогдох мэдээллийг солилцоход тохиромжтой байдлаар хийгдсэн байна.

#### **Удирдамж В4.1.3- Эрэг дээрх эмнэлгийн асрамж**

1. Эрэг дээр суурилсан далайчдыг эмчлэх эмнэлэг нь зорилгодоо тохирохуйц байна. Эмч, шүдний эмч ба бусад эмнэлгийн ажилтнууд нь тохирох мэргэжлийн байна.

2. Далайчдыг боомтод байх үед дараахь боломжийг олгохыг баталгаажуулсан арга хэмжээг авсан байна:

- а) өвчин ба гэмтлийг гэрээр эмчлүүлэх;
- б) шаардлагатай үед эмнэлэгт хэвтүүлэх;
- в) шүдний эмчилгээ, ялангуяа яаралтай тохиолдолд ийм үйлчилгээгээр хангах.

3. Өвчнөөр шаналж буй далайчныг эмчлэхийн тулд тохиромжтой арга хэмжээ авсан байна. Тухайлбал далайчид нь ямар нэгэн хүндрэлгүйгээр, яс үндэс эсхүл шашинд итгэх итгэл зэргээс хамаарахгүйгээр эрэг дээрх клиник болон эмнэлэгт хэвтэхэд яаралтай үйлчилнэ. Боломжтой, шаардлагатай үед эмчилгээг үргэлжлүүлж хийлгэх эмнэлгээр хангана.

#### **Удирдамж В4.1.4- Бусад хөлөг онгоцонд үзүүлэх эмнэлгийн тусламж ба олон улсын хамтын ажиллагаа**

1. Гишүүн бүр нь эрүүл мэндийг хамгаалах болон эмнэлгийн асрамж үзүүлэх талаар тусламж, хөтөлбөр, судалгаа шинжилгээний ажилд олон улсын хамтын





ажиллагаанд оролцохыг анхааралдаа авна. Ийм хамтын ажиллагаа нь дараахь зүйлийг хамарна:

- a) эрэн хайх ба авран туслах чармайлтыг хөгжүүлэх, хамтран ажиллах, яаралтай эмнэлгийн тусламж зохион байгуулах, далайд хөлөг онгоцны тавцан дээр хүнд өвчтэй, эсхүл хүнд бэртсэн хүнийг хөлөг онгоцны байрлал тогтмол тогтоох мэдээллийн систем гэх мэт хэрэгслийн тусламжтайгаар нүүлгэн шилжүүлэх, Далайн тээврийн эрэн хайх, авран туслах тухай 1979 оны олон улсын конвенц, түүний нэмэлт, *Агаарын тэнгисийн болон далайн тээврийн эрэн хайх, авран туслах тухай аргачлал* зэргийг мөрдлөг болгон аврах ажиллагааг зохицуулах төвүүдийн болон нисдэг тэрэгний яаралтай үйлчилгээ үзүүлэх;
- b) эмч авч яваа бүх хөлөг онгоцыг, эмнэлэг ба аврах хэрэгслээр хангаж чадах далайд буудаллах онгоцыг тохиромжтой байдлаар ашиглах;
- c) эмч нарын олон улсын жагсаалтыг, дэлхий даяар ажиллаж байгаа, далайчдыг эмнэлгийн яаралтай асрамжаар хангах, эмнэлгийн асрамжийн газруудын жагсаалтыг эмхэтгэх, хөтлөх;
- d) яаралтай эмчилгээ хийхийн тулд далайчдыг эрэгт буулгах;
- e) эрэгт буух далайчдыг тухайн тохиолдлыг хариуцсан эмчийн зааврын дагуу аль болох боломжийн хирээр, тухайн далайчны хүсэл, шаардлагыг харгалзан үзэж эмнэлэгт хэвтүүлэх;
- f) далайчныг эрэгт байх хугацаанд нь тухайн тохиолдлыг хариуцсан эмчийн зааврын дагуу, уг далайчны хүсэл, шаардлагыг харгалзан үзэж хувь хүнд дэмжлэг үзүүлэх;
- g) далайчдын эрүүл мэндийн төвийг дараахь зорилгоор байгуулахыг чармайх:
  - i) далайчдын эрүүл мэндийн байдалд, эмчилгээнд, урьдчилан сэргийлэх, эмнэлгийн асрамжид судалгаа шинжилгээ явуулах;
  - ii) далайд хэрэглэх эмийн талаар эмнэлгийн болон эрүүл ахуйн үйлчилгээний ажилтнуудыг сургах.
- h) далайчдын мэргэжлийн осол, өвчин, ядаргааны талаар статистик тоо баримт цуглуулах, үнэлэх ба бусад төрлийн ажилчдад хамаарах мэргэжлийн осол болон өвчний талаар статистикийн үндэсний системтэй нэгтгэх, нийцүүлэх;
- i) техникийн мэдээлэл, сургалтын материал, сургагчдыг олон улсын түвшинд солилцоо хийхийг, мөн олон улсын сургалтын дамжаа, семинар, ажлын хэсгийг зохион байгуулах;
- j) бүх далайчдыг боомт дээр анагаах, урьдчилан сэргийлэх, эрүүл мэнд, эмнэлгийн тусгай үйлчилгээгээр хангах;
- k) өвчтэй далайчдын бие, эсхүл чандрыг тэдний хамаатан садангийн хүсэлтийн дагуу аль болох хурдан эрэгт буулгахыг зохион байгуулах.

2. Далайчдын эрүүл мэндийг хамгаалах, эмнэлгийн асрамжийн салбар дахь олон улсын хамтын ажиллагаа нь хоёр талын, эсхүл олон талын гэрээнд, гишүүд хоорондын зөвлөлдөөн дээр үндэслэнэ.

#### Удирдамж В4.1.5 – Далайчдаар тэжээлгэгчид

1. Гишүүн бүр нь өөрийн нутаг дэвсгэрт суурьшигч, энгийн ажилчид болон тэдний тэжээлгэгчдийн хүрээнд үзүүлэх эмнэлгийн асрамжийн үйлчилгээний шийдийг хүлээж буй далайчдын тэжээлгэгчдэд тохирох, хангалттай эмнэлгийн асрамжийн арга хэмжээ авахыг батлах бөгөөд энэ зорилгоор авсан арга хэмжээнийхээ талаар Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын албанд мэдээлнэ.

#### Журам 4.2 – Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлага

*Зорилго: Далайчид ажил үүрэгтэй нь холбоотойгоор учирсан өвчин, гэмтэл бэртэл, эсхүл амь насны хохирлоос үүдэлтэй санхүүгийн сөрөг үр дагавраас хамгаалагдсан байх нөхцөлийг баталгаажуулах*



1. Гишүүн улс бүр Актад заасны дагуу түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээр ажиллаж буй далайчид хөдөлмөрийн гэрээний дагуу ажиллах хугацаандаа буюу, эсхүл уг гэрээний дагуу гүйцэтгэсэн ажил үүргээс үүдэн учирсан өвчин, гэмтэл бэртэл, амь насны хохирлоос үүдэлтэй санхүүгийн сөрөг үр дагавартай холбогдуулан хөлөг онгоц эзэмшигчээс эд материалын тусламж, дэмжлэг авах эрхтэй болохыг баталгаажуулсан арга хэмжээг хөлөг онгоцон дээр бий болгосон байхад анхаарна.

2. Энэ журам нь далайчдын авч болох бусад аливаа хууль ёсны нөхөн олговорт нөлөөлөхгүй.

#### **Стандарт А4.2 - Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлага**

1. Гишүүн улс бүр түүний далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны эзэмшигчид дор дурдсан хамгийн наад захын стандартын дагуу хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллаж буй бүх далайчдын эрүүл мэндийг хамгаалах болон эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ үзүүлэх үүрэгтэй болохыг тодорхойлсон хууль тогтоомжийг батлан гаргана. Үүнд:

а) хөлөг онгоц эзэмшигчид нь өөрийн хөлөг онгоцон дээр ажиллаж байгаа далайчдын өвчлөл, бэртэл гэмтэлтэй холбоотой, ажил үүрэгтээ гарах ба түүнээсээ буух хоорондох, эсхүл уг хугацааны туршид тэдний хөдөлмөр эрхлэлтээс үүссэн зэрэг зардлуудыг хариуцах;

б) хөлөг онгоц эзэмшигчид нь мэргэжлийн осол, өвчлөл, аюулд өртөх зэргээс шалтгаалан далайчдын амь нас үрэгдэх, эсхүл удаан хугацааны туршид тахир дутуу болох тохиолдолд дотоодын хууль, далайчдын хөдөлмөр эрхлэлтийг гэрээ, хамтарсан гэрээнд заасны дагуу санхүүгийн баталгаагаар хангана;

с) хөлөг онгоц эзэмшигчид нь эмнэлгийн асрамжийн, мөн эм тариа болон шаардлагатай бусад хангамж, эмчилгээний багаж хэрэгсэл зэргийн зардлыг өвчин, эсхүл гэмтэл эдгэрэх хүртэл, эсхүл өвчлөл ба хөдөлмөрийн чадвараа алдах нь байнгын болсон гэдгийг батлах хүртэл гэрээсээ гарч эмнэлэгт хэвтэх хугацаанд гаргах үүрэгтэй;

д) хөлөг онгоц эзэмшигчид нь далайчдыг ажил үүргээ гүйцэтгэж байх үедээ, тавцан дээр, эсхүл эрэгт амь насаа алдсан тохиолдолд оршуулгын зардлыг гаргах үүрэгтэй.

2. Дотоодын хууль эсхүл дүрмүүд нь эмнэлгийн асрамжийн болон гэмтэл авсан, эсхүл өвчилсөн гэдгийг баталсан өдрөөс хойш 16 долоо хоногоос багагүй хугацааны турш эмнэлэгт хэвтэхэд хөлөг онгоц эзэмшигчдийн хүлээх хариуцлагыг хязгаарлаж болно.

3. Өвчлөл, эсхүл гэмтэл нь хөдөлмөрийн чадварт нөлөөлбөл хөлөг онгоц эзэмшигчид нь дараахь зүйлийг хариуцна:

а) өвчтэй, эсхүл гэмтсэн далайчинг тавцан дээр байх хугацаанд, эсхүл энэ конвенцийн дагуу далайчинг эрэгт буулгах хүртэлх цалинг бүтэн олгоно;

б) дотоодын хууль тогтоомжид тодорхойлсноор, эсхүл хамтын гэрээнд зааснаар далайчдыг эрэгт буулгасан, газардуулсан цагаас эхлэн эдгэрэх хугацаа хүртэлх, эсхүл тухайн гишүүний хууль ёсны дагуу бэлэн мөнгө авах эрхтэй болох хүртэл цалинг бүтнээр эсхүл хэсэгчлэн олгоно.

4. Дотоодын хууль тогтоомж нь далайчид удаан хугацаагаар буюу гэмтэл авсан, эсхүл өвчилсөн гэдгийг баталсан өдрөөс хойш 16 долоо хоногоос багагүй хугацаанд тавцан дээр байгаагүй тохиолдолд хөлөг онгоц эзэмшигчдийн далайчдад цалинг бүтнээр эсхүл хэсэгчлэн олгох хариуцлагыг хязгаарлаж болно.

5. Дотоодын хууль тогтоомж нь хөлөг онгоц эзэмшигчдийг хүлээх хариуцлагаас дараахь тохиолдолд чөлөөлж болно:

а) хөлөг онгоцонд хамаатай ажлаас бусад тохиолдолд гарсан гэмтэл;

б) өвчтэй, гэмтсэн, нас барсан далайчинтай дур мэдэн санаатайгаар буруу харьцсанаас үүдэн гарсан гэмтэл, эсхүл өвчлөл;



с) ажил үүргээ эхлэхдээ өвчлөл, эсхүл хөгшрөлтийг санаатайгаар нуун дарагдуулах.

6. Дотоодын хууль дүрмүүд нь эмнэлгийн асрамжийн болон эмнэлэгт хэвтэх, оршуулгын зардлыг төлөх хөлөг онгоц эзэмшигчдийн хүлээх хариуцлагаас олон нийтийн байгууллагаас уг хариуцлагыг гардан авсан тохиолдолд чөлөөлөгдөж болно.

7. Хөлөг онгоц эзэмшигчид эсхүл тэдний төлөөлөгчид өвчтэй, гэмтсэн, нас барсан далайчны тавцан дээр үлдээсэн өмч хөрөнгийг хамгаалах болон тэдэнд, эсхүл тэдний хамаатан саданд буцаан олгох арга хэмжээ авна.

#### **Удирдамж В4.2 - Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хариуцлага**

1. Стандарт А4.2-ын 3(а) хэсгийн дагуу шаардагдах бүтэн цалингийн төлбөр нь шагналаас чөлөөлөгдөж болно.

2. Дотоодын хууль тогтоомж нь хөлөг онгоц эзэмшигчдийг далайчдын өвчлөлийн заавал даатгал, ослын заавал даатгал, эсхүл ажилчдын ослын нөхөн олговор зэргийн дагуу эмнэлгийн нэхэмжлэл гаргасан үеэс эхлэн далайчдын өвчлөл эсхүл гэмтлийн төлөө мөнгөн хариуцлага хүлээлгэхгүй байж болно.

3. Дотоодын хууль тогтоомж нь хөлөг онгоц эзэмшигчдээс төлсөн оршуулгын зардлыг нийгмийн даатгал, эсхүл ажилчдын нөхөн олговортой холбоотой хууль, дүрмүүдийн дагуу нас барсан далайчны хувьд оршуулгын төлбөр нь төлөгдөхүйц байх тохиолдолд даатгалын байгууллагаас эргүүлэн гаргуулж болно.

#### **Журам 4.3 – Эрүүл мэнд, аюулгүйн хамгаалал ба ослоос урьдчилан сэргийлэх**

*Зорилго: Хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын ажиллах орчин нь ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийг дэмжихийг батламжлах*

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцон дээрх далайчдыг ажлын байрны эрүүл мэндийн хамгаалал, амь нас, ажил болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх аюулгүй байдал ба цэвэр орчин дахь сургалт зэргээр хангахыг батламжилна.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцны тавцан дээрх ажлын байрны аюулгүй байдлын болон эрүүл мэндийн менежментийн талаар хөлөг онгоцны эзэмшигчид болон далайчдын төлөөлөгчдийн байгууллагатай зөвшилцсөний дараа, хүчин төгөлдөр акт, зааварчилгаа болон олон улсын байгууллага, үндэсний захиргаа, далайн салбарын байгууллагуудаас зөвлөмж болгосон стандарт зэргийг анхааран үзэж үндэсний зааварчилгааг боловсруулж тунхаглана.

3. Гишүүн бүр нь олон улсын холбогдох бичиг баримтыг үндэслэн өөрийн хууль, дүрэм ба Актад тусгасан асуудалтай холбоотой бусад арга хэмжээг батлах бөгөөд өөрийн далбаатай хөлөг онгоцон дээрх ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос урьдчилан сэргийлэх зэргийн талаар стандарт боловсруулна.

#### **Стандарт А4.3- Эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын хамгаалал ба ослоос урьдчилан сэргийлэх**

1. Журам 4.3-ын 3 дахь хэсгийн дагуу батлагдах хууль, дүрэм ба бусад арга хэмжээ нь дараахь зүйлийг агуулна:

а) гишүүний далбаатай хөлөг онгоцон дээрх ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн талаарх бодлого ба хөтөлбөрийг батлах, түүнийг үр бүтээлтэй хэрэгжүүлэх, дэмжих зэргийн талаар, мөн эрсдлийн үнэлгээ, далайчдын сургалт ба тэдэнд өгөх зааварчилгааны тухай;

б) хөлөг онгоцны тавцан дээрх ажлын байрны осол, гэмтэл, өвчний халдвар зэргээс хамгаалах урьдчилан сэргийлэх үндэслэлтэй арга хэмжээ, мөн хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлүүд болон химийн бодисын аюултай түвшинд өртөх эрсдлийг багасгах ба хамгаалах арга хэмжээ, хөлөг онгоцны тавцан дээрх тоног



төхөөрөмж, машины ашиглалтаас үүдэн гарч болох гэмтэл эсхүл халдварт өвчний эрсдэл;

с) ажлын байрны осол, гэмтэл, халдварт өвчнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгааллыг сайжруулах зэргийн талаарх далайчдын төлөөлөгчид ба бусад холбогдох бүх этгээдийг түүнийг хэрэгжүүлэхэд оролцуулсан тавцан дээрх хөтөлбөр, энэ хөтөлбөр нь мөн инженерийн ба загвар хийцийн хяналт, хамтын ба бие даасан даалгаврыг гүйцэтгэхэд орлох журам, түүнчлэн хувь хүний хамгаалалтын тоноглолыг ашиглах зэрэг урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнүүдийг хамруулах;

д) аюултай нөхцөл байдлыг шалгах, мэдээлэх, засварлах шаардлагууд, тавцан дээрх ажлын байрны ослыг шалгах, мэдээлэх шаардлагууд;

2. Энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан шаардлагууд нь:

а) ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалалттай холбоотой олон улсын холбогдох баримт бичгүүдийг ерөнхийд нь анхааран үзэх ба далайчны ажил дээр гарч болох ажлын байрны осол, гэмтэл, халдварт өвчнөөс урьдчилан сэргийлэхтэй холбоотой бүх асуудлыг мөн анхааран үзнэ;

б) хөлөг онгоц эзэмшигчид, далайчин болон хүчин төгөлдөр стандарт ба хөлөг онгоцны ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн бодлого, ялангуяа 18-аас доош насны далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэндэд онцгой анхаарал тавих хөтөлбөр зэргийг хангахтай холбоотой бусад оролцогч талын үүргийг нарийн тодорхойлох;

с) ахмадын, эсхүл ахмадаас томилогдсон этгээдийн хөлөг онгоцны ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн бодлого, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх, түүнийг даган мөрдөх тодорхой үүрэг хариуцлагыг гүйцэтгэх ажил үүргийг нь тодорхойлох;

д) хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын хорооны хуралдаанд оролцох далайчдын томилогдсон удирдлага ба аюулгүй байдлын төлөөлөгчөөр сонгогдсон далайчдыг тодорхойлох. Ийм хороог 5, эсхүл түүнээс олон далайчидтай хөлөг онгоцны тавцан дээр байгуулсан байна.

3. Журам 4.3-ын 3 дахь хэсэгт дурдсан хууль, журам ба бусад арга хэмжээ нь хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын байгууллагын төлөөлөгчидтэй зөвлөлдсөний дараа байнга шинэчлэгдэж байх ёстой бөгөөд, хэрвээ шаардлагатай бол технологийн болон шинжилгээний өөрчлөлтийг ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн бодлого ба хөтөлбөрийг байнга сайжруулж байхын тулд, гишүүний далбааг мандуулж буй хөлөг онгоц дээрх ажлын байрны аюулгүй орчноор далайчдыг хангахын тулд анхааран үзнэ.

4. Хөлөг онгоцны тавцан дээрх ажлын байрны аюулгүй байдлыг хүлээн зөвшөөрөгдөх түвшний тухай, хөлөг онгоцны ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн бодлого, хөтөлбөрийн боловсруулалт, хэрэгжүүлэлтийн тухай хүчин төгөлдөр олон улсын баримт бичгийн шаардлагад нийцүүлэхийг энэ конвенцийн шаардлагад нийцэж байгаа гэж үзнэ.

5. Эрх бүхий байгууллага нь дараахь зүйлийг батламжилна:

а) ажлын байрны осол, гэмтэл, халдварт өвчлөл зэргийг ажлын байрны осол, халдварт өвчлөлийг мэдээлэх, тэмдэглэхтэй холбоотой ОУХБ-ын зөвлөмжийн дагуу шаардлага хангахуйцаар мэдээлэх;

б) ийм осол ба өвчлөлийн талаар дэлгэрэнгүй статистик мэдээллийг хадгалах, түүнд дүн шинжилгээ хийх, хэвлэн нийтлэх ба тохиромжтой бол түүний ерөнхий хандлагад болон тодорхойлогдсон аюулд судалгаа хийнэ;

с) ажлын байрны ослыг мөрдөн шалгана.

6. Ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн байдлыг мэдээлэх ба мөрдөн шалгах нь далайчны хувийн мэдээллийг хамгаалах, энэ асуудалтай холбоотой ОУХБ-ын зөвлөмжийн дагуу явагдах ёстой.

7. Эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын байгууллагатай хөлөг онгоцны тавцан дээрх тухайн аюултай холбоотой далайчны бүх



мэдээллийг анхааран үзэх талаар арга хэмжээ авахад хамтран ажиллана. Жишээлбэл, холбогдох зөвлөмжийг агуулсан албан ёсны мэдэгдлийг гаргана.

8. Эрх бүхий байгууллага нь ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн менежментэд эрсдлийн үнэлгээ хийж байгаа хөлөг онгоц эзэмшигчдийг хөлөг онгоцны тохирох статистик мэдээллийг болон эрх бүхий байгууллагаас өгсөн ерөнхий статистик мэдээллийг авч ашиглахыг шаардана.

### **Удирдамж В4.3 - Эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын хамгаалал ба ослоос урьдчилан сэргийлэх**

#### **Удирдамж В4.3.1 – Ажлын байрны осол, гэмтэл ба халдварт өвчлөл**

1. Стандарт А4.3-н дагуу шаардагдах шаардлагууд нь *Далайд ба боомтод хөлөг онгоцны тавцан дээр ослоос урьдчилан сэргийлэх* тухай ОУХБ-ын 1996 оны Акт, түүний эцсийн хувилбар, ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгааллын тухай бусад холбогдох ОУХБ-ын болон олон улсын бусад стандарт, зөвлөмж, акт, тодорхойлогдож болох нэрвэгдэх аливаа түвшин зэргийг анхааран үзсэн байна.

2. Эрх бүхий байгууллага нь ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн менежментийн үндэсний зөвлөмжид дараахь зүйлсийг тусгахыг батламжилна:

- а) ерөнхий болон үндсэн шаардлагууд;
- б) оролтын төрөл ба асбестостой (asbestos) холбоотой эрсдэл зэрэг хөлөг онгоцны бүтцийн онцлог;
- в) хөдөлгүүр машин;
- д) далайчны хүрч болох аливаа нэгэн гадаргууны хамгийн бага ба өндөр температурын нөлөө;
- е) ажлын байрны болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх орон байрны дуу чимээний нөлөө;
- ж) доргио чичиргээний нөлөө;
- г) дэд хэсэг е), в) дэд хэсэгт дурдсанаас бусад ажлын байрны болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх орон байрны хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлийн нөлөө, тамхины утаа гэх мэт;
- х) дээд ба доод тавцангийн аюулгүйн тусгай арга хэмжээ;
- и) ачих ба буулгах тоног төхөөрөмж;
- й) галаас сэргийлэх ба галтай тэмцэх;
- к) зангуу, гинж, олс, уяа;
- л) аюултай ачаа ба тэнцвэржүүлэгч;
- м) далайчдын хувийн хамгаалах төхөөрөмж;
- н) хаалттай байран дахь ажил;
- о) ядаргааны биеийн болон оюуны нөлөө;
- р) хар тамхи ба согтууруулах ундааны эрхшээлийн нөлөө;
- с) ДОХ-ээс хамгаалалт ба урьдчилан сэргийлэлт;
- т) шуурхай ба ослын арга хэмжээ.

3. Эрсдлийг үнэлэх ба энэ Удирдамжийн 2 дахь хэсэгт дурдсан зүйлүүдэд өртөх явдлыг багасгахын тулд ажлын байран дахь биеийн эрүүл мэндийн нөлөө, ачааг гараар зөөвөрлөх, дуу чимээ, доргио чичиргээ, ажлын байран дахь химийн ба биологийн эрүүл мэндийн нөлөө, ажлын байран дахь оюуны эрүүл мэндийн нөлөө, ажлын байран дахь биеийн ба оюуны эрүүл мэндийн хувьд ядралтын нөлөө, ажлын байрны осол зэргийг анхааран үзэх ёстой. Нөөц дэх эрсдэлтэй тэмцэх, хувь хүнд ажлыг тохируулах, ялангуяа ажлын байрны зохион байгуулалтыг хувь хүнд тохируулах, аюултай ажлын байрыг аюулгүй, эсхүл бага аюултай ажлын байраар солих, далайчдын хувийн хамгаалах хэрэгсэлд түлхүү анхаарах зэрэгтэй холбоотой шаардлагатай урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авах хэрэгтэй.

4. Мөн түүнчлэн эрх бүхий байгууллага нь эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын хамаарлыг нарийвчилбал дараахь зүйлд илүү анхаарах хэрэгтэй:





- а) шуурхай байдал ба ослын үед авах арга хэмжээ;
- б) хар тамхи ба согтууруулах ундааны эрхшээлд орсны үр нөлөө;
- с) ДОХ-ийн хамгаалалт ба урьдчилан сэргийлэлт.

#### **Удирдамж В 4.3.2 - Дуу чимээнд нэрвэгдэх**

1. Эрх бүхий байгууллага нь олон улсын эрх бүхий байгууллага ба хөлөг онгоцны эзэмшигчид болон далайчдын тухайн байгууллагын төлөөлөгчидтэй хамтран далайчдыг дуу чимээнд нэрвэгдэх эсрэг нөлөөнөөс хамгаалах байдлыг сайжруулахын тулд хөлөг онгоцны тавцан дээрх дуу чимээний асуудлыг аяллын явцад шалгана.

2. Энэ Удирдамжийн 1 дэх хэсэгт дурдсан шалгалт нь илүүдэл дуу чимээнд далайчдын сонсгол, эрүүл мэнд, тав тух нэрвэгдэх эсрэг нөлөөллийг, мөн хөлөг онгоцны тавцангийн дуу чимээг багасгах, далайчдыг түүнээс хамгаалахын тулд тодорхойлсон ба зөвлөмж болгосон арга хэмжээ зэргийг тооцож үзнэ. Энэ авч үзэх арга хэмжээ нь дараахь зүйлийг багтаана:

- а) удаан хугацааны доргио, чичиргээний улмаас далайчны эрүүл мэндэд аюул учруулж болох тухай далайчдад өгөх зөвлөмж;
- б) шаардлагатай үед далайчдын батлагдсан хувийн хамгаалах хэрэгслийн шаардлага;
- с) Ажлын байрны хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлийн тухай удирдамж бүхий акт болон түүний эцсийн өөрчлөлтөд заасны дагуу арга хэмжээнүүдийг батлан бүх орон байр, амралт, гал тогооны хэрэгслэлийн доргио чичиргээнд нэрвэгдэх эрсдлийн үнэлгээ хийх ба түүнийг бууруулах, эдгээр хэсэгт болон ажлын байранд нэрвэгдэхийн ялгаатайг анхааран үзнэ.

#### **Удирдамж В 4.3.3.– Хөлөг онгоц эзэмшигчийн үүрэг**

1. Хөлөг онгоц эзэмшигчийн хамгаалах хэрэгсэл эсхүл ослоос хамгаалах бусад хамгаалах хэрэгслээр хангах аливаа үүрэг нь ерөнхийдөө, далайчдыг эдгээрийг ашиглахыг шаардсан нөхцөл, ослоос урьдчилан сэргийлэх ба эрүүл мэндийг хамгаалахтай холбоотой арга хэмжээг даган мөрдөх шаардсан шаардлага зэргийг багтаана.

2. Машин хөдөлгүүрийг хамгаалах 1963 оны (119) конвенцийн 7 ба 11 дүгээр зүйлийг, Машин хөдөлгүүрийг хамгаалах 1963 оны (118) зөвлөмжийн холбогдох шаардлагыг анхааран үзэж машин хөдөлгүүрийг бүрэн зөв хамгаалах үүрэг бүхий шаардлагын дагуу ашиглах ёстой бөгөөд ямар нэгэн хамгаалах хэрэгсэлгүйгээр, эсхүл ажиллахгүй хамгаалах хэрэгсэлтэйгээр машиныг ашиглахгүй байх үүрэгтэй бусад ажиллагсадыг тохирох хамгаалалтгүй ашиглахаас урьдчилан сэргийлнэ.

#### **Удирдамж В 4.3.4 – Статистик мэдээг мэдээлэх ба цуглуулах**

1. Ажлын байрны осол ба ажлын байрын гэмтэл халдварт өвчлөл зэрэг нь мөрдөн шинжлэх, дэлгэрэнгүй статистик мэдээлэл хадгалах, дүгнэлт хийх, хэвлэн мэдээлэх зорилгоор тухайн далайчны хувь хүний мэдээллийн нууцыг хамгаалах шаардлагатайг харгалзан үзэж зохих түвшинд бүгд мэдээлэгдэж байх ёстой. Мэдээлэл нь золгүй үхэл эсхүл хөлөг онгоцны ослоор хязгаарлагдахгүй байх ёстой.

2. Энэ удирдамжийн 1 дэх хэсэгт дурдсан статистик мэдээ нь ажлын байрны осол, гэмтэл, халдварт өвчлөл зэргийн тоо, шинж байдал, гарах үр дүн ба нөлөөлөл зэргийг багтаасан байх ба хөлөг онгоцны тавцан дээрх хэсэг, далайд, эсхүл боомтод гарсан ослын төрөл зэргийг боломжийн хирээр мөн багтаана.

3. Гишүүн бүр нь ОУХБ-аас гаргасан байж болох олон улсын аливаа нэгэн систем ба загварын дагуу далайчдад тохиолдсон ослыг бүртгэнэ.



### **Удирдамж В 4.3.5 – Мөрдөн шалгах**

1. Эрх бүхий байгууллага нь хүний амь үрэгдсэн, эсхүл хувь хүнд ноцтой гэмтэл учруулсан зэрэг дотоодын хууль дүрэмд тодорхойлсон бусад тохиолдлуудад ажлын байрны бүх осол гэмтэл, халдварт өвчлөл зэрэгтэй холбоотой тохиолдлуудад мөрдөн шалгалтыг явуулна.

2. Мөрдөн шалгалтанд дараахь зүйлийг анхааран үзэх ёстой:

- а) ажиллах гадаргуун машины гадаргуун ажиллуулах төрөл, гэрэлтүүлэг, ажлын арга барил гэх мэт ажиллах орчин;
- б) ажлын байрны осол; гэмтэл, халдварт өвчлөлд, өөр, өөр насны ангилалд хамаарах хэргүүд,
- с) хөлөг онгоцны орчноос үүдэн бий болсон физиологийн эсхүл сэтгэл зүйн тусгай асуудлууд;
- д) хөлөг онгоцны тавцан дээрх биеийн цочролоос үүдэн гарсан хүндрэлтэй асуудлууд тухайлбал ажлын ачаалал нэмэгдсэний үр дагавар;
- е) техникийн хөгжил болон түүний нөлөөгөөр багийн гишүүдийн хэрэглээнд гарсан нөлөөнөөс үүдсэн асуудлууд;
- ф) хүний аливаа алдаанаас үүдсэн асуудал.

### **Удирдамж В 4.3.6 – Үндэсний хамгаалал ба урьдчилан сэргийлэх хөтөлбөр**

1. Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, далайн хөдөлмөртэй холбоотой аюулаас гарсан осол, гэмтэл, халдварт өвчнөөс сэргийлэхийг дэмжих арга хэмжээний үндэс суурийг хангахын тулд ерөнхий хандлагад болон статистик мэдээлэлд гарсан ийм аюултай тохиолдолд шинжилгээний ажил хийгдэх ёстой.

2. Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийг дэмжих зорилготой хамгаалах ба урьдчилан сэргийлэх хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хөлөг онгоц эзэмшигчид ба далайчид эсхүл тэдний төлөөлөгчид, бусад холбогдох байгууллагуудыг оролцуулан эрх бүхий байгууллага нь зохион байгуулах ба тэдгээр нь гол үүргийг гүйцэтгэж болно. Ингэхдээ ажлын байрны орчны болзошгүй аюултай хүчин зүйлүүдэд, бусад аюулд эсхүл эрсдлийн үнэлгээний системчлэгдсэн үйл ажиллагааны үр дүнд хамгийн их нэрвэгдэх түвшний тухай тавцан дээрх зааварчилгааны дагуу явуулна. Тухайлбал: үндэсний, эсхүл орон нутгийн ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх хамтарсан хороо, эсхүл ажлын хэсэг, тавцан дээрх хороо хөлөг онгоц эзэмшигчид бусад оролцогч байгууллага, эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын хамаарлыг нарийвчлан тогтооно.

3. Компанийн түвшинд ийм үйл ажиллагаа явагдаж байвал хөлөг онгоц эзэмшигчийн онгоцны тавцан дээрх аюулгүйн аливаа хорооны далайчдын төлөөлөгчдийг оролцуулах хэрэгтэй.

### **Удирдамж В 4.3.7 - Хамгаалал ба урьдчилан сэргийлэх хөтөлбөрийн агуулга**

1. Удирдамжийн В 4.3.8-ын 2 дахь хэсэгт дурдсан хороо ба бусад байгууллагын гүйцэтгэх үүрэгт дараахь зүйлийг хамруулна:

- а) Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн менежментийн системийн талаар, ослоос сэргийлэх шаардлага, дүрмийн талаар дотоодын зааварчилгаа болон бодлого боловсруулах;
- б) Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх талаар сургалт болон хөтөлбөрийн зохион байгуулалт;
- с) Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал ослоос сэргийлэх талаар кино, зурагт хуудас, мэдэгдэл, товхимол зэргийг хэвлүүлэх ажлыг зохион байгуулах;



d) Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх талаар ном зохиол ба мэдээллийг хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдад бүрэн мэдээлэх хүртэл тараах ажлыг зохион байгуулах.

2. Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх талаар ном зохиол ба мэдээллийг хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдад бүрэн мэдээллэсэн талаар статистикийн мэдээлэл гаргах.

3. Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх хөтөлбөрийг боловсруулахдаа гишүүн бүр нь ОУХБ-аас хэвлэн гаргасан байж болох далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн тухай аливаа нэгэн жишиг актыг анхааран үзэх ёстой.

#### **Удирдамж В 4.3.8 - Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ажлын байрны ослоос сэргийлэх аргачлал**

1. Стандарт 1-ийн (а) дэд хэсэгт дурдсан сургалтын хөтөлбөр нь тогтмол хянагдаж, хөлөг онгоцны төрөл, хэмжээ, түүний тоног төхөөрөмжийн хөгжлийн дагуу, мөн багийн гишүүдийн хангалтын жишиг, үндсэн харьяалал, хэл ба тавцан дээрх ажлын зохион байгуулалт зэрэгт гарсан өөрчлөлтийн дагуу шинэчлэгдэж байх ёстой.

2. Ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх талаар байнга хэвлэн нийтэлж байна. Ийм хэвлэн нийтлэл нь дараахь хэлбэртэй байж болно.

a) далайчдын мэргэжлийн сургалтын төв болон хөлөг онгоцны тавцан дээр боломжтой бол үзүүлж болох кино зэрэг боловсролын дуу бичлэгийн материал;

b) хөлөг онгоцны тавцан дээр зурагт хуудас;

c) далайчдын тогтмол унших хэвлэлд далайн хөдөлмөрийн аюултай байдал, ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх арга хэмжээний тухай нийтлэлийг оруулах;

d) хэвлэлийн төрөл бүрийн хэлбэрээр далайчдад зөвлөмж өгөх тусгай компани ажил, аюулгүй ажиллах жишгийн талаарх компани ажил;

3. Энэ Удирдамжийн 2 дахь хэсэгт дурдсан хэвлэн нийтлэл нь хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын яс үндэс, хэл, соёлын ялгааг анхааран үзэх ёстой.

#### **Удирдамж В 4.3.9– Залуу далайчдын аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн боловсрол**

1. Аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийн журам нь ажилд орохын өмнө, болон ажиллах хугацаанд далайчдын ажилд хүчин төгөлдөр үйлчлэх эрүүл мэндийн үзлэгийн талаар, хөдөлмөрийн ослоос сэргийлэх ба эрүүл мэндийн хамгааллын талаар аль нэгэн ерөнхий шаардлагыг дурдах ёстой. Ийм журам нь залуу далайчдыг ажил үүргээ гүйцэтгэхэд ажлын байрны аюулыг багасгах арга хэмжээг тодорхойлсон байна.

2. Залуу далайчдыг эрх бүхий байгууллагаас тохирох ур чадвараар бүрэн мэргэшсэн гэдгийг хүлээн зөвшөөрөхөөс бусад тохиолдолд уг журам нь холбогдох хяналт, зааварчилгаагүйгээр ослын эрсдэлтэй, эсхүл тэдний эрүүл мэнд, биеийн хөгжилд хортой нөлөөтэй, эсхүл ур чадвар, туршлагын тодорхой түвшинг шаардах зэрэг тусгай төрлийн ажил үүрэг гүйцэтгэхэд нь залуу далайчдад тавих хязгаарлалтыг тодорхойлно. Журмаар хориглогдох ажлын төрлийг тодорхойлохдоо эрх бүхий байгууллага нь дараахь зүйлд хамрах ажлыг оролцуулж болно:

a) хүнд ачаа, эсхүл эд зүйлсийг өргөх, хөдөлгөх эсхүл тээвэрлэх;

b) бойлор, нөөц агуулахад орох;

c) аюултай чимээ ба чичиргээний түвшинд нэрвэгдэх;

d) өргүүр, чимээ ба чичиргээний түвшинд нэрвэгдэх, бүрэн мэргэшсэн гэдгийг хүлээн зөвшөөрөхөөс бусад тохиолдол;

e) зангуу хаях, эсхүл чирэх, зангууны төхөөрөмжтэй харьцах ажил хийх;

f) онгоцны тоноглол хийх;

g) цаг агаарын хүнд нөхцөлд дээр агаарт, эсхүл тавцан дээр ажиллах;



- h) шөнийн харуулын үүрэг гүйцэтгэх;
- i) цахилгааны төхөөрөмжтэй ажиллах;
- j) аюултай байж болох материал; аюултай эсхүл хортой ионжуулагдсан цацраг идэвхт бодист нэрвэгдэх;
- k) машин, хөдөлгүүр цэвэрлэх, үйлчилгээ хийх;
- l) хөлөг онгоцны завийг ажиллуулах, хариуцах.

3. Эрх бүхий байгууллагаас, эсхүл тохирох механизмын тусламжтайгаар залуу далайчдын тавцан дээрх ослоос сэргийлэх, тэдний эрүүл мэндийг хамгаалах тухай мэдээллийг анхааралдаа авах талаар энгийн арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх ёстой. Ийм арга хэмжээ нь залуу хүнд зориулсан тохирох аргачлал, ослоос сэргийлэх албан ёсны нийтлэл, мэргэжлийн аргачлал, залуу далайчныг удирдах зэргийг багтаасан байна.

4. Эрэг дээр болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх залуу далайчдын боловсрол, сургалт нь тэдний эрүүл мэндэд согтууруулах ундаа, хар тамхи, бусад аюултай бодис хэтрүүлснээр биед үзүүлэх хортой нөлөөллийн тухай, ДОХ-ийн эрсдэл, эрүүл мэндэд эрсдэлтэй бусад үйлдэл зэргийн тухай аргачлалыг багтаана.

#### **Удирдамж В 4.3.10- Олон улсын хамтын ажиллагаа**

1. Засгийн газар хоорондын болон олон улсын бусад зохих хүрээний байгууллагын тусламжтайгаар ажлын байрны аюулгүй байдал ба эрүүл мэндийг хамгаалах, осол аваараас сэргийлэх явдлыг дэлхий даяар нийтлэг хэм хэмжээнд хүргэх боломжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор гишүүн орнууд хоорондын хамтын ажиллагааг дэмжиж ажиллана.

2. Стандарт А4.3-н дагуу ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх зэргийг дэмжих хөтөлбөрийг боловсруулахдаа гишүүн бүр ОУХБ-аас хэвлэн гаргасан холбогдох актын жишиг, олон улсын байгууллагын тохирох стандартыг анхааран үзэх ёстой.

3. Ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэхтэй холбоотой үйл ажиллагааг тогтмол дэмжихэд олон улсын хамтын ажиллагаа хэрэгцээтэй болохыг хүлээн зөвшөөрч хүндэтгэн үзнэ. Ийм хамтын ажиллагаа нь дараахь хэлбэртэй байж болно:

- a) ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх стандарт ба хамгаалах арга хэмжээний нэгэн жигд байдлыг зохицуулах хоёр талын эсхүл олон талын зохицуулалт;
- b) ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх талаар болон тухайн аюулд өртсөн далайчны талаарх мэдээлэл солилцох;
- c) далбааны эзэн улсын үндэсний журмын дагуу тоног төхөөрөмжийг турших болон үзлэг шалгалтыг явуулахад харилцан тусламж дэмжлэг үзүүлэх;
- d) ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх шаардлага, дүрэм, эсхүл аргачлал зэргийг боловсруулах, түгээх үйл ажиллагаанд хамтран ажиллах;
- e) үйлдвэрлэл ба сургалтын нэмэлт тоног төхөөрөмж, арга хэрэгслийг ашиглахад хамтран ажиллах;
- f) ажлын байрны аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, ослоос сэргийлэх болон аюулгүй ажиллах туршлагыг далайчдад хамтарсан сургалт хэлбэрээр зохион байгуулж, харилцан туслалцах.

#### **Журам 4.4 – Эрэг дээрх нийгмийн халамжийн хэрэгсэлд хамрагдах**

*Зорилго: Далайчдын хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах болон эрэг дээр байх үед тэдний эрүүл мэнд, сайн сайхан байдлыг хангах арга хэрэгсэл, зохих үйлчилгээнд хамруулах тухай батламжлах*



1. Гишүүн бүр эрэг дээрх нийгмийн халамжийн үйлчилгээнд далайчдыг хамруулах системийг хялбаршуулсан байна. Гишүүн энэхүү акт зэрэг баримт бичигт тусгагдсан нийгмийн халамжийн хэрэгслийг тухайлан тодорхойлсон боомтод далайчдыг тохирох нийгмийн халамж, үйлчилгээнд хамруулах боломж олгохын тулд байгуулах явдлыг дэмжинэ.

2. Нийгмийн халамж, соёл, амралтын эрэг дээр суурилсан хэрэгсэлтэй холбоотой, мэдээллийн хэрэгсэл болон түүний үйлчилгээний талаарх гишүүн бүрийн үүрэг хариуцлагыг тод тусгасан байна.

#### **Стандарт А4.4 – Эрэг дээрх нийгмийн халамжийн хэрэгсэлд хамрагдах**

1. Гишүүн бүр өөрийн нутаг дэвсгэр дээр далайчдын яс үндэс, язгуур угсаа, арьсны өнгө, хүйс, шашин шүтлэг, улс төрийн үзэл бодол, нийгмийн гарал үүсэл, тэдний ажилд орсон эсхүл ажиллаж байгаа хөлөг онгоцны далбааны эзэн улс зэргээс хамаарахгүйгээр бүх далайчид ашиглах боломжтой нийгмийн халамжийн хэрэгсэлтэй байхыг шаардана.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн орны тохиромжтой боомтод нийгмийн халамжийн хэрэгслийг байгуулахыг дэмжих ба хөлөг онгоцны эзэмшигчид болон далайчдын тухайн байгууллагатай зөвшилцсөний дараа аль боомт тохиромжтой эсэхийг тодорхойлно.

3. Гишүүн бүр нь тавцан дээр нийгмийн халамжийн зөвлөлийг байгуулахыг уриалан дэмжих ба уг зөвлөл нь нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээг далайн салбарын техникийн, үйл ажиллагааны зэрэг бусад хөгжлөөс үүдэлтэй далайчдын хэрэгцээнд гарсан өөрчлөлтөд тохирч байгаа эсэхийг тогтмол шалгаж байна.

#### **Удирдамж В4.4 – Эрэг дээрх нийгмийн халамжийн хэрэгсэлд хамрагдах**

##### **Удирдамж В4.4.1 – Гишүүний үүрэг хариуцлага**

1. Гишүүн бүр нь:

а) далайчдад тохирох нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээг тухайн очих тодорхойлон заасан боомтод хангах ба тэднийг мэргэжлийн ажлаа гүйцэтгэхэд тохирох хамгаалалт авах арга хэмжээ авна;

б) эдгээр арга хэмжээг хэрэгжүүлэхэд далайчдын онцлог хэрэгцээг, ялангуяа тэд гадаад оронд байх болон дайны бүсэд байх үед тэдний аюулгүй байдал, эрүүл мэнд, чөлөөт цаг зэрэгт анхаарна.

2. Нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээнд тавих хяналтын зохицуулалтанд хөлөг онгоцны эзэмшигчид болон далайчдын тухайн байгууллагын төлөөлөгчдийг оролцуулна.

3. Гишүүн бүр нь хөлөг онгоцнуудын дунд төвийн ханган нийлүүлэх төлөөлөгчийн газрыг томилон ажиллуулж тэдний хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын болон эрэг дээрх нийгмийн халамжийн төвийн хэрэглэх кино, ном, сонин хэвлэл, биеийн тамирын хэрэгсэл зэрэг нийгмийн халамжийн материалыг тооцоолоход хурдасгах арга хэмжээ авна.

4. Гишүүд нь далайд болон эрэг дээрх далайчдын нийгмийн халамжийг дэмжихэд өөр хоорондоо хамтран ажиллана. Ийм хамтын ажиллагаа нь дараахь зүйлийг багтаана:

а) эрх бүхий удирдлагуудын хооронд боомт болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээний шаардлагыг сайжруулахад чиглэгдсэн зөвлөгөөн;

б) гол боомтууд дахь нийгмийн халамжийн хэрэгслийн нөөцөө нэгтгэх, нэгдсэн нэг шаардлагын тухай гэрээ байгуулах ба энэ нь шаардлагагүй, давхардлыг бий болгохоос сэргийлнэ;

- с) биеийн тамирын олон улсын тэмцээн зохион байгуулах, биеийн тамирын үйл ажиллагаанд далайчдыг оролцохыг уриалан дэмжих;
- д) далайчдын далай ба боомт дахь нийгмийн халамжийн талаар олон улсын семинар зохион байгуулах;

#### **Удирдамж В4.4.2 – Боомт дахь нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээ**

1. Гишүүн бүр нь шаардлагатай байж болох өөрийн боомтод нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээгээр хангана.
2. Нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээ нь үндэсний нөхцөл байдал ба жишгийн дагуу дараахь байгууллагуудаас дангаараа буюу хэд хэдээрээ хангагдана:
  - а) олон нийтийн удирдлага;
  - б) хамтын гэрээний эсхүл бусад зөвшилцөл, зохицуулалтын дагуу байгуулагдсан хөлөг онгоцны эзэмшигчид болон далайчдын байгууллага;
  - с) сайн дурын байгууллага.
3. Шаардлагатай нийгмийн халамжийн ба амралтын хэрэгслийг боомтод байгуулж, хөгжүүлнэ. Үүнд дараахь зүйлсийг багтаана:
  - а) амралт, уулзалтын өрөө;
  - б) спортын тоног төхөөрөмж, зааланд спортоор хичээллэх хэрэгсэл ба тэмцээн зохион байгуулагдахад шаардлагатай хэрэгслүүд;
  - с) сурч боловсроход зориулагдсан тоног төхөөрөмж, хэрэгслүүд;
  - д) боломжтой тохиолдолд шашны үйл хөдлөлтэй холбоотой болон хувь хүний зөвлөгөө авахад шаардлагатай барилга байгууламж, холбогдох арга хэрэгсэл.
4. Шаардагдах тоног төхөөрөмж, хэрэгслийг далайчдын ерөнхий хэрэглээ, хэрэгцээний дагуу хангана.
5. Хэрэв өөр, өөр үндэстний олон тооны далайчдад зочид буудал, клуб, спортын хэрэгсэл зэрэг хэрэгслүүдийг тухайн боомтод нийлүүлэх шаардлагатай болбол далбааны эзэн улсын ба далайчны харьяалагдах орны эрх бүхий байгууллага, мөн олон улсын холбоотой зөвшилцөн, боомт байрлаж байгаа орны эрх бүхий байгууллага болон нэгдсэн нөөцийн давхардал үүсгэхээс зайлсхийх хүсэлтэй өөр нэгэн талтай хамтран ажиллана.
6. Далайчдад тохиромжтой зочид буудал, дэн буудал шаардлагатай үед бэлэн байна. Сайн зэрэглэлийн зочид буудалтай ижил хэрэгслээр хангах ёстой ба боломжтой бол онгоцны зогсоолоос холгүй, эргэн тойрон орчин сайтай газар байрлах ёстой. Ийм зочид буудал эсхүл дэн буудал нь зөв зохион байгуулагдсан, үнийн хувьд боломжийн байх ба шаардлага, боломжтой үед далайчны гэр бүлийг байлгах нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.
7. Эдгээр орон байрны хэрэгсэл нь далайчдын яс үндэс, язгуур угсаа, арьсны өнгө, хүйс, шашин шүтлэг, улс төрийн үзлэл бодол, нийгмийн гарал, тэдний ажилд орсон, эсхүл ажиллаж байгаа хөлөг онгоцны далбааны эзэн улс зэргээс хамаарахгүйгээр бүх далайчдад нээлттэй байна. Тодорхой боомтуудад энэхүү зарчимтай ямар нэгэн байдлаар зөрчилдөхгүйгээр, стандарттай харьцуулахад хэд, хэдэн төрлийн хэрэгслүүдээр хангах шаардлага гарч болох хэдий ч тэдгээр нь янз бүрийн бүлэг далайчдын хэрэгцээ ба соёлд нийцүүлсэн байна.
8. Далайчдын нийгмийн халамжийн хэрэгсэл ба үйлчилгээний ажилтныг бүтэн цагаар ажиллуулах, техникийн хувьд чадварлаг ажилтан, аливаа сайн дурын ажилтныг ажиллуулах талаар арга хэмжээ авсан байна.

#### **Удирдамж В4.4.3 – Нийгмийн халамжийн зөвлөл**

1. Нийгмийн халамжийн зөвлөлийг бүс нутгийн ба үндэсний түвшинд боомтод, зохих ёсоор байгуулна. Тэдний ажил үүргийн хуваарьт дараахь зүйл орно:





а) одоо байгаа нийгмийн халамжийн үйлчилгээнд шалгалт байнга хийх ба нэмэлт хэрэгслийн хэрэгцээнд эсхүл хэрэглэгдэхгүй хэрэгслийг татах талаар шинжилгээ хийнэ;

б) нийгмийн халамжийн хэрэгслээр хангах үүрэг бүхий этгээдүүдэд дэмжлэг туслалцаа, зөвлөмж өгөх, тэдний хоорондын хамтын ажиллагааг хангах.

2. Нийгмийн халамжийн зөвлөлийн гишүүдийн бүрэлдэхүүнд хөлөг онгоц эзэмшигчид, далайчдын байгууллагын болон бусад эрх бүхий байгууллагын төлөөлөгчдийг оруулахаас гадна сайн дурын болон олон нийтийн байгууллагын төлөөлөгчдийг боломжийн хэрээр оролцуулна.

3. Далайн орнуудад орших тухайн улсын консул, гадаад орны нийгмийн халамжийн байгууллагын орон нутгийн төлөөлөгч нарыг дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу боомтын, бүс нутгийн, үндэсний болон нийгмийн халамжийн зөвлөлийн ажилд татан оролцуулна.

#### **Удирдамж В4.4.4 –Нийгмийн халамжийн хэрэгслийг санхүүжүүлэх**

1. Үндэсний нөхцөл, жишгийн дагуу боомт дахь нийгмийн халамжийн хэрэгсэлд шаардагдах санхүүгийн дэмжлэгийг дараахь арга замын аль нэгийг ашиглан хийнэ:

а) олон нийтийн сангаас олгогдох;

б) далайн тээврийн эх үүсвэрээс авсан татвар, эсхүл бусад тусгай хураамжаас;

с) хөлөг онгоцны эзэмшигчид, далайчид, эсхүл тэдний байгууллагаас өгсөн сайн дурын хандив;

д) өөр бусад эх үүсвэрээс гаралтай сайн дурын хандив.

2. Нийгмийн халамжийн татвар, татаас, тусгай хураамж авсан тохиолдолд түүнийг зөвхөн зориулалтаар нь ашиглана.

#### **Удирдамж В4.4.5 –Мэдээллийг түгээх ба хялбарчлах арга хэмжээ**

1. Очих боомтын барилга байгууламж, үйлчилгээний газрууд нь олон нийтэд нээлттэй байх, ялангуяа тээвэр, нийгмийн халамж, үзвэр үйлчилгээ ба боловсрол авах үйлчилгээ, шашны зан үйл, мөргөл хийх газар, мөн далайчдад тусгайлан зориулсан байгууламж зэргийн талаарх мэдээллийг далайчдын дунд түгээх ёстой.

2. Аль боломжтой үед нь далайчдыг боомтын боломжит таатай газраас хотын бүсэд ороход нь тохирох тээврийн хэрэгслээр дундаж үнэ төлөн зорчих боломжоор хангана.

3. Эрх бүхий байгууллагаас боомт руу орж буй хөлөг онгоц эзэмшигчид ба далайчдыг аливаа хууль, заншил, онцлог зан үйлийн талаар, танилцуулах ба тэдгээрийг зөрчсөн тохиолдолд тэдний эрх чөлөөнд аюул учирч болохыг таниулахад чиглэгдсэн бүх тохиромжтой арга хэмжээг авна.

4. Эрх бүхий байгууллагаас боомтын бүс ба орох, гарах замыг тохирох гэрэлтүүлэг, тэмдэг, тэмдэглэгээгээр хангаж, далайчдыг хамгаалах байнгын эргүүл ажиллуулна.

#### **Удирдамж В4.4.6 – Гадаад улсын боомтод байгаа далайчид**

1. Гадаад орны боомтод байгаа далайчдыг хамгаалахын тулд дараахь зүйлийн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ:

а) өөрийн харьяалалтай улсын, эсхүл иргэншилтэй улсын консултайгаа уулзах,

б) консул болон орон нутгийн, эсхүл үндэсний байгууллага хоорондын идэвхтэй хамтын ажиллагаа.

2. Гадаад орны боомтод саатуулагдсан далайчныг хуулийн дагуу харьяалагдах консулын хамгаалалтайгаар шуурхай шийдвэрлэнэ.



3. Ямар нэгэн шалтгаанаар гишүүний нутаг дэвсгэр дээр далайчин саатуулагдахад, хэрэв далайчин өөрөө хүсэлт гаргавал, эрх бүхий байгууллага нь далбааны эзэн улсад болон далайчны харьяалагдах улсад яаралтай мэдэгдэнэ. Эрх бүхий байгууллага нь далайчинд ийм хүсэлт тавих эрхтэйг даруй мэдэгдэнэ. Далайчны харьяалагдах улс нь уг далайчны ойр дотныхонд яаралтай мэдэгдэнэ. Эрх бүхий байгууллага нь тухайн улсын консулын ажилтныг далайчинтай яаралтай уулзахыг, дараа нь далайчныг саатуулагдах хугацаанд байнга уулзаж байхыг зөвшөөрнө.

4. Гишүүн бүр нь хэдийд ч гэсэн шаардлагатай бол, түүний бүс нутгийн усанд хөлөг онгоц байх хугацаанд, ялангуяа боомтод орж ирэхэд түрэмгийлэл болон бусад хууль бус үйлдлээс далайчдын аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээ авна.

5. Боомт болон хөлөг онгоцны тавцан дээрх асуудлыг хариуцаж буй этгээд хөлөг онгоц боомт руу орсны дараа далайчдыг, аль болох боломжийн хирээр, яаралтай эрэгт гаргах талаар бүхий л оролдлого, чармайлтыг гаргана.

#### **Журам 4.5 – Нийгмийн аюулгүй байдал**

*Зорилго: Далайчдад нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалд хамрагдах талаар арга хэмжээ авсан байхыг батламжлах*

1. Гишүүн бүр бүх далайчид болон өөрийн дотоодын хуульд заасан хүрээнд тэдний тэжээлгэгчдийг нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалд Актын дагуу түүнд нөлөөлөхгүйгээр, гэхдээ Тунхаглалын 19 дүгээр зүйлийн 8 дахь хэсэгт дурдсан илүү таатай нөхцөлийн дагуу хамрагдахыг батламжилна.

2. Гишүүн бүр өөрийн үндэсний нөхцөл байдлын дагуу дангаараа буюу олон улсын хамтын ажиллагаагаар далайчдын нийгмийн аюулгүй байдлын иж бүрэн хамгаалалд аажмаар хүрэх алхам хийнэ.

3. Гишүүн бүр өөрийн нийгмийн аюулгүй байдлын хууль эрх зүйд хамрах далайчдыг өөрийн дотоодын хуульд заасан хүрээнд, тэдний тэжээлгэгчдийг эрэг дээрх ажилчдын эдлэх эрхээс багагүйгээр нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалд хамрагдаж, түүний ашгийг хүртэх эрхтэйг батламжилна.

#### **Стандарт А4.5 – Нийгмийн аюулгүй байдал**

1. Журам 4.5-ын дагуу нийгмийн аюулгүй байдлын иж бүрэн хамгаалалд аажмаар хүрэх зорилтын бүрдэл хэсгүүдэд дараахь зүйл орно: эмнэлгийн асрамж, өвчилсний тэтгэлэг, ажилгүйдлийн тэтгэлэг, өндөр насны тэтгэлэг, ажлын холбогдолтой гэмтлийн тэтгэлэг, гэр бүлийн тэтгэлэг, жирэмсний тэтгэлэг, тахир дутуугийн тэтгэлэг, ослоос амьд үлдсэний тэтгэлэг, эмнэлгийн асрамжийн тухай Журам 4.1-д заасан ба хөлөг онгоцны эзэмшигчдийн үүрэг хариуцлагын тухай 4.2-д заасан болон энэхүү Конвенцийн бусад бүлгийн дагуух нэмэлт хамгаалал.

2. Журам 4.5-ын 1 дэх хэсгийн дагуу Гишүүн бүрээс хангаж буй хамгаалалтыг батлах үед энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт заасан 9 бүрдэл хэсгийн хамгийн багадаа 3-ыг нь багтаасан байна.

3. Гишүүн бүр нь өөрийн үндэсний нөхцөл байдлын дагуу энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан нийгмийн аюулгүй байдлын нэмэлт хамгааллаар өөрийн нутаг дэвсгэр дээрх энгийн иргэн болох бүх далайчдыг хангах алхам хийнэ. Энэ үүрэг хариуцлага, жишээлбэл, хоёр талын эсхүл олон талын тохирох гэрээгээр эсхүл хандивд үндэслэсэн системээр хэрэгжинэ. Үүний үр дүнд үүсэх хамгаалалт нь тэдний нутаг дэвсгэр дээрх эргийн ажилчдын хамгааллаас дутахгүй таатай нөхцөлтэй байна.

4. Энэ Стандартын 3 дахь хэсэгт дурдсан үүрэг хариуцлагын хамаарлыг үл харгалзан гишүүн нь хоёр талт ба олон талт гэрээгээр болон бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн байгууллагын хүрээнд батлагдсан нөхцөлөөр далайчдад хамааралтай нийгмийн аюулгүй байдлын хууль тогтоомжийн тухай бусад дүрмүүдийг тодорхойлж болно.



5. Өөрийн далбаатай хөлөг онгоцон дээрх далайчидтай холбоотой гишүүн бүрийн үүрэг хариуцлагад Журам 4.1 ба 4.2-д заасан зүйлүүд, мөн Актын холбогдох нөхцөлүүд багтах бөгөөд, түүнчлэн олон улсын хуулийн дагуух өөрийн ерөнхий үүрэг хариуцлагатай салшгүй холбоотой байна.

6. Гишүүн бүр нь дотоодын хууль ба жишгийн дагуу харьцуулж болохуйц тэтгэлгийг далайчдад энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан бүрдэл хэсгүүдийн хувьд хамрахгүй тохиолдолд тэтгэлэг олгохын тулд төрөл бүрийн арга замыг эрэлхийлнэ.

7. Журам 4.5-ын 1 дэх хэсгийн хамгаалалт нь хувийн, эсхүл хамтын гэрээ, эсхүл эдгээрийг нийлүүлсэн хэлбэрээр тохиромжтой бол дотоодын хууль тогтоомжид багтаж болно.

8. Тэдний дотоодын хууль ба жишигт нийцэх хүрээнд гишүүд нь хоёр талт ба олон талт гэрээгээр, эсхүл бусад зохицуулалтаар, далайчдын оршин суух газраас нь үл хамааран бүх далайчдад нийгмийн аюулгүй байдлын олж авсан, эсхүл олж авах гэж байгаа эрхийг хэрэгжүүлэхэд хандивын, эсхүл хандивын бус хэлбэрээр хамтран ажиллана.

9. Гишүүн бүр нь маргааныг шийдвэрлэх шударга, үр нөлөө бүхий горимыг бий болгоно.

10. Гишүүн бүр нь энэ Стандартын 2 дахь хэсгийн дагуу батлах үед аль хамгаалалтын бүрдэл хэсэг багтахыг тодорхойлно. Үүнийг энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт заасан нэг, эсхүл түүнээс олон бүрдэл хэсгийн хувьд нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалт хангагдсан үед ОУХБ-ын Ерөнхий даргад дараа нь мэдэгдэнэ. Ерөнхий дарга ийм мэдээллийн бүртгэлийг хөтлөх ба сонирхогч бүх талуудад нээлттэй байлгана.

11. Тунхаглалын 22 дугаар зүйлийн дагуу ОУХБ-д өгөх тайланд бусад бүрдэл хэсгийн хамгаалалтын хүрээнд, Журам 4.5-ын 2 дахь хэсгийн дагуу авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний талаарх мэдээллийг мөн оруулна.

#### **Удирдамж В4.5 – Нийгмийн аюулгүй байдал**

1. Журам 4.5-ын 2 дахь хэсгийн дагуу хамгаалалт батлах үед хамгаалалт нь хамгийн багаар бодоход эмнэлгийн асрамж, өвчилсний тэтгэлэг ба ажлын холбогдолтой гэмтлийн тэтгэлэг гэсэн бүрдэл хэсгийг багтаасан байна.

2. Стандарт А4.5-ын 6 дахь хэсэгт дурдсан тохиолдолд харьцуулж болохуйц тэтгэлгийн даатгал, хоёр талт ба олон талт гэрээгээр, эсхүл бусад үр өгөөжтэй хэлбэрээр хамтын тохиролцооны холбогдох гэрээний нөхцөлийг анхааран үзэж олгож болно. Ийм арга хэмжээ батлагдахад, ийм арга хэмжээнд хамрагдах далайчдад нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалтын аль бүрдэл хэсэгт багтах талаар зөвлөгөө өгсөн байна.

3. Далайчид нийгмийн аюулгүй байдлын нэгээс илүү дотоодын хууль тогтоомжид хамрагдах бол тухайн гишүүн нь харилцан ажиллах гэрээгээр аль хууль тогтоомж үйлчлэхийг тодорхойлохын тулд далайчдыг таатай нөхцөлөөр хангах, мөн тэд таатай гэж үзсэн харгалзах хууль тогтоомжийн дагуу хамгаалалтын төрөл ба түвшин зэрэг хүчин зүйлүүдийг анхааран үзэж хамтран ажиллана.

4. Стандарт А4.5-ын 9 дэх хэсгийн дагуу боловсруулсан горим нь тухайн далайчны нэхэмжлэлтэй холбоотой бүх маргааныг бусдаас үл хамаарах замаар шийдвэрлэхээр хийгдсэн байна.

5. Үндэсний далайчид, үндэсний бус далайчид, эсхүл аль аль нь өөрийн далбаатай тухайн хөлөг онгоц дээр ажиллаж байгаа гишүүн бүр нь хүчинтэй үйлчлэх Конвенцийн дагуу нийгмийн аюулгүй байдлын хамгааллаар хангагдсан байх бөгөөд Стандарт А4.5-ын 1 дэх хэсгийн дагуу нийгмийн аюулгүй байдлын хамгааллын бүрдэл хэсгүүдэд тухайн далайчинд тохирох нэмэлт бүрдэл хэсгийг тодорхойлохын тулд тогтмол шалгалт хийнэ.

6. Далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ нь хөлөг онгоц эзэмшигчээс далайчдыг хангах нийгмийн аюулгүй байдлын хамгааллын аль бүрдэл хэсгээр хийгдэхийг тодорхойлно. Мөн далайчдын цалин хөлснөөс заавал авах суутгал, үндэсний нийгмийн аюулгүй



байдлын хамгааллын холбогдох хөтөлбөрийн дагуу эрх бүхий удирдлагаас тодорхойлсон шаардлагаар хийгдэх хөлөг онгоц эзэмшигчийн хандив зэрэг, хөлөг онгоц эзэмшигчийн холбогдох бусад мэдээллийг тодорхойлно.

7. Далбаагаа мандуулж буй хөлөг онгоцны эзэн гишүүн улс нь нийгмийн асуудлаар өөрийн хууль эрхийн хүрээг үр ашигтай хэрэгжүүлэхдээ нийгмийн аюулгүй байдлын хамгаалалтай холбоотой хөлөг онгоц эзэмшигчийн хүлээх үүрэг хариуцлагыг нийгмийн аюулгүй байдлын хамгааллын хөтөлбөртэй нийцүүлнэ.

## **БҮЛЭГ 5. ДАГАН МӨРДӨХ БА МӨРДҮҮЛЭХ**

1. Энэ бүлгийн журам энэ конвенцид туссан зарчим, эрхийг бүрэн хэрэгжүүлж, мөрдүүлэх талаар гишүүн улс бүрийн хүлээх үүрэг хариуцлага, мөн түүнчлэн 1,2,3,4 дүгээр бүлэгт заасан зарим үүргийг тодорхойлов.

2. Актын А хэсгийн хэрэгжүүлэлтийг гол шаардлагуудаараа хангах 4 дүгээр зүйлийн 3, 4 дэх хэсгүүд нь энэ бүлгийн Актын Хэсэг А-д үйлчлэхгүй.

3. Зүйл IV-ийн 2 дахь хэсгийн дагуу Гишүүн улс бүр нь Дүрмийн дагуу өөрийн үүрэг хариуцлагаа Актын Хэсэг А-ийн Стандартад дүйцүүлэн заасан байдлаар хэрэгжүүлэх ба Актын Хэсэг В-ийн удирдамжийг анхааран үзнэ.

4. Энэ бүлгийн шаардлагуудыг далайчид болон хөлөг онгоц эзэмшигчдийг бусад бүх хүний нэгэн адил хуулийн өмнө тэгш байдлаар буюу тэдгээр нь хуулиар адил тэгш хамгаалуулах эрхтэйг ухамсарлаж хэрэгжүүлэх бөгөөд дээд шүүх, шүүх эсхүл маргаан шийдвэрлэх бусад механизмуудад хандахад ялгаварлан үзэхгүй. Энэ бүлгийн нөхцөл нь хуулийн шүүх ажиллагаа эсхүл хуулийн шүүлтийг тодорхойлохгүй.

### **Журам 5.1 – Далбааны эзэн улсын үүрэг хариуцлага**

*Зорилго: Гишүүн бүр нь энэ конвенцийн дагуу өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны хувьд өөрийн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэхийг батламжилна*

#### **Журам 5.1.1 – Ерөнхий зарчим**

1. Гишүүн бүр нь энэ конвенцийн дагуу өөрийн далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны хувьд өөрийн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэхийг батламжлах үүрэгтэй.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцон дээрх далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөл энэ конвенцийн стандартад нийцсэн бөгөөд, цаашид нийцнэ гэдгийг батламжлахын тулд Дүрэм 5.1.3 ба 5.1.4-ийн дагуу далайн хөдөлмөрийн нөхцөлийн үзлэг шалгалт хийх, гэрчилгээжүүлэлтийн талаар үр бүтээмжтэй систем байгуулна.

3. Далайн хөдөлмөрийн нөхцөлийн үзлэг шалгалт хийх, гэрчилгээжүүлэлтийн талаар үр бүтээмжтэй систем байгуулахдаа гишүүн нь аль тохиромжтой үед үзлэг шалгалт хийх, эсхүл гэрчилгээ олгох, эсхүл аль алиныг нь хийх эрх бүхий, бие даасан байдлаараа хүлээн зөвшөөрөгдсөн олон нийтийн байгууллага, эсхүл бусад байгууллагад (хэрэв сүүлд тохиролцсон бол бусад гишүүн байгууллагад) эрх олгож болно. Бүх тохиолдолд гишүүн нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцон дээр далайчдын далайн хөдөлмөрийн нөхцөлд үзлэг шалгалт хийх, гэрчилгээжүүлэлтийн талаар бүрэн хариуцах үүрэгтэй хэвээр байна.

4. Далайн хөдөлмөрийн тунхаглалын дагуу бүрдүүлсэн далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ нь өөрийн далбаагаа мандуулж байгаа гишүүний үзлэг шалгалтад бүрэн хамрагдсан, далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөлтэй холбоотой энэ конвенцийн шаардлагад нийцүүлэн гэрчилгээжүүлсэн гэдгийг нотлох анхан шатны (prima facie) нотолгоо баримт болно.

5. Энэ журмын 2 дахь хэсэгт дурдсан системийн тухай мэдээлэл, мөн түүний үр бүтээмжийг үнэлэхэд хэрэглэсэн арга хэрэгсэл нь Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагад Үндсэн хуулийн 22 дугаар зүйлийн дагуу өгөх гишүүний тайланд тусгагдсан байна.



### **Стандарт А5.1.1 – Ерөнхий зарчмууд**

1. Гишүүн бүр нь өөрийн үзлэг шалгалт, гэрчилгээжүүлэлтийн системтэй холбоотой тодорхой зорилго ба стандартыг, мөн эдгээр зорилго, стандартад хүрэх өөрийн үнэлгээний тохирох ерөнхий ажлын үйл явц, дарааллыг тогтооно.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай бүх хөлөг онгоцыг энэ конвенцийн хуулбарыг тавцан дээрээ авч явахыг шаардана.

#### **Удирдамж В5.1.1- Ерөнхий зарчмууд**

1. Эрх бүхий байгууллага нь далайчдын хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллах, амьдрах нөхцөлийн тухай Журам 5.1.1 ба 5.1.2-т дурдсан олон нийтийн байгууллага болон бусад байгууллагын хоорондын үр бүтээлтэй хамтын ажиллагааг дэмжихийн тулд тохиромжтой зохицуулалтыг хийнэ.

2. Шалгагчдын, хөлөг онгоц эзэмшигчдийн, далайчид болон тэдний холбогдох байгууллагын хоорондын хамтын ажиллагааг илүү сайн байлгахын тулд, далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөлийг хангах, эсхүл сайжруулахын тулд эрх бүхий байгууллага нь ийм байгууллагын төлөөлөгчидтэй илүү сайн арга хэлбэрээр, үр дүнд хүрэх зорилгоор тогтмол зөвлөлдөнө. Ийм зөвлөлгөөний арга хэлбэрийг хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдын байгууллагатай зөвшилцсөний дараа эрх бүхий байгууллага тогтооно.

#### **Журам 5.1.2 – Хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад эрх олгох**

1. Журам 5.1.1 (“хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага”)-ийн 3 дахь хэсэгт дурдсан олон нийтийн байгууллага эсхүл бусад байгууллага нь эрх бүхий, бие даасан байдлын талаарх Актын шаардлагыг хангаснаар эрх бүхий байгууллагаас хүлээн зөвшөөрөгдсөн байна. Эрх авсан хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын үзэж шалгах эсхүл гэрчилгээжүүлэх үйл ажиллагаа нь эрх бүхий байгууллага эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаас явуулах тухай Актад нарийвчлан тодорхой заасан үйл ажиллагааны хүрээнд явагдана.

2. Журам 5.1.1-ийн 5 дахь хэсэгт заасан тайлан нь аливаа хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын тухай мэдээлэл, эрх олгосон цар хүрээ, эрх олгосон үйл ажиллагаа нь бүрэн ба үр өгөөжтэй явагдсан гэдгийг батламжлах гишүүний хийсэн зохицуулалт зэргийг агуулсан байна.

#### **Стандарт А5.1.2 - Хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад эрх олгох**

1. Дүрэм 5.1.2-ын 1 дэх хэсгийн дагуу хүлээн зөвшөөрөх зорилгоор эрх бүхий байгууллага нь тухайн байгууллагын ур чадвар ба бие даасан байдлыг шалгах бөгөөд шаардлагатай олгосон эрхийн дагуух үйл ажиллагааг явуулах хүрээнд уг байгууллага дараахь зүйлийг харуулж чадсан эсэхийг тодорхойлно:

- a) энэ конвенцийн холбогдох хэсэгт шаардлагатай мэргэжлийн ур чадвартай, хөлөг онгоцны ажиллагааны тохирох мэдлэгтэй, мөн хөлөг онгоцон дээр ажиллах далайчдын наад захын энгийн шаардлага, ажил олгох нөхцөл, орон байр, амрах хэрэгсэл, хоол ба хүнсний хангамж, ослоос урьдчилан сэргийлэх байдал, эрүүл мэндийн хамгаалал, эмнэлгийн асрамж, эрүүл ахуй ба нийгмийн аюулгүйн хамгаалал зэрэг хангагдсан;
- b) өөрийн ажиллагсадаа мэргэжил дээшлүүлэх чадвартай;
- c) энэ конвенцийн шаардлагын, мөн хүчин төгөлдөр мөрдөж буй дотоодын хууль, дүрэм, олон улсын холбогдох баримт бичгийн талаар шаардлагатай мэдлэгтэй;
- d) тохирох хэмжээ, бүтэц, жишиг, хүчин чадал зэрэг нь эрх олгосон төрөл ба түүний түвшинд зохицсон.



2. Үзлэг шалгалттай холбоотой олгосон аливаа эрх нь хамгийн багадаа далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөлд гарсан зөрчлөө арилгахыг шаардах, Боомтын улсын хүсэлтээр үүнтэй холбоотой үзлэг шалгалт явуулах зэрэг бүрэн эрхийг хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад олгоно.

3. Гишүүн бүр нь дараахь зүйлийг хийж гүйцэтгэнэ:

а) хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын гүйцэтгэсэн ажлын хангалттайг батламжлах системийг байгуулах ба үүнд хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа бүх дотоодын хууль тогтоомж олон улсын холбогдох баримт бичгийн талаарх мэдээлэл орно;

б) ийм байгууллагын хяналттай харилцах харилцаа холбоог бий болгоно.

4. Гишүүн бүр нь өөрийн нэрийн өмнөөс эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн аливаа байгууллагын сүүлийн жагсаалтыг Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагад гаргаж өгөх ба энэ жагсаалтын шинэчлэлийг хийх ёстой. Жагсаалт нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын эрх олгогдсон үүрэгт ажлыг тусгасан байна. ОУХБ нь жагсаалтыг олон нийтэд тараана.

### **Удирдамж В5.1.2 - Хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад эрх олгох**

1. Хүлээн зөвшөөрүүлэх хүсэлтэй байгууллага нь өндөр чанартай, цагаа олсон үйлчилгээний нөхцөлийг бүрдүүлэх техникийн, захиргааны, удирдлагын ур чадвар, хүчин чадлаа батлан харуулна.

2. Эрх бүхий байгууллагаас хүсэлт гаргагч байгууллагын хүчин чадалд үнэлгээ дүгнэлт өгөхдөө уг байгууллага дараахь шалгуур үзүүлэлтийг хангаж буй эсэхийг тодорхойлно:

а) Зохих техникийн, удирдлагын болон дэмжин ажиллах баг байгаа эсэх;

б) шаардлагатай үйлчилгээгээр хангаж чадахуйц хангалттай мэдлэгтэй, мэргэжлийн, газар зүйн байрлалаар тохирох төлөөлөл бүхий ажиллагсадтай;

с) цагаа олсон ханамжтай, чанартай үйлчилгээгээр хангах чадвар нь батлагдсан;

д) өөрийн үйл ажиллагаа нь бие даасан тооцоотой.

3. Эрх бүхий байгууллага нь эрх олгох зорилгоор хүлээн зөвшөөрсөн аливаа байгууллагатай гэрээг бичгээр хийнэ. Гэрээ нь дараахь зүйлийг багтаана:

а) үйлчлэх хүрээ;

б) зорилго;

с) ерөнхий нөхцөл;

д) эрхийн дагуу үүргээ гүйцэтгэх;

е) эрхийн дагуу үүргээ гүйцэтгэх хууль ёсны үндэс суурь;

ф) эрх бүхий байгууллагад тайлагнах;

г) эрх бүхий байгууллагаас хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад олгосон эрхийн тодорхойлолт;

х) томилсон хүлээн зөвшөөрөгдөх байгууллагын үйл ажиллагаанд тавих эрх бүхий байгууллагын хяналт.

4. Гишүүн бүр нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаас хянан шалгагчаар ажил олгосон ажиллагсадынхаа мэдлэг, мэргэжлийг цаг тухайд нь дээшлүүлэхийн тулд мэргэжил олголтын системийг боловсруулахыг шаардана.

5. Гишүүн бүр нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаас тэдний гүйцэтгэсэн үйлчилгээнийхээ талаар, тэдний зүгээс үйлчилгээнийхээ хүрээнд хийсэн зүйлс шаардагдах стандартын хэмжээнд хүрсэн болохыг нотлон харуулах тайлан гаргаж өгөхийг шаардана.

6. Стандарт А5.1.2-ын 3(б)-д дурдсан хяналттай ажиллагаа явуулахад Гишүүн бүр нь ОУДБ-ын ажиллах хүрээнд батлагдсан Захиргааны нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулах байгууллагад эрх олгох зааврыг анхааран үзнэ.





### **Журам 5.1.3 – Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл**

1. Энэ Журам нь дараахь хөлөг онгоцонд үйлчилнэ:

а) олон улсын аялал хийдэг бохир даац нь 500 тонн эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоц;

б) Гишүүний далбааг мандуулж буй, бусад улсын боомтоос эсхүл боомтууд хооронд үйл ажиллагаа явуулдаг бохир даац нь 500 тонн эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоцууд.

Энэ журмын зорилгоор “олон улсын аялал” гэдэг нь нэг улсаас нөгөө улсын боомт хүрэх аялалыг хэлнэ.

2. Энэ журам нь энэ дүрмийн 1 дэх хэсэгт хамаарахгүй, гишүүн улсын далбаан дор зорчиж яваа ямар ч хөлөг онгоцонд тухайн гишүүнд хөлөг онгоцны эзэмшигчийн хүсэлтээр мөн үйлчилнэ.

3. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцыг далайчдын хөлөг онгоцон дээр ажиллах, амьдрах нөхцөлийг, энэ дүрмийн 4 дэх хэсэгт дурдсан далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагт зааснаар мөрдөх арга хэмжээг, дотоодын хууль тогтоомж, эсхүл энэ конвенцийг хэрэгжүүлэх бусад арга хэмжээний шаардлагад нийцүүлэн шалгасан болохыг гэрчлэх далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг авч явах, хэрэглэхийг шаардана.

4. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцыг далайчдын хөлөг онгоцон дээр ажиллах, амьдрах нөхцөлийн тухай энэ конвенцийг хэрэгжүүлэх үндэсний шаардлагуудыг дурдсан, тухайн хөлөг онгоцон дээрх шаардлагыг мөрдлөг болгохын тулд хөлөг онгоцны эзэмшигчээс баталсан арга хэмжээг багтаасан далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийг авч явах, хэрэглэхийг шаардана.

5. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхаг нь Актаар тогтоосон загвар, хэв маягийг баримтална.

6. Гишүүний эрх бүхий байгууллага эсхүл бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага нь гишүүний далбаатай хөлөг онгоцыг шалгалтаар энэ конвенцийн стандартыг хангаж байгаа, цаашид хангана гэдгийг тогтоосон бол үүний дүнд далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг олгох эсхүл шинэчлэх бөгөөд энэ гэрчилгээний талаар олон нийтэд мэдээлнэ.

7. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийн нарийвчилсан шаардлагууд, мөн шалгах ёстой, батлагдсан зүйлсийн жагсаалт зэргийг Актын хэсэг А-д тодорхойлсон.

### **Стандарт А5.1.3 – Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл**

1. Эрх бүхий байгууллага, эсхүл энэ зорилгоор бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага нь далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг хөлөг онгоцонд 5 жилээс хэтрэхгүй хугацаагаар олгоно. Шалгагдах ёстой зүйлсийн ба дотоодын хууль тогтоомжийн эсхүл хөлөг онгоцон дээрх далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлтэй холбогдолтой энэ конвенцийн шаардлагыг хэрэгжүүлэх бусад арга хэмжээнд нийцүүлэн үндэслэсэн жагсаалт нь Хавсралт А5- I –д үндэслэсэн байна.

2. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний хүчин төгөлдөр байдал нь энэ конвенцийг хэрэгжүүлэх үндэсний шаардлагыг үргэлжлүүлэн мөрдөж буйг баталгаажуулахын тулд эрх бүхий байгууллагаас эсхүл энэ зорилгоор бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаас явуулах явц дундын шалгалтын шалтгаан болно. Хэрэв явц дундын шалгалт зөвхөн нэг удаа хийгдсэн ба гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа нь 5 жил бол гэрчилгээг олгосон хоёр дахь ба гурав дахь жилийн ойн хооронд уг шалгалтыг хийнэ. Жилийн ой гэдэг нь далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний дуусах хугацааны өдөртэй харгалзах жил бүрийн сар ба өдөр юм. Явц дундын шалгалтын далайц ба цар хүрээ нь гэрчилгээг шинэчлэх шалгалттай адил байна. Гэрчилгээ нь дараалсан явц дундын шалгалтын амжилттай үр дүнгээр хүлээн зөвшөөрөгдөн батлагдана.





3. Энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт нөлөөлөхгүйгээр хүчинтэй байгаа далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний хугацаа дуусахаас өмнөх 3 сарын дотор шинэчлэх шалгалт хийгдсэн бол далайн хөдөлмөрийн шинэ гэрчилгээ нь шинэчлэх шалгалт хийгдсэн өдрөөс эхлэн хүчинтэй байгаа гэрчилгээний дуусах хугацаанаас 5 жилээс хэтрэхгүй хүртэлх хугацаагаар хүчин төгөлдөр байна.

4. Хүчинтэй байгаа далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний дуусах хугацаанаас өмнө 3-аас илүү сарын хугацаанд шинэчлэх шалгалт хийгдсэн бол далайн хөдөлмөрийн шинэ гэрчилгээ нь шинэчлэх шалгалт хийж дууссан өдрөөс эхлэн 5 жилээс хэтрэхгүй хугацаагаар хүчинтэй байна.

5. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг дараахь тохиолдолд олгож болно:

- а) шинээр үйлдвэрлэгдээд гарч буй хөлөг онгоцонд;
- б) хөлөг онгоц далбаагаа солиход;
- с) хөлөг онгоцны үйл ажиллагааны үүрэг хариуцлагыг хүлээн авч буй онгоц эзэмшигч, шинээр хөлөг онгоц авч байгаа үед.

6. Явц дундын далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг эрх бүхий байгууллагаас, эсхүл энэ зорилгоор бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаас 6 сараас хэтрэхгүй хугацаагаар олгож болно.

7. Явц дундын далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг зөвхөн дараахь зүйлийг баталгаажуулсны дараа олгож болно:

- а) хөлөг онгоц Хавсралт А5-1 дэх жагсаалтын дагуу, энэ хэсгийн (b), (c), (d) дэд хэсэгт заасан баталгаажуулах зүйлсийг анхааран үзэж, боломжийн хэрээр шалгагдсан;
- б) хөлөг онгоц эзэмшигч эрх бүхий байгууллагад эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад хөлөг онгоц энэ конвенцийг биелүүлэхэд тохиромжтой үйл ажиллагаа явуулж байгаагаа харуулсан;
- с) ахмад нь энэ конвенцийн шаардлагуудыг, хэрэгжүүлэх үүрэг хариуцлагыг бүрэн мэдэж байгаа;
- д) далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг гаргахын тулд эрх бүхий байгууллагад эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад холбогдох мэдээллийг гаргаж өгсөн.

8. Энэ Стандартын 1 дэх хэсгийн дагуу явагдах бүрэн шалгалт нь далайн хөдөлмөрийн бүрэн хугацааны гэрчилгээг олгох боломжийг бүрдүүлэхийн тулд явц дундын гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнө хийгдэнэ. Энэ Стандартын 6 дахь хэсэгт дурдсан дараагийн эхний 6 сарын хугацаанд явц дундын гэрчилгээг дахин олгохгүй байж болно. Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг явц дундын гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаанд олгох шаардлагагүй.

9. Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ, явц дундын далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ, далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг Хавсралт А5-II –т заасан загварт нийцүүлэн гүйцэтгэнэ.

10. Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээнд хавсаргана. Энэ нь хоёр хэсэгтэй байна:

- а) Хэсэг I-ийг эрх бүхий байгууллага бөглөх бөгөөд үүнд:
  - (i) энэ Стандартын 1 дэх хэсгийн дагуу шалгагдах ёстой зүйлсийн жагсаалт тодорхойлно;
  - (ii) холбогдох дотоодын хууль эрх зүйн нөхцөл, мөн шаардлагатай тохиолдолд үндэсний шаардлагын гол агуулгын талаарх хураангуй мэдээлэл зэргийг хангах, энэ конвенцийн холбогдох шаардлагатай холбоотойгоор биелүүлэх үндэсний шаардлагыг тодорхойлно;
  - (iii) дотоодын хууль эрх зүйн дагуу хөлөг онгоцны төрлөөр тодорхой шаардлагуудыг харгалзан үзнэ;
  - (iv) 6 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу батлагдсан гол адилтгах аливаа нөхцөлүүдийг тэмдэглэнэ;
  - (v) Гарчиг 3-т заасан эрх бүхий байгууллагаас олгосон аливаа чөлөөлөлтийг тодорхой тусгана;



б) Хэсэг II-ийг хөлөг онгоц эзэмшигч бөглөх бөгөөд уг хэсэгт үндэсний шаардлагуудтай нийцүүлэх шалгалт хоорондын явц дундын мөрдөлтийг хангах батлагдсан арга хэмжээг болон үргэлжлүүлэн сайжруулах арга хэмжээг авахын тулд санал болгосон арга хэмжээг тодорхойлно.

Эрх бүхий байгууллага эсхүл энэ зорилгоор бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага нь Хэсэг II-ийг гэрчлэх ба далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийг гаргана.

11. Дараа дараагийн бүх шалгалтын үр дүнг эсхүл тухайн хөлөг онгоцонд хийсэн бусад шалгалтын баталгаажуулалтыг болон ийм аливаа баталгаажуулалт хийх явцад илэрсэн аливаа чухал зөрчлийг, уг илэрсэн зөрчлийг арилгасан огноотой нь хамт тэмдэглэнэ. Англи хэл дээр биш бол орчуулгыг хавсаргасан энэ тэмдэглэл нь дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу тэмдэглэх бөгөөд далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагт хавсаргах эсхүл өөр ямар нэгэн замаар далайчдад, далбааны улсын шалгагчдад, боомтын улсын эрх бүхий албан тушаалтанд, хөлөг онгоц эзэмшигч болон далайчдын төлөөлөгчдөд гаргаж өгнө.

12. Англи хэл дээр биш бол орчуулгыг хавсаргасан, тухайн үеийн хүчинтэй байгаа далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийг хөлөг онгоцны тавцан дээр авч явах бөгөөд түүний хуулбарыг тавцан дээр далайчдын нүдэнд ил үзэгдэх газар байрлуулна. Хуулбарыг дотоодын хууль эсхүл дүрмүүдийн дагуу, хүсэлт гаргасан тохиолдолд далайчдад, далбааны улсын шалгагчдад, боомтын улсын эрх бүхий албан тушаалтанд, хөлөг онгоц эзэмшигч болон далайчдын төлөөлөгчдөд гаргаж өгнө.

13. Энэ Стандартын 11, 12 дахь хэсэгт дурдсан англи хэлний орчуулгын шаардлага нь олон улсын аялалд оролцдоггүй хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

14. Энэ Стандартын 1, 5 дахь хэсгийн олгогдсон гэрчилгээ нь дараахь аль нэг тохиолдолд хүчин төгөлдөр байхаа болино:

а) хэрэв энэ Стандартын 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон хугацаанд холбогдох шалгалт хийгдээгүй бол;

б) хэрэв энэ Стандартын 2 дахь хэсгийн дагуу гэрчилгээ нь баталгаажаагүй бол;

с) хөлөг онгоц далбаагаа солиход үед;

д) хөлөг онгоц эзэмшигч тухайн хөлөг онгоцны үүрэг хариуцлагыг хүлээхээ болих үед;

е) 3 дугаар бүлгийн дагуу хөлөг онгоцны хийц, эсхүл тоног төхөөрөмжид чухал өөрчлөлт хийсэн үед.

15. Энэ Стандартын 14(с), (d), (e) хэсэгт дурдсан тохиолдолд шинэ гэрчилгээ олгох эрх бүхий байгууллага эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага нь уг хөлөг онгоц энэ Стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан нөхцөлд зөвхөн шинэ гэрчилгээг олгоно.

16. Хэрэв тухайн хөлөг онгоц энэ конвенцийн шаардлагыг хангахгүй байгаа ба шаардлагатай аливаа засварлах үйлдлийг хийгээгүй гэсэн нотлох баримттай бол далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг эрх бүхий байгууллага эсхүл далбааны улсаас энэ зорилгоор бүрэн эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага хүчингүй болгоно.

17. Энэ Стандартын 16 дахь хэсгийн дагуу далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээг хүчингүй болгох эсэхийг хэлэлцэх үед эрх бүхий байгууллага эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага нь зөрчлийн ноцтой байдал эсхүл давтамжийг анхааран үзнэ.

### **Удирдамж В5.1.3 - Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл**

1. Далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхаг Хэсэг I дэх үндэсний шаардлагуудын мэдээлэл нь далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлийн тухай Хавсралт А5-I-д жагсаасан зүйл бүртэй холбоотой хууль зүйн нөхцөлүүдийг ишлэл болгох буюу хавсаргасан байна. Энэ конвенцид заасан шаардлагуудыг тодорхой баримтлах дотоодын хууль тогтоомжид шаардлагатай бүх ишлэлийг оруулж болно. 6

дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн дагуу түүнтэй адил байдлаар хэрэгжүүлсэн конвенцийн нөхцөл нь тодорхойлогдсон ба хураангуй тайлбартай байна. Гарчиг 3-т зааснаар эрх бүхий байгууллагаас олгосон шаардлагаас чөлөөлөгдөх тухайн нөхцөл, эсхүл нөхцөлүүдийг тодорхой заасан байна.

2. Далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийн Хэсэг II-т дурдсан, хөлөг онгоцны эзэмшигчээс тодорхойлсон арга хэмжээ нь үндэсний тодорхой шаардлагыг явц дунд мөрдөх байдлыг шалгах, шалгах үүрэг бүхий этгээд, тэмдэглэл хөтлөх, мөн шаардлага хангахгүй хэсэгт хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагаа зэрэгтэй холбоотой үйлдлийг заасан байна. Хэсэг II нь хэд, хэдэн янзын хэлбэртэй байж болно. Энэ нь далайн тээврийн салбарын бусад талтай холбоотой бодлого ба үйл ажиллагааг хамарсан бусад илүү өргөн хүрээтэй бичиг баримт, жишээлбэл, *Олон улсын аюулгүй ажиллагааны менежментийн акт*-аар шаардагдах бичиг баримт эсхүл SOLAS конвенцийн Журам 5, хөлөг онгоцны тасралтгүй үргэлжлэх тойм тэмдэглэлтэй холбоотой Зүйл 11 дүгээр зүйлийн 1-д шаардсан мэдээлэл зэргээс ишлэл болгож болно.

3. Явц дунд мөрдөх арга хэмжээнд хөлөг онгоцны эзэмшигчид ба ахмадад зориулсан, ажлын байрны зохион байгуулалттай холбоотой технологийн сүүлийн үеийн дэвшил болон шинжлэх ухааны ололттой тэднийг өөрсдийгөө далайчдын ажлын байранд байнга гардаг аюул ослыг анхааран үзэж байнга мэдээлэл авч байх талаар, мөн далайчдын төлөөлөгчдөд энэ талаар мөн адил мэдээлэх зэрэг олон улсын ерөнхий шаардлагууд орох бөгөөд түүгээр тавцан дээр далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлийг хамгаалах илүү түвшинг батална.

4. Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл нь далбааны улсын шалгагч, боомт улсын эрх бүхий ажилтан, далайчид зэрэг тухайн бүх хүмүүст туслах, шаардлагууд зөв хэрэгжиж байгааг шалгах зорилгоор ойлгомжтой байдлаар хийгдсэн байна.

5. Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэлд тусгаж болох мэдээллийн төрлийн талаар жишээг Хавсралт B5-I –д үзүүлэв.

6. Стандарт A5.1.3-ын 14(с) хэсэгт дурдсанаар хөлөг онгоц далбаагаа солиход, хэрэв тухайн 2 улс энэ конвенцийг баталсан бол түрүүчийн далбааны эзэн гишүүн улс нь нөгөө гишүүний эрх бүхий байгууллагад далбаагаа солихоос өмнө хөлөг онгоцон дээр авч явж байсан далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний болон далайн хөдөлмөрийн мөрдөх зүйлийн тунхагийн хуулбарыг аль болох яаралтайгаар явуулах бөгөөд хэрэв боломжтой бол холбогдох шалгалт хийсэн тайлангийн хуулбарыг хэрэв эрх бүхий байгууллага хүсэлт гаргавал далбаагаа сольсны дараа гурван сарын дотор явуулна.

#### **Журам 5.1.4– Үзлэг шалгалт ба үр дүнг хэрэгжүүлэх**

1. Гишүүн бүр нь тогтмол шалгалтын үр өгөөжтэй, зохицуулагдсан системээр дамжуулан өөрийн далбаатай хөлөг онгоцууд энэ конвенцийн шаардлагуудыг дотоодын хууль ба дүрмүүдийн адилаар мөрдөн хэрэгжүүлж байгааг хянан үнэлэх, хяналтын бусад арга хэмжээнүүдийг баталгаажуулна.

2. Энэ журмын 1 дэх хэсэгт дурдсан шалгалтын болон хууль мөрдүүлэлтийн системтэй холбоотой нарийвчилсан шаардлагууд нь Актын Хэсэг А-д тусгасан.

#### **Стандарт A5.1.4 – Үзлэг шалгалт ба үр дүнг хэрэгжүүлэх**

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцууд дээрх далайчдын нөхцөлд хийх шалгалтын системтэй байлгах ба уг системд далайн хөдөлмөрийн мөрдөлтийн тунхагт тодорхойлсон ажиллах, амьдрах нөхцөлтэй холбоотой арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлсэн, энэ конвенцийн шаардлагуудтай нийцэж байгаа зэргийн баталгаажуулалт багтана.

2. Эрх бүхий байгууллага нь энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт заасан өөрийн үүргээ гүйцэтгэхийн тулд хүрэлцэхүйц тооны мэргэшсэн шалгагчдыг томилно. Шалгалт хийлгэхээр эрх олгогдсон хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын хувьд Гишүүн нь



шалгалт хийх тухайн этгээдийг уг үүргийг гүйцэтгэхийн тулд мэргэшсэн байхыг шаардах бөгөөд тэднийг ажил үүргээ гүйцэтгэхэд шаардлагатай хууль ёсны эрхээр хангана.

3. Шалгагчдыг шалгалт болон баталгаажуулалт явуулах, энэ Стандартын 1 дэх хэсэгт дурдсан мөрдүүлэлтийг баталгаажуулах боломж олгох зорилгоор сургалт, ур чадвар, ажлын даалгавар, эрх, статус болон шаардлагатай, эсхүл хүссэн бие даасан байдал зэргийг батламжлах тохирохуйц нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.

4. Шалгалтыг Стандарт А5.1.3-аар шаардагдах давтамжтайгаар явуулна. Давтамж нь 3 жилээс хэтрэх тохиолдол байхгүй.

5. Хэрэв гишүүн нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоц энэ конвенцийн шаардлагыг хангахгүй эсхүл далайн хөдөлмөрийн мөрдөлтийн тунхагт заасан арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэхдээ ноцтой зөрчил гаргасан талаар илт нотлоогүй, эсхүл нотлох баримт аваагүй байхад гомдол хүлээн авбал тухайн хэргийг мөрдөн шинжлэхээр шаардлагатай алхам хийх ба илэрсэн аливаа дутагдлыг арилгах үйлдэл хийхээ батламжилна.

6. Гишүүн бүр нь шалгагчдыг засгийн газар солигдох өөрчлөлт болон гадны гаж нөлөөллөөс хамаарахгүй бие даасан байдлыг батлах статус ба нөхцөлийг хангах зорилгоор тохирохуйц дүрмээр хангах бөгөөд түүнийг үр ашигтайгаар мөрдүүлнэ.

7. Шалгагчид нь үүргээ биелүүлэх тухай тодорхой зааварчилгаатай, тохирохуйц ажил байдлын тодорхойлолтоор хангагдсан байх ба дараахь бүрэн эрхтэй байна:

- a) гишүүний далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны тавцан дээр гарах;
- b) аливаа шалгалт явуулах, хэрэв тэд шаардлагатай гэж үзвэл стандартыг хатуу чанд мөрдсөн эсэхийг шалгах эсхүл байцаалт авах;
- c) аливаа зөрчлийг арилгахыг шаардах, хэрэв зөрчлүүд нь энэ конвенцийн шаардлагыг ноцтойгоор зөрчих үндэслэлтэй (мөн далайчдын эрхийг зөрчих) эсхүл далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэнд, хамгаалалтад гол аюул учруулахаар бол шаардлагатай үйлдэл хийх хүртэл боомтыг орхин явахыг хориглох.

8. Энэ Стандартын 7(с) дахь хэсгийн дагуу хийсэн аливаа үйлдэл нь хууль зүйн эсхүл захиргааны байгууллагад хандах аливаа эрхийн үндэслэл болно.

9. Шалгагчид нь тухайн далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэнд, хамгаалалтад аюул учруулахаар энэ конвенцийн шаардлагыг зөрчсөн нь тодорхойгүй байхад, мөн ижил төстэй зөрчлийн урьдын түүх байхгүй байхад хууль дүрэм тогтоох, эсхүл үйл ажиллагаанд зөвлөмж өгөхийн оронд зөвлөгөө өгөхдөө болгоомжтой хандана.

10. Шалгагчид нь аливаа гомдол, далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөлийн зөрчлүүдтэй холбоотой эсхүл хууль ба дүрмийн зөрчил зэргийн эх үүсвэрийн тухай аюулын талаар мэдэгдэх гомдолд нууцлалтай хандах бөгөөд тухайн хөлөг онгоцны эзэмшигчид, хөлөг онгоц эзэмшигчдийн төлөөлөгчид, хөлөг онгоцны оператор нарт ийм гомдлын мөрөөр шалгалт хийсэн гэдэг талаараа битүү үгээр тайлбар өгөхгүй.

11. Шалгагчид нь тэдний тоо эсхүл ажлын онцлогийн улмаас шалгалтад хөндлөнгөөс оролцох, ямар нэгэн замаар тэдний байгууллагад хохирол учруулах, эсхүл хөлөг онгоц эзэмшигчид, далайчид, бусад сонирхогч талуудтай харьцах тэдний харьцааны шударга байдалд муугаар нөлөөлж болзошгүй тул үүрэгт ажлаа бусдад хариуцуулахгүй. Тухайлбал, шалгагч нь:

- a) шалгалтын явцад аливаа үйл ажиллагаанд шууд ба шууд бусаар сонирхолтой байх хориотой;
- b) ажил үйлчилгээгээ дууссаны дараа ч гэсэн худалдааны аливаа нууц, ажлын дарааллын нууц, ажил үүргээ гүйцэтгэх явцад тэдэнд мэдэгдсэн хувийн шинж чанартай мэдээлэл зэргийг илрүүлэхгүй байх бөгөөд ингэсэн тохиолдолд тохирох торгууль эсхүл сахилгын арга хэмжээг хүртэнэ.

12. Шалгагч нь шалгалт бүрийнхээ тайланг эрх бүхий байгууллагад гаргана. Тайлангийн англи хэл эсхүл хөлөг онгоцны ажлын хэл дээрх нэг хувийг хөлөг онгоцны ахмадад байлгах ба нөгөө хувийг хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын мэдээллийн самбар дээр байрлуулах бөгөөд хэрэв хүсэлт гаргавал тэдний төлөөлөгчдөд явуулна.

13. Гишүүн бүрийн эрх бүхий байгууллага нь өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээрх далайчдын нөхцөлд хийсэн шалгалтын тайланг гаргана. Шалгалтын үйл ажиллагааны талаар жил бүрийн тайланг жилийн эцэс дууссанаас хойш 6 сараас хэтрэхгүйгээр боломжтой хугацаанд хэвлэн гаргана.

14. Том ноцтой ослыг хянан мөрдөх тохиолдолд тайланг аль болох хурдан хугацаанд эрх бүхий байгууллагад гаргах бөгөөд гэхдээ шалгалт дууссаны дараачийн 1 сараас хэтрэхгүй байна.

15. Шалгалт явагдах үед эсхүл энэ Стандартын дагуу арга хэмжээ авах үед хөлөг онгоцыг шалтгаангүйгээр саатуулах, хоцроохоос зайлсхийхийн тулд бүх боломжит оролдлогыг хийнэ.

16. Дотоодын хууль тогтоомжийн дагуу шалгагчийн эрхээ буруу хэрэгжүүлсний улмаас учирсан аливаа алдагдал, хохирлын төлөө нөхөн төлбөр төлнө. Нотолгоог гомдол гаргагч тохиолдол бүрт гаргана.

17. Энэхүү конвенцийн шаардлагыг (мөн далайчдын эрхийг зөрчих) зөрчсөн зөрчилд ба шалгагчдад ажил үүргээ гүйцэтгэхэд саад хаалт болох тохиолдолд тохирох торгууль ба бусад засварлах арга хэмжээг авах бөгөөд Гишүүн бүр үүнийг үр дүнтэй даган мөрдүүлнэ.

#### **Удирдамж В5.1.4- Үзлэг шалгалт ба үр дүнг хэрэгжүүлэх**

1. Далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлийг бүхэлд нь эсхүл, хэсэгчлэн шалгах эрх бүхий байгууллага ба бусад аливаа үйлчилгээ эсхүл байгууллага тэднийг ажил үүргээ гүйцэтгэхэд шаардлагатай эх үүсвэртэй байна. Тухайлбал:

а) Гишүүн бүр нь шаардлагатай үед шалгагчдын ажилд туслуулахаар бүрэн мэргэшсэн техникийн шинжээч ба мэргэжилтэнг дуудах шаардлагатай арга хэмжээг авна;

б) шалгагчид тохилог нөхцөлөөр, тоног төхөөрөмжөөр болон тэднийг үүрэгт ажлаа үр бүтээлтэй гүйцэтгэхэд тохирохуйц тээврийн хэрэгслээр хангагдана.

2. Эрх бүхий байгууллага нь тогтвортой байдлыг хангахын тулд мөрдөх болон мөрдүүлэх бодлого боловсруулах ба хэрэв үүнийг боловсруулахгүй бол энэ конвенцтой холбоотой шалгалтын болон мөрдүүлэх үйл ажиллагааны зааварчилгааг боловсруулна. Бүх шалгагчдыг болон хууль мөрдүүлэх холбогдох албаны хүмүүсийг энэ бодлогын материалаар хангах ба түүнийг олон нийтэд, хөлөг онгоц эзэмшигчид болон далайчдад нээлттэй байлгана.

3. Эрх бүхий байгууллага нь энэ конвенцийн шууд далайчдаас эсхүл далайчдын төлөөлөгчдөөс зөрчигдөж болохуйц шаардлагатай (далайчдын эрхийг мөн багтаана) холбоотой итгэлтэй мэдээлэл хүлээн авах боломж олгох энгийн хялбар үйл ажиллагааг бий болгох ба шалгагчдад эдгээр зүйлийг болон дараахь зүйлийг шуурхай шалгах зөвшөөрлийг өгнө:

а) ахмад, далайчид эсхүл далайчдын төлөөлөгчдийг хэрэв тэд шаардлагатай гэж үзвэл шалгалт хийлгэх хүсэлт тавих боломжийг олгох;

б) тухайн хөлөг онгоц эзэмшигчид, далайчид, байгууллага нарт энэ конвенцийн шаардлагыг мөрдөх хамгийн үр бүтээлтэй арга хэрэгслийн, мөн далайчдын тавцан дээрх нөхцөлийг тасралтгүйгээр сайжруулах талаар техникийн мэдээллээр хангах ба зөвлөгөө өгөх.

4. Шалгагч нар нь бүрэн сургагдсан байх ба дараахь ажил үүргээ үр бүтээлтэй гүйцэтгэхийн тулд хангалттай тооны байна:

а) шалгагч нарын гүйцэтгэх ёстой ажил үүргийн чухал байдал, тухайлбал шалгагдах хөлөг онгоцны тоо, зориулалт, хэмжээ зэрэг болон мөрдүүлэх шаардлагатай хууль зүйн шаардлагын тоо ба тэдгээрийн мөн чанар;

б) шалгагчийн мэдэлд байгаа нөөц мэдээлэл;

с) үр дүнтэй байлгахын тулд хийгдэх ёстой шалгалтын энгийн нөхцөл.

5. Дотоодын хууль тогтоомжид тодорхойлсон олон нийтийн үйлчилгээнд ажилд ороход шаардагдах аливаа нөхцөлийн хувьд шалгагч нар нь мэргэжилтэй байх ба тэднийг ажил үүргээ гүйцэтгэхэд шаардлагатай тохирох сургалтад хамрагдсан байх





ёстой бөгөөд хэрэв боломжтой бол далайн тээврийн боловсролтой эсхүл далайчны жишигтэй байна. Тэд далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлийн талаар болон англи хэлний тохирох мэдлэгтэй байх ёстой.

6. Шалгагч нарыг тэдний ажиллах хугацаанд мэргэжил дээшлүүлэх илүү тохирох сургалтад хамруулах арга хэмжээ авсан байна.

7. Бүх шалгагч нар нь төрөл бүрийн дурдсан тохиолдлын шалгалтын шалгах хүрээний талаар ба шалгалтын ерөнхий аргачлалын талаар тодорхой ойлголттой байх ёстой.

8. Дотоодын хуулийн дагуу ажлын зөв тодорхойлолтоор хангагдсан шалгагч нар нь хамгийн багадаа дараахь эрхтэй байна:

а) хөлөг онгоцны тавцан руу чөлөөтэй, урьдчилан мэдэгдэлгүйгээр гарах; гэхдээ хөлөг онгоцны шалгалтыг эхлүүлэхдээ шалгагч нар нь ахмадад эсхүл үүрэг бүхий этгээдэд, тохиромжтой бол далайчдад эсхүл тэдний төлөөлөгчдөд тэдний нэвтрэх тухай мэдэгдэл өгнө;

б) ахмад, далайчин эсхүл бусад аливаа этгээд, хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл хөлөг онгоц эзэмшигчийн төлөөлөгч нараас хууль ба дүрмийн шаардлагыг биелүүлэхтэй холбоотой аливаа зүйлийн талаар хэрэв тухайн этгээд хүсвэл аливаа гэрчтэйгээр асуулга хийх;

с) аливаа тэмдэглэлийн дэвтэр, замын тэмдэглэл, бүртгэл, гэрчилгээ эсхүл бусад баримт бичиг, шалгалтанд шаардлагатай зүйлд шууд холбоотой мэдээлэл зэргийг энэ конвенцийг хэрэгжүүлэх дотоодын хууль ба дүрмүүдийн мөрдөлтийг шалгахын тулд шаардах;

д) энэ конвенцийг хэрэгжүүлэх дотоодын хууль ба дүрмийн дагуу шаардагдах мэдэгдлийг самбарт байрлуулахыг шаардах;

е) шинжилгээ хийх зорилгоор бүтээгдэхүүн, ачаа, уух ус, хоол хүнс, материал болон хэрэглэж эсхүл харьцаж буй бодис зэргээс дээж авах эсхүл таслан авах;

ф) шалгалт хийх явцад гарсан зөрчлүүд тэдний хөлөг онгоцны тавцан дээрх эрүүл мэнд, аюулгүй байдалд нөлөөлөх тухай хөлөг онгоц эзэмшигчид, хөлөг онгоцны оператор эсхүл ахмадад яаралтай анхааруулах;

г) эрх бүхий байгууллагад, хэрвээ байгаа бол хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагад аливаа зөрчил эсхүл хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй хууль, журамд онцгойлон хамаарахгүй буруугаар урвуулан ашиглалтын талаар сэрэмжлүүлэх ба тэдэнд хууль, журмыг сайжруулах талаар саналаа хүргүүлэх;

h) эрх бүхий байгууллагад мэргэжлийн аливаа осол эсхүл тухайн тохиолдолд далайчдын нэрвэгдсэн өвчний тухай хууль, журамд заасны дагуу мэдэгдэх.

9. Энэ удирдамжийн 8(е) хэсэгт дурдсан дээж авах эсхүл таслан авах үед хөлөг онгоцны эзэмшигч эсхүл хөлөг онгоцны эзэмшигчдийн төлөөлөгчид, хэрэв нийцэж байвал далайчид нарт мэдэгдэх эсхүл дээж авах, таслан авах үед тэднийг байлцуулна. Ийм дээжний тоо хэмжээг шалгагч нь зөв тодорхойлж тэмдэглэнэ.

10. Гишүүн бүрийн эрх бүхий байгууллагаас гаргаж буй жил бүрийн тайланд түүний далбааг мандуулж буй хөлөг онгоцны хувьд дараахь зүйл багтана:

а) далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлтэй холбоотой хүчин төгөлдөр хууль ба журмын болон тухайн жилийн хугацаанд хүчин төгөлдөр болох аливаа нэмэлтийн жагсаалт;

б) шалгалтын системийн зохион байгуулалтын тухай;

с) хөлөг онгоцны тухай статистик мэдээ эсхүл шалгагдах ёстой бусад нөхцөл болон яг шалгагдсан бусад нөхцөл;

д) өөрийн дотоодын хууль тогтоомжийн дагуух бүх далайчдын тухай статистик мэдээ;

е) хууль тогтоомжийг зөрчсөн, торгууль ногдуулсан, хөлөг онгоцны саатуулагдсан тухай статистик мэдээ ба мэдээлэл;

ф) мэргэжлийн осол ба далайчдын нэрвэгдсэн өвчний тухай тайлагнасан статистик мэдээ.



### **Журам 5.1.5- Тавцан дээр гомдол гаргах журам**

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаатай хөлөг онгоцноос энэ конвенцийн шаардлагыг (далайчдын эрхийг) зөрчсөн талаар мэдэгдэх далайчдын гомдлыг тавцан дээрээ шударга, үр бүтээлтэй ба түргэн шуурхай шийдвэрлэх журамтай байхыг шаардана.

2. Гишүүн бүр нь гомдлын талаар далайчдын ямар нэгэн төрлийн хэлмэгдүүлэлтийг хориглох ба торгоно.

3. Энэ журмын шаардлагууд ба Актын холбогдох хэсгүүд нь далайчдын эрхэд хор хүргэлгүйгээр далайчид тохиромжтой гэж үзсэн хууль зүйн ямар нэгэн хэрэгслээр хохиролгүй болгохыг эрэлхийлсэн байна.

#### **Стандарт А5.1.5- Тавцан дээр гомдол гаргах журам**

1. Дотоодын хууль тогтоомж, хамтын гэрээнд тусгагдсан байж болох ямар нэгэн өргөн хүрээний хор нөлөөгүйгээр энэ конвенцийн шаардлагыг (далайчдын эрхийг) зөрчсөн тухай аливаа зүйлтэй холбоотой гомдол мэдүүлэхдээ тавцан дээрх журмыг далайчид хэрэглэж болно.

2. Гишүүн бүр нь өөрийн хууль эсхүл дүрмүүдэд тавцан дээр гомдол гаргах тохирохуйц журмуудыг Журам 5.1.5-ын шаардлагатай нийцэхээр тусгаж өгсөн гэдгийг батламжилна. Ийм журам нь гомдлыг боломжийн бага түвшинд шийдвэрлэхийг эрэлхийлсэн байна. Гэвч бүх тохиолдолд далайчид нь ахмад болон хэрэв тэд шаардлагатай гэж үзвэл гадны тохирох байгууллагад шууд гомдол гаргах эрхтэй байна.

3. Тавцан дээр гомдол гаргах журам нь далайчдыг гомдол гаргах явцад дагалдан байх эсхүл байлцах эрхийг багтаасан байх ба гомдол мэдүүлэхдээ далайчдын хохирч болзошгүй байх байдлын эсрэг хамгаалалт мөн орно. “Хохирогч болох” гэдэг ойлголт нь далайчдын гомдол мэдүүлэхтэй холбоотой ямар нэгэн этгээдийн илт уурлаагүй эсхүл атаа хорсолгүйгээр үйлдсэн аливаа эсрэг үйлдлийг хамруулна.

4. Далайчдын хөдөлмөрийн гэрээний хуулбар дээр нэмээд бүх далайчид хөлөг онгоцон дээр хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй тавцан дээр гомдол гаргах журмын хуулбараар хангагдана. Энэ нь далбааны эзэн улсын эрх бүхий байгууллагын, өөр тохиолдолд далайчны иргэншлийн, харилцах хаягийн мэдээллийг багтаасан байх ба далайчдад тэдний гомдлын талаар шударга зөвлөгөө өгөх, эсхүл хөлөг онгоцны тавцан дээр тэдэнд үйлчлэх гомдол мэдүүлэх журмыг дагах талаар тусламж үзүүлэх хөлөг онгоцны тавцан дээрх этгээд, эсхүл этгээдүүдийн нэрсийг нууцлалын үндсэн дээр мөн оруулна.

#### **Удирдамж В5.1.5- Тавцан дээр гомдол гаргах журам**

1. Тохирох хамтын гэрээний холбогдох аливаа шаардлагын хувьд эрх бүхий байгууллага нь хөлөг онгоцны эзэмшигчид ба далайчдын байгууллагуудтай нягт ойр зөвлөлдснөөр шударга, түргэн шуурхай, баримт бичиглэл сайтай, тавцан дээр гомдлыг зохицуулах журмын загварыг Гишүүний далбааг мандуулж буй бүх хөлөг онгоцуудад зориулан боловсруулна. Энэ журмыг боловсруулахдаа дараахь зүйлийг анхааран үзнэ:

а) онцгойлон гомдол гаргасан этгээдэд, эсхүл бүр хөлөг онгоцны ахмадад хүртэл олон гомдлууд хамаарч болно. Бүх тохиолдолд далайчид шууд ахмадад гомдол гаргах мөн гомдлоо илэрхийлэх боломжтой;

б) энэ конвенцийн дагуу хийгдэх зүйлсийн тухай гомдол гаргах явцад далайчдыг хохирогч болох бэрхшээлээс зайлсхийхэд туслахын тулд гомдол гаргах журам нь хэрэв гомдол гаргагч далайчин хүсэлт гаргавал далайчдад хэрэгтэй журмын талаар тэдэнд туслах, мөн аливаа хуралдаанд оролцох эсхүл гомдлын талаар мэдүүлэг сонсох этгээдийг тавцан дээр томилохыг хөхиүлэн дэмжих ёстой.



2. Энэ удирдамжийн 1 дэх хэсэгт дурдагдсан зөвлөлдөх үйл ажиллагааны явцад хэлэлцэгдэх журам нь хамгийн багадаа дараахь зүйлийг багтаана:

- а) далайчдын гомдол мэдүүлэх газрын даргад эсхүл далайчдын ахлах ажилтанд гомдлыг хаяглах;
- б) газрын дарга, эсхүл ахлах ажилтан дараа нь тухайн асуудлын ноцтой байдалд тохирох тодорхой хязгаартай хугацаанд тухайн хэргийг шийдвэрлэхийг чармайна;
- в) хэрэв газрын дарга эсхүл ахлах ажилтан нь гомдлыг далайчдын хэрэгцээг хангахуйцаар шийдвэрлэж чадахгүй бол дараа нь асуудлыг биечлэн зохицуулах ахмадад шийдвэр гаргуулахаар явуулж болно;
- д) тухайн хөлөг онгоцны тавцан дээр далайчид бүх үед дагалдан байх ба тэдний сонголтоор өөр далайчныг төлөөлүүлэх эрхтэй;
- е) бүх гомдлууд ба түүнтэй холбоотой гарсан шийдвэрүүд тэмдэглэгдэх ёстой бөгөөд түүний хуулбараар тухайн далайчдыг хангана;
- ф) хэрэв гомдол нь тавцан дээр шийдэгдэхгүй бол асуудлыг эрэг дэх хөлөг онгоцны эзэмшигчид рүү тодорхой хязгаартай хугацаанд шийдвэрлүүлэхээр явуулна. Хэрэв тохиромжтой бол тухайн далайчидтай эсхүл тэдний төлөөлөгчөөр томилж болох аливаа нэгэн этгээдтэй зөвлөлдөх;
- г) бүх тохиолдолд далайчид өөрийн гомдлоо шууд ахмад, хөлөг онгоц эзэмшигчид болон эрх бүхий байгууллагад мэдүүлэх эрхтэй.

#### **Журам 5.1.6- Далайн осол**

1. Гишүүн бүр нь өөрийн далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцны оролцсон, осол гэмтэл болон амь нас үрэгдэхэд хүргэсэн аливаа далайн аваар осолд албан ёсны мөрдлөг явуулна. Мөрдлөгийн эцсийн тайланг энгийнээр олон нийтэд таницуулна.

2. Гишүүн нь энэ журмын 1 дэх хэсэгт дурдсан далайн ноцтой ослыг шалган мөрдөхөд бие, биетэйгээ хамтран ажиллана.

#### **Стандарт А5.1.6 – Далайн осол (заалт байхгүй)**

#### **Удирдамж В5.1.6 – Далайн осол (заалт байхгүй)**

#### **Журам 5.2 – Боомтын эзэн улсын үүрэг хариуцлага**

*Зорилго: Гишүүн улс бүр энэхүү конвенцийн дагуу уг конвенцийн стандартуудыг гадаад улсын хөлөг онгоцуудад хэрэгжүүлж, мөрдүүлэхэд олон улсын хамтын ажиллагааны хүрээнд өөрийн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх*

#### **Журам 5.2.1 - Боомт дахь үзлэг шалгалт**

1. Өөрийн Боомт дахь үзлэг шалгалтыг конвенцийн дагуу уг конвенцийн стандартуудыг гадаад улсын хөлөг онгоцуудад хэрэгжүүлж, мөрдүүлэхэд олон улсын хамтын ажиллагааны хүрээнд өөрийн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлж болох конвенцийн шаардлагуудын (далайчдын эдлэх эрхүүд) мөрдөлтөд хяналт тавих зорилгоор үзлэг шалгалт хийж болно.

2. Гишүүн бүр нь энэ конвенцийн шаардлагыг (далайчдын эдлэх эрхүүд) хангаж байгааг илэрхийлэх баримт болох Журам 5.1.3 дугаар зүйлээр шаардагдах далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн хөдөлмөрийн тунхаглалыг хүлээн зөвшөөрнө. Хэрэв Актэд өөрөөр заагаагүй бол ийнхүү харийн боомтод хийх шалгалтыг уг гэрчилгээ болон тунхаглалыг зөвхөн шалгаснаар хязгаарлана.

3. Боомт дахь үзлэг шалгалтыг Актын шаардлагын дагуу болон гишүүн улсын боомтын эзэн улсын хяналтыг хангах хүчин төгөлдөр олон улсын зохицуулалтын дагуу эрх бүхий ажилтан гүйцэтгэнэ. Ийм аливаа нэгэн үзлэг шалгалт нь үзэж шалгасан

зүйлээ энэ конвенцийн заалт ба журам болон Актын зөвхөн А хэсгийн холбогдох шаардлагыг хангаж байгааг баталгаажуулснаар хязгаарлагдана.

4. Энэ журмын дагуу хийгдсэн байж болох үзлэг шалгалт нь тухайн гишүүн орны боомт руу орж ирж буй онгоцны далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөлийг энэ конвенцийн шаардлагад (далайчдын эдлэх эрхүүд) нийцүүлэн баталгаажуулахад туслахын тулд боомтын эзэн улсын үзлэг шалгалт, хяналтын хүчин төгөлдөр системд суурилах ёстой.

5. Энэ журмын 4 дэх хэсэгт дурдсан системийн талаарх мэдээлэл болон үр өгөөжийг үнэлэн дүгнэхэд ашигласан аргачлал зэргийг Тунхаглалын 22 дугаар зүйлийн дагуу гишүүн улсын тайланд оруулсан байх ёстой.

#### **Стандарт 5.2.1 Боомт дахь үзлэг шалгалт**

1. Тавцан дээр үзлэг шалгалт хийхээр гарч ирсэн эрх бүхий ажилтан хэрэв далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ ба далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл тухайн онгоцонд байх ёстой тохиолдолд:

- a) шаардлагатай бичиг баримтууд байхгүй, хөтлөөгүй, эсхүл хуурамчаар үйлдэгдсэн эсхүл энэ конвенцийн дагуу шаардагдах мэдээллийг агуулаагүй, эсхүл бусад байдлаар хүчин төгөлдөр бус;
- b) хөлөг онгоцон дээрх далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөл энэ конвенцийн шаардлагыг хангахгүй гэдэг нь тодорхой байдлаар нотлогдсон;
- c) энэ конвенцийн шаардлагаас зайлсхийх зорилгоор хөлөг онгоц далбаагаа сольсон нь баримтаар нотлогдсон;
- d) хөлөг онгоцны далайчдын ажиллах ба амьдрах тодорхой нөхцөл нь энэ конвенцийн шаардлагыг хангахгүй байгаа талаар гомдол гарсан зэрэг зүйлүүд илэрвэл хөлөг онгоцны тавцан дээрх далайчдын ажиллах ба амьдрах тодорхой нөхцөлийг шинжлэн магадлахаар илүү нарийвчилсан үзлэг шалгалтыг явуулж болно. Далайчдын ажиллах ба амьдрах нөхцөл зөрчилтэйн улмаас тэдний аюулгүй байдал, эрүүл мэндэд аюул учруулахаар байгаа нь илт байх, эсхүл энэ талаар мэдээлэгдсэн, түүнчлэн энэ конвенцийн шаардлагуудыг (далайчдын эдлэх эрх) ноцтойгоор зөрчсөн ямар нэгэн зөрчил байгааг нотлох баримт эрх бүхий ажилтанд байгаа зэрэг тохиолдлуудад ийм үзлэг шалгалтыг хийнэ.

2. Гишүүн улсын боомтод гадаад улсын онгоц энэ стандартын 1 дэх хэсгийн a), b), c) дэд хэсэгт заасан тохиолдолд эрх бүхий ажилтны нарийвчилсан үзлэг шалгалтад орвол уг үзлэг шалгалтанд Хавсралт А5-III-т заасан зүйл хамаарна.

3. Энэ Стандартын 1(d) хэсэгт зааснаар гомдол гаргасан тохиолдолд үзлэг шалгалтыг уг гомдолд дурдсан зүйлийн хүрээнд ерөнхийд нь хязгаарлах боловч уг гомдол ба үзлэг шалгалт нь энэ Стандартын 1(b) хэсэгт заасан нарийвчилсан үзлэг шалгалт хийх шаардлагатайг нотлож болох юм. Энэ Стандартын 1(d) хэсэгт заасан "гомдол" гэдэг нь далайчид, мэргэжлийн этгээд, холбоо, худалдааны зөвлөл эсхүл ерөнхийдөө хөлөг онгоцны аюулгүй байдал болон тавцан дээрх далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэндийн хор нөлөөллийн аюулгүй байдалд оролцогч аливаа нэгэн этгээд зэргээс ирүүлсэн мэдээллийг хэлнэ.

4. Хөлөг онгоцон дээр ажиллах ба амьдрах нөхцөлийн хувьд энэ конвенцийн шаардлагуудыг нарийвчилсан үзлэг шалгалтын явцад хангахгүй байгаа нь тогтоогдвол эрх бүхий ажилтан хөлөг онгоцны ахмадад уг зөрчлүүдийг арилгах талаар тэр даруй мэдэгдэж, зөрчлийг арилгах эцсийн хугацааг зааж, анхааруулна. Ийм зөрчил нь эрх бүхий ажилтны үзэж байгаагаар ноцтой гэж үзсэн, эсхүл энэ Стандартын 3 дахь хэсгийн шаардлагыг биелүүлэхтэй хамааруулж үзвэл эрх бүхий ажилтан нь уг зөрчлийн талаар үзлэг шалгалт явагдсан гишүүн орны далайчдын болон хөлөг онгоц эзэмшигчдийн холбогдох байгууллагуудад мэдэгдэх ба:

- a) далбааны эзэн улсын төлөөлөгчид мэдэгдэнэ;
- b) дараагийн очих боомтын эрх бүхий байгууллагыг холбогдох мэдээллээр хангана.



5. Очих боомтын эрх бүхий байгууллагыг холбогдох мэдээллээр хангасны үндсэн дээр тэдгээр байгууллага нарийвчилсан үзлэг шалгалт явуулаад, зохих шаардлагыг хангахгүй байгаа нь тогтоогдвол эрх бүхий ажилтан хөлөг онгоцны ахмадад уг зөрчлүүдийг арилгах талаар тэр даруй мэдэгдэж, зөрчлийг арилгуулах эрхтэй бөгөөд энэ үйл ажиллагаандаа тайлан үйлдэж тус тайландаа далбааны эзэн улсын эрх бүхий байгууллагаас ирүүлсэн аливаа хариуг тогтоосон эцсийн хугацаатай хамтад нь хавсаргасан байна.

6. Эрх бүхий ажилтан нарийвчилсан үзлэг шалгалтыг явуулж байх үед энэ конвенцийн шаардлагуудыг хангаагүй болон:

а) тавцан дээрх нөхцөл байдал далайчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэнд, аюулгүйн хамгаалал зэрэгт аюул учруулахаар бол;

б) тус хөлөг онгоцон дээрх нөхцөл байдал энэхүү конвенцийн шаардлагыг ноцтой зөрчсөн (далайчдын эдлэх эрхийн хувьд), эсхүл удаа дараалан зөрчиж засах арга хэмжээ авахгүй байгаа бол;

эрх бүхий ажилтан энэ хэсгийн (а) болон (б) хэсгийн хүрээнд гарсан зөрчлөө арилгах хүртэл, эсхүл ийм зөрчлийг арилгах ажлын төлөвлөгөө эрх бүхий ажилтан хүлээн зөвшөөрөх хүртэл, түүнчлэн энэхүү төлөвлөгөө нь хурдан шуурхай хэрэгжих боломжтой гэж үзэх хүртэл хөлөг онгоцыг далайд гаргахгүй байх талаар арга хэмжээ авна. Хэрэв хөлөг онгоц ийм байдлаар далайд гарахааргүй бол эрх бүхий ажилтан далбааны эзэн улсад нэн даруй зохих журмын дагуу мэдэгдэх ба далбааны эзэн улсын төлөөлөгчийг ирж оролцохыг урих, хэрэв боломжтой бол далбааны эзэн улсыг тодорхой эцсийн хугацаатайгаар хариу өгөхийг хүсч болно. Мөн эрх бүхий ажилтан нь үзлэг шалгалт явагдсан боомт улсын хөлөг онгоц эзэмшигч, болон далайчдын холбогдох байгууллагад нэн даруй мэдэгдэнэ.

7. Гишүүн бүр нь өөрийн эрх бүхий ажилтандаа Актын В хэсэгт заасан зүйлүүд, энэ Стандартын 6 дахь хэсгийн дагуу хөлөг онгоцыг саатуулах тохиолдлуудыг тодорхойлсон зүйлүүдийн талаар зааварчилгаа өгсөн байна.

8. Энэ Стандартын дагуу үүргээ гүйцэтгэхдээ гишүүн бүр нь тухайн хөлөг онгоцыг шалтгаангүй саатуулах, эсхүл хоцроох зэргээс аль болох зайлсхийх бүх боломжтой оролдлогыг хийнэ. Хэрэв хөлөг онгоц шалтгаангүй саатуулагдсан, эсхүл хоцроход хүрсэн бол аливаа алдагдал, эсхүл учирсан хохирлын нөхөн олговрыг олгоно. Энэ тохиолдол бүрт нотлох баримтыг гомдол гаргагч хариуцна.

#### **Удирдамж В5.2.1 – Боомт дахь үзлэг шалгалт**

1. Эрх бүхий байгууллага нь Журам 5.2.1-ийн дагуу үзлэг шалгалт явуулах эрх бүхий албан тушаалтанд зориулсан үзлэг шалгалтын бодлогыг боловсруулна. Бодлогын зорилго нь тогтвортой байдлыг хангах ба өөрөөр конвенцийн шаардлагуудтай (далайчдын эдлэх эрхүүд) холбоотой үйл ажиллагаанд үзлэг шалгалт хийх болон түүнийг мөрдүүлэхэд зааварчилгаагаар хангахад оршино. Энэ бодлогын хуулбарыг эрх бүхий бүх ажилтнуудад олгосон байх ёстой бөгөөд энэ нь олон нийт болон хөлөг онгоц эзэмшигчид, далайчдад үзэхэд боломжтой байна.

2. Стандарт А5.2.1-ийн 6 дахь хэсгийн дагуу хөлөг онгоцны саатуулалтыг баталгаажуулах тохиолдолтой холбоотой эрх бүхий байгууллагын бодлогыг боловсруулахдаа Стандарт А5.2.1-ийн 6(b) хэсэгт дурдсан зөрчлүүдийн хувьд тухайн зөрчлийн шинж чанараас шалтгаалсан ноцтой байдлыг анхааран үзэх ёстой. Энэ нь III, IV зүйлийн дагуу далайчдын үндсэн эрх болон зарчмуудыг эсхүл далайчдын хөдөлмөр эрхлэлт, нийгмийн эрхүүдийг зөрчсөн тохиолдолтой холбоотой байна. Жишээлбэл, тавцан дээр хэдий ганц ийм этгээд байсан ч насанд хүрээгүй этгээдийг ажиллуулах нь конвенцийг ноцтой зөрчсөнд тооцно. Бусад тохиолдлуудад тухайн үзлэг шалгалтын явцад хэд, хэдэн өөр дутагдал илэрбэл, жишээлбэл орон байр эсхүл хоол хүнсний хангамжтай холбоотой аюулгүй байдал эсхүл эрүүл мэндэд аюул учруулахааргүй дутагдлын хэд хэдэн тохиолдлууд нь ноцтой зөрчил үүсгэж болохоос нь өмнө анхааран үзэх шаардлагатай байж болно.

3. Гишүүн нь бусадтайгаа аль болох өргөн хүрээнд, олон улсын хэмжээнд хүлээн зөвшөөрөгдсөн үзлэг шалгалтын бодлогын зааварчилгааг батлах, ялангуяа хөлөг онгоцны саатуулалтыг баталгаажуулах тохиолдолтой холбоотойгоор хамтран ажиллана.

### **Журам 5.2.2 – Эрэг дээр далайчдын гомдлыг барагдуулах үйл ажиллагаа**

1. Гишүүн улс бүр өөрийн бүс нутгийн боомт руу орж буй хөлөг онгоцны тавцан дээр ажиллаж байгаа, тус конвенцийн шаардлагыг (далайчдын эдлэх эрхүүд) зөрчигдсэн болохыг мэдэгдсэн далайчин нь ийм гомдлын талаар яаралтай болон ашигтай хэлбэрээр засч залруулахын тулд мэдэгдэх эрхтэй гэдгийг батламжилна.

### **Стандарт 5.2.2- Эрэг дээр далайчдын гомдлыг барагдуулах үйл ажиллагаа**

1. Энэ конвенцийн шаардлагыг (далайчдын эдлэх эрхүүд) зөрчсөн гэдгийг мэдэгдсэн далайчны гомдлыг уг далайчны хөлөг онгоц ирж зогссон боомтын эрх бүхий ажилтанд мэдэгдэж болно. Ийм тохиолдолд эрх бүхий ажилтан нь эхний шалгах ажиллагааг явуулна.

2. Ирүүлсэн гомдлын хэлбэрээс шалтгаалан анхны хяналт шалгалт нь Журам 5.1.5-ын дагуу мөрдсөн тавцан дээр гомдол гаргах журмыг авч үзэх эсэхийг тохиромжтой тохиолдолд шийдвэрлэнэ. Эрх бүхий ажилтан нь Стандарт А5.2.1-ийн дагуу илүү нарийвчилсан үзлэг шалгалтыг хийж болно.

3. Эрх бүхий ажилтан нь боломжтой тохиолдолд гомдлыг хөлөг онгоцны тавцан дээр хянан шийдвэрлэхийг эрмэлзэнэ.

4. Энэ стандартын дагуу үзлэг, хяналт шалгалт хийх явцад А5.2.1 стандартын 6 дахь хэсгийн үйлчлэлд хамаарах зөрчил илэрвэл уг хэсгийн заалтыг мөрдөнө.

5. Энэ стандартын 4 дэх хэсгийн шаардлага үйлчлэхгүй бөгөөд тухайн гомдлыг хөлөг онгоцны тавцан дээр хянан шийдвэрлээгүй тохиолдолд эрх бүхий ажилтан нь нэн даруй далбааны эзэн улсад мэдэгдэж, холбогдох зөвлөмж болон залруулах арга хэмжээний талаарх саналаа тогтоосон хугацааны дотор ирүүлэхийг хүснэ.

6. Энэ стандартын 5 дахь хэсгийн дагуу авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний дүнд гомдол шийдвэрлэгдээгүй бол боомт улс нь эрх бүхий ажилтны тайлангийн хуулбарыг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ. Тайланд далбааны эзэн улсын эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон хугацаанд ирүүлсэн хариуг хавсаргасан байх ёстой. Боомтын эзэн улс дахь холбогдох хөлөг онгоцны эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагад мөн адил мэдэгдэнэ. Түүнчлэн, боомтын эзэн улс нь шийдвэрлэсэн гомдолтой холбоотой статистик тоо баримт болон мэдээллийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ. Эдгээр мэдээллийг хүргүүлэхдээ хэрэв зохистой гэж үзвэл тэр тухай тэмдэглэл үйлдэж, тухайн гомдол шийдвэрлэх ажиллагааг сонирхож байж болзошгүй оролцогч талууд, хөлөг онгоц эзэмшигчдийн болон далайчдын байгууллагад мэдээлнэ.

7. Далайчдын гаргасан гомдлын нууцлалыг хамгаалах талаар зохих арга хэмжээг авна.

### **Удирдамж В5.2.2- Эрэг дээр далайчдын гомдлыг барагдуулах үйл ажиллагаа**

1. А5.2.2 стандартад дурдсан гомдлыг шалгаж байгаа эрх бүхий ажилтан, эхний ээлжинд, уг гомдол нь хөлөг онгоцон дээрх бүх далайчинд хамаарах ерөнхий шинжтэй эсэх, эсхүл тэдний тодорхой бүлэг, эсхүл зөвхөн тухайн нэг далайчинд хамаарах, эсэхийг нягтлаж үзэх ёстой.

2. Хэрэв гомдол нь ерөнхий шинжтэй бол А5.2.1 стандартын дагуу илүү нарийвчилсан шалгалтыг явуулахад анхаарна.

3. Хэрэв гомдол нь тухайн нэг хувь хүнд хамаарах бол тухайн гомдлыг хянан шийдвэрлэхтэй холбоотой тавцан дээрх гомдол, хянан шийдвэрлэх аливаа үйл





ажиллагааны үр дүнд үнэлгээ шалгалт хийнэ. Хэрэв ийм үйл ажиллагааны журам байхгүй бол эрх бүхий ажилтан ийм үйл ажиллагааны боломжтой журмыг сонгохыг гомдол гаргагчид зөвлөнө. Хөлөг онгоцны тавцан дээр гомдол хянан шийдвэрлэх аливаа журмыг эрэлхийлэхээс өмнө гомдлыг авч хэлэлцэх хангалттай шалтгаан байгаа эсэхийг тогтооно. Эдгээр шалтгаанд үйл ажиллагааны дотоод журам оновчгүй, хэт удаашралтай, эсхүл гомдол гаргагч гомдол гаргаснаар өөрт нь сөрөг нөлөө учрахаас айж болгоомжлох зэрэг орно.

4. Эрх бүхий ажилтан аливаа гомдлыг хянан шалгахдаа ахмад, хөлөг онгоц эзэмшигч болон гомдолд оролцогч аливаа бусад этгээдэд үзэл бодлоо илэрхийлэх, зохих, боломжийг олгох ёстой.

5. Далбааны эзэн улс А5.2.2 стандартын 5 дахь хэсэгт заасны дагуу боомтын эзэн улсаас ирүүлсэн мэдэгдлийн хариуд уг асуудлыг шийдвэрлэхээ илэрхийлж, тийнхүү шийдвэрлэх үр дүнтэй механизмтайгаа нотлохын зэрэгцээ үйл ажиллагааны хүлээн зөвшөөрөгдөхүйц төлөвлөгөө ирүүлсэн бол эрх бүхий ажилтан нь гомдлыг шийдвэрлэх үйл явцад цаашид оролцохоос түдгэлзэж болно.

### **Журам 5.3- Ажиллах хүч нийлүүлэхтэй холбоотой үүрэг хариуцлага**

*Зорилго: Гишүүн улс бүр далайчин ажилд авах, байршуулах, үйлчлэх, далайчдын нийгмийн хамгаалалтай холбоотойгоор энэхүү конвенцоор хүлээсэн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэх нөхцөлийг баталгаажуулах*

1. Гишүүн улс нь энэхүү конвенцид заасан хүрээнд өөрийн улсын иргэн, эсхүл нутаг дэвсгэрт нь оршин суудаг буюу бусад байдлаар суурьшсан далайчин ажилд авах, зуучлах үйл ажиллагаа болон тэдгээр далайчны нийгмийн хамгаалалтай холбоотой энэ конвенцийн шаардлагыг хэрэгжүүлэх үүрэг хариуцлагыг хүлээх бөгөөд энэ нь тухайн гишүүн улс өөрийнхөө далбаан дор зорчиж яваа хөлөг онгоцон дээрх далайчдын ажиллах, амьдрах нөхцөлийн талаар үүрэг хариуцлага хүлээх тухай зарчмыг хөндөхгүй.

2. Энэ журмын 1 дэх хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэх нарийвчилсан шаардлагыг Актад заасан болно.

3. Гишүүн улс бүр энэ конвенцийн дагуу ажиллах хүч нийлүүлэхтэй холбоотойгоор хүлээсэн үүрэг хариуцлагаа хэрэгжүүлэхийн тулд үзлэг шалгалт явуулах, хяналт-шинжилгээ хийх үр дүнтэй тогтолцоог бий болгох ёстой.

4. Энэ журмын 3 дахь хэсэгт дурдсан тогтолцооны тухай болон түүний үр өгөөжийг үнэлэхэд ашигласан аргачлалын талаарх мэдээллийг Үндсэн дүрмийн 22 дугаар зүйлийн дагуу гишүүн улсын тайланд тусгана.

### **Стандарт А5.3- Ажиллах хүч нийлүүлэхтэй холбоотой үүрэг, хариуцлага**

1. Гишүүн улс бүр өөрийн нутаг дэвсгэр дээр далайчин ажилд авах, зуучлах үйл ажиллагаа явуулж буй үйлчилгээнд үзлэг шалгалт явуулах, хяналт-шинжилгээ хийх, А1.4 стандартад заасан тусгай зөвшөөрлийн журам болон үйл ажиллагааны бусад шаардлагыг зөрчсөн үйлдлийг хянан шийдвэрлэх замаар энэ конвенцийн холбогдох шаардлагуудыг биелүүлнэ.

### **Журам В5.3- Ажиллах хүч нийлүүлэхтэй холбоотой үүрэг, хариуцлага**

1. Гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт үүсгэн байгуулагдсан, хөлөг онгоц эзэмшигчид далайчин зуучлах үйлчилгээ үзүүлж байгаа, далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлийн хувийн хэвшлийн үйлчилгээ нь хаана байрлаж байгаагаас үл хамааран хөлөг онгоцны эзэмшигч далайчинтай байгуулсан хөдөлмөрийн гэрээгээр хүлээсэн үүргээ зохих ёсоор хэрэгжүүлэхийг баталгаажуулах үүрэг хүлээнэ.

## ХАВСРАЛТ А5-I

Далбааны эзэн улс А5.1.3 стандартын 1 дэх хэсгийн дагуу хөлөг онгоцыг гэрчилгээжүүлэхийн өмнө далайчдын ажиллаж, амьдрах нөхцөлийг шалгаж баталгаажуулна. Үүнд:

- насны доод хязгаар;
- эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт;
- далайчдын мэргэшлийн, ур чадвар;
- далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ;
- далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлээр тусгай зөвшөөрөл, гэрчилгээ, эсхүл хууль зүйн зохицуулалт бүхий аливаа хувийн үйлчилгээ ашигласан эсэх;
- ажил, амралтын цагийн хуваарь;
- хөлөг онгоцны багийн гишүүдийн тоо хэмжээ;
- орон байр;
- тавцан дээрх амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх газар;
- хоол хүнсний хангамж, үйлчилгээ;
- эрүүл мэнд, аюулгүй ажиллагаа, ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ;
- тавцан дээрх эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ;
- тавцан дээр гомдол шийдвэрлэх ажиллагаа;
- цалин хөлсний төлбөр.

## ХАВСРАЛТ А5-II

### Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээ

*(Тэмдэглэл: Энэ гэрчилгээнд далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг хавсаргана)*

Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенц (цаашид “конвенц” гэх)-ийн 5 дугаар зүйл болон 5 дугаар бүлгийн заалтын дагуу

-----  
(хөлөг онгоц далбаан дор нь зорчиж буй улсын бүтэн нэр)

Засгийн газрын бүрэн эрхийн хүрээнд

-----  
(эрх бүхий байгууллага, эсхүл конвенцийн дагуу бүрэн эрх олгогдсон байгууллагын бүтэн нэр, хаяг)  
-аас олгов.

Хөлөг онгоцны тодорхойлолт

Хөлөг онгоцны нэр

-----  
Ялгах дугаар, эсхүл тэмдэг

-----  
Бүртгэлийн боомт

-----  
Бүртгэгдсэн огноо

-----  
Бохир даац<sup>\*1/</sup>

-----  
\* 1/1/ Олон улсын далайн байгууллагаас баталсан даацын хэмжилтийн завсрын тогтолцоонд хамаарах хөлөг онгоцны хувьд бохир даац гэж Олон улсын даацын гэрчилгээ (1969)-ний “Тэмдэглэл” гэсэн хэсэгт тусгасан даацыг хэлнэ. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (с) дэх хэсгээс дэлгэрэнгүй харна уу.



ОУДБ-ын дугаар

Хөлөг онгоцны төрөл

Хөлөг онгоцны эзэмшигчийн нэр, хаяг<sup>\*/2/</sup>

Дараахь зүйлийг гэрчлэв:

1. Энэхүү хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийж, конвенцийн шаардлага хийгээд үүнд хавсаргасан далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийн заалтад нийцэж байгаа болохыг баталгаажуулав.

2. Конвенцийн Хавсралт А5-I-д тодорхойлсон далайчдын ажиллаж, амьдрах нөхцөл нь дээр дурдсан улсын энэ конвенцийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагад нийцэж байгааг тогтоов. Эдгээр дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагыг далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийн I дүгээр хэсэгт хураангуйлан оруулав.

Энэхүү гэрчилгээ нь . . . . . хүртэл хүчинтэй бөгөөд конвенцийн А5.1.3 ба А5.1.4 стандартын дагуу хяналт шалгалт хийж болно.

Энэхүү гэрчилгээ нь зөвхөн. . . . . -Т. . . . .-ны өдөр олгосон далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдлийг хавсаргасан тохиолдолд хүчинтэй.

Энэхүү гэрчилгээ олгох үндэслэл болсон үзлэг шалгалт дууссан өдөр. . . . . -Т . . . . .-ны өдөр олгов.

Гэрчилгээ олгох эрх бүхий ажилтны гарын үсэг  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

*Заавал хийгдэх завсрын үзлэг шалгалт болон шаардлагатай тохиолдолд явуулах аливаа нэмэлт шалгалтын үр дүнд олгох гэрчилгээний агуулга*

Хөлөг онгоцонд конвенцийн А5.1.3 ба А5.1.4-ийн стандартын дагуу үзлэг шалгалт хийж, конвенцийн Хавсралт А5-I-д тодорхойлсон далайчдын ажиллаж, амьдрах нөхцөл нь дээр дурдсан улсын энэ конвенцийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагад нийцэж байгааг үүгээр гэрчлэв.

Завсрын үзлэг шалгалт:	Гарын үсэг. . . . .
(хоёр ба гурав дахь жилийн ойн хооронд хийнэ)	(эрх бүхий ажилтын гарын үсэг)
	Газар. . . . .
	Огноо. . . . .
	(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

*Нэмэлт шалгалтын үр дүнд олгох гэрчилгээний агуулга (шаардлагатай тохиолдолд)*

<sup>\*</sup> /2/ Хөлөг онгоц эзэмшигч гэж хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл түүний нэрийн өмнөөс өөр хувь хүн, байгууллага тодорхой үүрэг, хариуцлага хэрэгжүүлж байгаа эсэхээс үл хамааран тухайн эзэмшигчээс хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулах үүрэг хариуцлагыг шилжүүлэн хүлээж авсан бөгөөд тэр дагуу энэхүү конвенцоор хөлөг онгоц эзэмшигчид оногдуулсан үүрэг, хариуцлагыг хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрсөн менежер, зуучлагч, хөлөг онгоцыг дангаар түрээслэгч зэрэг аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллагыг хэлнэ. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (j) дэх хэсгээс дэлгэрэнгүй харна уу.

Конвенцийн А3.1 стандартын 3 дахь хэсэг (дахин бүртгүүлэх, эсхүл орон байранд үлэмж хэмжээний өөрчлөлт орсон)-т заасны дагуу буюу бусад шалтгаанаар хөлөг онгоц конвенцийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагыг үргэлжлүүлэн мөрдөж байгаа эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор нэмэлт шалгалт хийсэн болохыг үүгээр гэрчлэв.

*Нэмэлт шалгалт:*  
(шаардлагатай бол)

Гарын үсэг. ....  
(эрх бүхий ажилтын гарын үсэг)  
Газар. ....  
Огноо. ....  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

*Нэмэлт шалгалт:*  
(шаардлагатай бол)

Гарын үсэг. ....  
(эрх бүхий ажилтны гарын үсэг)  
Газар. ....  
Огноо. ....  
(Олгосон байгууллагын тэмдэг эсхүл тамга)

*Нэмэлт шалгалт:*  
(шаардлагатай үед)

Гарын үсэг. ....  
(эрх бүхий ажилтны гарын үсэг)  
Газар. ....  
Огноо. ....  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

**Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенц****Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл –  
I дүгээр хэсэг**

*(Тэмдэглэл: Энэхүү мэдэгдлийг хөлөг онгоцны  
Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээнд хавсаргана)*

.....(Конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1(а) хэсэгт  
тодорхойлсон эрх бүхий байгууллагын нэрийг бичнэ) - н бүрэн эрхийн дагуу олгов.

Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенцийн хүрээнд дор дурдсан хөлөг онгоц конвенцийн А5.1.3 стандартыг хангаж байгаа болно.

Хөлөг онгоцны нэр	ОУДБ-ын дугаар	Бохир даац

Дээр дурдсан эрх бүхий байгууллагын нэрийн өмнөөс доор гарын үсэг зурсан этгээд бээр дараахь зүйлийг мэдэгдэж байна. Үүнд:

- Далайн хөдөлмөрийн тухай конвенцийн заалтууд доор дурдсан дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагад бүрэн агуулагдсан байна;
- дотоодын хууль тогтоомжийн эдгээр шаардлага доор заасан дотоодын хууль тогтоомжийн заалтад тусгалаа олсон бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд тэдгээр заалтын агуулгатай холбоотой тайлбарыг оруулсан;
- 6 дугаар зүйлийн, 3, 4 дэх хэсгийн дагуу аливаа бодитой, дүйцэхүйц үйлчлэл бүхий заалтын талаарх дэлгэрэнгүй мэдээллийг <доор дурдсан холбогдох дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагын дор> <энэ зорилгоор доор тусгайлан тодорхойлсон хэсэгт> оруулав (*тохиромжгүйг хасах*);
- эрх бүхий байгууллагаас 3 дугаар бүлгийн дагуу олгосон аливаа чөлөөлөлтийн тухай мэдээллийг энэ зорилгоор доор тусгайлан тодорхойлсон хэсэгт тодорхой тусгасан байна;
- дотоодын хууль тогтоомжид заасан хөлөг онгоцны төрөлтэй холбоотой аливаа тусгай шаардлагын талаар холбогдох шаардлагын хэсэгт дурдсан байна.

- Насны доод хязгаар (Журам 1.1) .....
- Эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт (Журам 1.2) .....
- Далайчдын мэргэшлийн ур чадвар (Журам 1.3) .....
- Далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ(Журам 2.1) .....
- Далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлээр тусгай зөвшөөрөл, гэрчилгээ, эсхүл хууль зүйн зохицуулалт бүхий аливаа хувийн үйлчилгээ ашигласан эсэх (Журам 1.4) .....
- Ажил, амралтын цаг (журам 2.3) .....
- Хөлөг онгоцны багийн гишүүдийн тоо хэмжээ (журам 2.7) .....
- Орон байр (журам 3.1) .....
- Тавцан дээрх амралт, чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх газар (журам 3.1) .....
- Хоол, хүнсний хангамж үйлчилгээ (журам 3.2) .....
- Эрүүл мэнд, аюулгүй ажиллагаа, ослоос урьдчилан сэргийлэх (журам 4.3) .
- Тавцан дээрх эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ (журам 4.1) .....
- Тавцан дээр гомдол шийдвэрлэх ажиллагаа(журам 5.1.5) .....
- Цалин хөлсний төлбөр (журам 2.2) .....



Нэр . . . . .  
Албан тушаал . . . . .  
Гарын үсэг . . . . .  
Газар . . . . .  
Огноо . . . . .  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

**Бодитой дүйцэхүйц үйлчлэл бүхий заалт**  
(Тэмдэглэл: тохиромжгүйг хасах)

Конвенцийн 6 дугаар зүйлийн 3, 4 дэх хэсэгт заасан бодитой дүйцэхүйц үйлчлэл бүхий заалт (дээр зааснаас бусад)-ыг дор тэмдэглэв (шаардлагатай бол тодорхойлолтыг оруулах):

.....

Дүйцэхүйц үйлчлэлтэйд тооцоогүй болно.

Нэр . . . . .  
Албан тушаал . . . . .  
Гарын үсэг . . . . .  
Газар . . . . .  
Огноо . . . . .  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

**Чөлөөлөлт**  
(Тэмдэглэл: тохиромжгүйг хасах)

Конвенцийн 3 дугаар бүлэгт заасны дагуу эрх бүхий байгууллагаас олгосон дараахь чөлөөлөлтийг энд тэмдэглэв:

.....

Ямарваа шаардлагаас чөлөөлөөгүй болно.

Нэр . . . . .  
Албан тушаал . . . . .  
Гарын үсэг . . . . .  
Газар . . . . .  
Огноо . . . . .  
(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)



**Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл –  
II дугаар хэсэг**

*Үзлэг шалгалт хоорондын завсар үед конвенцийг үргэлжлүүлэн дагаж мөрдөх нөхцөлийг баталгаажуулах зорилгоор баталсан арга хэмжээ*

Энэхүү мэдэгдлийг хавсаргасан Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээн дээр нэр дурдсан хөлөг онгоц эзэмшигч үзлэг шалгалт хоорондын завсар үед конвенцийг үргэлжлүүлэн дагаж мөрдөх нөхцөлийг баталгаажуулах зорилгоор дараахь арга хэмжээг авав. Үүнд:

*(I дэх хэсэгт дурдсан зүйл нэг бүрийг дагаж мөрдөж байгаагаа баталгаажуулахын тулд авсан арга хэмжээг тэмдэглэнэ үү)*

1. Насны доод хязгаар (журам 1.1) \_\_\_\_\_
2. Эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт (журам 1.2) \_\_\_\_\_
3. Далайчдын мэргэшлийн ур чадвар (журам 1.3) \_\_\_\_\_
4. Далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ (журам 2.1) \_\_\_\_\_
5. Далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлээр тусгай зөвшөөрөл, гэрчилгээ, эсхүл хууль зүйн зохицуулалт бүхий аливаа хувийн үйлчилгээ ашигласан эсэх (журам 1.4) \_\_\_\_\_
6. Ажил, амралтын цаг (журам 2.3) \_\_\_\_\_
7. Хөлөг онгоцны багийн гишүүдийн тоо хэмжээ (журам 2.7) \_\_\_\_\_
8. Орон байр (журам 3.1) \_\_\_\_\_
9. Тавцан дээрх амралт, чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх байр (журам 3.1) \_\_\_\_\_
10. Хоол, хүнсний хангамж үйлчилгээ (журам 3.2) \_\_\_\_\_
11. Эрүүл мэнд, аюулгүй ажиллагаа, ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ (журам 4.3) \_\_\_\_\_
12. Тавцан дээрх эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ (журам 4.1) \_\_\_\_\_
13. Тавцан дээр гомдол шийдвэрлэх ажиллагаа (журам 5.1.5) \_\_\_\_\_
14. Цалин хөлсний төлбөр (журам 2.2) \_\_\_\_\_

I дэх хэсэгт дурдсан шаардлагын дагуу үзлэг шалгалт хоорондын завсар үед конвенцийг үргэлжлүүлэн дагаж мөрдөх нөхцөлийг баталгаажуулах зорилгоор дээрх арга хэмжээг авсан болохыг үүгээр гэрчилж байна.

Хөлөг онгоц эзэмшигчийн нэр\* : .....

Компанийн хаяг: .....

Гарын үсэг зурах эрх бүхий этгээдийн нэр: .....

Албан тушаал .....

Эрх бүхий этгээдийн гарын үсэг: .....

Огноо: .....

(Хөлөг онгоц эзэмшигчийн тамга, тэмдэг\*)

Дээрх арга хэмжээг (эрх бүхий байгууллага, эсхүл зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон байгууллагын нэрийг бичнэ) хянаж шалгасан ба хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийсний үндсэн дээр А5.1.3 стандартын 10(b) хэсэгт заасан, энэхүү мэдэгдлийн 1 дүгээр хэсэгт дурдсан шаардлагыг эхэн үед болон явцын дунд үргэлжлүүлэн хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулахад чиглэсэн арга хэмжээтэй холбоотой зорилтыг хангаж байгааг тогтоосон болно.

Нэр: .....

Албан тушаал: .....

Хаяг: .....

Гарын үсэг: .....

Газар: .....

Огноо: .....

(Эрх бүхий байгууллагын тамга, тэмдэг)

\* Хөлөг онгоц эзэмшигч гэж хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл түүний нэрийн өмнөөс өөр хувь хүн, байгууллага тодорхой үүрэг, хариуцлага хэрэгжүүлж байгаа эсэхээс үл хамааран тухайн эзэмшигчээс хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулах үүрэг хариуцлагыг шилжүүлэн хүлээж авсан бөгөөд тэр дагуу энэхүү конвенцоор хөлөг онгоц эзэмшигчид оногдуулсан үүрэг, хариуцлагыг хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрсөн менежер, зуучлагч, хөлөг онгоцыг дангаар түрээслэгч зэрэг аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллагыг хэлнэ. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (j) дэх хэсгээс дэлгэрэнгүй харна уу.

Мөн ижил.



## Далайн хөдөлмөрийн завсрын гэрчилгээ

Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенц (цаашид “конвенц” гэх)-ийн  
5 дугаар зүйл болон 5 дугаар бүлгийн заалтын дагуу

(хөлөг онгоц далбаан дор нь зорчиж буй улсын бүтэн нэр)

Засгийн газрын бүрэн эрхийн хүрээнд

(эрх бүхий байгууллага, эсхүл конвенцийн дагуу бүрэн эрх олгогдсон байгууллагын  
бүтэн нэр, хаяг)

-аас олгов.

Хөлөг онгоцны тодорхойлолт

Хөлөг онгоцны нэр

Ялгагдах дугаар, эсхүл тэмдэг

Бүртгэлийн боомт

Бүртгэсэн огноо

Бохир даац<sup>\*/1/</sup>

ОУДБ-ын дугаар

Хөлөг онгоцны төрөл

Хөлөг онгоцны эзэмшигчийн нэр, хаяг<sup>\*/2/</sup>

Конвенцийн А5.1.3 стандартын 7 дахь хэсгийн зорилгоор дараахь зүйлийг гэрчлэв.  
Үүнд:

(а) энэхүү хөлөг онгоцонд конвенцийн А5-I хавсралтад дурдсан асуудлын хүрээнд  
аль болох боломжийн хэрээр үзлэг шалгалт хийсэн бөгөөд чингэхдээ дор

\* /1/ Олон улсын далайн байгууллагаас баталсан даацын хэмжилтийн завсрын тогтолцоонд хамаарах хөлөг онгоцны хувьд бохир даац гэж Олон улсын даацын гэрчилгээ (1969)-ний “Тэмдэглэл” гэсэн хэсэгт тусгасан даацыг хэлнэ. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (с) дэх хэсгээс дэлгэрэнгүй харна уу.

\* /2/ Хөлөг онгоц эзэмшигч гэж хөлөг онгоц эзэмшигч, эсхүл түүний нэрийн өмнөөс өөр хувь хүн, байгууллага тодорхой үүрэг, хариуцлага хэрэгжүүлж байгаа эсэхээс үл хамааран тухайн эзэмшигчээс хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулах үүрэг хариуцлагыг шилжүүлэн хүлээж авсан бөгөөд тэр дагуу энэхүү конвенцоор хөлөг онгоц эзэмшигчид оногдуулсан үүрэг, хариуцлагыг хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрсөн менежер, зуучлагч, хөлөг онгоцыг дангаар түрээслэгч зэрэг аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллагыг хэлнэ. Энэхүү конвенцийн 2 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн (j) дэх хэсгээс дэлгэрэнгүй харна уу.

- дурдсан (b), (c) болон (d) хэсэгт заасан зүйлийг баталгаажуулахад анхаарсан болно;
- (b) хөлөг онгоц эзэмшигч нь хөлөг онгоц конвенцид нийцсэн үйл ажиллагааны зохих журамтай болохыг эрх бүхий байгууллага, эсхүл бүрэн эрх олгогдсон байгууллагад нотлон харуулсан болно.
  - (c) ахмад нь конвенцийн шаардлага хийгээд хэрэгжүүлэх үүрэг хариуцлагын талаар мэдлэг, мэдээлэлтэй;
  - (d) Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл олгоход шаардагдах мэдээллийг эрх бүхий байгууллага, эсхүл бүрэн эрх олгогдсон байгууллагад гаргаж өгсөн.

Энэхүү гэрчилгээ нь . . . . . хүртэл хүчинтэй бөгөөд конвенцийн А5.1.3 ба А5.1.4 стандартын дагуу хяналт шалгалт хийж болно.

Дээрх(а) хэсэгт дурдсан үзлэг шалгалт дууссан огноо. . . . .

. . . . .-т . . . . .-ны өдөр олгов.

Завсрын гэрчилгээ олгож байгаа эрх бүхий албан тушаалтны гарын үсэг

(Олгосон байгууллагын тамга, тэмдэг)

**ХАВСРАЛТ А5-III**

А5.2.1 стандартын дагуу боомтын эзэн улсын шалгалт явуулах гишүүн улсын боомт дахь эрх бүхий албан тушаалтны нарийвчилсан үзлэг шалгалт хийвэл зохих ерөнхий чиглэл:

- насны доод хязгаар;
- Эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт;
- далайчдын мэргэшлийн ур чадвар;
- далайчдын хөдөлмөрийн гэрээ;
- далайчин ажилд авах, зуучлах чиглэлээр тусгай зөвшөөрөл, гэрчилгээ, эсхүл хууль зүйн зохицуулалт бүхий аливаа хувийн үйлчилгээ ашигласан эсэх;
- ажил, амралтын цаг;
- хөлөг онгоцны багийн гишүүдийн тоо хэмжээ;
- орон байр;
- тавцан дээрх амралт, чөлөөт цагаа өнгөрүүлэх газар;
- хоол, хүнсний хангамж үйлчилгээ;
- эрүүл мэнд, аюулгүй ажиллагаа, ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ;
- тавцан дээрх эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ;
- тавцан дээр гомдол шийдвэрлэх ажиллагаа;
- цалин хөлсний төлбөр;

**Хавсралт В5-I- Үндэсний мэдэгдлийн загвар**

В5.1.3 дугаар удирдамжийн 5 дахь хэсгийг үз

**Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенц**  
Далайн зохистой хөдөлмөрийн тухай мэдэгдэл – Хэсэг I  
(Тэмдэглэл: Энэ мэдэгдлийг хөлөг онгоцны  
Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээнд хавсаргана)

..... **Улсын далайн тээврийн яамны**  
бүрэн эрхийн дагуу олгов.

Далайн хөдөлмөрийн тухай 2006 оны конвенцийн хүрээнд дор дурдсан хөлөг онгоц конвенцийн А5.1.3 стандартыг хангаж байгаа болно.

Хөлөг онгоцны нэр	ОУДБ-ын дугаар	Бохир даац
Загвар	12345	1,000

Дээр дурдсан эрх бүхий байгууллагын нэрийн өмнөөс доор гарын үсэг зурсан этгээд бээр дараахь зүйлийг мэдэгдэж байна. Үүнд:

- a) Далайн хөдөлмөрийн тухай конвенцийн заалтууд доор дурдсан дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагад бүрэн агуулагдсан байна;
- b) дотоодын хууль тогтоомжийн эдгээр шаардлага доор заасан дотоодын хууль тогтоомжийн заалтад тусгалаа олсон бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд тэдгээр заалтын агуулгатай холбоотой тайлбарыг оруулсан;
- c) 6 дугаар зүйлийн, 3, 4 дэх хэсгийн дагуу аливаа бодитой дүйцэхүйц үйлчлэл бүхий заалтын талаарх дэлгэрэнгүй мэдээллийг <доор дурдсан холбогдох дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагын дор> <энэ зорилгоор доор тусгайлан тодорхойлсон хэсэгт> оруулав (*тохиромжгүйг хасах*);
- d) эрх бүхий байгууллагаас 3 дугаар бүлгийн дагуу олгосон аливаа чөлөөлөлтийн тухай мэдээллийг энэ зорилгоор доор тусгайлан тодорхойлсон хэсэгт тодорхой тусгасан байна;



е) дотоодын хууль тогтоомжид заасан хөлөг онгоцны төрөлтэй холбоотой аливаа тусгай шаардлагын талаар холбогдох шаардлагын хэсэгт дурдсан байна.

1. Насны доод хязгаар(Журам 1.1)

*1905 оны Тээврийн тухай хууль, №123, нэмэлт орсон (“хууль” гэх), Бүлэг X; 2006 оны Тээврийн журам (“журам” гэх), 1111-1222 дахь дүрэм. Насны доод хязгаар нь конвенцид заасантай адил байна.*

*“Шөнө” гэж Далайн тээврийн яамнаас өөр хугацаа тогтоосноос бусад тохиолдолд оройн 9 цагаас өглөөний 6 цаг хүртэл үргэлжлэх хугацааг хэлнэ.*

*18 буюу түүнээс дээш насны хүмүүсээр хийлгэхийг хориглосон аюултай ажлын жишээг Хавсралт А–д тусгав. Ачааны хөлөг онгоцны хувьд 18 насанд хүрээгүй нэг ч хүн хөлөг онгоцны бүдүүвч зураг (энэ мэдэгдэлд хавсаргана) дээр “аюултай бүс” гэж тэмдэглэсэн бүсэд ажиллаж болохгүй.*

2. Эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт (Журам 1.2)

*Хууль, Бүлэг XI; Журам, 1223-1233 дугаар дүрэм.*

*Эрүүл мэндийн гэрчилгээ нь тухайн тодорхой тохиолдолд Дипломтой далайчин бэлтгэх ба ээлжийн ажиллагааны тухай конвенц (ДДБЭАТК)-ийн шаардлагад нийцсэн байна. Бусад тохиолдолд ДДБЭАТК-ийн шаардлагыг тохируулан өөрчилж хэрэглэнэ .*

*Яамнаас баталсан жагсаалтад орсон мэргэжлийн нүдний эмч нь нүдний хараатай холбоотой гэрчилгээг олгож болно.*

*Эрүүл мэндийн үзлэгийг В1.2.1 удирдамжид дурдсан ОУХБ/ДЭМБ-ын удирдамжийн дагуу явуулна.*



## Далайн хөдөлмөрийн мөрдөлтийн тунхаг – Хэсэг II

### Шалгалт хооронд хийгдэх явц дундын мөрдөлтийг баталгаажуулахаар батлагдсан арга хэмжээнүүд

Дараахь арга хэмжээг энэхүү тунхагийг хавсаргасан Далайн хөдөлмөрийн гэрчилгээний шалгалт хооронд хийгдэх явц дундын мөрдөлтийг баталгаажуулахаар хөлөг онгоц эзэмшигчид бэлтгэн хэрэгжүүлнэ:

(Хэсэг I дэх зүйл бүрийг даган мөрдөж байгаагаа баталгаажуулахын тулд бэлтгэн хэрэгжүүлсэн арга хэмжээнүүдийг дор дурьдах)

#### 1. Хамгийн доод нас (Дүрэм 1.1)

X|

*Багийн гишүүдийн жагсаалт дээрх нэрсийн ард далайчин бүрийн төрсөн өдрийг тэмдэглэнэ.*

*Энэ жагсаалтыг аялал бүрийн эхэнд ахмад, эсхүл түүний нэрийн өмнөөс ажилтан (“эрх бүхий ажилтан”) шалгах ба ийм шалгалтын огноог тэмдэглэнэ.*

*18-аас доош насны далайчин бүр ажилд гарахдаа түүнийг шөнийн эсхүл аюултай ажил гэж онцгойлон жагсаасан (дээрх Бүлэг I, хэсэг 1-ийг үз) ажил, бусад аюултай аливаа ажил, эргэлзээтэй тохиолдолд эрх бүхий ажилтантай зөвлөхийг шаардах ажлуудыг гүйцэтгэхийг хориглосон мэдэгдэл хүлээн авна. “Хүлээн авсан ба уншиж танилцсан” гэсэн далайчны гарын үсэгтэй, гарын үсэг зурсан огноотой мэдэгдлийн хуулбарыг эрх бүхий ажилтан хадгална.*

#### 2. Эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт (Дүрэм 1.2)

X|

*Эрүүл мэндийн гэрчилгээг эрх бүхий ажилтан хатуу чанд нууцлалтайгаар эрх бүхий ажилтны үүргийн дагуу бэлтгэсэн, тавцан дээрх далайчин бүрийн талаар дараахь зүйлийг тэмдэглэсэн жагсаалтын хамт хадгална: далайчны ажил үүрэг, тухайн эрүүл мэндийн гэрчилгээний огноо, тухайн гэрчилгээн дээр тэмдэглэсэн эрүүл мэндийн байдал.*

*Далайчин тухайн ажил үүргийг гүйцэтгэхэд эрүүл мэндийн хувьд боломжтой, эсэхэд эргэлзэх аливаа тохиолдолд эрх бүхий ажилтан нь далайчны эмчтэй, эсхүл өөр мэргэжлийн хувийн эмчтэй зөвлөлдөж хувийн эмчийн дүгнэлтийг мөн хувийн эмчийн нэр, утасны дугаар, зөвлөлдсөн огноотой нь тэмдэглэнэ.*

Дээр дурдсан конвенцийн эх бичвэр нь Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллагын Ерөнхий хуралдаанаар Женев хотод 2006 оны 2 дугаар сарын 23-ны өдөр болсон түүний 94 дүгээр хуралдаанаар бүрэн батлагдан тунхаглагдсан болно.