

133. ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ҮҮДЭЛТЭЙ БОХИРДЛООС СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ КОНВЕНЦИД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН ПРОТОКОЛ

*1997 оны 9 дүгээр сарын 26-ны өдөр баталж,
2005 оны 5 дугаар сарын 19-ний өдөр хүчин төгөлдөр болсон**

Энэхүү протоколд оролцогч талууд,

Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай 1973 оны олон улсын конвенцийн 1978 оны протоколд оролцогч талууд болж,

агаарыг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоор бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх болон түүнд хяналт тавих шаардлагатай гэдгийг хүлээн зөвшөөрч,

Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх тухай Хүрээлэн буй орчин, хөгжлийн тухай Риогийн тунхаглалын 15 дугаар зарчмыг эргэн санаж,

энэхүү зорилтод 1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенцид нэмэлт өөрчлөлт оруулах 1997 оны протоколыг байгуулснаар хүрч болох юм гэдгийг харгалзан үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

1 дүгээр зүйл

Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах баримт бичиг

Энэхүү протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулах баримт бичиг нь 1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенц (цаашид “конвенц” гэх) болно.

2 дугаар зүйл

Конвенцийн 6 дугаар хавсралтын нэмэлт

Энэхүү протоколын хавсралтад тусгасан Агаарыг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай зохицуулалт хэмээн нэрийдсэн VI хавсралтад нэмэлт оруулав.

3 дугаар зүйл

Нийтлэг үүргүүд

1. Энэхүү протоколд оролцогч талууд конвенц болон энэхүү протоколыг хамтад нь нэг баримт бичиг мэтээр хэрэглэж тайлбарлана.

2. Энэхүү протоколоос хийх ишлэл бүр нь түүний хавсралтаас нэгэн зэрэг ишлэл хийсэн хэрэг болно.

4 дүгээр зүйл

Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах журам

Конвенцийн 16 дугаар зүйлийг 6 дугаар хавсралт болон түүний нэмэлт хавсралтуудад хэрэглэхдээ “конвенцийн оролцогч талууд” гэсэн ишлэлийг уг хавсралтын дагуу үүрэг хүлээсэн оролцогч тал гэсэн утгатай ишлэл гэж үзнэ.

* Монгол Улс 2007.05.04-ний өдөр нэгдэн орсон.

ТӨГСГӨЛИЙН ЗААЛТУУД

5 дугаар зүйл

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

1. Энэхүү протокол нь Далайн олон улсын байгууллагын (цаашид “Байгууллага” гэх) төв байранд 1998 оны 1 дүгээр сарын 1-ээс 1998 оны 12 дугаар сарын 31 хүртэл гарын үзэг зурахад нээлттэй бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй байна. Зөвхөн Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай 1973 оны олон улсын конвенцийн 1978 оны протоколын (цаашид “1978 оны протокол” гэх) хэлэлцэн тохиролцогч улс дараахь замаар илэрхийлснээр энэхүү протоколын талууд болж болно:

- а) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах тухай тайлбаргүйгээр гарын үсэг зурах; эсхүл
- б) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлах нөхцөлтэйгөөр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх буюу батлахаар гарын үсэг зурах; эсхүл
- с) нэгдэн орох.

2. Соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг Байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргад (цаашид “Ерөнхий нарийн бичгийн дарга” гэх) хадгалуулахаар өгснөөр тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

6 дугаар зүйл

Хүчин төгөлдөр болох

1. Энэхүү протокол нь худалдааны хөлөг онгоцууд нь нийтдээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт багтаамжийн 50-аас доошгүй хувийг эзлэх арван таваас доошгүй улс энэхүү протоколын 5 дугаар зүйлийн дагуу оролцогч тал болсноос хойш арван хоёр сарын дараа хүчин төгөлдөр болно.

2. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш түүнийг соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай хадгалуулахаар өгсөн баримт бичгийн хувьд тийнхүү хадгалуулахаар өгсөн өдрөөс хойш гурван сарын дараа тэдгээр нь хүчин төгөлдөр болно.

3. Конвенцийн 16 дугаар зүйлийн дагуу энэхүү протоколд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш хадгалуулахаар өгсөн соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичиг нь нэмэлт өөрчлөлт оруулсан энэхүү протоколын хувьд хүчинтэй гэж үзнэ.

7 дугаар зүйл

Цуцлалт

1. Энэхүү протоколыг түүний оролцогч аль ч тал энэхүү протокол тухайн талын хувьд хүчин төгөлдөр болсноос таван жилийн дараа хэдийд ч цуцалж болно.

2. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөр хүчин төгөлдөр болно.

3. Цуцлалт нь цуцлах тухай баримт бичгийг Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулахаар өгснөөс хойш арван хоёр сарын дараа, эсхүл түүнд тодорхойлж болох хэсэг хугацааны дараа хүчин төгөлдөр болно.

4. 1978 оны протоколыг түүний 7 дугаар зүйлд заасны дагуу цуцалснаар энэхүү протоколын энэ зүйлд заасны дагуу түүнийг мөн цуцалсан гэж үзнэ. Уг цуцлалт 1978 оны протоколын 7 дугаар зүйлд заасны дагуу Протоколын цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдөр мөн хүчин төгөлдөр болно.

8 дугаар зүйл Хадгалах

1. Энэхүү протоколыг Ерөнхий нарийн бичгийн дарга (цаашид “Хадгалагч” гэх) хадгална.

2. Хадгалагч нь:

а) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон улсад дараахь зүйлийг мэдээлнэ:

i) гарын үсэг зурсан буюу соёрхон батласан, хүлээн зөвшөөрсөн, батласан буюу нэгдэн орсон тухай баримт бичгийг хадгалуулахаар өгсөн тухай бүрийг тэдгээрийн он, сар, өдрийн хамт;

ii) энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрийн тухай;

iii) энэхүү протоколыг цуцалсан тухай аливаа баримт бичгийг хадгалуулахаар өгснийг тийнхүү өгсөн өдөр болон цуцлалт хүчин төгөлдөр болсон өдрийн хамт.

б) энэхүү протоколд гарын үсэг зурсан буюу түүнд нэгдэн орсон бүх улсад энэхүү протоколын баталгаат хуулбарыг илгээнэ.

3. Энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болмогц хадгалагч түүний баталгаат хуулбарыг Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын дүрмийн 102 дугаар зүйлд заасны дагуу бүртгүүлэх болон хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

9 дүгээр зүйл Хэл

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

Үүнийг нотолж, тус тусын засгийн газраас зохих ёсоор олгосон бүрэн эрх бүхий дор гарын үсэг зурагчид эл зорилгоор энэхүү протоколд гарын үсэг зурцгаав.

Лондон хотноо нэг мянга есөн зуун ерэн долоон оны есдүгээр сарын хорин зургааны өдөр үйлдэв.

ХАВСРАЛТ № IV ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ҮҮДЭЛТЭЙ БОХИРДЛООС АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ ЖУРАМ

I БҮЛЭГ Ерөнхий зүйл

1 дүгээр журам Хэрэглэх хүрээ

Энэхүү хавсралтын 3, 5, 6, 13, 15, 18 болон 19 дүгээр журамд өөрөөр онцлон зааснаас бусад бүх төрлийн хөлөг онгоцонд энэхүү хавсралтын журам үйлчилнэ.

2 дугаар журам Тодорхойлолт

Энэхүү хавсралтын зорилгод дор дурдсан нэр томъёог дараахь байдлаар ойлгоно:

1. “Хөлөг онгоцны үндсэн бүтэц, байгууламжийн ижил төстэй үе шат” гэж:

а) тодорхой хөлөг онгоцны үндсэн бүтэц, байгууламжийн ажил эхлэх үе;

б) аль нь бага байгааг харгалзан хөлөг онгоцны их биеийн нийт байгууламжид шаардагдах материал нь тооцоолсоноос 1 хувь, эсхүл багадаа 50 тонноос багагүй жинтэй хөлөг онгоцыг угсрах үе шатыг;

2. “Тогтмол хангамж” гэж хог шатаах зуухны үйл ажиллагаа хэвийн нөхцөлд, шатаах тасалгааны ажлын хэм 850-1200°C байхад шатаах зууханд хүний туслалцаагүйгээр хаягдал хийх үйл ажиллагааг хэлнэ;

3. “Ялгаруулалт” гэж энэхүү хавсралтад тусгасан хяналтын дагуу хөлөг онгоцноос агаар мандалд, эсхүл далайд хаяж байгаа бодисыг;

4. Энэхүү хавсралтын 12 дугаар журамд заасан “шинэ суурилуулалт” гэж өмнө нь суурилуулсан систем, тоног төхөөрөмж, түүнчлэн зөөврийн гал унтраагчийг нэгж, дулаан тусгаарлагч, эсхүл бусад материал, гал сөнөөх зөөврийн нэгжүүдийг дахин цэнэглэхээс бусад систем, тоног төхөөрөмж, түүний дотор гал сөнөөх зөөврийн шинэ нэгжүүд, дулаан тусгаарлагч буюу бусад материалыг энэхүү хавсралт хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлсэн өдрөөс хойш хөлөг онгоцонд суурилуулахыг хэлнэ;

5. “Азотын хэт исэл (NOx)-ийн техникийн нөхцөл” гэж далайн хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй азотын хэт исэл (NOx)-ийг хянах Бага Хурлын 2 дугаар тогтоолоор баталсан техникийн заавар, нөхцөлийг хэлэх бөгөөд хавсралтад зохих нэмэлт оруулах нэмэлт, өөрчлөлтийн нөхцөлийг. Энэхүү конвенцийн 16 дугаар зүйлд заасан нөхцөл, болзолд нийцүүлэн байгууллагаас түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулж болох бөгөөд тэдгээр нэмэлт өөрчлөлтийг баталснаар хүчин төгөлдөр болно;

6. “Озон задлагч бодисууд” гэж энэхүү Хавсралтыг хэрэглэх буюу шүүн хэлэлцэх үед хүчин төгөлдөр үйлчлэх “Озоны давхаргыг задлагч бодисууд”-ын талаар Монтрейлын 1987 оны Протоколын нэгдүгээр зүйлийн 4 дүгээр дэд хэсэгт тодорхойлсон, тус Протоколын А, В, С ба Е Хавсралтуудад хяналт тавихаар жагсаасан бодисуудыг.

“озон задлагч бодис” гэж энэхүү хавсралтыг хэрэглэх болон тайлбарлах үед хүчин төгөлдөр үйлчлэх Монтрейлын 1987 оны протоколын 1 дүгээр зүйлийн дэх хэсэгт тодорхойлсон тус протоколын А, В, С эсхүл Е хавсралтад хяналт тавихаар жагсаасан бодисыг;

Дараахь бодис хөлөг онгоцноос илрэх бөгөөд эдгээр бодисоор хязгаарлагдахгүй:

- a) галон 1211 Бромхлоридфлурметан;
- b) галон 1301 Бромтрифлурметан;
- c) галон 2402 1, 2-Дибром-1, 2, 2, 2-тетрафлурэтан /мөн галон 114B2 гэж нэрлэдэг/;
- d) CFC-11 Трихлорфлурметан;
- e) CFC-12 Дихлордифлурметан;
- f) CFC-113 1, 1, 2-Трихлор-1, 2, 2-трифлурэтан;
- g) CFC-114 1, 2-Дихлор-1, 1, 2, 2-тетрафлурэтан;
- h) CFC-115 Хлорпентафлурэтан;

7. “Бохир тос” гэж түлш шатахуунаас хальж асгарсан бохир тос ба тос тусгаарлагчаас ялгарсан илүүдэл, гол болон туслах машинуудын тос тосолгооны хаягдал болон ус тусгаарлагчийн ёроол, тос шүүгч тоног төхөөрөмж болон тосгуураас гарсан ашигласан тос, хаягдлыг;

8. “Хөлөг онгоцон тавцан дээрх шатаах ажиллагаа” гэж хэрэв хог хаягдал, эсхүл бусад эд нь тухайн хөлөг онгоцны хэвийн үйл ажиллагааны туршид үүсч бий болсон бол хөлөг онгоц дээрх хог хаягдал, болон бусад эдийг шатааж устгах ажиллагааг;

9. “Хөлөг онгоцны тавцан дээрх хаягдал шатаах зуух” гэж шатаах зориулалтаар зохион бүтээгдсэн хөлөг онгоцон дээрх тоног төхөөрөмжийг;

10. “Угсрагдсан хөлөг онгоц” гэж тэдгээрийн ёроолын дам нурууг нь зангидсан, эсхүл угсралтын түүнтэй төстэй үе шатанд байгаа хөлөг онгоцыг;

11. “Хүхрийн исэл (Sox)-ийн ялгаруулалтыг нь хянах бүс нутаг” гэж хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэлээр агаар бохирдуулж буйд хяналт тавих, түүнийг багасгах болон бохирдлоор эх газар, далайн орчинд үзүүлж буй сөрөг нөлөөнөөс урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай арга хэмжээ авах тусгай эрх олгосон бүс нутгийг. Хүхрийн исэлийн ялгаралтыг хянах бүс нутаг дахь энэхүү хавсралтын 14 дүгээр журамд туссан жагсаалтыг багтаана;

12. “Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийн I хавсралтын 1/4/ дэх журамд тодорхойлсон газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг, эсхүл II хавсралтын 1/1/ дэх журмын дагуу химийн бодис тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг;

13. “1997 оны протокол” гэж 1978 оны протоколоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай 1973 оны конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1997 оны протоколыг хэлнэ.

3 дугаар журам Ерөнхий хязгаарлалт

Энэхүү Хавсралтын журам дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй:

- a) далай дахь амьдралыг хамгаалах, эсхүл хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах зайлшгүй шаардлагаар үссэн аливаа ялгаралт;
- b) хөлөг онгоц болон түүний тоног төхөөрөмжийн эвдрэл гэмтлээс үссэн аливаа ялгаруулалтын үед:
 - i) гэмтэл, эсхүл ялгаруулалтыг илрүүлсний дараа ялгаралтыг боломжит хэмжээнд хүртэл багасгах, эсхүл урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр авсан боломжит бүх арга хэмжээг авсан нөхцөлд; болон
 - ii) хэрэв хөлөг онгоцны эзэмшигч, эсхүл ахмадын болгоомжгүйгээс, эсхүл эвдрэл гэмтлийг санаатайгаар үйлдсэн болон тэрхүү эвдрэл гэмтэл болзошгүй үр дүнд хүргэхийг мэдэж байснаас бусад тохиолдолд.

4 дүгээр журам Адил тэгш чанар

1. Захиргаа нь ялгарлыг бууруулах талаараа багагүй үр дүнтэй гэж үзвэл энэхүү хавсралтад туссан шаардлагаас өөр аливаа төхөөрөмж, материал, хэрэгсэл болон багаж, эсхүл бусад горимын өөр шингэн түлш болон ханган нийлүүлэх арга хэрэгслийг хөлөг онгоцонд хэрэглэхийг хүлээн зөвшөөрч болох бөгөөд 13 болон 147 дугаар журамд туссан аль ч стандартыг нэвтрүүлж болно.

2. Энэхүү хавсралтад туссан шаардлагаас өөр аливаа төхөөрөмж, материал, хэрэгсэл болон багаж, эсхүл бусад горимын өөр шингэн түлш шаардаж буйтай ижил төстэй хувилбарын аливаа тоног төхөөрөмж, материал, тоноглол хэрэгслүүд ба аппарат хэрэгслийг хөлөг онгоцонд суурилуулахыг хүлээн зөвшөөр болон ханган нийлүүлэх арга хэрэгслийг хөлөг онгоцонд хэрэглэхийг хүлээн зөвшөөрч буй Захиргаа нь энэ тухай мэдээлэл болон авсан холбогдох арга хэмжээний талаар тус конвенцийн бусад талуудад мэдээлхээр байгууллагад хүргүүлнэ.

II БҮЛЭГ ҮЗЛЭГ ХИЙХ, ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ, ХЯНАЛТ ТАВИХ АРГУУД

5 дугаар журам Үзлэг, хяналт шалгалт хийх

1. 400 тонн болон түүнээс дээш тонны бохир даацтай хөлөг онгоц бүхэн, мөн түүнчлэн далайн ёроолд суурилуулсан болон хөвж буй өрөмдлөгийн цамхаг болон бусад төрлийн тавцан дараахь үзлэгт хамаарагдана. Үүнд:

- a) хөлөг онгоц ажил үйлчилгээнд гарахаас өмнө буюу энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу шаардаж буй гэрчилгээг эхний удаа олгохын өмнө анхан шатны үзлэгийг хийнэ. Энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоцны тоноглол хэрэгсэл, систем, төхөөрөмж болон эд материал нь энэхүү хавсралтын журмын зохих шаардлагыг бүрэн хангаж байгааг тогтооно;
- b) тогтмол давтамжтай үзлэгийг хөлөг онгоцны тоноглол, хэрэгсэл, систем, төхөөрөмж болон эд материал нь энэхүү хавсралтын шаардлагыг бүхэлдээ хангаж байгааг баталгаажуулах үүднээс Захиргаанаас тодорхойлон гаргасан хугацаанд хийх бөгөөд хугацаа нь 5 жилээс хэтрэхгүй байх;
- c) гэрчилгээний хүчинтэй хугацаанд доод тал нь нэг удаа завсрын үзлэг хийх бөгөөд энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж болон зохион байгуулалт нь энэхүү хавсралтын хэрэгслүүд, системүүд, төхөөрөмжүүд, багажууд болон эд

материал нь энэхүү Хавсралтад заасан дүрмүүдийн зохих журмын зохих шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа болон ажлын өндөр бүтээмж, чанартай байгааг тогтооно. Нэг удаагийн гэрчилгээний хүчинтэй хугацаанд завсрын үзлэгийг зөвхөн нэг удаа хийсэн болон гэрчилгээний хугацаа 2.5 жилээс хэтэрсэн тохиолдолд, түүнийг гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааны он, сар, өдрийн тал хувийн өмнө буюу хойно нь 6 сарын дотор багтаан гүйцэтгэнэ. Завсрын ийм үзлэг хийсэн тухай тэмдэглэлийг энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээнд тусгана.

2. Бохир даац нь 400 тонноос бага хөлөг онгоцны тухайд Захиргаа энэхүү хавсралтын зохих заалтад нийцүүлэх, түүний дагуу бүрдүүлэх талаар шаардлагатай арга хэмжээг авч болно.

3. Энэхүү хавсралтын заалтыг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан хөлөг онгоцонд хийх үзлэгийг Захиргааны ажилтан гүйцэтгэнэ. Захиргаа үзлэг хийхээр томилогдсон хяналтын байцаагчид болон өөрөө нарийвчлан хянаж хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагын баталсан удирдамж зааврыг баримтлан ажиллана. Захиргаа нь үзлэгийн бүрэн гүйцэд болон үр ашигтай хийгдсэн гэдэг бүрэн баталгааг аль ч тохиолдолд гаргана.

4. Энэхүү хавсралтын 13 дугаар журамд нийцүүлэх зорилгоор хөдөлгүүр болон тоног төхөөрөмжийн үзлэгийг Азотын хэт исэл (NOx)-ийн Техникийн нөхцөлийн дагуу хийнэ.

5. Захиргаа нь гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацааны туршид хийгдэх төлөвлөгдөөгүй үзлэгийн зохион байгуулалтыг тогтооно. Энэ хяналт шалгалт нь тухайн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь зориулалт, үйлчилгээнд бүрэн тохирч байгааг баталгаажуулна. Эдгээр үзлэг шалгалтыг Захиргаа нь өөрийн хяналт шалгалтын алба, томилогдсон хяналтын байцаагч, хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага, эсхүл Захиргааны хүсэлтээр бусад талуудаар хэрэгжүүлж болно. Захиргаа энэхүү журмын /1/ Дэд хэсэгт заасны дагуу жил бүр үзлэг хийх эрх олгосон бол дээр дурдсан төлөвлөгдөөгүй үзлэг шалгалтыг заавал хийх албагүй.

6. Томилогдсон байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал нь гэрчилгээнд туссан тодорхойлолттой бүрэн нийцэхгүй байгааг тогтоовол тэд засч залруулах арга хэмжээ авахад анхаарч энэ талаар Захиргаанд зохих ёсоор мэдэгдэнэ. Хэрэв зохих сайжруулах арга хэмжээ аваагүй тохиолдолд гэрчилгээг Захиргаанаас хүчингүй болгоно. Хэрэв хөлөг онгоц нь өөр оролцогч талын боомтод зогсож байгаа бол тухайн боомтын улс зохих эрх бүхий этгээдэд даруй мэдэгдэх шаардлагатай. Захирганы ажилтан, томилогдсон байцаагч болон, эсхүл хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллага боомтын улсын зохих эрх бүхий этгээдэд мэдэгдэх үед холбогдох боомтын улсын Засгийн газар нь тухайн ажилтан, хяналтын байцаагч, эсхүл байгууллагад шаардлагатай тусламж дэмжлэгийг энэхүү журмаар хүлээсэн үүргийн дагуу үзүүлнэ.

7. Энэхүү хавсралтын заалтад нийцүүлэн тоног төхөөрөмжийг өөрчлөн тохируулах, засварлаж болох бөгөөд Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр үзлэг шалгалтад хамрагдсан тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, зохицуулалт, эсхүл материалд өөрчлөлт хийж болохгүй. Эдгээр тоног төхөөрөмж болон багаж хэрэгслийг энэхүү хавсралтад нийцсэн тоног төхөөрөмж болон багаж хэрэгслээр шууд сольж болно.

8. Энэхүү хавсралтад хамаарахуйц хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа болон тоног төхөөрөмжийн бүрэн бүтэн байдалд нөлөөлөхүйц осол гаргах, эсхүл доголдол илрэх бүрт, хөлөг онгоцны эзэмшигч, эсхүл ахмад нь боломжит хурдан хугацаанд Захиргаа холбогдох гэрчилгээг олгох үүрэгтэй томилогдсон хяналтын байцаагч, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн байгууллагад мэдэгдэнэ.

6 дугаар журам

**Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх
Олон улсын гэрчилгээг олгох**

1. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг энэхүү хавсралтын 5 дугаар журмын заалтын дагуу үзлэг шалгалт хийсний дараа дараахь хөлөг онгоцонд олгоно. Үүнд:

- а) Бусад талын шүүхийн харьяанд байх далайн боомт эргийн дагуух зогсоолд аялаж буй 400 тонн болон түүнээс дээш бохир даацтай аливаа хөлөг онгоцонд;
- б) 1997 оны протоколд оролцогч бусад талуудын эрх мэдэлд болон шүүхийн харьяалалд байгаа усан замд аялаж буй хөвөгч тавцан болон өрөмдлөгийн цамхаг.

2. 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө зохион бүтээгдсэн хөлөг онгоцонд, Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг энэхүү журмын /1/ дэх хэсэгт нийцүүлэн, гэхдээ 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болсноос хойш 3 жилээс хэтрээгүй тохиолдолд, засварлахаар хуурай зогсоолд зогсоох анхны хуваариас хожимдуулахгүйгээр олгоно.

3. Тус гэрчилгээг Захиргаа, эсхүл бүрэн эрх олгогдсон этгээд, эсхүл аль нэгэн байгууллага олгоно. Аль ч тохиолдолд Захиргаа нь олгосон гэрчилгээнд бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

7 дугаар журам

Бусад улсын Засгийн газраас гэрчилгээ олгох

1. 1997 оны протоколд оролцогч талуудын Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтийн дагуу хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийх бөгөөд хэрэв уг хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын заалтын шаардлагыг хангаж байгаа тохиолдолд Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг хөлөг онгоцонд олгох, эсхүл олгох бүрэн эрхийг энэхүү хавсралтын дагуу өгч болно.

2. Гэрчилгээний хуулбар болон үзлэг хийсэн шалгалтын тайлангийн хуулбарыг хүсэлт гаргасан Захиргаанд аль болох түргэн хугацаанд хүргүүлнэ.

3. Олгосон гэрчилгээ нь захиргааны хүсэлтийн дагуу олгосон талаарх албан ёсны мэдээллийг агуулсан байх бөгөөд энэхүү хавсралтын 6 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хүлээн зөвшөөрөгдөж хүчин төгөлдөр байна.

4. 1997 оны протоколын оролцогч тал бус улсын далбааг мандуулан хөвж буй хөлөг онгоцонд Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг олгохгүй.

8 дугаар журам

Гэрчилгээний загвар

Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээ нь энэхүү хавсралтын 1 дүгээр хавсралтад өгөгдсөн загварт нийцсэн, олгож байгаа улсын албан ёсны хэлээр бичигдсэн байна. Хэрэв хэрэглэж буй уг хэл нь Англи, Франц, Испаниас өөр хэл байх тохиолдолд эх бичвэрт эдгээр аль нэг хэлний орчуулгыг хавсаргана.

9 дүгээр журам

Гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа

1. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг захиргаанаас тодорхойлсон хугацаагаар олгох бөгөөд олгосон өдрөөс хойш 5 жилээс хэтрэхгүй байна.

2. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хүчинтэй байх 5 жилийн хугацааг энэхүү зүйлийн /3/ дахь хэсэгт зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд сунгахгүй.

3. Хэрэв Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа дуусах үед хөлөг онгоц, үзлэг шалгалтад орсон болон далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсын далайн боомтод байгаагүй бол захиргаа нь гэрчилгээний

хугацааг 5-н сараас илүүгүй хугацаагаар сунгаж болно. Энэхүү сунгалт нь зөвхөн хөлөг онгоц далбаагаа мандуулах эрх олгосон улс руу буцах аялалаа дуусгах, эсхүл үзлэг шалгалтад хамрагдах болон зохистой шаардлагыг хангуулах зорилгоор хийгдэнэ. Далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсдаа хүрэлцэн ирсэнийхээ дараа, эсхүл хяналт шалгалтад орсон дараа хөлөг онгоц нь шинээр авахгүйгээр уг сунгалтаар далайн боомт, эсхүл улсыг орхин явах эрхгүй.

4. Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээг дараахь нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд хүчингүй болгоно:

а) энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд тодорхойлсон хугацаанд багтаж хяналт шалгалтыг хийлгүүлээгүй бол;

б) энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцсэн тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, тохиргоо, эсхүл материалыг шууд солихоос бусад тохиолдолд захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр, энэхүү хавсралтад заагдсан тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл, эсхүл материалд чухал шаардлагатай ч засвар өөрчлөлт хийсэн бол. 13 дугаар журамд зааснаар чухал шаардлагатай ч засвар өөрчлөлтөд систем, багаж хэрэгсэл, тоног төхөөрөмжийг, эсхүл дизель хөдөлгүүрийн тоноглол хэрэгслийг солих, өөрчлөх, тохируулах ажил ислийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний төвшинг урт хугацаанд хангаж чадахааргүй бол;

с) өөр улсын далбааг мандуулахаар хөлөг онгоцыг шилжүүлэхээс өмнө шинэ гэрчилгээ олгож буй Засгийн газраас тухайн хөлөг онгоцыг энэхүү хавсралтын 5 дугаар журамд заасан шаардлагыг бүрэн хангаж буй гэж үзсэн тохиолдолд л шинээр гэрчилгээ олгоно. Талуудын хооронд шилжүүлсэн тохиолдолд, тодорхой нэгэн газар шилжүүлсний дараа хэрэв 3-н сарын дотор хүсэлт гаргасан бол тухайн хөлөг онгоц далбааг нь мандуулан Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээний хуулбарыг хөлөг онгоцыг шилжүүлэхээс өмнө аль болох түргэн хугацаанд, боломжтой бол холбогдох үзлэг шалгалтын тайлангийн хуулбарыг хүргүүлнэ.

10 дугаар журам

Үйл ажиллагааны шаардлагад боомтын улсаас тавих хяналт

1. 1997 оны протоколын оролцогч бусад талын шүүхийн харьяалалд үйлчилж байгаа боомт, эсхүл эргийн зогсоолд хөлөг онгоц хүрэлцэн ирэх үед түүний үйл ажиллагаатай холбогдох шаардлагуудыг тухайн талын бүрэн эрх олгогдсон ажилтан энэхүү хавсралтын дагуу хянан шалгахдаа хөлөг онгоцноос Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэхтэй холбоотой, хөлөг онгоцон дээр мөрдөгдөх зайлшгүй шаардлагатай горим, заавартай ахмад болон багийн бүрэлдэхүүн танилцаж мөрдөж хэвшсэн гэдэгт бүрэн дүүрэн итгэлтэй байгааг үндэслэл болгоно.

2. Энэхүү журмын /1/ дэх хэсэгт заасан нөхцөл байдал үүссэн бол тухайн тал энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцүүлэн зөвшөөрөл авах хүртэл хөлөг онгоцыг далайд гаргахгүй байх арга хэмжээг авна.

3. Энэхүү конвенцийн 5 дугаар зүйлд тодорхойлсон боомтын улсын хяналттай холбоотой горим, дэг журмыг энэхүү журамд хавсаргана.

4. Энэхүү конвенцид тусгайлан туссан оролцогч талын үйл ажиллагааны шаардлагад тавигдах хяналтын эрх, үүргийг энэхүү журмаар хязгаарлахгүй болно.

11 дүгээр журам

Хэрэгжилт болон гарсан зөрчлийг мөрдөн шалгах

1. Энэхүү хавсралтын оролцогч талууд нь энэхүү хавсралтад заагдсан арга хэмжээг хэрэгжүүлэх, гарсан зөрчлийг мөрдөн шалгах болон байгаль орчны хяналт шинжилгээ хийх, нотлох баримтыг цуглуулан тайлан илтгэл хийх зохих арга хэмжээг авна.

2. Энэхүү хавсралтад дурдагдсан хөлөг онгоц, талуудын боомт буюу эргийн зогсоолд зогссон бол тухайн талын томилогдсон болон эрх олгогдсон ажилтан энэхүү хавсралтын заалтыг зөрчиж байгаа, энэхүү хавсралтад заагдсан аливаа бодисыг тухайн хөлөг онгоц ялгаруулж байгаа эсэхийг шалгах зорилгоор шалгалт хийнэ. Хэрэв хяналт

шалгалт нь энэхүү хавсралтыг зөрчиж байгааг тогтоовол зохих арга хэмжээг авахаар тайланг захиргаанд хүргүүлнэ.

3. Энэхүү хавсралтын заалтыг зөрчиж, энэхүү хавсралтад заагдсан бодисын аль нэгийг тухайн хөлөг онгоц ялгаруулж байгааг илрүүлсэн аль ч тал, холбогдох захиргаанд нотлох баримтыг хүргүүлнэ. Хэрэв үүнийг практикт хэрэгжүүлж болохоор бол тухайн талын бүрэн эрх олгогдсон этгээд хэрэгжүүлж зөрчлийн талаар хөлөг онгоцны ахмадад мэдэгдэнэ.

4. Энэхүү нотлох баримтыг хүлээн авахын өмнө захиргаанд хэрэг явдлыг мөрдөн шалгах тухай мэдээлэх бөгөөд уг асуудлыг мөрдөн шалгаж, батлагдсан зөрчлийн талаар бусад талуудад хүсэлт гаргаж болно. Хэрэв илэрсэн зөрчлийн талаар хангалттай нотлох баримт илэрсэн тохиолдолд энэхүү хуулийн дагуу аль болох түргэн хугацаанд холбогдох арга хэмжээг авна. Захиргаа нь батлагдсан зөрчлийн талаар тайлан ирүүлсэн талд болон байгууллагад авсан арга хэмжээг шуурхай мэдээлнэ.

5. Хавсралтад туссан аливаа бодисыг, энэхүү хавсралтыг зөрчиж дурын газар ялгаруулж байгаа хөлөг онгоцыг мөрдөн шалгах хүсэлтийг тэдгээрийн хууль тогтоомжид харьяалагдах боомт болон эргийн зогсоолд хүрэлцэн ирэх үед нь талууд шалгалт хийж болно. Хяналт шалгалтын тайлан, дүнг энэхүү конвенцийн дагуу холбогдох арга хэмжээг авахуулахаар хүсэлт гаргасан тал болон захиргаанд хүргүүлнэ.

6. Хөлөг онгоцноос далайн хүрээлэн буй орчинд учруулах бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, түүнийг бууруулах, хяналт тавихтай холбоотой болон түүний дотор энэхүү хуулийг хэрэгжүүлэх, баталгаажуулахтай холбоотой Олон улсын эрх зүй нь энэхүү хавсралтад цаашид тусгагдсан журам, стандартад нийцүүлэн, энэхүү хавсралтыг хэрэглэх буюу тайлбарлаж *mutatis mutandis* эхэлсэн өдрөөс хүчин төгөлдөр болно.

III БҮЛЭГ ХӨЛӨГ ОНГОЦНООС ЯЛГАРУУЛЖ БУЙ БОХИРДОЛД ХЯНАЛТ ТАВИХ ШААРДЛАГА

12 дугаар журам Озон задлагч бодисууд

1. 3 дугаар журамд заасны дагуу озон задлагч аливаа бодисыг санаатайгаар ялгаруулахыг хориглоно. Санаатайгаар ялгаруулах гэдэгт үйл ажиллагаа, тоног төхөөрөмжийг засварлах, үйлчилгээ, тохиргоо хийх, эсхүл зөөж байрлуулах үед гарах хийн ялгаруулалтыг хамааруулах бөгөөд озон задлагч бодисыг дахин боловсруулах, эргэн ашиглахтай холбоотойгоор алдагдсан бага зэргийн алдагдлыг хамааруулахгүй. Озон задлагч бодисын алдагдлаас болон алдагдлаас бус санаатайгаар үүсч буй ялгаруулалтыг 1997 оны протоколын оролцогч талууд зохицуулна.

2. Озон задлагч бодис агуулсан тоног төхөөрөмж шинээр суурилуулахыг бүх хөлөг онгоцонд хориглоно. Гагцхүү гидрохлорфлуркарбон агуулсан (HCFCs) тоног төхөөрөмжийг 2020 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр хүртэл шинээр суурилуулахыг зөвшөөрнө.

3. Энэхүү журамд туссан бодис болон ийм бодис агуулсан тоног төхөөрөмжийг хөлөг онгоцноос зөөж шилжүүлэхдээ хамгаалалтын зохих төхөөрөмж хэрэгсэл ашиглана.

13 дугаар журам Азотын исэл (NOx)

1.
 - а) Энэхүү журам дараахь тохиолдолд үйлчилнэ. Үүнд:
 - i) 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш угсрагдсан хөлөг онгоцон дээр суурилуулагдсан тус бүрдээ 1300 kW-аас илүү гаралтын хүчдэл бүхий дизель хөдөлгүүр бүрт;
 - ii) 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш үндсэн эргэлтэндээ орсон 1300 kW-аас илүү гаралтын хүчдэл бүхий дизель хөдөлгүүр бүрт.
 - б) Энэхүү журам дараахь тохиолдолд үйлчлэхгүй. Үүнд:

- i) аюул ослын зориулалттай дизель хөдөлгүүр, аврах завин дээр суурилагдсан болон зөвхөн аюул ослын үед ашиглахаар зориулагдсан тоног төхөөрөмжийн хөдөлгүүрт;
 - ii) далбаагаа мандуулах эрхийг хөлөг онгоцонд олгосон улсын шүүхийн харьяалал болон нутаг дэвсгэрийн усанд аялаж буй хөлөг онгоцонд суурилуулсан хөдөлгүүрт, эдгээр нь тухайн захиргаанаас тогтоосон (NOx)-ийн хяналтын арга хэмжээний аль нэг хувилбарт хамрагдаж байвал.
- с) Энэ хэсгийн (а) дэд хэсгийн заалтад өөрөөр заагаагүй бол захиргаа нь энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө угсрагдсан хөлөг онгоц дээр суурилуулагдсан аливаа дизель хөдөлгүүр болон олон хөдөлгүүрийн үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон хөлөг онгоцонд, тухайн хөлөг онгоц нь далбаагаа мандуулах эрх олгосон улсын эргийн зогсоол болон боомтын хооронд аялаж байгаа бол энэхүү журмын заалтыг хэрэглэхээс чөлөөлж болно.

2.

- а) Энэхүү журмын зорилгод “үндсэн эргэлт” гэдэг нь хөдөлгүүрт хийх дараахь тохируулга, сайжруулалтыг ойлгоно. Үүнд:
- i) хөдөлгүүрийг 2000 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдөр, эсхүл түүнээс хойш зохион бүтээгдсэн шинэ хөдөлгүүрээр сольсон;
 - ii) хөдөлгүүр (NOx)-ийн Техникийн нөхцөлөөр тодорхойлогдсон аливаа бодис сайжруулалтыг хийсэн;
 - iii) хөдөлгүүрийн тахир голын эргэлтийн үргэлжлэх хамгийн дээд хэмжээ 10 гаруй хувиар өссөн.

б) Энэхүү хэсгийн (а) дэд хэсэгт тусгагдсан сайжруулалтын үр дүнд үүссэн (NOx)-ийн ялгаруулалтыг захиргаанаас баталсан (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн баримтжуулна.

3.

а) Энэхүү хавсралтын 3 дугаар журмын заалтын сэдэв, дизель хөдөлгүүр бүрийн ажиллагааг энэхүү журмын нэмэлтээр хориглосноос бусад тохиолдолд хөдөлгүүрээс гарах азотын хэт ислийн (NOx)-ийн хэмжээг дараахь хязгаарын дотор тогтоосон. Үүнд:

- i) n – нь 130 грт-аас бага байх үед 17.0 гр / Квт.ц;
- ii) n – нь 130 болон түүнээс их гэхдээ 2000 грт – аас бага байвал;
- iii) n – нь 2000 грт болон түүнээс их бол $9.8 \text{ гр /Квт.ц } 45.0 * n^{(-0.2)}$ гр/ Квт.ц;

Энд n - хөдөлгүүрийн голын эргэлтийн хурдны тогтоогдсон хэмжээ /минут тутамд өөрчлөгдсөн голын өөрчлөлтүүд/.

Газрын тосноос цэвэршүүлэн гаргаж авсан нүүрстөрөгч /гидрокарбон/-ний хольц бүхий түлшийг хэрэглэх үед, туршилтын горим заавар болон хэмжих аргууд нь (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцсэн байх ба энэхүү хавсралтын нэмэлт II хавсралтад заагдсан туршилтын үе давтамж болон нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийг байнга анхаарна.

б) Энэхүү хэсгийн (а) дэд хэсгийн заалтыг үл харгалзан дараахь тохиолдолд дизель хөдөлгүүрийн ажиллагааг зөвшөөрнө. Үүнд:

- i) азотын исэл (NOx)-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн захиргаанаас баталсан утааны тортог цэвэрлэх системийг хөлөг онгоцон дээрх (NOx)-ийн ялгаруулалтыг а/ дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаараас хэтрүүлэхгүй байлгах, багасгах хөдөлгүүрт суурилуулах, болон
- ii) байгууллагаас боловсруулж баталсан холбогдох удирдамж, зааврыг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрсөн энэ хэсгийн хөлөг онгоц дээрх азотын исэл (NOx)-ийн ялгаруулалтыг а/ дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаараас хэтрүүлэхгүйгээр, багасгахаар суурилуулсан адил тэнцүү бусад дурын аргаар.

14 дүгээр журам Хүхрийн исэл (SOx)

Ерөнхий шаардлага:

1. Хөлөг онгоц ашиглаж буй мазутын аливаа тосон дахь хүхрийн агуулга 4.5 хувийн m/m -ээс хэтрэхгүй байна.

2. Хөлөг онгоцонд ашиглах зорилгоор ханган нийлүүлж буй мазутын тосны үлдэгдэл дахь хүхрийн дэлхий даяар мөрдөх дундаж агуулгад байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн удирдамж зааврыг харгалзан хяналт шинжилгээ хийнэ.

Хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь тавих бүс нутгуудын хил хязгаарын доторх шаардлага:

3. Энэхүү зүйлийн зорилгод хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг:

а) 1 дүгээр нэмэлт хавсралтын 10/1/b/ журамд тодорхойлсон Балтийн тэнгисийн бүс нутаг, болон

б) энэхүү хавсралтын нэмэлт III хавсралтад тусгагдсан хөлөг онгоцноос агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх талаарх заалтыг харгалзан хүхрийн исэл (SOx) – ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг гэж тодорхойлсон горим заавар болон шалгуур үзүүлэлтүүдэд нийцүүлэн байгууллагаас тогтоосон далай тэнгисийн бусад бүс нутаг, түүний дотор боомтын бүс нутаг багтана.

4. Хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоц дараахь нөхцөлийг хангаж ажиллана. Үүнд:

а) хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцонд ашиглаж буй мазутын тосон дахь хүхрийн агуулга 1.5% m/m -ээс хэтрэхгүй байх;

б) хөлөг онгоцноос, түүний дотор үндсэн болон туслах хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй хүхрийн ислийн нийт хэмжээг багасгах зорилгоор суурилуулсан. Байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн горим зааврыг харгалзан захиргаанаас баталсан утааны тортог цэвэрлэх систем нь ялгаруулалт дахь хүхрийн давхар ислийн нийт жинг тооцоолсноос бага болон 6.0 гр (SOx) / Квт.ц байлгана. Эдгээр тоног төхөөрөмжийн ашиглалтаас гарч буй хог хаягдлыг далайн булан тохой, хаалттай боомт, зогсоолд буулгаж, хэрэв боомтын улсын бүрэн эрх бүхий хуулийн этгээдээс байгууллагад танилцуулж батлуулсан шалгуур үзүүлэлтүүдэд үндэслэн эдгээр хог хаягдлыг тухайн хаалттай боомт, зогсоол, далайн булан тохой эко системд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүйг хөлөг онгоцноос сайтар баримтжуулснаас бусад үед хаяхыг хориглоно. Байгууллага нь тэдгээр шалгуур үзүүлэлтийг конвенцид оролцогч бүх талуудад тойруулан хүргүүлэх, болон

с) б дэд хэсэгт тодорхойлсонтой адил тэнцүү төвшинд (SOx) – ийн ялгаруулалтын хязгаарлалтыг хэрэгжүүлэх болон баталгаажуулж болохуйц технологийн бусад дурын арга. Эдгээр аргыг байгууллагаас боловсруулж баталсан горим заавруудыг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч баталсан байна.

5. Энэхүү журмын /4//а/ хэсэг болон /1/ хэсэгт дурдсан мазутын тосон дахь хүхрийн агуулгыг энэхүү хавсралтын 18 дугаар журмаар мазутын тос ханган нийлүүлэгчдэд тавьж буй шаардлагаар баримтжуулна.

6. Энэхүү журмын /4//а/ хэсэгт нийцүүлэн мазутын тусгай тос ашиглаж буй эдгээр хөлөг онгоц хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутаг хүчинтэй болохоос өмнө хүхрийн агуулга 1.5% m/m -ээс хэтэрч буй бүх түлш тосыг мазутын тосны үйлчилгээний системээс тохирох цаг хугацаанд бүрэн цэвэрлэнэ. Мазутын тос агуулах бортого сав нэг бүрт байгаа хүхрийн агуулга нь бага /хүхрийн агуулга 1.5% m/m -тэй тэнцүү буюу түүнээс бага/ түлшний эзлэхүүн, түүнчлэн түлш солих аливаа үйл ажиллагаа хийгдэх үе дэх хөлөг онгоцны байрлал, цаг хугацаа, он, сар, өдрийг захиргаанаас баталсан хөлөг онгоцны дэвтэр /журнал/-т тэмдэглэнэ.

7. Энэхүү журмын /3//b/ хэсгийн дагуу хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгуудыг тусгайлан тодорхойлж буй энэхүү протоколд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийг, энэхүү протокол хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш эхний 12 сарын хугацаанд хойшлуулалгүй баримтлах буюу, энэхүү журмын /3//а/ хэсэгт дурдсан болон энэхүү журмын /3//b/ хэсгийн дагуу тодорхойлсон хүхрийн исэл (SOx) – ийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгуудад орсон хөлөг онгоцыг энэхүү журмын /6/ ба /4/ хэсгийн

шаардлагаас болон энэхүү журмын /5/ хэсгийн шаардлагаас чөлөөлөх болон харин тэдэнд энэхүү журмын /4//а/ хэсэг хамаарна.

15 дугаар журам **Ууршимтгай органик нэгдэл (VOCs)**

1. 1997 оны протоколын оролцогч талуудын хэргийн харьяалалд буй боомт болон эргийн он зогсоолд шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийн ялгаруулалтыг зохицуулахдаа энэ журмын заалтад нийцүүлнэ.

2. 1997 оны протоколд оролцогч талууд, ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийн ялгаруулалтыг зохицуулахаар тодорхойлсон өөрийн хууль тогтоомжид оршин буй боомт болон эргийн зогсоолын мэдээллийг нэгтгэж байгууллагад мэдэгдэнэ. Энэхүү мэдэгдэлд хяналт шалгалтад хамруулах шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хэмжээ, ачаа тээвэрлэхэд шаардагдах уур ялгаруулалтыг хянах системүүд болон тэрхүү хяналтын үр ашигтай үе шатны тухай мэдээллийг агуулна. Мэдэгдлийг үр ашигтай үе шат /огноо/ болохоос өмнө доод тал нь 6 сарын дотор танилцуулсан байна.

3. Шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй ууршимтгай органик нэгдлүүд (VOCs)–ийг нь зохицуулахаар 1997 оны протоколд оролцогч тал нэг бүрийн Засгийн газраас тодорхойлсон боомтууд болон эргийн зогсоолууд нь байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн аюулгүй байдлын стандарт хэм хэмжээг харгалзан Засгийн газраас хүлээн зөвшөөрсөн уур ялгаруулалтыг хянах системийг баталгаажуулж, тодорхойлогдсон боомтууд болон эргийн зогсоолуудыг хангах ба хөлөг онгоцыг удаан хугацаагаар саатуулахгүй арга барилаар аюул осолгүй үйл ажиллагаа явуулна.

4. Байгууллага нь 1997 оны протоколд оролцогч талуудын тодорхойлсон боомт болон эргийн зогсоолын жагсаалтын 1997 оны протоколд оролцогч бусад талуудад болон байгууллагын гишүүн улсад мэдээлэл өгөх зорилгоор хүргүүлнэ.

5. Энэ журмын /2/ хэсгийн заалтад нийцүүлэн уурын ялгаруулалтад тавих хяналтын субъект болж буй шингэн тээвэрлэгч бүх хөлөг онгоцыг байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлсэн аюулгүй байдлын стандарт хэм хэмжээг харгалзан захиргаанаас баталсан уур хуримтлуулах системээр хангах бөгөөд энэхүү системийг тухайн ачааг ачих хугацааны туршид ашиглана. Энэхүү журамд нийцүүлэн уур ялгаруулалтын хяналтын систем суурилуулсан зогсоолд, /2/ хэсэгт тогтоосон үр ашигтай үе шат - /огноо/ - ны дараа 3 жилийн хугацаанд уур хуримтлуулах системүүдээр тоноглоогүй шингэн тээвэрлэгч хөлөг онгоц тохиолдвол тусгайлан авч үзнэ.

6. Энэхүү журам нь метан агуулаагүй ууршимтгай органик нэгдлийг хөлөг онгоцон дээр бүрэн бүтэн хадгалах буюу тэдгээрийг эрэг дээр бүрэн бүтэн буцаах боломж олгож буй ачаалалтын төрөл болон тогтоогч системтэй үед зөвхөн хий тээвэрлэгчдэд хамаарна.

16 дугаар журам **Хөлөг онгоцон дээр хаягдал шатааж устгах**

1. Энэ зүйлийн 5 дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд, хөлөг онгоцон дээр хог хаягдал шатааж устгах ажиллагааг зөвхөн хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зууханд гүйцэтгэнэ.

2.

а) хэсгийн /б/ дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд, 2000 оны 1 дүгээр сарын 1–нд болон түүнээс хойш хөлөг онгоцонд суурилуулсан хог шатаах зуух бүр энэхүү хавсралтын нэмэлт IV хавсралтад тусгагдсан шаардлагыг хангасан байна. Хог хаягдал шатаах зуух нэг бүрийн байгууллагаас боловсруулж мөрдүүлж буй хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зуухуудад зориулагдсан тусгай нөхцөлүүд, стандарт хэм хэмжээг харгалзан захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч батална.

б) Захиргаа нь 1997 оны протокол хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хөлөг онгоцон дээр суурилуулсан хог хаягдал шатаах аливаа зуухыг, тухайн хөлөг онгоц далбааг нь бүрэн мандуулах эрх олгосон улсынхаа хууль тогтоомж болон бүрэн эрхт нутаг

- дэвсгэрийн усанд аялаж буй бол энэхүү хэсгийн /а/ дэд хэсэгт зааснаас чөлөөлж болно.
3. 1996 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Далайг хог хаягдал болон бусад бодисоор бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх тухай” 1972 оны Олон улсын конвенцийн бусад шаардлагаар тавьсан хоригт энэ журмын аль ч заалт харшлахгүй.
4. Дараахь бодис, эд зүйлсийг хөлөг онгоцон дээр шатаахыг хориглоно. Үүнд:
- а) энэхүү конвенцийн I, II ба III хавсралтад заасан тээвэрлэсэн ачааны үлдэгдэл болон тэдгээрийн сав баглаа боодлын бохир материалууд;
 - б) полихлорт бифенилүүд (PCBs);
 - в) энэхүү конвенцийн V хавсралтад тодорхойлсон бага хэмжээнээс илүү агуулгатай хүнд металлтай хог хаягдлууд;
 - д) халогений нэгдлүүд агуулсан цэвэршүүлсэн газрын тосны бүтээгдэхүүн;
5. Хөлөг онгоцны хэвийн үйл ажиллагааны явцад ялгарсан үйлдвэрийн бохир ус, тунадас шавар болон бохир тосыг хөлөг онгоцон дээр үндсэн болон туслах хөдөлгүүр эсвэл уурын тогооны ойролцоо газарт шатааж болох ба харин боомт, тоноглогдсон зогсоолуудын нутаг дэвсгэрт болон далайн эргийн булан тохой, голын эхэнд шатаахыг хориглоно.
6. Хөлөг онгоцон дээр Далайн Олон улсын байгууллагаас баталсан загварын Гэрчилгээ авсан хог хаягдал шатаах зуухнаас бусад зууханд поливинил хлорид (PVCs) – ыг шатаахыг хориглоно.
7. Энэхүү гурмын сэдэв болж буй хог хаягдал шатаах зуухтай бүх хөлөг онгоц энэхүү хавсралтын IV нэмэлт хавсралтын 2 дахь хэсэгт тодорхойлсон хязгаарын дотор хог хаягдал шатаах зуух хэрхэн ажиллахыг тусгайлан заасан үйлдвэрлэгчээс боловсруулан гаргасан ажиллуулах гарын авлага, удирдамж, заавартай байна.
8. Хог хаягдал шатаах аливаа зуухны үйл ажиллагааг хариуцах үүрэг хүлээсэн ажилтнуудыг зааж сурган, үйлдвэрлэгчээс боловсруулан гаргасан ажиллуулах гарын авлага, зааврын нөхцөлийг хангасан удирдамжийг хэрэгжүүлэх чадвартай болгоно.
9. Шаталтаас үүссэн утаа /хий/ - ны яндангийн гаралт дахь агаарын хэмд байнгын хяналт тавих шаардлагатай ба зөвшөөрөгдсөн хамгийн доод хэм болох 850°C – ээс доош болох үед хөлөг онгоцон дээрх тасралтгүй тэжээгдэх ёстой хог хаягдал шатаах хөлөг онгоцны зуухны нэгжийг, ажиллуулж эхэлснээс хойш 5 минутын дараа шатаах тасалгааны доторх агаарын хэм 600°C хүрэхээр тодорхойлно.
10. Хөлөг онгоцон дээр энэхүү журмын шаардлагаас хэтэрч байгаа буюу нийцэж байгаа халуун агаарын эрчимт урсгалаар хог хаягдал боловсруулах адил төстэй бүтэц загвартай тоноглол хэрэгслийг суурилуулах бөгөөд ажиллуулах, хөгжүүлэхэд энэ журмын аль ч заалт харшлахгүй.

17 дугаар журам

Тоног төхөөрөмжийг хүлээн авч бүртгэх

1. 1997 оны протоколд Орлоцогч талуудын Засгийн газар бүр тоног төхөөрөмжийн хангамж, нөхцөлүүдэд дараахь баталгаа гаргах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:
- а) боомт, зогсоолд хөлөг онгоцонд засвар үйлчилгээ хийх үед түүний дээр байгаа озон задлагч бодисууд болон ийм төрлийн бодис агуулсан тоног төхөөрөмжүүдийг хөлөг онгоцнуудаас шилжүүлэн зөөх үед бүртгүүлэх хэрэгцээ;
 - б) тэдний боомт, тоноглогдсон зогсоолыг ашиглаж байгаа буюу засварын боомт, тоноглогдсон зогсоолд байгаа хөлөг онгоцонд хүлээн зөвшөөрөгдөж батлагдсан утаа шүүн цэвэрлэх системээс ялгаруулж буй шүүн цэвэрлэгдсэн утааны тортог хаягдлыг, энэхүү хавсралтын 14 дүгээр журмын заалтаар зөвшөөрөөгүй тэдгээр тортог хаягдлыг далайн хүрээлэн буй орчинд хаях үед бүртгэх хэрэгцээ;
 - в) озон задлагч бодисуудыг хянан бүртгэх бодистой хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмж эвдэрч хэмхэрсэн болон ийм бодис агуулсан төхөөрөмж, багаж хэрэгслийг хөлөг онгоцноос ийм бодис агуулсан төхөөрөмж, багаж хэрэгслийг хөлөг онгоцноос зөөвөрлөх үед эвдэрч гэмтсэнийг засварлах хэрэгцээ.

2. 1997 оны протоколд оролцогч тал нэг бүр энэхүү журмын шаардлага хангасан тоног төхөөрөмжүүд хүрэлцээтэй бус, бэлэн бус байгаа бүх тохиолдолд байгууллагад хүргүүлнэ.

18 дугаар журам
Мазут тосны чанар

1. Шатаах, тослох зорилгоор хөлөг онгоцонд ачаалсан болон ашиглаж буй мазут тос нь энэхүү хавсралтад нийцсэн дараахь шаардлагыг хангасан байна. Үүнд:

а) (b) дэд хэсэгт зааснаас гадна:

- i) мазут тос нь нефтийг цэвэршүүлэх замаар гаргасан гидрокарбонь холимог байна. Үүнд үзүүлэлтүүдийнх нь зарим талуудыг сайжруулах зорилгоор хийсэн нэмэлтүүдийн бага зэргийн нийлбэр нэгдлүүдийг үл тооцох;
- ii) мазут тос нь органик бус хүчил агуулаагүй байх;
- iii) мазут тос нь дараахь ямар нэгэн нэмэгдэл бодис буюу химийн хаягдал агуулаагүй байх. Үүнд:

- 1) хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахаар буюу машин механизмын үзүүлэлтүүдэд хортой нөлөөлөх;
- 2) ажиллагсад хортойгоор нөлөөлөх;
- 3) агаарын бохирдлыг ихэсгэхэд бүхэлд нь нөлөөлж буй.

б) нефтийг цэвэршүүлэхээс өөр бусад аргаар гаргасан шатах, тослох зориулалттай мазут тос нь дараахь шаардлагыг хангасан байна. Үүнд:

- i) агуулж буй хүхэр нь энэхүү хавсралтын өмнө дурдсан 14 дүгээр зүйлд зааснаас хэтрэхгүй байх;
- ii) хөдөлгүүрээс ялгаруулж буй азотын исэл нь энэхүү хавсралтын 13/3/ зүйлд заасан хязгаараас хэтрэхгүй байх;
- iii) органик бус хүчил агуулаагүй байх;
- iv)

- 1) хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахаар буюу машин механизмын үзүүлэлтүүдэд хортойгоор нөлөөлөхгүй байх;
- 2) ажиллагсад хортойгоор нөлөөлөхгүй;
- 3) агаарын бохирдлыг ихэсгэхэд бүхэлд нь нөлөөлөхгүй байна.

2. Энэ журам нь нүүрс, түүний хатуу хэлбэрт нэгдлүүд болон цөмийн түлшинд хамаарахгүй.

3. Энэхүү хавсралтын 5, 6 дугаар зүйлүүд үйлчилж буй хөлөг онгоц бүрт шатаах, тослох зорилгоор ачаалсан болон ашиглаж буй мазут тосны шинж чанарыг бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад нарийвчлан бичих ба энэхүү хавсралтын V нэмэлт хавсралтаар тодорхойлсон мэдээллээс багагүй мэдээллийг агуулна.

4. Бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг шаардлагатай үед хяналт шалгалт хийхэд хялбар байхаар хөлөг онгоцонд байрлуулна. Баримтыг мазутын тосыг ачаалснаас хойш 3 жилийн туршид хадгална.

5.

(а) 1997 оны протоколд оролцогч талуудын Засгийн газрын бүрэн эрх бүхий байгууллага энэхүү хавсралтад дурдсаны дагуу хөлөг онгоц түүний боомт болон эргийн зогсоолд хүрэлцэн ирэх үед дурын хөлөг онгоцны бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг хянан шалгаж болох ба ачаа тээврийн дагалдах баримт бүрийг хувилах, хуулбар хувь тус бүр нь тухайн ачаа тээврийн баримтын үнэн зөв хуулбар гэдгийг батлахыг хөлөг онгоцны ахмад буюу түүнийг хариуцаж буй этгээдээс шаардаж болно. Түүнчлэн бүрэн эрх бүхий байгууллага нь тухайн баримтыг олгосон боомттой холбогдож зөвлөлдөн баримт тус бүрийн агуулгыг шалган магадалж болно.

б) Ачаа тээврийн дагалдах баримтын хяналт шалгалт болон энэхүү дэд хэсгийн дагуу бүрэн эрхт байгууллагын гэрчилсэн хуулбарыг хөлөг онгоцыг цаг бусаар саатуулахгүйн тулд аль болох боломжтой, аль болох хурдан хийж гүйцэтгэнэ.

6. Бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтыг байгууллагаас болвсруулан гаргасан удирдамж, гарын авлагад заасантай нийцсэн, ачаалсан мазутын тосны дээж дагалдана. Энэхүү дээжид ханган нийлүүлэгчийн төлөөлөгч болон ахмад эсвэл бункерийн үйл ажиллагааг ханган бүрдүүлэх ажиллагааг хариуцаж буй офицер гарын үсэг зурж тамга дарах ба мазутын тосыг ихээхэн хэмжээгээр зарцуулах хүртэл, гэхдээ ачаалсан өдрөөс хойш ямар ч тохиолдолд 12 сараас багагүй хугацаанд хөлөг онгоцны хяналтад байлгана.

7. 1997 оны протоколд оролцогч талууд, тэдгээрийн томилсон зохих бүрэн эрх бүхий байгууллагууд дараахь баталгаа гаргах үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- a) мазутын тосны орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдийн бүртгэлийг батлах;
- b) энэхүү журмын шаардлагад нийцэж буй дээж ба бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад заасан нөхцөл хангахыг орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдээс шаардах, тэдгээрийн нийлүүлж буй мазутын тос нь энэхүү хавсралтын 14 ба 18 дугаар журмын шаардлага хангасан тос нийлүүлэгчдэд гэрчилгээ олгох;
- c) бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтын хуулбарыг шаардлагатай тохиолдолд боомтын эзэн улс хяналт хийж баталгаажуулах зорилгоор 3-аас доошгүй жилээр хадгалахыг орон нутгийн ханган нийлүүлэгчдээс шаардах;
- d) бункерийн ачаа тээврийн дагалдах баримтад заасныг зөрчиж мазутын тос тээвэрлэсэн тос нийлүүлэгчдэд зохих арга хэмжээ авах;
- e) энэхүү хавсралтын 14 буюу 18 дугаар журмын дагуу шаардлагад нийцүүлэхгүйгээр мазутын тос тээвэрлэж хүрэлцэн ирсэн аливаа хөлөг онгоцыг захиргаанд нь мэдэгдэх;
- f) мазутын тос ханган нийлүүлэгчид энэхүү хавсралтын 14 буюу 18 дугаар журмаар тодорхойлсон шаардлагад нийцүүлээгүй бүх тохиолдолд 1997 оны протоколыг талуудад хүргүүлэхээр байгууллагад мэдээлэх.

8. 1997 оны протоколын талууд боомтын улстай хамтран хэрэгжүүлж буй хяналтад талууд дараахь үүрэг хүлээнэ. Үүнд:

- a) мазутын тосыг тээвэрлэхэд тавигдах шаардлагуудыг зөрчин ачаа тээврийн дагалдах баримтыг тухайн улсын хууль тогтоомжийн дагуу олгосон тохиолдолд холбогдох бүх мэдээллийн хамт талууд болон талууд бус улсад мэдээлэх;
- b) мазутын тос тээвэрлэхэд тавигдаж буй шаардлагад үл нийцэж байгаа илрүүлсэн бол түүнийг засч залруулсан зохих арга ажиллагааны баталгаа гаргах.

19 дүгээр журам

Хөвөгч тавцан болон өрөмдлөгийн цамхагт тавих шаардлага

1. Энэхүү журмын (2) болон (3) дахь дэд хэсэгт заасан нөхцөлийг хангасан, суурилуулсан эсхүл хөвж буй тавцан болон өрөмдлөгийн цамхагийг энэхүү хавсралтын шаардлагад нийцүүлнэ.

2. Далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай холбогдсон ашиглалт, судалгаа шинжилгээний улмаас шууд үүсч буй ялгаруулалт одоогийн конвенцийн 2(3)(b)(II) зүйлүүдэд заасны дагуу энэхүү хавсралтад заасан нөхцөлүүдээс чөлөөлөгдөнө. Энэхүү ялгаруулалтад дор дурдсаныг багтаана. Үүнд:

- a) далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай холбогдсон ашиглалт, судалгаа шинжилгээний ажлын үр дүнд шууд бусаа бий болсон, түүний дотор огт хүлээгдээгүй нөхцөлүүдээс үүссэн шаталт болон сайтар гүйцэтгэсэн туршилтын ажиллагааны туршид шингэн эсхүл шавар булингар, гидрокарбоны холимгийн шаталтыг хязгаарлахгүйгээр цооног өрөмдөх үеийн шаталтаас бий болсон бодисууд үнс болтол шатсанаас үүссэн ялгаруулалт;
- b) усан дор өрөмдлөг хийх болон цооног ухах үед дээш хөөрөх ууршимтгай хийн холимгийн ялгаруулалт;
- c) далайн ёроолын ашигт малтмалыг хадгалах, олборлох, боловсруулахтай шууд буюу түүнтэй хослон үүсэх ялгаруулалт;
- d) далайн ёроолын ашигт малтмалын нөөцийг эрэг орчимд боловсруулахтай хосолсон болон ашиглалт, судалгаа шинжилгээнд зөвхөн зориулагдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн ялгаруулалт.

3. Энэхүү хавсралтын 18 дугаар журмын шаардлага нь захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч баталсан тос хэмээн сонгож шийдвэрлэн цаашид ашиглаж байгаа гидрокарбонь ашиглалтад хамаарахгүй.

НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ I
АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ
ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭНИЙ ЗАГВАР

8 дугаар журам

АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ
ОЛОН УЛСЫН ГЭРЧИЛГЭЭ

1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх тухай” 1973 оны Олон улсын конвенцид нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан 1997 оны протокол /цаашид “конвенц” гэх/-ын шаардлагад нийцүүлж, үүнтэй холбогдуулан Засгийн газрын бүрэн эрх олгогдсон байгууллага олгов:

(Тухайн орны бүрэн тодорхой албан ёсны мэдээлэл)

болон

(конвенцийн нөхцөлийн дагуу бүрэн эрх олгогдсон байгууллага болон эрх мэдэл бүхий этгээдийн бүрэн тодорхой мэдээлэл)

Хөлөг онгоцны нэр	Ялгах дугаар болон үсэг	ДОУБ – аас олгосон дугаар	Бүртгэсэн боомт	Нийт бохир даац

Хөлөг онгоцны төрөл: шингэн

Шингэн тээгчээс бусад хөлөг онгоц

1. Энэхүү хөлөг онгоцыг конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журамд нийцүүлэн үзлэг шалгалтад хамруулсаныг ҮҮГЭЭР ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

2. Энэхүү үзлэг шалгалтаар тоноглол хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж, систем, багаж хэрэгсэл болон тэдгээрийн материал нь конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журмын шаардлагад бүрэн нийцэж байна.

Энэхүү гэрчилгээ нь конвенцийн VI Хавсралтын 5 дугаар журамд нийцүүлэн үзлэг хийх хүртэл хүчинтэй.

Олгосон:

(Гэрчилгээ олгосон газар)

.....
(Олгосон огноо) (зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)
(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

ЖИЛ БҮРИЙН БОЛОН ЗАВСРЫН
ҮЗЛЭГИЙН БАТАЛГАА

Энэхүү хөлөг онгоц конвенцийн холбогдох нөхцөлүүдийг хангаж байгааг баталж конвенцийн VI хавсралтын 5 дугаар журмаар шаардаж буй үзлэг хамрагдсаныг ҮҮГЭЭР ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар

Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн* /завсрын үзлэг*: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)



Газар
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн* /завсрын үзлэг*: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

Жил бүрийн үзлэг: Гарын үсэг зурсан

(зохих ёсоор бүрэн эрх олгогдсон албан тушаалтны гарын үсэг)

Газар
Огноо

(бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг)

*- аль тохирохын доогуур нь зурах

**АГААР БОХИРДУУЛАХААС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ОЛОН УЛСЫН
ГЭРЧИЛГЭЭНД ОРУУЛАХ НЭМЭЛТ (IAPP ГЭРЧИЛГЭЭ)**

**ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ БАЙГУУЛАМЖИЙН БОЛОН ТОНОГ
ТӨХӨӨРӨМЖИЙН ТОДОРХОЙЛОЛТ**

1978 оны протоколоор өөрчлөлт оруулсан “Хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх тухай” 1973 оны Олон улсын конвенц /цаашид “конвенц” гэх/ VI хавсралтын заалтыг баримтлана

Тэмдэглэх нь:

1. Энэхүү бичлэг нь Агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх Олон улсын гэрчилгээ (IAPP) – ний байнгын хавсралт болно. IAPP гэрчилгээг хөлөг онгоцны бүхээгт хянан шалгахад хялбар дөхөм байлгана.
2. Хэрэв бичлэгийн эх хувь Англи, Франц болон Испани хэлээр бус бол эдгээр хэлний аль нэгт хөрвүүлсэн орчуулгыг эх бичвэрт хавсаргана.
3. “тийм”, “тохирох” гэсэн хариултад зориулсан дөрвөлжин нүдэнд (х) хэрээс ба “үгүй”, “үл тохирох” гэсэн хариултад зориулсан дөрвөлжин нүдэнд (-) тэмдгийг тус тус тавина.
4. Энэхүү бичлэгт дурдсан дүрмүүдэд хэрэв өөрөөр заагаагүй бол конвенцийн VI хавсралтын журмыг болон Далайн Олон улсын байгууллагаас баталсан бусад журам, шийдвэрийг баримтлана.

1. Хөлөг онгоцны мэдээлэл

1.1 Хөлөг онгоцны нэр

1.2 Ялгах /онцлох/ дугаар болон үсгүүд

1.3 Далайн Олон улсын байгууллагаас олгосон дугаар

1.4 Бүртгэгдсэн боомт

1.5 Нийт /бохир/ даац

1.6 Хөлөг онгоцны дам нурууг зангидсан болон угсралтын адил төстэй үе шатанд байсан огноо

1.7 /хэрэв боломжтой бол/ үндсэн хөдөлгүүрийн эргэлтийг эхлүүлсэн огноо

/13 дугаар журам/

2. Хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хорт бодисуудад тавих хяналт

2.1. Озон задлагч бодисууд /12 дугаар журам/

2.1.1. Дор дурдсан гал унтраах багц иж бүрдэл - /систем/ - үүд болон тоног төхөөрөмж, даралтын дор битүүмжлэгдсэн /баллон/ сав суулганд хадгалсан хор хэрэгслийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж	Хөлөг онгоцон дээрх байршил
--	------------------------------------

2.1.2. Флорхлорт нүүрс төрөгч - /CFC/ - ийг агуулж буй дор дурдсан багц иж бүрдэл болон тоног төхөөрөмжийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж	Хөлөг онгоцон дээрх байршил
--	------------------------------------

2.1.3. Гидро – хлорфлуорокарбон /HCFC/ - ыг агуулж буй 2020 оны 1 дүгээр сарын 1 – нээс өмнө суурилуулсан дор дурдсан тоног төхөөрөмжийг үйлчилгээнд хэвээр үлдээх

Багц иж бүрдэл - /систем/ тоног төхөөрөмж	Хөлөг онгоцон дээрх байршил
--	------------------------------------

2.2. Азотын исэл /NOx/ /13 дугаар журам/

2.2.1. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш зохион бүтээгдэж хөлөг онгоцонд суурилуулагдсан 130 квт–аас гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн 13 дугаар журмын /3/a/-д заасан ялгаруулалтын хэм хэмжээг азотын исэл /NOx/ - ийн техникийн нөхцөлийн дагуу хянан шалгана. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.2. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш 12/3/ журмын дагуу үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон 130 квт–аас илүү гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн 13 дугаар журмын /3/a/ - д заасан ялгаруулалтын хэм хэмжээг азотын исэл /NOx/ техникийн нөхцөлийн дагуу хянан шалгана. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.3. 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш зохион бүтээгдэж хөлөг онгоцонд суурилуулсан 130 квт–аас гаралтын хүчдэлтэй болон 2000 оны 1 дүгээр сарын 1 гэхэд болон түүнээс хойш 13/2/ журмын дагуу үндсэн эргэлтийн туршилтад орсон 130 квт-аас илүү гаралтын хүчдэлтэй дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн яндангийн утаа цэвэрлэх иж бүрдэл-/систем/-ээр эсхүл адил тэнцүү бусад аргаар 13/2/ журамд болон азотын исэл /NOx/ - ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн тоноглоно. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.2.4. 2.2.1, 2.2.2–т ба дээр дурдсан 2.2.3–т заасны дагуу дор дурдсан дизель хөдөлгүүрүүдийн азотын давхар исэл /NOx/-ийн техникийн нөхцөлд нийцүүлэн азотын исэл /NOx/-ийн ялгаруулалтын хяналт шинжилгээ болон бичлэг хийх тоног төхөөрөмж, хэрэгслээр тоноглоно. Үүнд:

Үйлдвэрлэгч болон загвар	Серийн дугаар	Ашигласан жил	Гаралтын хүчдэл /квт/	Тооцоолсон хурд /RPM/
--------------------------	---------------	---------------	-----------------------	-----------------------

2.3. Хүхрийн исэл /SOx/ /14 дүгээр журам/

2.3.1. 14/3/ дугаар журмаар тодорхойлсон хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийн хил хязгаарын дотор хөлөг онгоц үйл ажиллагаа явуулах үедээ тухайн хөлөг онгоц дараахь шаардлагыг хангана. Үүнд:

- агуулах /бункер/-ын ачааны /тээврийн/ дагалдах баримтад баталгаажуулсан нийт тосны хүхрийн агуулга 1.5% м/м–ээс хэтрэхгүй байх;

- яндангийн утаа цэвэрлэх хүлээн зөвшөөрч батлагдсан тоног төхөөрөмж нь хүхрийн ислийн /SOx/ ялгаруулалтыг 6.0 г Sox/квт.ц–аас доош багасгах;
- Хүлээн зөвшөөрч батлагдсан бусад технологи хэрэглэсэн бол хүхрийн ислийн /SOx/ ялгаруулалтыг 6.0 г Sox/квт.ц–аас доош багасгана.

2.4. Ууршигтай органик нэгдлүүд /VOCs/ /15 дугаар журам/

2.4.1. Шингэн тээгч хөлөг онгоцнуудад далайд аюулгүй байдлыг хангах хорооны 585 дугаар удирдамжид нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрч баталсан ууршилтыг буцаан цуглуулах тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан байна.

2.5. Хог хаягдал шатаах зуухтай хөлөг онгоц:

1. Далайн байгаль орчныг хамгаалах хорооны нэмэлт, өөрчлөлт 76/40/ оруулсан шийдвэрт нийцүүлэн тоноглогдсон байх,
2. Далайн байгаль орчныг хамгаалах хорооны нэмэлт, өөрчлөлт 76/40/ оруулсан шийдвэрт нийцүүлэн тоноглогдоогүй 2000 оны 1 дүгээр сарын 1–нээс өмнө суурилуулсан.

Энэхүү бичлэгт нь бүх талаараа үнэн зөв гэдгийг ҮҮГЭЭР БАТЛАН ГЭРЧИЛЖ БАЙНА.

Хийсэн:

/ Бичлэг хийсэн газар /.....

/ Олгосон огноо /

/ Бичлэг хийсэн бүрэн эрх олгогдсон этгээдийн гарын үсэг /

/Бүрэн эрхт байгууллагын зохих ёсны тамга болон тэмдэг/

НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ II
ХӨДӨЛГҮҮРИЙН ТАХИР ГОЛЫН ЭРГЭЛТЭД ХИЙХ ТУРШИЛТ,
ТҮҮНД НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛ
(13 дугаар журам)

Азотын исэл /NOx/-ийн техникийн нөхцөлд тусгайлан заасан тооцоолох арга болон туршилтын горимыг ашиглан энэхүү хавсралтын 13 дугаар журамд нийцүүлэн азотын исэл /NOx/-ийн хязгаарлалтыг далайн хөлөг онгоцны дизель хөдөлгүүрүүдэд мөрдөж буйг хянан баталгаажуулахын тулд тэдгээрийн тахир голын эргэлтэд дараахь туршилтууд болон түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийг хэрэглэнэ. Үүнд:

1. үндсэн хөдөлгүүр, түүний дотор цахилгаан удирдлагатай дизель хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцонд зориулсан далайн зориулалттай тогтмол эргэлттэй хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн E2 туршилтыг;
2. хувьсах давтамжтай сэнс, эргэлтийн E2 туршилтыг;
3. үндсэн хөдөлгүүрийн ажлын гол сэнс болон туслах хөдөлгүүрийн ажлын сэнс, сэлүүрт эргэлтийн E3 туршилтыг;
4. тогтмол эргэлттэй туслах хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн D2 туршилтыг;
5. дээр дурдсанд хамрагдаагүй хувьсах давтамжтай эргэлттэй, хувьсах ачаалалтай туслах хөдөлгүүрүүдэд эргэлтийн C1 туршилтыг тус тус хэрэглэнэ.

“Тогтмол эргэлттэй үндсэн хөдөлгүүр”-ийн эргэлтийн туршилт хийх /түүний дотор цахилгаан удирдлагатай дизель буюу хувьсах давтамжтай сэнс, сэлүүр суурилуулсан/

Эргэлтийн туршилтын E2 төрөл	Эргэлт	100%	100%	100%	100%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.2%	0.5%	0.15%	0.15%

“Үндсэн хөдөлгүүрийн ажлын гол сэнс болон туслах хөдөлгүүрийн ажлын сэнс”-нд туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын E3 төрөл	Эргэлт	100%	91%	80%	63%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.2%	0.5%	0.15%	0.15%

“Тогтмол эргэлттэй туслах хөдөлгүүр”-т эргэлтийн туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын D2 төрөл	Эргэлт	100%	100%	100%	100%	100%
	Хүчдэл	100%	75%	50%	25%	10%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.5%	0.25%	0.3%	0.3%	0.1%

“Хувьсах давтамжтай эргэлттэй болон хувьсах ачаалалтай туслах хөдөлгүүрүүдэд” эргэлтийн туршилт хийх

Эргэлтийн туршилтын C1 төрөл	Эргэлт	Хэвийн хэм хэмжээ				Завсрын			Зогссон
	Эргэх момент	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Нөлөөлөх хүчин зүйлс	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ III
ХҮХРИЙН ИСЭЛ /SOx/-ИЙН ЯЛГАРУУЛАЛТАД ХЯНАЛТ ТАВИХ БҮС НУТГИЙГ
ТОДОРХОЙЛОХ ГОРИМ, ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТ
(14 дүгээр журам)

1. Зорилго

- 1.1 Энэхүү хавсралтын зорилго нь хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох горим, шалгуур, үзүүлэлтийг тогтооход оршино. Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох зорилго нь хөлөг онгоцны үйлчилгээгээр газар болон далайн орчинд үзүүлж буй хортой нөлөө

болон тэднээс ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-ээр агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах, хяналт тавихад оршино.

- 1.2 Хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/ агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдлыг багасгах болон түүнд хяналт тавих хэрэгцээ баталгаагаар дэмжигдвэл хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг хүлээн зөвшөөрөх батлуулахаар байгууллагад хэлэлцүүлнэ.

2. Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтийн санал

- 2.1 Хүхрийн исэл /SOx/-ийн ялгаруулалтад хяналт тавих бүс нутгийг тодорхойлох саналыг зөвхөн 1997 оны протоколд нэгдэн орсон талууд болсон улс боловсруулж танилцуулна. Хэлэлцэн тохирсон хоёр болон түүнээс олон улс тухайн бүс нутгийн хувьд нийтлэг ашиг сонирхолтой бол тэд харилцан тохиролцсон санал боловсруулж ирүүлнэ.

2.2 Энэхүү санал нь:

- 2.2.1 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутгийн хил хязгаарыг тухайн бүс нутгийг тэмдэглэсэн газрын зургийг иш үндэс болгож нарийвчлан дүрслэх;
- 2.2.2 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-ийн нөлөөгөөр газар нутаг болон далайн орчинд учирч буй эрсдэлийг тодруулан бичих;
- 2.2.3 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутагт үйл ажиллагаагаа явуулж буй хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл /SOx/-д үнэлгээ хийх нь авч хэлэлцэж буй газар болон далайн орчинд тэдгээрийн үзүүлж буй хортой нөлөө болон хүхрийн исэл /SOx/-ээр, түүний дотор хүхрийн ислийн нэгдлээр агаар бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэхэд хувь нэмэр болно. Энэхүү үнэлгээ нь хүхрийн исэл (SOx)-ийн ялгаруулалт хуурай газрын болон усны экосистем, байгалийн нөхөн үржихүйн нутаг дэвсгэр, амьдрах эмзэг орчин, усны чанар, хүний эрүүл мэнд болон шаардлагатай бол соёл, шинжлэх ухааны ач холбогдолтой бүс нутгуудад хэрхэн нөлөөлж буй тодорхойлолтыг агуулна. Холбогдох огноо түүний дотор ашигласан арга зүй, эх сурвалжийг тогтоосон байна;
- 2.2.4 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл (SOx)-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутгийг цаг уурын нөхцөл байдалд хамаарах шаардлагатай мэдээллийг болон газар, далайн орчинд учрах эрсдэл ялангуяа давамгайлж буй салхины чиглэл, байр зүй, геологи зүй, далай судлал, морфологи болон исэлдлийн төвшин болон агаар бохирдуулахаас өндөр идэвхжилтийн магадлал ихэсгэх бусад нөхцөлийг удирдлага болгоно;
- 2.2.5 хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл (SOx)-д хяналт тавихаар санал болгож буй бүс нутаг дахь хөлөг онгоцны замын хөдөлгөөний шинж чанар болон түүний нягтрал, загвар;
- 2.2.6 оролцогч улсаас хэрэгжүүлэхээр санал болгосон хяналтын арга хэмжээ болон оролцогч улсад хандсан хүхрийн исэл (SOx) ялгаруулалтаас тухайн бүс нутагт үзүүлж буй газарт суурилуулсан эх үүсвэртэй эрсдэл нь бодитой оршин байгаа болон үйл ажиллагааны өрсөлдөөнийг арга хэмжээнүүдийн хэлэлцүүлгийн хамт энэхүү конвенцийн VI хавсралтын 14 дүгээр журмын заалтад нийцүүлэн хүлээн зөвшөөрнө;
- 2.2.7 хүхрийн исэл (SOx) -ийн хяналтын бүс нутгийн газар зүйн хил хязгаар нь дээр дурдсан холбогдох шалгуур үзүүлэлтүүд, түүний дотор санал болгож буй бүс нутаг үйл ажиллагаа явуулж буй хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн исэл исэл (SOx), түүний нэгдэл, замын хөдөлгөөний нягтрал ба загвар болон салхины чиглэл, нөхцөлүүдэд үндэслэгдэнэ.
- 2.2.8 тухайн бүс нутгийг хүхрийн исэл исэл (SOx) -ийн хяналтын бүс нутаг хэмээн тодорхойлох саналыг байгууллагаас тогтоосон дүрэм, горимд нийцүүлэн боловсруулж байгууллагад танилцуулна.

3. Хүхрийн ислийн ялгаруулалтад нь хяналт тавих бүс нутгийг байгууллага батлах ба үнэлгээ хийх горим

- 3.1 Оролцогч улс, эсхүл улсаас боловсруулж түүнд танилцуулсан санал нэг бүрийг авч хэлэлцэнэ.
- 3.2 Хүхрийн исэл (SOx)-ийн хяналтын бүс нутгийг энэхүү хавсралтын нэмэлт оруулах замаар хэлэлцэж, хүлээн зөвшөөрч хүчин төгөлдөр босон энэхүү конвенцийн 16 дугаар зүйлд нийцүүлэн тодорхойлно.
- 3.3 Байгууллага тухайн саналд үнэлгээ хийхдээ дээр дурдсан 2 дахь хэсгийн өмнө заасан хүлээн зөвшөөрч батлуулахаар ирүүлсэн санал бүрт агуулагдсан шалгуур үзүүлэлтийг болон газарт үндэслэгдсэн хяналттай харьцуулахад хөлөг онгоцноос ялгаруулж буй хүхрийн нэгдлийг багасгахтай холбогдон гарах өртөг зардлыг анхааралтай авч үзнэ.

4. Хүхрийн исэл исэл (SOx)-ийн хяналтын бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулах

- 4.1 Энэхүү бүс нутагт хөлөг онгоц нь үйл ажиллагаа явуулж буй талууд энэхүү бүс нутгийн нөхцөл байдлын талаарх аливаа мэдээллийг байгууллагад мэдэгдэх байхыг дэмжинэ.

НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ IV БАТЛАХ ТӨРӨЛ БОЛОН ХӨЛӨГ ОНГОЦОН ДЭЭРХ ХОГ ХАЯГДАЛ ШАТААХ ЗУУХНЫ АШИГЛАЛТЫН ХЯЗГААР (16 дугаар журам)

1. 16 дугаар журмын (2) дахь хэсэгт тодорхойлсон хөлөг онгоцон дээрх хог хаягдал шатаах зуух нь тус бүрдээ Далайн олон улсын байгууллагаас баталсан загварын гэрчилгээтэй байна. Энэхүү гэрчилгээнд нийцсэн хог хаягдал шатаах зуух нь 16 дугаар журмын (2) дахь хэсэгт тодорхойлсон хэм хэмжээг сахин мөрдөж зохиог бүтээгдсэн болон суурилагдсан байна. Зуухны загвар (модель) нэг бүрийн үйлдвэрлэсэн үйлдвэрт нь тусгайлсан төрөл тус бүрээр үйл ажиллагааны батлагдсан туршилтад оруулах болон захиргааны хяналтын дор тоног төхөөрөмжийн батлагдсан туршилтад энэхүү хавсралтын (2) дахь дэд хэсэгт тодорхойлсон хязгаарын дотор хог хаягдал шатаах зуухны галч нар тодорхойлохоор батлагдсан туршилтын төрөл ангилалд зориулан тодорхойлсон тос /хог/ хаягдлын дараахь хэм хэмжээг баримтлан оруулна. Үүнд:

Ашигласан /бохир/ тосны найрлага:	ашигласан тосны 75% нь HFO-оос, түрхэж тослох тосны хаягдал 5%, болон тос солонгорсон ус 20%
Хатуу биет хог хаягдлын найрлага:	хоол хүнсний хог хаягдлын 50% 50% нь хог хаягдлаас бүрдэж ойролцоогоор 30% нь цаас, ойролцоогоор 40% нь картон, ойролцоогоор 10% нь даавуу эд зүйлсийн тасархай, ойролцоогоор 20% нь хуванцар, нийллэг Холимог хог хаягдал 50 хүртэл хувийн чийглэг, галд тэсвэртэй хатуу биетийн хольц нь 7% хүртэл байна.

2. 15/2/ дугаар журамд тодорхойлогдсон хог хаягдал шатаах зуухнууд дараахь хязгаарын дотор ажиллана. Үүнд:

Шатаах зуухны тасалгаан доторх O₂ нь 6 – 12% яндангийн утааны нүүрс төрөгчийн CO–н дээд хэмжээ: 200мг /MJ яндангийн хөөний дээд хэмжээ: BACHARACH 3 буюу RINGELMAN 1 / харлалт 20% /, / хөө, торгогны хэмжээ ихэссэнийг, эхэлснээс нь хойш зөвхөн маш богино хугацаанд л зөвшөөрнө/
Үнсэнд үлдсэн үл шатагч жижиг хэсгүүд: жингийн 10% хүртэл

Шатаах зуухны тасалгааны утааны яндангийн гаралт дахь халууны хэмжээ 850-1200 °С байна.

**НЭМЭЛТ ХАВСРАЛТ V
БУНКЕРИЙН АЧАА ТЭЭВРИЙН ДАГАЛДАХ БАРИМТАД
ТУСГАВАЛ ЗОХИХ МЭДЭЭЛЭЛ**

(18 (3) журам)

Хүрэлцэн ирж буй хөлөг онгоцны нэр болон Далайн олон улсын байгууллагаас олгосон дугаар

Боомт

Ачаа тээврийн баримт бичгийг олгосон огноо

Далайгаар тос шатахууныг ханган нийлүүлэгчийн нэр, хаяг, утас

Бүтээгдэхүүний нэр /төрөл/

Метрийн тонноор илэрхийлсэн тоо хэмжээ

15С дахь нягтрал, кг/м³ - /мазутын тосыг ISO 3675–д нийцүүлж туршина/

Хүхрийн агуулга /% m/m/ - /мазутын тосыг ISO 8754–д нийцүүлж туршина/

Энэхүү хавсралтын 18/1/ журам ба 14/1/, эсхүл болон /4//a/ хэсэгт нийцүүлэн тос шатахууныг ханган нийлүүлж буй тухайг шатахуун ханган нийлүүлэгч баримт дээр гарын үсэг зурж баталгаажуулна.
