

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЭРХ ЗҮЙН БАЙДЛЫН ТУХАЙ МЭДЭЭЛЭЛ*Б. Мөнхцэцэг***Монгол Улсад далай ашиглах эрх зүйн орчин бүрдсэн байдал:**

Монгол орон зах зээлийн эдийн засгийн харилцаанд шилжиж эхэлсэн 1990-ээд оноос эхлэн манай улс далайд гарцгүй орны хувьд Төрийнхөө далбааг мандуулсан хөлөг онгоцоор далайн олон улсын худалдаа, тээврийн үйл ажиллагаанд оролцох, далайн нөөц баялагийг ашиглах зорилго тавьж сүүлийн жилүүдэд зарим үр дүнд хүрчээ. Монгол Улсын Төрийн далбааг мандуулсан гадаад улсын хөлөг онгоцууд далайн олон улсын худалдаа, тээврийн үйл ажиллагаанд оролцож эхэлсэн байна.

1996 онд Монгол Улсын Засгийн газрын 316 дугаар тогтоолоор Улаанбаатар хотыг Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлийн боомт хотоор зарлаж, далайн баялаг ашиглах хууль, эрх зүйн орчныг бүрдүүлэхийг холбогдох төрийн захиргааны төв байгууллагуудад үүрэг болгосон юм.

Үүний дагуу 1999 онд “**Далай ашиглах тухай**” хуулийг боловсруулж УИХ-аар хэлэлцүүлж батлуулсан байна. Энэ хуульд Монгол Улсын Далайн хэрэг эрхлэх газар буюу Далайн захиргааг байгуулах тухай асуудлыг тусгасан боловч тэр үеийн улс орны эдийн засаг, төсөв, санхүүгийн байдлаас хамаарч шийдвэрлэгдээгүй байна. Энэхүү асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор 1999 онд Далай ашиглах хуулийг хэрэгжүүлэх тухай Засгийн газрын 136 дугаар тогтоол гарч, Дэд бүтцийн хөгжлийн яамны /хуучин нэрээр/ орон тоо, төсөвт багтаан Монгол Улсын Хөлөг онгоцны бүртгэлийн боомт байгуулахыг Дэд бүтцийн хөгжлийн сайдад үүрэг болгожээ. Засгийн газрын энэхүү тогтоолыг хэрэгжүүлэх Дэд бүтцийн хөгжлийн сайдын 241 дүгээр тушаал гарч, Монгол Улсын Хөлөг онгоцны бүртгэлийн боомт Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Авто тээврийн газарт байгуулагдсанаар Монгол Улсын Далайн захиргааны үндэс суурь тавигдсан түүхтэй

Далай ашиглах тухай хуульд 2007 онд зохих нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулж, УИХ-аар хэлэлцүүлж батлуулснаар Монгол Улсын Далайн захиргаа албан ёсоор байгуулагдсан байна. Монгол Улс олон улсын гэрээ конвенциор хүлээсэн үүргээ биелүүлж далайн салбараа удирдлагаар хангах Үндэсний далайн байгууллагатай болж, дотоодын усан замын тээвэр болон далайн тээвэр, хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагааны хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох, салбарыг хөгжүүлэхэд чиглэгдсэн төрийн бодлого боловсруулах, хэрэгжүүлэх, судалгаа хийх үндсэн үүрэгтэй ажиллаж байна

Далайн тээврийн салбарын эрх зүйн өнөөгийн нөхцөл байдал⁷

Монгол Улс нь 1996 онд НҮБ-ын дэргэдэх салбар нэгж болох Олон Улсын далайн байгууллага (ОУДБ)-д гишүүнээр элсэж орсон бөгөөд тус байгууллагаас гаргаж буй дүрэм журам, эрх зүйн баримт бичгүүдийг зохих журмын дагуу дагаж мөрдөн ажиллаж байна. УИХ-аас 1999 онд “Далай ашиглах тухай” хууль батлан гаргаснаас гадна НҮБ болон Олон Улсын Далайн Байгууллагаас баталсан 11 конвенци болон тэдгээрийн нэмэлт өөрчлөлт болох 10 гаруй протокол нийт 21 олон улсын гэрээнд нэгдэн орох баримт бичгийг батлан гаргаж далайн тээврийн салбарын эрх зүйн орчин бүрдснээр Монгол Улсын Засгийн Газраас 2003 онд “Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд хөлөг онгоц бүртгэх тухай” журам батлагдснаас гадна тус салбарын үйл ажиллагаатай холбогдуулан Монгол Улс 1976-2008

⁷ Монгол Улсын Далайн захиргааны дарга Д. Галсандондогийн УИХ -ын ТГ -ын Судалгааны төвд ирүүлсэн албат тоот

онуудад Олон Улсын Далайн Байгууллага (ИМО) болон бусад олон улсын байгууллагаас гаргасан 21 конвенцид нэгдэж ороод байна. /Хавсралт 1/

Өнөөдрийн байдлаар далайн тээврийн салбарыг хөгжүүлэх үйл ажиллагааны хүрээнд гадаадын эзэмшилтэй хөлөг онгоцыг бүртгэх үйл ажиллагааг Сингапур улс дахь Монгол-Сингапурын хамтарсан компани дээр Далайн захиргааны удирдлагын дор зохион байгуулж, Монгол Улсын далбаан дор аялуулах, хөрш зэргэлдээ БНХАУ-ын Тяньжин, Жиньзоу, Дандун боомт, ОХУ-ын Владивосток чиглэлийн боомтууд, гуравдагч орнууд болох БНАСАУ-ын Ражин боомт, БНСУ-ын Похань, Донхэ, Инчон зэрэг боомтуудтай хамтран ажиллах тухай Санамж бичиг байгуулж, яриа хэлэлцээр хийх, далайн тээврийн салбарт мэргэжилтэй боловсон хүчин бэлтгэх зэрэг арга хэмжээ авч ажиллаж байна. Монгол Улс далайгаар тээвэрлэсэн ачааныхаа даацаар ОУДБ-ын гишүүн 169 орноос 60 дугаар байранд ордог байна.

Далайд гарцгүйгээс үүдсэн бэрхшээлүүд:

Далайд гарцгүй газар зүйн байршлын хувьд алслагдмал байдал нь хөрш болон далайн эргийн орнуудын худалдаа, тээврийн тогтолцооноос хамааралтай байдаг. Далайд гарцгүй газар зүйн байршил нь дэлхийн эдийн засаг болон нийгмийн интеграцчилалд оролцох оролцоо болон улс орны өсөлт, хөгжилтөд нь хүндрэл учруулж дамжин өнгөрөгч орнуудаас хамааралтай байх нь олон улсын худалдаа хийх зардлыг өндөрсгөн, улмаар тухайн бүс нутаг дахь дэд бүтцийг ашиглан дөрөөлж хөгжих боломжийг хязгаарлаж байдаг. Мөн далайд гарцгүй орнуудын олон улсын худалдаанд оролцох нөхцөл хязгаарлагдмал юм.

Монгол улсын хувьд, газар зүйн байршлынхаа улмаас дэлхийн гол гол зах зээлүүдээс хол зайтай оршдог, худалдаа хийхэд гарах тээврийн өртөг зардал өндөр байдаг зэрэг саад бэрхшээлтэй тулгарсаар ирсэн орон. Монгол улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэхэд гарах зардал дамжин өнгөрөгч орнууд болон Чех, Словак, Польш зэрэг Европын далайд гарцгүй орнуудтай харьцуулахад өндөр байгаа юм. Хөгжиж байгаа далайд гарцгүй орнуудын гадаад худалдааны үнэ өртөг өсөн нэмэгдэхэд нөлөөлдөг хамгийн гол хүчин зүйл хил, импортын тарифаас илүүтэйгээр гаалийн процедур болон тээврийн асуудал юм.

Бодлогын хувьд анхаарах асуудал ⁸

1. Далайн баялаг ашиглах үүднээс загас агнуурын квот эзэмших зөвшөөрөл эзэмших, үүний тулд ОХУ-ын Агнуурын тэнгис болон БНАСАУ-ын Ражин боомтын ойролцоо бусад загас агнуур эрхэлдэг улсуудын далайн эргийн усанд тодорхой хэмжээний загас агнуурын зөвшөөрөл авах, энэ асуудлаар НҮБ-ын Хүнс ХАА-н байгууллагад санал тавих
2. Хөрш орнуудтай хамтран далайн тээврийн хөлөг онгоц эзэмшиж, өөрийн уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг зүүн өмнөд Азийн орнуудад хүргэх асуудлыг зохион байгуулах, мөн энэ чиглэлийн үйл ажиллагаа явуулах боловсон хүчин бэлтгэхэд туршлагатай улс орнуудын тусламж авах
3. Далайд гарцтай болох эхний алхам нь БНХАУ-ын Тяньжин, Жиньзоу, Дандун боомтууд дээр тодорхой хэмжээний газрыг 50-100 жилийн хугацаагаар түрээслэн авах хөрөнгө мөнгөний эх үүсвэрийг шийдэх
4. ОХУ-ын Владивосток чиглэлийн боомтоор далайд гарахын тулд дотоодын Сайншанд –Дорнод чиглэлийн төмөр замын сүлжээг богино хугацаанд барьж ашиглалтанд оруулах, мөн Оросын төмөр замаар тээвэрлэх ачааны тарифийн

⁸ Монгол Улсын Далайн захиргааны дарга Д. Галсандондогийн УИХ-ын ТГ-ын Судалгааны төвд ирүүлсэн албат тоот

хөнгөлөлтийг удаан хугацаагаар авах

5. Далайн захиргааны хувьд тулгамдсан асуудал:

2009 онд Засгийн газар болон УИХ-ын Байнгын хороодоор зохих журмын дагуу хэлэлцэгдсэн 5 конвенц өнөөдрийг хүртэл УИХ-аар соёрхон батлах асуудлын жагсаалтанд багтахгүй хүлээгдэж байна. ОУДБ-аас эдгээр конвенцууд, ялангуяа “Хөлөг онгоцны шатахууны савны тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай конвенц” -д нэгдэж ороогүй аливаа гишүүн оронд том оврын хөлөг онгоц бүртгэх эрх олгохгүй байхаар зохицуулалт хийсэн нь манай хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж нөхцөл байдал өдөр ирэх тусам хүндэрсээр байна. Түүнчлэн УИХ-ын зүгээс олон улсын нийтлэг жишгийг баримтлан “Далай ашиглах тухай” хуулинд нэмэлт өөрчлөлт оруулах замаар Далайн захиргааг Засгийн газрын харьяа бие даасан агентлаг болгон статусыг тодорхой болгох нь чухал байна.

Монгол улсын нэгдэн орсон болон нэгдэн орохоор төлөвлөж байгаа олон улсын Конвенци болон тэдгээрийн Протоколууд

Хавсралт 1

№	Нэр	Нэгдэн орсон он
Нэг. Нэгдэн орсон ОУ-ын конвенци, протоколууд		
1	“Далайд гарцгүй улсуудын далбаагаа мандуулах эрхийг хүлээн зөвшөөрсөн Барселоны 1921 оны тунхаглал	1976
2	“Олон улсын далайн байгууллагын тухай” 1948 оны конвенц	1996.5.28
3	“Олон улсын далайн байгууллагын тухай” 1948 оны конвенцийн 1991 оны протокол	2007.5.4
4	“Олон улсын далайн байгууллагын тухай” 1948 оны конвенцийн 1993 оны протокол	2008.1.7
5	“Далайн эрх зүйн тухай” НҮБ-ын 1958 оны конвенц	1996.8.13
6	“Далайд гарцгүй орны транзит худалдааны тухай” НҮБ-ын 1965 оны конвенци,	1966
7	“Дипломтой далайчдыг бэлтгэх болон ээлжийн ажиллагааны тухай 1978 оны конвенци	2001.12.14
8	“Далайд хөлөг онгоц мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх олон улсын дүрмийн тухай” 1972 оны конвенци	2001.12.14
9	“Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны конвенци	2001.12.14
10	“Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны конвенцийн 1978 оны протокол	2008.1.7
11	“Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1974 оны конвенцийн 1988 оны протокол	2007.5.4
12	“Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенци (1-5Хавсралт)	2001.12.14
13	“Далайг хөлөг онгоцноос бохирдуулахаас сэргийлэх тухай” 1973 оны конвенцийн 1997 оны протокол (6-р Хавсралт)	2007.5.4
14	“Багтаамжийн хэмжилтийн тухай” 1969 оны конвенци	2001.12.14

Судалгааны эмхтгэл, Х боть

15	“Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны конвенци	2003
16	“Даацын тэмдэглэгээний тухай” 1966 оны конвенцийн 1988 оны протокол	2007
17	“Газрын тосны бохирдлоос учруулсан хохирлын талаархи иргэний хариуцлагын тухай 1969 оны Конвенц	2003
18	Далайд газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос далайд учруулсан хохирлын талаар хүлээх иргэний хариуцлагын тухай 1969 оны 11 дүгээр сарын 29-ний өдөр байгуулсан олон улсын конвенцийн Протокол	
19	Далайд газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцноос далайд учруулсан хохирлын талаар хүлээх иргэний хариуцлагын тухай 1969 оны олон улсын конвенцид нэмэлт өөрчлөлт оруулах тухай Протокол	2006
20	Далайн навигацийн эсрэг хууль бус үйлдэлтэй тэмцэх тухай 1988 оны конвенц	2005
21	Эх газрын хормойд байрлуулсан суурилуулах төхөөрөмжийн эсрэг хууль бус үйлдлийг хориглох тухай Протокол	2005

Хоёр. Монгол Улсын Их Хуралд өргөн барьж батлагдаагүй хүлээгдэж байгаа

1.	Далайн нэхэмжлэлийн талаар хүлээх хариуцлагыг хязгаарлах тухай конвенци,	2009
2.	Газрын тосны бохирдлоос далайд учирсан хохирлыг төлөх нөхөн төлбөрийн олон улсын сан байгуулах тухай конвенци,	
3	Хөлөг онгоцыг тэнцвэржүүлэгч ус агуулах сав, түүндэх үлдэгдэл тунадасны хяналт, удирдлагын тухай конвенци,	2009
4	Хөлөг онгоцны будагнаас далайд учруулах хор хөнөөлд тавих хяналтын тогтолцооны тухай олон улсын конвенци,	2009
5.	Хөлөг онгоцны шатахууны савны тосны бохирдлоос учирсан хохирлын төлөө хүлээх иргэний хариуцлагын тухай” 2001 оны конвенци	2009
Гурав. Элсэн орохоор судлаж байгаа конвенци		
1	Далайн хиймэл дагуулын /сансарын/ хөдөлгөөнт холбооны олон улсын байгууллага байгуулах тухай 1976 оны "ИНМАРСАТ" конвенци, түүнийг хэрэглэх тухай протокол /Лондон, 1976/	
2	Олон Улсын хөдөлмөрийн байгууллагын Далайчдын хөдөлмөр хамгааллын 2006 оны конвенци	



UIN.MN
СУДАЛГААНЫ САН