

125. ДАЛАЙД ХҮНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ТУХАЙ ОЛОН УЛСЫН КОНВЕНЦ

*1974 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдөр баталж,
1980 оны 05 дугаар сарын 25-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон**

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар,

Нэгдсэн зарчмыг нийтийн тохиролцоогоор тогтоож түүнд чиглэсэн журмыг бий болгосноор далайд хүний аюулгүй байдлыг хангахыг эрмэлзэн,

“Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг байгуулснаас хойш гарсан хөгжил өөрчлөлтийг анхааралдаа авч тус конвенцийг орлох конвенц байгуулснаар дээрх зорилгод амжилттай хүрнэ гэж үзэж,

дараахь зүйлийг хэлэлцэн тохиролцов:

1 дүгээр зүйл

Конвенцийн дагуу хүлээх ерөнхий үүрэг

- a) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэхүү конвенцийн заалт болон түүний салшгүй хэсэг болох хавсралтыг дагаж мөрдөх үүрэг хүлээнэ. Энэхүү конвенцоос иш татах нь хавсралтаас иш татсантай адил байна.
- b) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс хөлөг онгоцыг зориулалтын дагуу үйлчилгээ үзүүлэхэд тохирохуйц байлгахын тулд бүх хууль, зарлиг, тушаал болон дүрмийг хэрэгжүүлэх болон энэхүү конвенц бүрэн, төгс үйлчлэхэд шаардлагатай байж болох бусад бүх арга хэмжээг авах үүрэг хүлээнэ.

2 дугаар зүйл

Үйлчлэх хүрээ

Энэхүү конвенц нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар болох Засгийн газрын төрийн далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд хамаарч үйлчилнэ.

3 дугаар зүйл

Хууль, тогтоомж

Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар, Засгийн газар хоорондын Далайн зөвлөлдөх байгууллагын (цаашид “байгууллага” гэнэ) Ерөнхий нарийн бичгийн даргад дор дурьдсан зүйлийг мэдээлж хадгалуулна.

- a) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт албан тушаалтанд мэдэгдэх зорилгоор далайд хүний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон арга хэмжээг төрийн нэрийн өмнөөс хэрэгжүүлэх эрх олгогдсон төрийн бус байгууллагын жагсаалт;
- b) энэхүү конвенцийн хүрээнд хамаарах төрөл бүрийн асуудлаар батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журмын бичвэр;
- c) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын албан тушаалтанд мэдэгдэх зорилгоор энэхүү конвенцийн заалтын дагуу олгосон Гэрчилгээний загварыг хангалттай тоогоор

4 дүгээр зүйл

Давагдашгүй хүчин зүйлийн тохиолдол

- a) Аливаа аялалд гарах үедээ энэхүү конвенцийн заалтад хамааралгүй байсан хөлөг онгоц цаг агаарын таагүй байдлын улмаас, эсхүл давагдашгүй хүчин зүйлийн

* Монгол Улс 2001.12.24-ний өдөр нэгдэн орсон.

аливаа бусад шалтгааны улмаас төлөвлөж байсан аяллаасаа хазайсан гэсэн шалтгаанаар энэхүү конвенцийн заалтад хамаарахгүй.

b) энэхүү конвенцийн аливаа заалт тухайн хөлөг онгоцонд үйлчлэх эсэхийг тогтоох зорилгоор давагдашгүй хүчин зүйлийн шалтгаанаар, эсхүл ахмадын сүйрсэн хөлөг онгоцны, эсхүл бусад хувь хүнийг тээвэрлэхээр хүлээсэн үүргийн улмаас хөлөг онгоцонд суусан хувь хүнийг харгалзан үзэхгүй.

5 дугаар зүйл

Онцгой тохиолдлын үед хүмүүсийг тээвэрлэх

a) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь өөрийн хөлөг онгоцонд энэхүү конвенцид зөвшөөрснөөс илүү тооны хувь хүнийг амь насанд нь учирсан аюулыг зайлуулахын тулд нүүлгэн шилжүүлэх зорилгоор тээвэрлэхийг зөвшөөрч болно.

b) ийнхүү зөвшөөрсөн нь хэлэлцэн тохиролцогч бусад Засгийн газрын өөрсдийн боомтод орж ирсэн тухайн хөлөг онгоцыг энэхүү конвенцийн дагуу шалгах эрхийг нь хязгаарлахгүй.

c) ийнхүү зөвшөөрсөн тухай мэдэгдлийг, нөхцөл байдлын талаарх мэдээллийн хамт уг зөвшөөрлийг олгосон хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

6 дугаар зүйл

Өмнөх гэрээ, конвенц

a) Энэхүү конвенц нь Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хооронд 1960 оны 06 дугаар сарын 17-ны өдөр Лондонд гарын үсэг зурсан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” олон улсын конвенцийг хүчингүй болгож, орлоно.

b) Энэхүү конвенцийн талууд болох Засгийн газрын хооронд хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа далай дахь хүний аюулгүй байдал болон түүнд холбогдолтой асуудалд хамаарах бусад бүх гэрээ, конвенц болон тохиролцоо хүчин төгөлдөр байх хугацаандаа доорх асуудлын тухайд бүрэн, төгс үйлчилсэн хэвээр байна.

i) энэхүү конвенцийн заалт үйлчлэхгүй хөлөг онгоц;

ii) энэхүү конвенцийн заалт тусгайлан заагаагүй асуудалд холбогддуулан үйлчлэх хөлөг онгоц.

c) хэрэв дээрх гэрээ, конвенц болон тохиролцоо нь энэхүү конвенцийн заалттай зөрчилдвөл энэхүү конвенцийн заалт давамгайлна.

d) Энэхүү конвенцоор тусгайлан заагаагүй бүх асуудлыг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хууль тогтоомжоор зохицуулна.

7 дугаар зүйл

Хэлэлцээрээр бий болгосон тусгай журам

Хэрэв бүх, эсхүл зарим хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хооронд тохиролцсоноор энэхүү конвенцид нийцүүлэн тусгай журам бий болговол уг журмыг бүх хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт тараах зорилгоор Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдээлнэ.

8 дугаар зүйл

Өөрчлөлт

a) Энэхүү конвенцид орох өөрчлөлтийг дор дурдсан аль нэг журмын дагуу хийж болно.

b) Байгууллагын хүрээнд хэлэлцсэний үндсэн дээр өөрчлөлт оруулах.

i) хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газраас санал болгож буй аливаа өөрчлөлтийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад өргөн мэдүүлэх ба Ерөнхий нарийн бичгийн дарга уг саналыг хэлэлцэхээс наад зах нь 6

- сарын өмнө Байгууллагын бүх гишүүн болон хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт тараах;
- ii) дээр дурдсаны дагуу санал болгож, тараасан аливаа өөрчлөлтийг байгууллагын Далай дахь аюулгүй байдлын хороо хянах;
- iii) хэлэлцэн тохиролцогч улсын Засгийн газар нь байгууллагын гишүүн мөн эсэхээс үл хамааран Далай дахь аюулгүй байдлын хороогоор нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэх болон батлах явцад оролцох;
- iv) санал хураах үед Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын дор хаяж гуравны нэг нь байх нөхцөлтэйгөөр, энэхүү хэсгийн (iii) дэд хэсэгт заасны дагуу өргөтгөсөн Далай дахь аюулгүй байдлын хороонд байлцаж, санал өгч буй Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр олонхоор нэмэлт, өөрчлөлтийг батлах;
- v) энэ хэсгийн дэд хэсгийн (iv) дагуу баталсан өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газраар хүлээн зөвшөөрүүлэхээр байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргаас хүргүүлэх;
- vi) (1) энэхүү конвенцийн зүйлд, эсхүл хавсралтын 1 дүгээр бүлэгт орох нэмэлт, өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр нь хүлээн зөвшөөрсөн өдөр хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзэх;
(2) хавсралтын 1 дүгээр бүлгээс бусад хэсэгт орох нэмэлт, өөрчлөлтийг дор дурдсан хугацаанд хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзэх;
(aa) өөрчлөлтийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт хүлээн зөвшөөрүүлэхээр мэдэгдсэн өдрөөс хойшхи 2 жилийн төгсгөлд;
(bb) өргөтгөсөн Далай дахь аюулгүй байдлын хороонд байлцаж, санал өгч буй хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёр олонхиор батлагдсан үед тийнхүү тодорхойлсон бол 1 жилээс доошгүй байх өөр хугацааны төгсгөлд.
- Гэсэн хэдий ч хэрэв хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны нэгээс дээш, эсхүл худалдааны хөлөг онгоц нь нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацийн 50-иас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байгаагаа Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдвэл тэдгээр нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрөөгүй гэж үзнэ.
- vii) (1) энэхүү конвенцийн аль нэг зүйлд, эсхүл хавсралтын бүлэг I-д орох нэмэлт, өөрчлөлт нь тэдгээрийг хүлээн зөвшөөрсөн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш 6 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болох бөгөөд дээрх хугацаанаас хойш нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүрийн хувьд тухайн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас нэмэлт, өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш 6 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.
(2) Хавсралтын бүлэг I-ээс бусад хэсэгт орох нэмэлт, өөрчлөлт нь энэ хэсгийн (vi) (2) дэд хэсгийн дагуу өөрчлөлтийг эсэргүүцсэн, тэрхүү эсэргүүцлээ хэвээр нь үлдээснээс бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын хувьд өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш 6 сарын дараа хүчин төгөлдөр болно. Гэсэн хэдий ч аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь дээрх өөрчлөлтийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс хойш нэгээс дээшгүй жилийн хугацаанд, эсхүл өөрчлөлтийг батлах үед Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын дийлэнх олонхийн гуравны хоёр нь байлцан Өргөтгөсөн далай аюулгүй байдлын хорооны санал хураалтаар тогтоосон ёсоор дээр дурдсанаас илүү урт хугацаанд өөрийгөө өөрчлөлтийг дагаж мөрдөхөөс чөлөөлж байгаа тухайгаа байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад өөрчлөлтийн хүчин төгөлдөр болох өдрийг тогтоохоос өмнө мэдэгдэж болно.



- с) Бага хурлаас өөрчлөлт оруулах
- i) хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын наад зах нь гуравны нэг нь дэмжсэний үндсэн дээр Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газрын хүсэлтийн дагуу Байгууллага энэхүү конвенцид орох өөрчлөлтийг хэлэлцэхийн тулд Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын бага хурлыг зарлан хуралдуулна.
 - ii) ийнхүү хуралдсан бага хурал дээр хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын гуравны хоёртой тэнцэх дийлэнх байлцан санал хураалт явуулж баталсан өөрчлөлт бүрийг байгууллагын ерөнхий нарийн бичгийн даргаас хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт хүлээн зөвшөөрүүлэхээр хүргүүлнэ.
 - iii) бага хурлаас өөрөөр шийдвэрлээгүй бол өөрчлөлтийг энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vi), (vii) дэд хэсгийн заалтад тус тус тусгайлан заасан журмын дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөнд тооцож хүчин төгөлдөр болох бөгөөд тэгэхдээ эдгээр дэд хэсэгт Өргөтгөсөн далайн аюулгүй байдлын хорооны талаар хийсэн тайлбар нь бага хуралд мөн адил хамаарна гэж ойлгоно.
- д) i) хавсралтад оруулсан хүчин төгөлдөр болсон өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vi) (2) дэд хэсгийн заалтад дурдсаны дагуу Засгийн газар нь нэмэлт, өөрчлөлтийг эсэргүүцсэн бөгөөд тэрхүү эсэргүүцлээ хэвээр нь үлдээсэн тийм улсын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээтэй холбогдуулан энэхүү конвенцоор үзүүлэх хөнгөлөлтийг эдлүүлэх үүрэг хүлээхгүй, харин тэдгээр гэрчилгээ нь хэлэлцэж буй өөрчлөлтөд хамарсан асуудалд холбогдолтой байвал гагцхүү тэр хэмжээгээр үүрэг хүлээнэ.
- ii) хавсралтад оруулсан хүчин төгөлдөр болсон өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vii) (2) дэд хэсгийн заалтад дурдсаны дагуу Засгийн газар нь өөрчлөлтийг дагаж мөрдөхөөс өөрийгөө чөлөөлснөө Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад мэдэгдсэн тийм улсын далбааг мандуулах эрх бүхий хөлөг онгоцонд олгосон гэрчилгээтэй холбогдуулан энэхүү конвенцоор үзүүлэх хөнгөлөлтийг эдлүүлнэ.
- е) Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол хөлөг онгоцны бүтцэд хамааралтай асуудлаар энэ зүйлийн дагуу оруулж буй өөрчлөлт нь аливаа тэрхүү өөрчлөлт хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг хэвтээ байдалд оруулсан, эсхүл түүнтэй ижилсгэх үе шатанд баригдаж байсан хөлөг онгоцонд л хамаарна.
- ф) Өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн, эсхүл түүнийг эсэргүүцсэн тухай аливаа мэдүүлэг болон энэ зүйлийн (b) хэсгийн (vii) (2) дэд хэсгийн заалтын дагуу хийсэн аливаа мэдэгдлийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад бичгээр хүргүүлэх ёстой бөгөөд тэрээр тэдгээр мэдүүлэг, мэдэгдэл болон ирүүлсэн өдрийн нь талаар Хэлэлцэн тохиролцогч бүх Засгийн газарт мэдээлнэ.
- г) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга энэ зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болсон аливаа өөрчлөлтийн талаар болон өөрчлөлт тус бүрийн хүчин төгөлдөр болох хугацааны талаар бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээлнэ.

9 дүгээр зүйл

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

- а) Энэхүү конвенц нь Байгууллагын төв байранд 1974 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн 1975 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдөр хүртэл гарын үсэг зурахад нээлттэй байх бөгөөд түүнээс хойш нэгдэн ороход нээлттэй хэвээр үлдэнэ. Улс энэхүү конвенцид дараахь замаар оролцогч болж болно.
- i) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахтай холбогдуулан тайлбар хийлгүйгээр гарын үсэг зурах;
 - ii) соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлахаар гарын үсэг зурах үүргийн үндсэн дээр соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, эсхүл батлах;

iii) нэгдэн орох

b) Соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох нь энэ тухай баримт бичгийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулснаар хүчин төгөлдөр болно.

c) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга нь аливаа гарын үсэг зурсан, эсхүл соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох талаарх аливаа баримт бичгийг хадгалуулсан тухай болон хадгалуулсан өдрийн тухай энэхүү конвенцид гарын үсэг зурсан эсхүл нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт мэдээлнэ.

10 дугаар зүйл

Хүчин төгөлдөр болох

a) Энэхүү конвенц нь 9 дүгээр зүйлийн дагуу нийлбэр дүнгээрээ дэлхийн худалдааны хөлөг онгоцны нийт даацын 50-иас доошгүй хувийг бүрдүүлдэг худалдааны хөлөг онгоц болон 25-аас доошгүй улс оролцогч талууд болсон өдрөөс хойш 12 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.

b) Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш хадгалуулсан соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах, эсхүл нэгдэн орох тухай аливаа баримт бичиг нь тэдгээрийг хадгалуулсан өдрөөс хойш 3 сар өнгөрсний дараа хүчин төгөлдөр болно.

c) Энэхүү конвенцид орох аливаа өөрчлөлтийг 8 дугаар зүйлийн дагуу хүлээн зөвшөөрөгдсөн гэж үзсэн өдрөөс хойш хадгалуулсан соёрхон батлах, хүлээн зөвшөөрөх, батлах эсхүл нэгдэн орох тухай баримт бичиг конвенцид тийнхүү өөрчлөлт орсноор үйлчилнэ.

11 дүгээр зүйл

Цуцлах

a) Аливаа Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар нь тухайн Засгийн газрын хувьд энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс хойш таван жил өнгөрсний дараа хэдийд ч энэхүү конвенцийг цуцалж болно.

b) Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад цуцлах тухай баримт бичгийг хадгалуулснаар цуцлалт хүчин төгөлдөр болох бөгөөд тэрээр хүлээн авсан цуцлах тухай баримт бичгийн талаар болон түүнийг хүлээн авсан өдөр, мөн цуцлах тухай баримт бичиг хүчинтэй болох хугацааны талаар бусад бүх Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдэгдэнэ.

c) Цуцлах тухай баримт бичгийг байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга хүлээн авсны дараа нэг жил, эсхүл тус баримт бичигт дурдсаны дагуу түүнээс илүү хугацаа өнгөрсний дараа цуцласан нь хүчин төгөлдөр болсонд тооцогдоно.

12 дугаар зүйл

Хадгалах болон бүртгэх

a) Энэхүү конвенцийг Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хадгалуулах бөгөөд түүнд гарын үсэг зурсан, эсхүл нэгдэн орсон бүх улсын Засгийн газарт энэхүү конвенцийн баталгаажуулсан, үнэн зөв хуулбарыг хүргүүлнэ.

b) Энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болмогц Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга эх бичвэрийг нь Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Журмын 102 дугаар зүйлийн дагуу бүрдүүлж, хэвлүүлэхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий нарийн бичгийн даргад хүргүүлнэ.

13 дугаар зүйл

Хэл

Энэхүү конвенцийг хятад, англи, франц, орос, испани хэлээр нэг хувь үйлдсэн бөгөөд бичвэр тус бүр адил хүчинтэй. Араб, герман болон итали хэлээр бэлтгэсэн албан ёсны орчуулгыг гарын үсэг зурсан эх бичвэрийн хамт хадгалуулна.

Доор гарын үсэг зурагчид нь ийнхүү тохиролцсоныг нотлон өөрсдийн Засгийн газраас энэ зорилгоор зохих ёсоор олгогдсон бүрэн эрхийн дагуу энэхүү конвенцид гарын үсэг зурав.

Нэг мянга есөн зуун далан дөрвөн оны арваннэгдүгээр сарын нэгний өдөр Лондон хотноо үйлдэв.

ХАВСРАЛТ

БҮЛЭГ I

ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ ХЭСЭГ А -ҮЙЛЧЛЭХ ХҮРЭЭ, НЭР ТОМЬЁО

Журам 1 Үйлчлэх хүрээ

- a) Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү журам нь гагцхүү олон улсын далайн аялал хийдэг хөлөг онгоцны хувьд мөрдөгдөнө.
- b) Бүлэг тус бүрийн үйлчлэх хөлөг онгоцны төрөл болон үйлчлэх хүрээний хэмжээ хязгаарыг бүлэг бүрд нарийвчлан заасан болно.

Журам 2 Тодорхойлолт

Өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол энэхүү дүрмийн зорилгоор:

- a) “журам” гэж энэхүү конвенцийн хавсралтад орсон дүрмийг;
- b) “захиргаа” гэж тухайн хөлөг онгоцонд өөрийн далбааг мандуулах эрх олгосон улсын Засгийн газрыг;
- c) “зөвшөөрөгдсөн” гэж захиргаанаас зөвшөөрснийг;
- d) “олон улсын далайн аялал” гэж энэхүү конвенц үйлчилдэг улсаас тухайн улсын гадна байдаг боомт руу, эсхүл буцах аяллыг;
- e) “зорчигч” гэж дор дурдсанаас бусад хувь хүнийг хэлнэ. Үүнд:
 - i) Хөлөг онгоцны ахмад болон хөлгийн багийн гишүүн, эсхүл уг хөлөг онгоцны ажил үүрэгт ямар нэг хэмжээгээр хөлслөгдөж, эсхүл ажиллаж буй бусад хувь хүн;
 - ii) Нэгээс доош насны хүүхэд
- f) зорчигч тээврийн хөлөг онгоц” гэж арван хоёроос дээш тооны зорчигч тээвэрлэдэг хөлөг онгоцыг;
- g) “ачааны хөлөг онгоц” гэж зорчигч тээврийн биш аливаа хөлөг онгоцыг;
- h) “шатахуун тээвэрлэгч хөлөг онгоц” гэж шатамхай чанарын шингэн ачааг бөөнөөр нь тээвэрлэх зориулалтаар баригдсан, эсхүл тохируулж өөрчилсөн ачааны хөлөг онгоцыг;
- i) “загас агнуурын хөлөг онгоц” гэж загас, халим, далайн хав, далайн морь, эсхүл далайн бусад амьд баялгийг барихад ашигладаг хөлөг онгоцыг;
- j) “цөмийн хөлөг онгоц” гэж цөмийн хүчний төхөөрөмжөөр тоноглогдсон хөлөг онгоцыг;
- k) “шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр эсхүл түүнээс хойш ёроолыг нь тавьсан, эсхүл адил үе шатандаа баригдаж байсан хөлөг онгоцыг;
- l) “одоо байгаа хөлөг онгоц” гэж шинэ биш хөлөг онгоцыг;
- m) “нэг миль” гэж 1852 метр, эсхүл 6080 футийг хэлнэ.

Журам 3 Эс хэрэглэх тохиолдол

- a) энэхүү журам нь өөрөөр тусгайлан заагаагүй бол дараахь хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.



- i. дайны болон цэргийн хөлөг онгоц;
 - ii. нийт даац нь 500 тонноос бага ачааны хөлөг онгоц;
 - iii. механик аргаар хөдөлдөггүй хөлөг онгоц;
 - iv. энгийн бүтэцтэй модон хөлөг онгоц;
 - v. худалдаа хийдэггүй аяллын дарвуулт онгоц;
 - vi. загас агнуурын хөлөг онгоц.
- b) 5 дугаар бүлэгт өөрөөр тусгайлан зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү дүрмийн заалт нь гагцхүү Хойд Америкийн Их Нууруудаар болон Гэгээн Лоренс голоор зүүн зүгт, Дэс Розерс хошуунаас Антикости арал, Баруун цэг хүртэл чигээрээ татсан шугам хүртэл, тэгэхдээ Антикости арлаас хойд тал руу 63 дахь уртраг хүртэлх зайд аялдаг хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

Журам 4 Чөлөөлөлт

- a) Тухайн хөлөг онгоц нь Захиргааны үзэж байгаагаар гүйцэтгэх аяллынхаа аюулгүй байдлын шаардлагыг хангахуйц байвал ердийн үед олон улсын далайн аялалд оролцдоггүй боловч тусгай нөхцөл байдалд нэг удаагийн олон улсын далайн аялал хийх шаардлагатай хөлөг онгоцыг Захиргаа нь энэхүү дүрмээр тавигдаж буй аливаа шаардлагаас чөлөөлж болно.
- b) Энэхүү журмын II-1, II-2, II-3 бүлэг болон IV-т заасныг дагаж мөрдөх нь хөлөг онгоцны шинэ төрлийн өвөрмөц шинжийг хөгжүүлэх судалгаа явуулахад болон; тэдгээрийг олон улсын аялал хийдэг хөлөг онгоцны ангилалд нэгтгэхэд ноцтойгоор саад учруулж болзошгүй байвал Захиргаа нь тийм шинжийг агуулсан аливаа хөлөг онгоцыг эдгээр бүлгийн аливаа заалтыг дагаж мөрдөхөөс чөлөөлж болно. Гэсэн хэдий ч аливаа ийм онгоц нь тухайн Захиргааны үзэж байгаагаар, түүний үзүүлэх үйлчилгээнд болон хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг бүхэлд нь хангахад тавигдах аюулгүй ажиллагааны шаардлагад нийцсэн бөгөөд хөлөг онгоцны хүрэлцэн очих улсын Засгийн газар хүлээн зөвшөөрөхүйц байна. Ийнхүү чөлөөлөхийг зөвшөөрсөн аливаа Захиргаа нь чөлөөлсөн тухай болон шалтгааны талаар Байгууллагад мэдэгдэх бөгөөд улмаар Байгууллага энэ тухай Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт мэдээлнэ.

Журам 5 Дүйцхүйц орлуулалт

- a) Энэхүү дүрмээр тусгай тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлсээр хөлгийг тоноглон, эсхүл хангасан байхыг, эсхүл тусгай арга хэмжээ авсан байхыг шаардвал захиргаа нь тухайн онгоцыг дурдсанаас бусад аливаа тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлсээр тоноглох эсхүл хангах, эсхүл аливаа бусад арга хэмжээ авахыг зөвшөөрч болох боловч тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлс болон тусгай арга хэмжээ нь ямар ч байсан энэхүү дүрмээр тавих шаардлагаас дутуугүй үр нөлөөтэй гэдгийг туршилтаар эсхүл өөр байдлаар нотолсон байх ёстой.
- b) Ийнхүү тоног төхөөрөмж, материал хэрэгсэл, аппарат, эсхүл тийм төрлийн зүйлс, эсхүл арга хэмжээг орлуулахаар зөвшөөрсөн захиргаа нь тэдгээрийн тодорхойлолт болон хийгдсэн аливаа туршилтын талаар тайланг Байгууллагад хүргүүлэх бөгөөд Байгууллага нь тэдгээрийг ажилтнуудад нь мэдэгдэх зорилгоор бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газарт хүргүүлнэ.

ХЭСЭГ В-ҮЗЛЭГ БОЛОН ГЭРЧИЛГЭЭ

Журам 6 Үзлэг болон шалгалт

Энэхүү журмын заалтыг хэрэгжүүлэх болон түүнээс чөлөөлсөнтэй холбогдуулан хөлөг онгоцонд хийх үзлэг шалгалтыг тухайн хөлөг онгоцны далбааг нь мандуулах эрхтэй

улсын ажилтан хийж гүйцэтгэх бөгөөд аль ч Засгийн газар нь энэхүү зорилгоор томилогдсон шалгагчаар, эсхүл зөвшөөрөл олгогдсон байгууллагаар үзлэг шалгалтыг хийлгэхээр хариуцуулж болно. Ямар ч тохиолдолд холбогдох Засгийн газар нь үзлэг шалгалт бүрэн төгс, нягт нямбай хийгдсэн байх баталгааг хангана.

Журам 7

Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хийх үзлэг

- а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд дор дурдсан үзлэг хийгдэх ёстой. Үүнд:
- i. хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахын өмнө хийх үзлэг;
 - ii. 12 сар тутамд хийх ээлжит үзлэг;
 - iii. шаардлага гарсан тохиолдолд хийгдэх нэмэлт үзлэг.
- б) Дээр дурдсан үзлэгийг дараахь байдлаар хийж гүйцэтгэнэ.
- i. Хөлөг онгоцыг ашиглалтад оруулахын өмнө хийх үзлэгт дотор хөлгийн ёроолын гадна тал болон уурын тогооны гадна, дотор талыг оролцуулан түүний бүтэц, машин механизм, тоног төхөөрөмжид хийх иж бүрэн үзлэг багтана. Энэ үзлэгээр бүтцийн бүрдэл хэсэг, материал, зохион байгуулалт, уурын тогоо болон бусад даралтат сав тэдгээрийн эд анги, үндсэн болон туслах машин механизм, цахилгаан болон радио хэрэгсэл, моторт аврах завины радио телефон байгууламж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, аврах хэрэгсэл, галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон унтраах хэрэгсэл, радиолокацийн станц, цуурай үүсгэгч, гиролуужин, лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр болон бусад тоног төхөөрөмж нь энэхүү конвенцийн болон уг хөлөг онгоцны үзүүлэх үйлчилгээний талаар Захиргаанаас баталсан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад бүрэн дүүрэн нийцсэнийг баталгаажуулна. Үзлэгээр түүнчлэн хөлөг онгоцны бүхий л хэсгийн чанар хийц, тоног төхөөрөмж нь бүх талаар шаардлага хангасан ба хөлөг онгоц нь энэхүү конвенц болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасан шаардлагын дагуу гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгсэл болон гамшгийн дохиоллоор хангагдсаныг баталгаажуулна;
 - ii. Ээлжит үзлэгт хөлгийн бүтэц, уурын тогоо болон бусад даралтат сав, түүнчлэн хөлөг онгоцны ёроолын гадна талыг оролцуулан түүний машин механизм, тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг багтан орно. Энэхүү үзлэгээр хөлөг онгоц нь бүтэц, уурын тогоо болон бусад даралтат сав, тэдгээрийн эд анги, үндсэн ба туслах машин механизм, цахилгаан байгууламж, радио байгууламж, аврах радио телеграфын байгууламж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, аврах хэрэгсэл, галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон унтраах хэрэгсэл, радиолокацийн станц, цуурай үүсгэгч, лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр ба бусад тоног төхөөрөмжийн хувьд шаардагдах нөхцөлийг хангаж байгаа бөгөөд хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээнд тохирсон, түүнчлэн хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн ажиллагаа болон уг хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээний талаар батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад нийцсэнийг баталгаажуулна. Уг хөлөг онгоцон дээр байгаа гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгсэл болон гамшгийн дохиолол энэхүү конвенцийн болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасан шаардлагад нийцэж байгааг баталгаажуулах зорилгоор тэдгээрт мөн дээр дурдсан үзлэгийг хийнэ;
 - iii. Бүрэн, эсхүл хэсэгчилсэн үзлэгийг нөхцөл байдлаас хамааруулан хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд, эсхүл түүний аврах хэрэгсэл, бусад тоног төхөөрөмжийн хүчин чадал, бүрэн бүтэн байдалд нөлөөлөх осол гарсан, эсхүл гэмтэл илэрсэн үед тухай бүр, эсхүл ямар нэгэн чухал засвар, шинэчлэл хийгдсэн тохиолдол бүрд хийнэ. Уг үзлэгээр холбогдох засвар, шинэчлэл нь амжилттай хийгдсэн, засварын материал, чанар хийц нь бүхий

л талаар шаардлага хангасан, түүнчлэн хөлөг онгоц нь энэхүү конвенц болон Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журам болон хөлөг онгоцны үзүүлэх үйлчилгээний талаар Захиргаанаас батлан гаргасан хууль, зарлиг, тушаал болон журамд заасан шаардлагад бүх талаар нийцсэнийг баталгаажуулна.

с)

(i) Энэ дүрмийн (b) хэсэгт дурдсан хууль, зарлиг, тушаал болон журам нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс, зориулалтын үйлчилгээндээ хөлөг онгоц бүх талаар нийцэж байгааг баталгаажуулахад холбогдоно.

(ii) Тэдгээр нь юуны түрүүнд үндсэн болон туслах уурын тогоо, холболт, уур дамжуулах хоолой, өндөр даралтын баллон, дотоод шаталтын хөдөлгүүрийн түлшний саванд шингэний даралтын, эсхүл өөр бусад боломжтой аргаар ашиглалтад оруулахын өмнө нь болон дараагийн шатанд хийгдвэл зохих сорилттой холбогдуулан дагаж мөрдвөл зохих шаардлагыг тодорхойлно.

Журам 8

Ачааны хөлөг онгоцны аврах хэрэгсэл болон бусад тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг

II-1, II-2, II-3 болон V бүлгийн заалт үйлчлэх, моторт аврах завины радио телеграфын төхөөрөмж, аврах завины зөөврийн радио аппарат, цуурай үүсгэгч, гиро луужин болон ачааны хөлөг онгоцны гал унтраах хэрэгслээс бусад аврах хэрэгслийн тухайд энэ бүлгийн 7 дугаар журамд заасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хамаарах сорил хийгдэх бөгөөд энэ журмын (a)(ii) дэд хэсэгт заасан 12 сарын оронд 24 сарын хугацаа мөрдөгдөнө. Шинэ хөлөг онгоцон дахь галын хяналтын төлөвлөгөө, шинэ ба одоо байгаа хөлөг онгоцонд байгаа лоцманы шат, лоцманы механик өргүүр, гэрэл, таних тэмдэг, дуут дохионы хэрэгслийг энэхүү конвенцид заасан шаардлага болон хэрэгцээтэй Далайн мөргөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх талаар мөрдөгдөж буй олон улсын журамд заасантай бүрэн тохирч байгааг баталгаажуулах зорилгоор үзлэгт хамруулна.

Журам 9

Ачааны хөлөг онгоцны радио болон радиолокацийн байгууламжид хийх үзлэг

IV болон V бүлгийн заалт үйлчлэх ачааны хөлөг онгоцны радио болон радиолокацийн хэрэгслийг болон III бүлэгт заасан шаардлагын дагуу моторт аврах завины радио телеграфийн төхөөрөмж эсхүл аврах завины зөөврийн радио аппаратыг энэ бүлгийн 7 дугаар журамд зорчигч тээврийн хөлөг онгоцтой холбогдуулан заасны дагуу эхний болон дараагийн үзлэгт хамруулна.

Журам 10

Ачааны хөлөг онгоцны их бие, машин механизм болон тоног төхөөрөмжид хийх үзлэг

Ачааны хөлөг онгоцны их бие, машин механизм болон тоног төхөөрөмжид (ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, эсхүл ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээг олгогддог зүйлээс бусдыг) үйлдвэрлэлээс гармагц үзлэг хийх бөгөөд тэдгээрийн байдал нь бүх талаар шаардлага хангасныг баталгаажуулахын тулд Захиргаанаас шаардлагатай гэж үзэж болох тийм журмаар, хугацааны зохих давтамжтайгаар үзлэг хийнэ. Уг үзлэгээр хөлөг онгоцны бүтцийн байрлал, материал, бүрдэл хэсэг, уурын тогоо болон бусад даралтат сав тэдгээрийн эд анги, үндсэн ба туслах машин механизм, цахилгааны байгууламж болон бусад тоног төхөөрөмж нь хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээнд бүх талаар тохирохыг баталгаажуулна.

Журам 11 Үзлэгийн дараахь байдлыг хадгалах

Энэ бүлгийн 7, 8, 9, эсхүл 10 дугаар журамд заасны дагуу хөлөг онгоцонд аливаа үзлэг хийж дууссаны дараа үзлэгт хамрагдсан бүтэц, машин механизм, тоног төхөөрөмж зэрэгт Захиргааны зөвшөөрөлгүйгээр ямар ч өөрчлөлт хийж үл болно.

Журам 12 Гэрчилгээ олгох

а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг II-1, II-2, II-3 болон IV дугаар бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан аливаа бусад холбогдох шаардлагыг хангасан зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд үзлэг шалгалт хийсний дараа олгоно.

i) Ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг энэ бүлгийн 10 дугаар журамд ачааны хөлөг онгоцонд хийх үзлэгтэй холбогдуулан заасан шаардлагыг хангасан бөгөөд гал унтраах хэрэгсэл болон галыг хянах төлөвлөгөөнд хамаарахаас бусад зүйлийн хувьд бүлэгт II-1, II-2 шаардлагатай нийцсэн ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

ii) Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг II-1, II-2 болон II-3 дугаар бүлэгт заасан холбогдох шаардлага болон энэхүү дүрмийн холбогдох бусад шаардлагыг хангасан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

iii) Ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг IV дүгээр бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан холбогдох бусад шаардлагыг хангасан радио телеграфын байгууламжийг суурилуулсан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

iv) Ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээ хэмээн нэрлэгддэг гэрчилгээг IV дүгээр бүлэгт заасан шаардлага болон энэхүү журамд заасан холбогдох бусад шаардлагыг хангасан радио телефоны байгууламжийг суурилуулсан ачааны хөлөг онгоцонд үзлэгийн дараа олгоно.

v) Энэхүү журамд заасны дагуу болон түүнтэй нийцүүлэн хөлөг онгоцны холбогдох шаардлагаас чөлөөлсөн тохиолдолд энэ хэсэгт тусгасан гэрчилгээнд дээр нэмж чөлөөлөлтийн гэрчилгээ хэмээн нэрлэгдэх гэрчилгээг олгоно.

vi) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээ болон чөлөөлөлтийн гэрчилгээг захиргаа эсхүл түүнээс зохих ёсоор эрх олгосон аливаа хувь хүн, эсхүл байгууллага олгоно. Бүхий л тохиолдолд захиргаа нь гэрчилгээтэй холбогдсон хариуцлагыг бүрэн хүлээнэ.

б) Энэхүү конвенцийн бусад заалтыг үл харгалзан “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн заалт энэхүү конвенц хүчин төгөлдөр болох үед мөрдөгдсөөр байгаа бол түүнийг олгосон Захиргааны хувьд энэхүү конвенцийн 1 дүгээр бүлгийн 14 дүгээр журамд заасан нөхцөлийн дагуу хүчингүй болох хүртлээ мөрдөгдсөн хэвээр үлдэнэ.

с) Энэхүү конвенцийг хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газраас дагаж мөрдөхөөр хүлээн зөвшөөрсөн өдрөөс хойш тухайн Засгийн газар нь “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1929, 1948 эсхүл 1960 оны олон улсын конвенцийн заалтын дагуу болон тэдгээртэй нийцүүлэн гэрчилгээ олгож үл болно

Журам 13

Өөр Засгийн газраас гэрчилгээ олгох

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газар нь Захиргааны хүсэлтээр хөлөг онгоцонд үзлэг явуулж болох бөгөөд хэрэв хөлөг онгоц энэхүү журамд заасан шаардлагыг хангасан гэж үзвэл энэхүү журамд нийцүүлэн тэрхүү хөлөг онгоцонд гэрчилгээ олгоно. Ийнхүү олгосон аливаа гэрчилгээ нь уг гэрчилгээг хөлөг онгоцны мандуулсан, эсхүл мандуулах эрхтэй болох улсын Засгийн газрын хүсэлтээр олгосон тухай мэдэгдлийг агуулсан байх бөгөөд энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу олгосон гэрчилгээний нэгэн адил хуулийн хүчинтэй байх бөгөөд ижил байдлаар хүлээн зөвшөөрөгдөнө.

Журам 14

Гэрчилгээний үйлчлэх хугацаа

- а) Ачааны хөлөг онгоцны бүтцийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ, ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээ болон чөлөөлөлтийн гэрчилгээнээс бусад гэрчилгээг 12 сараас дээшгүй хугацаагаар олгоно. Ачааны хөлөг онгоцны тоног төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын гэрчилгээг 24 сараас дээшгүй хугацаагаар олгоно. Чөлөөлөлтийн тухай гэрчилгээ нь түүгээр олгосон чөлөөлөлтийн үйлчлэх хугацаанаас илүүгүй хугацаанд хүчинтэй байна.
- б) 300 тонн болон ба түүнээс дээш гэхдээ 500 тонноос бага бохир даацтай хөлөг онгоцонд анх олгосон ачааны хөлөг онгоцны радио телеграфын аюулгүй байдлын гэрчилгээ, эсхүл ачааны хөлөг онгоцны радио телефоны аюулгүй байдлын гэрчилгээний хугацаа дуусгавар болохоос өмнө хоёр сарын дотор хэрэв үзлэг хийгдсэн бол тухайн гэрчилгээг хураан авч, шинэ гэрчилгээг өмнөх гэрчилгээний хугацаа дууссанаас хойш 12 сарын дотор хүчинтэй байхаар өгч болно.
- в) Хэрэв хөлөг онгоцны гэрчилгээний хугацаа дуусгавар болох үед далбааг нь мандуулах эрхтэй улсын боомтод байхгүй байвал гэрчилгээг Захиргаанаас сунгаж болох боловч тийнхүү сунгах нь гагцхүү тухайн хөлөг онгоцыг далбааг нь мандуулах эрхтэй, эсхүл үзлэг хийлгэх улс хүртэл хийх далайн аяллаа дуусгахыг хөлөг онгоцонд зөвшөөрөх зорилгоор олгох бөгөөд зөвхөн ингэх нь зөв, зүйтэй гэж тооцогдох тохиолдолд хийнэ.
- д) Гэрчилгээний хугацааг тийнхүү таван сараас илүүгүй хугацаагаар сунгах бөгөөд ийнхүү гэрчилгээгээ сунгуулсан хөлөг онгоц далбааг нь мандуулах эрхтэй улсдаа, эсхүл үзлэг хийлгүүлэх боомтдоо ирснийхээ дараа ийнхүү сунгуулсан гэдэг шалтгаанаар шинэ гэрчилгээ авахгүйгээр тухайн боомт, эсхүл улсыг орхин явах эрх эдлэхгүй.
- е) Энэхүү журмын дээр дурдсан заалтын дагуу сунгагдаагүй гэрчилгээг Захиргаа уг гэрчилгээнд заасан хугацаа дууссанаас хойш нэг хүртэл сарын дотор сунгаж болно.

Журам 15

Гэрчилгээний хэлбэр

- а) Бүх гэрчилгээ нь түүнийг олгосон улсын албан ёсны хэлээр, эсхүл хэлүүдээр үйлдэгдэнэ.
- б) Гэрчилгээний хэлбэр энэхүү дүрмийн хавсралтаар тогтоосон загварын дагуу байна. Гэрчилгээний загварын хэвлэмэл хэсгийн зохицуулалт нь олгосон гэрчилгээ, эсхүл түүний баталгаат хуулбартай яг ижил байдлаар буух ёстой бөгөөд олгосон гэрчилгээ, эсхүл түүний баталгаат хуулбарт оруулсан тодорхойлолтыг латин бичгээр, араб тоогоор үйлдэнэ.

Журам 16

Гэрчилгээг өлгөх

Энэхүү дүрмийн дагуу олгосон бүх гэрчилгээ, эсхүл тэдгээрийн баталгаат хуулбарыг хөлөг онгоцны ил харагдахуйц, хүрч болохуйц газар өлгөнө.

Журам 17
Гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Засгийн газрын бүрэн эрхийн дагуу олгосон гэрчилгээг энэхүү конвенцид хамаарах бүхий л зорилгоор бусад Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар хүлээн зөвшөөрнө. Эдгээр гэрчилгээний хуулийн хүчин чадлыг бусад хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар өөрсдийн олгосон гэрчилгээнийхээ нэгэн адил хүндэтгэнэ.

Журам 18
Гэрчилгээний хавсралт

- а) Хэрэв ямар нэгэн далайн аяллын үеэр хөлөг онгоцон дээр зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээнд заасан нийт тооноос цөөн хүн байсан бөгөөд үүний үр дүнд хөлөг онгоц энэхүү дүрмийн дагуу гэрчилгээнд зааснаас цөөн тооны аврах завь болон хүний амь аврах бусад хэрэгслийг авч явахад харшлахгүй бол энэ бүлгийн 12, эсхүл 13 дугаар журамд дурдсан Засгийн газар, хувь хүн, эсхүл Байгууллагаас хавсралт олгож болно.
- б) Тухайн нөхцөл байдалд энэхүү дүрмийн заалтыг зөрчөөгүй болохыг тэрхүү хавсралтад тэмдэглэнэ. Тэрхүү хавсралтыг гэрчилгээнд хавсаргах бөгөөд хүний амь аврах хэрэгслийн тухайд гэрчилгээг орлоно. Тэрхүү хавсралт нь гагцхүү тухайн олгогдсон далайн аялалд хүчинтэй.

Журам 19
Хяналт

Энэ бүлгийн 12 дугаар журам, эсхүл 13 дугаар дүрмийн дагуу олгосон гэрчилгээг эзэмшиж буй хөлөг онгоц бүрд бусад хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газрын боомтод байхад нь тухайн Засгийн газраас зохих ёсоор эрх олгогдсон албан тушаалтнаас хөлөг онгоц нь хүчинтэй гэрчилгээтэйг нотлоход чиглэсэн хяналт тавина. Хөлөг онгоцны болон түүний тоног төхөөрөмжийн нөхцөл байдал нь уг гэрчилгээнд мэдээлснээс ихээхэн зөрөөтэй гэж үзэх илт үндэслэл байгаагаас бусад тохиолдолд гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрнө. Эсрэг тохиолдолд уг хөлөг онгоцыг зорчигчид, эсхүл багийн гишүүдэд аюулгүй байдлыг хангахгүйгээр далайн аялалд гарахгүй байх арга хэмжээ хяналт тавьж буй албан тушаалтнаас авна.

Журам 20
Давуу эрх

Энэхүү конвенцийн давуу эрх нь тохирох хүчин төгөлдөр сертификатгүй аливаа хөлөг онгоцонд үйлчлэхгүй.

ХЭСЭГ С – АВААР

Журам 21
Осол, аваар

- а) Энэхүү конвенцийн заалтыг дагаж мөрддөг аливаа хөлөг онгоцонд осол, аваар гарвал мөрдлөгө явуулах үүргийг энэхүү журамд ямар өөрчлөлт оруулах хэрэгтэйг тодорхойлоход тухайн мөрдлөгө туслана гэж үзвэл Захиргаа бүр хүлээнэ.
- б) Хэлэлцэн тохиролцогч Засгийн газар бүр тухайн мөрдлөгөөр олсон зүйлтэй хамааралтай мэдээллээр Байгууллагыг хангах үүрэг хүлээнэ. Байгууллагын тухайн мэдээлэлд суурилсан тайлан, эсхүл зөвлөмж нь тухайн хөлөг онгоцны тодорхойлолт, эсхүл харьяаллыг дэлгэхгүй ба аливаа хэлбэрээр аливаа хөлөг онгоц, эсхүл хувь хүнд хариуцлага тооцохгүй.

БҮЛЭГ II-1

УГСРАЛТ - ДЭД ХЭСЭГ БОЛОН ТОГТВОРТОЙ БАЙДАЛ, МАШИН МЕХАНИЗМ БОЛОН ЦАХИЛГААН ТӨХӨӨРӨМЖ

ХЭСЭГ А - ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

Журам 1

Хэрэглэх хүрээ

а)

- i) Хэрвээ өөрөөр заагаагүй бол энэ бүлэг нь шинэ хөлөг онгоцонд хамаарна.
- ii) Одоо байгаа зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц нь дараахь зүйлийг мөрдөнө:

1. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд тухайн конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна;

2. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш боловч “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенц хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд 1948 оны конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна;

3. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл угсралтын төстэй шатанд явж байсан хөлөг онгоцонд тухайн конвенцийн II дугаар бүлгийн дагуу шинэ хөлөг онгоцонд тавигдсан шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг Захиргаа баталгаажуулна.

Энэхүү конвенцийн II-1 дугаар бүлгийн 1960 болон 1948 оны конвенцийн II дугаар бүлэгт багтаагүй шаардлагын аль нь энэхүү конвенцид тодорхойлсноор одоо байгаа хөлөг онгоцонд үйлчлэхийг захиргаа шийднэ.

- iii) Засвар, өөрчлөлт, сайжруулалт хийгдэж, тэдгээртэй холбоотой тоноглол тавигдаж буй хөлөг онгоцны тухайд наад зах нь түүнд өмнө нь тавигдаж байсан шаардлага хэвээр мөрдөгдөнө. Тэгэхдээ одоо байгаа хөлөг онгоц нь зарчмын хувьд шинэ онгоцны тухайд тавигдах шаардлагыг өмнө байснаасаа доогуур түвшинд хангах ёсгүй. Их засвар, өөрчлөлт болон сайжруулалт хийхэд болон тэдгээртэй холбоотой тоноглол тавигдсан нөхцөлд Захиргаанаас үндэслэлтэй, ач холбогдолтой гэж үзсэн хэр хэмжээгээр шинэ хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлагыг хангана.

б) Энэхүү бүлгийн зорилгоор:

- i) Зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоц гэж энэхүү конвенцийн хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл түүнтэй ижил угсралтын үе шатанд байсан зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцыг, эсхүл дээрх өдөр, эсхүл түүнээс хойш зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болгон өөрчилсөн ачааны хөлөг онгоцыг хэлнэ. Зорчигч тээврийн бусад бүх хөлөг онгоцыг одоо байгаа зорчигч тээврийн хөлөг онгоц гэж үзнэ;

- ii) Шинэ ачааны хөлөг онгоц гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэн нь тавигдсан, эсхүл түүнтэй ижил угсралтын үе шатанд байсан ачааны хөлөг онгоцыг хэлнэ.

с) Хэрэв Захиргаанаас аяллын хамгаалагдсан шинж чанар болон нөхцөл байдал нь энэхүү бүлэгт заасан шаардлагыг дагаж мөрдөх үндэслэлгүй, эсхүл шаардлагагүй болгоход хүргэсэн гэж үзвэл тэрээр эдгээр шаардлагаас аяллынхаа туршид хамгийн ойр хуурай газраас 20 милээс илүү холдохгүй, тухайн улсад харьяалагдаж буй тухайлсан хөлөг онгоцыг эсхүл тодорхой ангиллын хөлөг онгоцыг чөлөөлж болно.

д) Аврах завины хүчин чадлаас илүү тооны хүн авч явахыг зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцонд III дугаар бүлгийн 27 дугаар дүрмийн (с) хэсэгт заасан дагуу зөвшөөрсөн тохиолдолд аяллын шинж чанар болон нөхцөл байдлыг анхааралдаа авах үндсэн дээр хөлөг онгоц нь энэхүү конвенцийн энэ бүлгийн болон II-2 дугаар бүлгийн шаардлагыг бүрэн хэмжээгээр хангахгүй байна гэж Захиргаа үзвэл тухайн хөлөг онгоц нь энэхүү бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (е) хэсэгт дурдсан эд хэсэгт хамаарах тусгай стандарт, энэхүү бүлгийн 4 дүгээр дүрмийн (d) хэсэгт заасан ус тэвчих чанарын талаарх тусгай заалтыг дагаж мөрдөнө.

е) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц мөргөлчдийн аялал зэрэг арилжааны тусгай зориулалтаар олон тооны зорчигчдыг тээвэрлэх тусгай худалдаанд хөлслөгдсөн тохиолдолд Захиргаанаас хэрэв энэхүү бүлэгт заасан шаардлагыг биелүүлэхийг албадах нь хэрэгжих бололцоогүй гэж үзсэн бол тэрээр тухайн улсад харьяалагдаж буй хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болох бөгөөд тэгэхдээ ийм хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйлийн заалтыг бүрэн биелүүлэх ёстой.

i) 1971 оны арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны тухай хэлэлцээрт хавсаргасан журам;

ii) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны багтаамжинд тавих шаардлагын тухай 1973 оны протоколд хавсаргасан журам хүчин төгөлдөр болсноос нь эхлэн.

Журам 2 Нэр томьёо

а) Өөрөөр тусгайлан зааснаас бусад тохиолдолд энэхүү бүлгийн зорилгоор:

i) “дэд хэсгийн ачааллын усан шугам” гэж хөлөг онгоцны дэд хэсгийг тодорхойлоход ашигладаг усан шугамыг;

ii) “дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий усан шугам” гэж дэд хэсэгт хуваах мөрдөгдөж буй журмын дагуу хамгийн доод түвшинд суух усан шугамыг;

б) “хөлөг онгоцны урт” гэж дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий усан шугамын хамгийн хол цэг дээр татсан босоо шулууны хоорондох уртыг;

с) “хөлөг онгоцны өргөн” гэж дэд хэсгийн ачааллын хамгийн гүнзгий шугаман дээрх эсхүл түүнээс доош суулттай үед гадна талын нэг хүрээнээс гадна талын нөгөө хүрээ хүртэлх туйлын өргөнийг;

д) “суулт” гэж хөлөг онгоцны суурийн онолын хавтгайгаас дэд хэсгийн тухайн ачааллын шугам хүртэлх, хөлөг онгоцны уртын дундаж цэг дээрх, босоо зайг;

е) “хаалттай тавцан” гэж ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн хаалт хана хүрдэг хамгийн дээд тавцанг;

ф) “булхалтын хязгаарын шугам” гэж хаалттай тавцангийн дээд гадаргуугаас доош наад зах нь 76 миллиметр (3 инч)-т байх хажуугийн шугамыг;

г) “зайны ус даах чадвар” гэж тухайн зайны усанд эзлэгдэж болох эзлэхүүнийг хэлнэ.

Булхалтын хязгаарын шугамаас дээш үргэлжилдэг зайны багтаамжийг гагцхүү уг шугамын өндөр хүртэл хэмжинэ.

h) Машины зай гэж суурийн онолын хавтгай болон булхалтын хязгаарын шугамын хавтгай хоорондын, түүнчлэн хүчний үндсэн болон туслах машин, хүчний машиныг тэжээдэг уурын тогоо, нүүрсний байнгын бункерыг агуулдаг ус үл нэвтрэх үндсэн хана хоорондын зайг;

Ердийн бус зохицуулалтын үед машины зайны хязгаарыг Захиргаа тодорхойлно.

i) Зорчигчдын зай гэж ачаа тээш, агуулах, хоол хүнс ба шуудангийн өрөөл оруулахгүйгээр зорчигчдын байр сууц болон үйлчилгээнд зориулагдсан зайг;

Энэ бүлгийн 4 болон 5 дугаар дүрмийн зорилгоор хөлгийн багийн байр сууц болон үйлчилгээнд зориулан олгосон булхалтын хязгаарын шугамаас дооших зайг зорчигчдын зайд хамааруулна.

ii) Бүхий л тохиолдолд багтаамж болон талбайг онолын уулзвар хүртэл тооцно.

ХЭСЭГ В – ДЭД ХЭСЭГ БА ТОГТВОРТОЙ БАЙДАЛ

(Хэсэг В гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд хамаарах бөгөөд харин журам 19 нь ачааны хөлөг онгоцонд мөн хамаарна)

Журам 3

Усанд автуулж болох урт

- a) Хөлөг онгоцны уртын аливаа цэгт байгаа усанд автуулж болох уртыг тухайн хөлөг онгоцны хэлбэр, суулт болон бусад шинж чанарыг нь харгалзан тооцно.
- b) Үргэлжилсэн хаалттай тавцан бүхий хөлөг онгоцны тухайд өгөгдсөн цэг төвд нь байх усанд автуулж болох урт гэж живэлт доош живүүлэхгүйгээр энэхүү бүлгийн 4 дүгээр журамд заасан дагуу явагдана гэж тооцоход хөлөг онгоцны булхалтын хязгаар шугамаас доош живүүлэхгүй байх хөлөг онгоцны уртын хэсгийг хэлнэ.
- c) (I) Үргэлжилсэн хаалтгүй тавцан бүхий хөлөг онгоцны аливаа цэгт байгаа усанд автуулж болох уртыг гадна тал нь ус үл нэвтрүүлэх (хажуугийн) тавцангийн дээд түвшингээс доош ямар ч тохиолдолд 76-аас доош миллиметр (3 инч) байхгүй байхаар таамагласан тийм үргэлжилсэн булхалтын шугам хүртэл тодорхойлж болох хэмжээний ачаагаар ерөнхийдөө дүүрдэггүй хөлөг онгоцны тухайд ачааны зайны аль ч хэсгийг “b”-г тооцоолоход оруулахгүй.

Журам 4

Ус нэвтрүүлэх чанар

- a) Энэхүү бүлгийн 3 дугаар журамд иш татсан тодорхой төсөөлөл нь хязгаарын шугамаас доош байгаа зайн ус нэвтрүүлэх чанартай холбогдоно. Усанд автуулж болох уртыг тодорхойлохдоо хязгаарын шугамаас доош байгаа хөлөг онгоцны дараахь хэсэг бүрийн уртааш жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг ашиглана.
 - i) энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсон машины зай;
 - ii) машины зайн урд байгаа хэсэг;
 - iii) машины зайн ард байгаа хэсэг.
- b)
 - i) Машины зайн уртааш жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

- a* - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу хязгаарын шугамаас доош, машины зайн хязгаарын дотор байгаа зорчигчдын зай;
- c* - ачаа, нүүрс, эсхүл нөөцийн зориулалттай хязгаарын шугамаас доош, машины зайн хязгаарын дотор байгаа тавцан хоорондын;
- v* - хязгаарын шугамаас доош байгаа машины нийт зай.

- ii) Нарийн тооцоогоор тодорхойлсон ус нэвтрүүлэх дундаж чанар нь өгөгдсөн томъёоныхоос бага байна гэж Захиргаа үзвэл нарийн тооцооны утгыг ашиглаж болно. Тийм тооцооны зорилгоор энэхүү бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу зорчигчдын зайн ус нэвтрүүлэх чанарыг 95 гэж авч үзэх ба ачаа, нүүрс болон нөөцний бүх зайг 60 гэж авч үзнэ. Давхар ёроол, шингэн түлш болон бусад хөөнөгийн чанарыг тохиолдол бүрд зөвшөөрч болохуйцаар тогтооно.
- c) Энэ журмын (d) хэсэгт өөрөөр заагаагүй бол машины зайн өмнө, эсхүл ард байгаа хөлөг онгоцны хэсгийн жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$65 + 35 \frac{a}{v}$$



a -энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсны дагуу машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамнаас доош байрласан зорчигчдын зай;

v - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамнаас доош байгаа хөлөг онгоцны нийт хэсэг.

d) III дугаар бүлгийн 27 дугаар журмын (с) хэсэгт аврах завины боломжоос хэтэрсэн тооны хувь хүнийг авч явахыг зөвшөөрсөн болон энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн дагуу тусгай заалтыг мөрдөх хөлөг онгоцны хувьд машины зайн урд эсхүл ард байгаа хэсгийн жигд ус нэвтрүүлэх дундаж чанарыг дараахь томъёогоор тодорхойлно. Үүнд:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

b - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, ачааны зай, нүүрс, эсхүл шингэн түлшний бункер, агуулах өрөө, тээш болон шуудангын ороо, цэвэр усны хөөнөгийн зориулалттай хязгаарын шугамнаас доош болон шал, дотоод ёроол, эсхүл оргилын хөөнөгөөс дээш байрласан зай;

v - машины зайн урд, эсхүл ард байгаа, хязгаарын шугамаас доош хөлөг онгоцны хэсгийн нийт эзлэхүүн.

Их хэмжээний ачааг ерөнхийдөө агуулдаггүй ачааны агуулахтай хөлөг онгоцны хувьд тухайн ачааны зайн аль ч хэсгийг (b)-г тооцоолоход ашиглахгүй.

ii) Хэвийн бус байршлын үед Захиргаа нь машины зайн өмнөх (арын) зайд зориулагдсан дундаж ус тэвчих чадварын нарийвчилсан тооцоог зөвшөөрөх, эсхүл шаардаж болно. Ийм тооцоог хийх зорилгоор энэ бүлгийн 2 дугаар дүрмээр тодорхойлогдох зорчигчдын зайн ус тэвчих чадварыг 95, машин механизм зайг 85, ачаа, нүүрс болон агуулахын зайг 60-аар авч, түүнчлэн давхар ёроол, түлшний болон бусад хөөнөгийн багтаамжийг тухай бүр баталж байна.

e) Хэрэв хоёр ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн хаалтын хооронд байгаа тавцан хоорондын тасалгаа нь зорчигчдод, эсхүл багт зориулсан ямар нэгэн зайг агуулж байгаа бол байнгын ган хаалтаар бүрэн хаагдсан бусад зориулалттай зайнаас тийм тасалгааг бүхэд нь зорчигчдын зайд хамааруулна. Гэхдээ байнгын ган хаалт бүрэн тусгаарлагдсан зөвхөн зорчигчдод, эсхүл багт зориулсан зайг зорчигчдын зай гэж үзнэ.

Журам 5

Тасалгааны зөвшөөрөгдөх урт

a) Хөлөг онгоц нь үзүүлэх үйлчилгээнийхээ зориулалтаас хамааран аль болох үр ашигтайгаар дэд хэсэгт хуваагдана. Дэд хэсэгт хуваагдах түвшин нь хөлөг онгоцны урт болон үйлчилгээний төрлөөс нь хамааран ялгаатай байх бөгөөд зорчигч тээвэрлэх үүрэгтэй, хамгийн их урттай хөлөг онгоцонд дэд хэсэгт хуваагдах хамгийн өндөр төвшин тохирч байх тийм байдлаар гүйцэтгэгдэнэ.

b) *Дэд хэсэгт хуваах хүчин зүйл.* Хөлөг онгоцны уртын аливаа цэг дээр төв нь байгаа тасалгааны зөвшөөрөгдсөн дээд уртыг тодорхойлохдоо усанд автуулж болох уртыг дэд хэсгийн хүчин зүйл хэмээн нэрлэгддэг зохих хүчин зүйлээр үржүүлэх замаар гарган авна.

Дэд хэсгийн хүчин зүйл нь хөлөг онгоцны уртаас хамаарах бөгөөд өгөгдсөн уртын тухайд гэвэл хөлөг онгоцноос үзүүлэх үйлчилгээний зориулалтаас шалтгаалан ялгаатай байна. Энэ хүчин зүйл нь тогтмол бөгөөд тасралтгүй багасна.

i) хөлөг онгоцны урт нэмэгдэхийн хэрээр;

ii) гол төлөв ачаа тээвэрлэдэг хөлөг онгоцонд хэрэглэх А хүчин зүйлээс гол төлөв зорчигч тээвэрлэдэг хөлөг онгоцонд хэрэглэх В хүчин зүйл хүртэл.

А болон В хүчин зүйлийн өөрчлөлтийг дор дурдсан I болон II томъёогоор илэрхийлэх ба энэ бүлгийн 2 дугаар Журамд тодорхойлсноор L гэж хөлөг онгоцны уртыг хэлнэ.

L = ийг футуар илэрхийлэх нь:

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + .18$$

(L = 131 ба түүнээс дээш)(I)

L –ийг метрээр илэрхийлэх нь:

$$A = \frac{190}{L - 198} + .18$$

18 (L = 430 ба түүнээс дээш)

L =ийг метрээр илэрхийлэх нь

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + .18$$

18 (L = 79 ба түүнээс дээш).....(II)

L = ийг футуар илэрхийлэх нь:

$$B = \frac{100}{L - 138} + .18$$

(L = 260 ба түүнээс дээш)

с) *Үйлчилгээний шалгуур.* Өгөгдсөн урттай хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваах зохих үзүүлэлтийг дор дурдсан III, IV томъёогоор гаргасан Үйлчилгээний шалгуурын тоогоор (цаашид үйлчилгээний “Шалгуурын тоо” гэж нэрлэх) тодорхойлно. Үүнд:

Cs - үйлчилгээний шалгуур;

L - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон хөлөг онгоцны урт;

M - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон, машины зайн эзлэхүүн, үүн дээр машины зайн өмнөх, эсхүл ард байрлах, дотоод ёроолын гадна буй шингэн түлшний байнгын бункерийн эзлэхүүн нэмэгдэнэ.

P - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан дагуу тодорхойлсон, булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа зорчигчдын нийт зай;

V - булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа хөлөг онгоц;

P1 - KN үүнд:

N - гэрчилгээнд зааснаар хөлөг онгоцны тээвэрлэх зорчигчдын тоо;

K - нь дараахь агуулгатай байна.

K –гийн хэмжигдэхүүн

Уртыг метрээр болон шоо.метрээр .065L

Уртыг футээр болон шоо футээр .6L

Хэрэв KN-ийн үзүүлэлт нь P болон булхалтын хязгаар шугамаас дээших зорчигчдын бодит зайны нийт багтаамжийн нийлбэрээс их байвал P1 болгож авах тоо нь тухайн нийлбэр, эсхүл KN-ийн гуравны хоёрын аль ихтэй нь тэнцүү байна.

Хэрэв P1 нь P-ээс их байвал

$$C_s = 72 + \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (III)$$

бусад тохиолдолд

$$C_s = 72 + \frac{M + 2P}{V} \quad (IV)$$

Үргэлжилсэн хаалттай тавцангүй хөлөг онгоцны эзлэхүүнийг усанд автаж болох уртыг тодорхойлоход ашигладаг бодит захын шугам хүртэлх хэмжээгээр авсан байна.

d) Энэ журмын (e) хэсэгт заасан журам эс хэрэглэгдэх хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваах журам

i) 23, эсхүл түүнээс бага үйлчилгээний шалгууртай урт нь 131 ба түүнээс дээш метр (430 фут) бүхий хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арыг дэд хэсэгт хуваах тухайд (I) томъёогоор өгсөн A хүчин зүйлээр тодорхойлно; үйлчилгээний шалгуур 123, эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоцныхыг (II) томъёогоор өгсөн B хүчин зүйлээр шалгуурын тоо нь 23-аас 123-ын хооронд байгаа хөлөг онгоцныхыг дор дурдсан томъёог ашиглан A, B үзүүлэлтийн хоорондын шулуун интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad (V)$$

Гэвч хэрэв үйлчилгээний шалгуур нь 45, эсхүл түүнээс дээш байх ба мөн дэд хэсэгт хуваах тухайд тооцоолон гаргасан үзүүлэлт нь (V) томъёогоор өгсний дагуу 0.65, эсхүл түүнээс бага, гэхдээ 0.50-иас дээш байвал түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг 0.50 хүчин зүйлээр тодорхойлно.

Хэрэв F үзүүлэлт нь 0.40-өөс бага байх ба энэ нь хөлөг онгоцны машины зайн тухайд F үзүүлэлттэй нийцэх боломжгүй гэж Захиргаанаас үзвэл ийм тасалгааны дэд хэсгийн үзүүлэлтийг нэмэгдүүлж болох боловч тэр нь 0.40-өөс илүү байж болохгүй.

ii) урт нь 131 метр (430 фут)-ээс бага боловч 79 метр (260 фут)-ээс доошгүй хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийн тухайд үйлчилгээний шалгуур нь S-тэй тэнцэнэ.

$$S = \frac{3.574 - 25L}{13} \quad (L \text{ метрээр}) = \frac{9.382 - 20L}{34} \quad (L \text{ футээр})$$

Үйлчилгээний шалгуур 123, эсхүл түүнээс дээш хөлөг онгоцыг (II) томъёогоор өгсөн B хүчин зүйлээр тодорхойлно. Үйлчилгээний шалгуур нь S-ээс 123-ын хооронд байх хөлөг онгоцны тухайд дор дурдсан томъёог ашиглан нэг болон B үзүүлэлт хоорондын интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтийг мөрдөнө. Үүнд:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (VI)$$

iii) Бүхий л тухайн нөхцөл байдалд хамааралтай гэж зөвтгөн харж болохоор тийм чөлөөлөлтийг Захиргаа зөвшөөрч болох үед хөлөг онгоцны аль ч хэсэгт энэхүү үзүүлэлтийг дагаж мөрдөх нь боломжгүй зүйл хэмээн Захиргаанаас үзсэнээс бусад тохиолдолд урт нь 131 метр (430 фут)-ээс багагүй боловч 79 метр (260 фут)-ээс доошгүй бөгөөд S-ээс бага үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоц болон урт нь 79 метр (260 фут)-ээс доош бүх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг үзүүлэлтийн шалгуур нь хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна.

iv) Энэ хэсгийн (iii) дэд хэсгийн заалт нь 12-оос илүү гэхдээ (метрээр) (футээр) 50-аас илүүгүй зорчигч тээвэрлэх баталгаатай ямар ч урттай хөлөг онгоцонд үйлчилнэ.

$$\frac{L^2}{650} \quad (\text{метрээр}) = \frac{L^2}{700} \quad (\text{футээр})$$

е) III бүлгийн 27 дугаар журмын (с) хэсэгт зөвшөөрсөний дагуу аврах завины боломжоос хэтэрсэн тооны хувь хүн тээвэрлэх болон энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн дагуу тусгай заалтыг мөрдөх хөлөг онгоцны дэд хэсгийн тусгай стандарт.

i)

1) Зорчигч тээвэрлэх үндсэн үүрэгтэй хөлөг онгоцонд урд оройн арын дэд хэсэг нь 0.50 үзүүлэлтээр, эсхүл хэрвээ 0.50-аас бага бол энэ журмын (с) болон (d) хэсэгт тодорхойлсон үзүүлэлтээр зохицуулагдана.

2) Уртаараа 91.5 метрээс (300 фут) доош хөлөг онгоцонд хэрвээ Захиргаа нь тухайн үзүүлэлтийг дагах нь тасалгаанд тохиромжгүй гэж үзвэл тухайн тасалгааны уртыг илүү өндөр үзүүлэлтээр, хэрэв тухайн үзүүлэлт нь нөхцөл байдалд хэрэглэхэд зохимжтой, үндэслэлтэй хамгийн бага үзүүлэлт бол, зохицуулахыг зөвшөөрч болно.

ii) Уртаараа 91.5 метрээс (300 фут) доош эсэхийг үл харгалзан аливаа хөлөг онгоцонд их хэмжээний ачаа тээвэрлэх шаардлага нь урд оройн арын дэд хэсгийг 0.50-аас илүүгүй үзүүлэлтээр зохицуулахыг тохиромжгүй болгодог бол дараахь (1)-ээс (5) хүртэлх дэд хэсэгт нийцүүлэн дэд хэсгийн

стандартыг тодорхойлно. Захиргаа нь хатуу шаардлага тавихыг шаардах нь тохиромжгүй гэж үзсэн тохиолдолд дэд хэсгийн ерөнхий үр ашигтай байдлыг сулруулахгүй гэж үзвэл ус үл нэвтрэх хаалтны зохицуулалтын өөр нэг хувилбарыг зөвшөөрч болно.

1. Орон байртай зорчигчдын P1-ийн үзүүлэлтийг тодорхойлж байх үед K нь энэ журмын (c) хэсэгт тодорхойлсон үзүүлэлттэй, эсхүл 3.55 шоо метр (125 шоо фут) байх, мөн орон байргүй зорчигчдод K нь 3.55 шоо метр (125 шоо фут) үзүүлэлттэй байхаас бусад тохиолдолд энэ журмын (c) хэсгийн шалгуурын тоотой холбоотой заалт үйлчилнэ.

2. Энэ журмын (b) хэсгийн B үзүүлэлт нь дараахь томъёогоор тодорхойлсон BB үзүүлэлтээр орлогдоно.

$$BB = \frac{17.6}{L-33} + 20 \text{ L метрээр } (L = 55 \text{ ба түүнээс дээш})$$

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + 20 \text{ L футээр } (L = 180 \text{ ба тнээс дээш})$$

3. 23, эсхүл үүнээс бага үйлчилгээний шалгууртай, 131 метр (430 фут) ба түүнээс илүү урттай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ журмын (b) хэсэгт байгаа (1) дүгээр томъёогоор өгсөн A үзүүлэлтээр тодорхойлно. 123, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ хэсгийн (ii) (2) дэд заалтад байгаа томъёогоор өгсөн BB үзүүлэлтээр тодорхойлох бөгөөд үйлчилгээний шалгуур нь 23-аас 123-ын хооронд байгаа хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг дараахь томъёог ашиглан A болон BB үзүүлэлтийн хоорондын шулуун интерполяцаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

Хэрэв ийнхүү гаргасан F үзүүлэлт 0.50-иас бага байвал түүнийг эсхүл 0.50 эсхүл энэ журмын (d)(l) дэд хэсгийн заалтад заасны дагуу тооцоолох үзүүлэлтийн аль багатай тэнцүү гэж үзнэ.

4. Үйлчилгээний шалгуур нь S1-тэй тэнцүү бөгөөд урт нь 131 метр (430 фут)-ээс доош боловч 55 метр (180 фут)-ээс доошгүй хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг үзүүлэлтийг хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна.

$$S = \frac{3.712 - 25L}{19} \quad (L \text{ метрээр}) \qquad S = \frac{1.950 - 4L}{10} \quad (L \text{ футээр})$$

123, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг энэ хэсгийн (ii)(2) дэд хэсэгт байгаа томъёогоор өгсөн BB үзүүлэлтээр тодорхойлох бөгөөд үйлчилгээний шалгуур нь S1 ба 123 хооронд байх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийг дараахь томъёог ашиглан нэгдэл болон BB үзүүлэлт хоорондын шулуун интерполяцийн аргаар гаргасан F үзүүлэлтээр тодорхойлно.

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

Сүүлчийн хоёр тохиолдлын аль нэгэнд хэрэв ийнхүү гаргасан үзүүлэлт нь 0.50 –аас бага байвал дэд хэсгийг 0.50-иас илүүгүй үзүүлэлтээр тодорхойлно.

5. 131 метр (430 фут)-ээс бага боловч 55 метр (180 фут)-ээс багагүй урттай, S1-ээс бага үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцны болон 55 метр (180 фут)-ээс бага урттай бүх хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын дэд хэсгийн үзүүлэлтийг (ийм үзүүлэлтийг тодорхой тасалгаанд хэрэглэх нь тохиромжгүй гэж Захиргаа үзсэнээс бусад тохиолдолд) хүчин зүйлийн нэгдлээр зохицуулна. Энэ тохиолдолд тэдгээр дэд хэсгийн тухайд нөхцөл байдлын дагуу зохих зөөлрүүлэлт хийж болох бөгөөд тэгэхдээ хамгийн арын тасалгаа болон түүнчлэн аль болох олон урд талын тасалгааг (түншүүр тасалгаа ба машины зайн

төгсгөлийн хэсгийн дараахь хэсэг хоорондын) усанд автуулж болох уртын дотор байхаар бодолцоно.

Журам 6 Дэд хэсгийн талаарх тусгай дүрэм

- i) Хэрэв хөлөг онгоцны аль нэг хэсэг, эсхүл хэсгүүд дэх ус үл нэвтрүүлэх хаалт нь хөлөг онгоцны бусад хэсгээс өндөрт байх тавцан хүртэл үргэлжилсэн бөгөөд усанд автуулж болох уртыг тооцоолоход хаалтыг ийнхүү дээшээ сунгасаны давуу талыг ашиглах хүсэлтэй бол тэдгээр дэд хэсэг бүрд тусгайлсан булхалтын хязгаар шугамыг дор дурдсан нөхцөлд ашиглаж болно:
 - i) хажуу хана нь хөлөг онгоцны бүхий л уртын турш булхалтын дээд хязгаар шугамын дагуу тавцанд хүрсэн, энэ уулзвараас дооши гадна талын бүх нээлхий нь энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын зорилгоор булхалтын хязгаар шугамын доогуур оршин буй гэж тооцох;
 - ii) хаалттай тавцангийн “шат”-ны зэргэлдээх хоёр тасалгаа нь тус бүрийнхээ холбогдох булхалтын хязгаар шугамд тохирсон зөвшөөрөгдсөн уртын дотор байхаас гадна тэдгээрийн урт нь нийлээд булхалтын доод хязгаар шугаман дээр үндэслэсэн зөвшөөрөгдсөн уртыг хоёр дахин үржсэнээс илүүгүй байх;
- ii)
 - i) Тасалгааны урт нь энэ бүлгийн 5 дугаар Журамд заасан журмаар тогтоосон зөвшөөрөгдсөн уртаас илүү байж болох ба тухайн тасалгааг нийлүүлсэн зэргэлдээ хоёр тасалгаа бүрийн нийлмэл урт нь усанд автаж болох уртаас эсхүл зөвшөөрөгдсөн уртын аль багаас хоёр дахин илүү байж болохгүй.
 - ii) Хэрэв хоёр зэргэлдээ тасалгааны нэг нь машины зайн дотор, хоёр дахь нь машины зайн гадна байрладаг бөгөөд хоёр дахь тасалгаа байрладаг хөлөг онгоцны хэсгийн ус тэвчих байдлын дундаж нь машины зайн ус тэвчих байдлаас ялгаатай байвал хоёр тасалгааны нийлмэл уртыг тасалгаа байрлаж байгаа хөлөг онгоцны хоёр хэсгийн ус нэвтрэх байдлын гол дундажтай тохируулна.
 - iii) Хэрэв хоёр зэргэлдээ тасалгаа нь дэд хэсгийн ялгаатай үзүүлэлттэй байвал тэдгээрийн нийлмэл уртыг тоон хамаарлаар тогтооно.
- iii) 100 метр (330 фут) ба түүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны түншүүр тасалгааны арын гол хөндлөн хаалтын нэгийг хошууны босоо шугамаас зөвшөөрөгдсөнөөс илүүгүй зайд суурилуулна.
- iv) Гол хөндлөн хаалт нь цүнхэлтэй байж болно. Тэгэхдээ цүнхэл нь бүхэлдээ энэхүү бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор бүрхүүлийн ялтаснаас хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгтэй тэнцүү зайд, хажуу хананаас авсан босоо хавтгайн дотор талд багтах бөгөөд хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшинд тэгш өнцгөөр байрласан байх ёстой.
Энэхүү хязгаарлалаас гадна байгаа цүнхэлийн аливаа хэсгийг энэхүү журмын (e) хэсгийн дагуу шаттай адил үзэж зохицуулна.
- v) Гол хөндлөн хаалт нь дор дурдсан нөхцөлийн аль нэгийг хангасан нөхцөлд мөргөцөгтэй байж болно:
 - i) тухайн хаалтаар тусгаарлагдсан хоёр тасалгааны нийлбэр урт нь усанд автуулж болох уртын 90 хувиас, эсхүл зөвшөөрөгдсөн уртаас хоёр дахин илүү байж болохгүй бөгөөд тэгэхдээ дэд хэсгийн үзүүлэлт нь 0.9-ээс дээш хөлөг онгоцны тухайд тэдгээр хоёр тасалгааны нийлмэл урт нь зөвшөөрөгдсөн уртаас илүү байж болохгүй;
 - j) ус үл нэвтрэх нэмэлт хаалт тогтоохдоо мөргөцөг нь эгц хаалтын нэгэн адил аюулгүй нөхцөлийг хангахуйц байх;
 - k) мөргөцөг үргэлжилж байгаа тасалгааны урт нь мөргөцгийн доогуур 76 миллиметр (3 инч)-т өнгөрч байгаа булхалтын хязгаар шугамд дүйцэх зөвшөөрөгдсөн уртаас илүүгүй байх.

- vi) Хэрэв гол хөндлөн хаалт хана нь цүнхэл, эсхүл мөргөцөгтэй бол дэд хэсгийг тогтоохдоо дүйцэхүйц хавтгай хаалтыг ашиглана.
- vii) Хэрэв зэргэлдээ хоёр гол хаалт, эсхүл тэдгээртэй дүйцэхүйц хавтгай хаалт хоорондын зай, эсхүл хаалтын хамгийн ойрхон шаттай хэсгээр дамждаг хөндлөн хаалт хоорондын зай нь дээр хөлөг онгоцны уртын 3.05 метр (10 фут) дээр хөлгийн уртын 3 хувийг нэмснээс, эсхүл 10.67 метр (35 фут)-ээс аль багаас бага бол гагцхүү нэг нь энэ бүлгийн 5 дугаар журамд заасны дагуу хөлөг онгоцны дэд хэсгийн бүрдүүлэх хэсэгт хамаарна.
- viii) Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хөндлөн тасалгаа нь дотроо дэд хэсэгтэй бол хажуу хананд гарсан 3.05 метр (10 фут)-ийн урт дээр хөлөг онгоцны уртын 3 хувийг нэмснээс, эсхүл 10.67 метр (35 фут)-ээс аль багатай тэнцүү хажуугийн гэмтлийн дараа дэд хэсэг бүхэлдээ усанд автахгүй гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байгаа бол тэрээр зөвшөөрөгдөх уртыг тоон хамаарлаар хөнгөлөлт олгож болно. Энэ тохиолдолд гэмтэл учраагүй хажуу талын хөвөх чадварын тооцоолсон хэмжээ нь гэмтэл учирсан талын тооцоолсон хэмжээнээс илүү байж болохгүй.
- ix) Дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.50, эсхүл түүнээс бага байвал аливаа хоёр зэргэлдээ тасалгааны нийлмэл урт нь усанд автуулж болох уртаас давж болохгүй.

Журам 7

Гэмтэл учирсан хөлөг онгоцны тогтвортой байдал

а) Гэмтэл аваагүй аливаа хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь усанд автуулах уртад багтаж байх шаардлагатай аль нэгэн гол тасалгааг усанд автах сүүлийн шатыг тэсвэрлэж чадахуйц болгохын тулд үйлчилгээний бүх нөхцөлөөр хангагдана.

Хэрэв хоёр зэргэлдээ гол тасалгааг энэ бүлгийн 6 дугаар дүрмийн (е) (I) дэд хэсэгт заасан нөхцөлийн дагуу мөргөцөгтэй хаалтаар тусгаарласан бол гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь эдгээр хоёр зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах усанд авталтыг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.50 байх, эсхүл үүнээс бага байх боловч 0.33-аас их байвал гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь аливаа хоёр зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах ус дүүргэлтийг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.33 байх, эсхүл үүнээс бага байвал гэмтэлгүй хөлөг онгоцны тогтвортой байдал нь аливаа гурван зэргэлдээ гол тасалгаанд явагдах ус дүүргэлтийг тэсвэрлэхэд хангалттай байх ёстой.

b)

i) Энэ журмын (а) хэсэгт заасан шаардлагыг энэ журмын (с), (d) болон (f) хэсэгт заасны дагуу гаргасан тооцоо болон хөлөг онгоцны харьцаа, загварын тодорхойлолт ба эвдэрсэн тасалгааны зохион байгуулалт, хэлбэр дүрсийг харгалзсан тоогоор тодорхойлно. Эдгээр тооцоог хийхдээ хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын хувьд хамгийн муу түвшинд гүйцэтгэнэ гэж тооцсон байвал зохино.

ii) Хэрэв усны урсгалыг жинхэнэ ёсоор хаахын тулд хангалттай нягтралтай тавцан, доторлогоо, эсхүл урт хаалт суурилуулахыг санал болгосон тохиолдолд тооцоондоо хязгаарлалтыг зүй ёсоор авч үзсэн гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байх ёстой.

iii) Захиргаанаас эвдрэлтэй хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын үзүүлэлтийг эргэлзээтэй гэж үзсэн тохиолдолд тэрээр шалгалт шинжилгээ хийхийг шаардаж болно.

с) Хөлөг онгоцны гэмтлийн тогтвортой байдлын тооцоог гаргах зорилгоор эзлэхүүн болон гадаргууны ус тэвчих чадварыг гол төлөв дор дурдсан байдлаар авна.

Тасалгаа

Ус тэвчих чадвар

Ачаа, нүүрсний эсхүл агуулахын зориулалттай

60

Байр, орон байрны зориулалттай

95



Машин механизм суурилагдсан
Шингэн зүйлд зориулагдсан

85
0 эсхүл 95[7]

Гадаргын ус тэвчих өндөр чадварыг гэмтсэн усны шугамын ойролцоо их хэмжээний байр сууц, эсхүл машин механизм агуулаагүй зай болон их хэмжээний ачаа, эсхүл нөөц эзэлдэггүй зайг бодолцон тооцно.

d) Тооцоо хийхдээ гэмтлийн дараахь хэмжээг төсөөлөл болгон авна:

i) уртааш үргэлжлэл: 3.05 метр (10 фут) дээр нь хөлөг онгоцны уртын 3 хувийг нэмсэн, эсхүл 10.67 метр (35 фут) тэдгээрийн аль багыг авна. Хэрэв дэд хэсгийн шаардагдах үзүүлэлт 0.33 байх эсхүл үүнээс бага байвал таамагласан гэмтлийн уртааш үргэлжлэлийг аливаа хоёр дараалсан гол хөндлөн ус үл нэвтрүүлэх хаалтыг багтаах шаардлагатай хэмжээгээр нэмэгдүүлнэ;

ii) хөндлөн үргэлжлэл (хөлгийн хажуугаас усан замын дэд хэсгийн хамгийн гүнзгий түвшин дэх төв шугамруу тэгш өнцгөөр дотор талд хэмжсэн) энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгтэй тэнцэх зай;

iii) босоо үргэлжлэл: ёроолын зурааснаас дээш хязгааргүйгээр;

iv) Хэрвээ энэ хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт дурдсанаас аль нэгэн бага хэмжээний гэмтэл нь хазайх, эсхүл мета төвийн өндрийг алдахад хүргэх бол илүү хүнд гэмтэлд хүргэх нөхцөлийг тооцоонд авах ёстой.

e) Тэгш хэмийн бус усанд авталтын аюулыг аль болохоор багасгах арга хэмжээг авбал зохино. Хазайлтын том өнцгийг багасгах шаардлагатай бол хөлөг онгоцыг эгц байдалд оруулах арга нь болж өгвөл автомат байвал зохих ба хэрвээ усанд авталтын хянах харилцах савны төхөөрөмж суурилагдсан бол тэрээр хаалттай тавцангийн дээрээс удирддаг байвал зохино. Эгц байдалд оруулах хэрэгсэл, тэдгээрийг хянах байршил, түүнчлэн эгцлэхийн өмнө хамгийн их өнцгийг захиргаанаас хянан зөвшөөрнө. Хазайлтыг хянах харилцах савны төхөөрөмж ажиллуулах нөхцөлд хөлөг онгоцыг тэгшлэх хугацаа 15 минутаас хэтрээгүй байвал зохино. Ахмад нь харилцах савны төхөөрөмжийг ажиллуулах талаар зохих мэдээлэлтэй байвал зохино.

f) Хөлөг онгоцны гэмтлийн дараахь болон тэгш хэмийн бус авталтын үед эгцлэх талаарх арга хэмжээ нь дараахь нөхцөлийг хангах ёстой.

i) усанд тэгш хэмтэй авталтын үед төвийн эерэг үлдэгдэл өндөр 50 миллиметр (2 дюйм)-ээс илүүгүй байна. Түүнийг байнгын багтаамжийн аргаар тодорхойлно;

ii) усанд тэгш бус хэмийн авталтын үед хазайлтын ерөнхий өнцөг 7 хэмээс хэтрэх ёсгүй, гэхдээ онцгой тохиолдолд Захиргаа нэмэгдэл хэмжээний хазайлтыг зөвшөөрч болох авч нийт өнцөг ямар ч тохиолдолд 15 хэмээс хэтэрч болохгүй;

iii) булхалтын хязгаар шугам усанд авталтын төгсөлийн шатанд ч усны түвшингээс доогуур орж болохгүй. Булхалтын хязгаар шугам усанд авталтын завсрын шатанд усны түвшингээс доош орсон нөхцөлд захиргаа нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон судалгаа хийх, холбогдох арга хэмжээ авахыг шаардаж болно.

g) Хөлөг онгоцны ахмад нь хөлөг онгоцны гэмтэлгүй үеийн ашиглалтын нөхцөлд холбогдох мэдээллээр хангагдах ёстой бөгөөд хамгийн аюултайд тооцсон гэмтлийн үед тогтвортой байдлыг хангахтай холбогдсон мэдээлэлтэй байна. Хазайлтын усны урсгалаар хангахтай холбогдсон хэрэгсэлтэй усан онгоцны тухайд хөлөг онгоцны гэмтлийн тааламжтай бус тохиолдолд хазайлтын тэгшлэх тооцоог хэтрүүлэн хийхээс сэргийлсэн мэдээллийг ахмадад өгсөн байна.

h)

i) Гэмтэлгүй хөлөг онгоцны энэхүү шаардлагыг хангаж буй мета төвийн өндөр нь ашиглалтын зориулалтад шаардагдахаас хэт өндөр гэж бүрэн

итгэлтэй болсноос бусад тохиолдолд Захиргаа нь гэмтлийн тогтвортой байдалд тавих шаардлагыг сулруулах ёсгүй.

ii) Гэмтлийн үеийн тогтвортой байдалд тавих хяналтыг зөвхөн онцгой нөхцөлд зөөлрүүлж болох бөгөөд тухайлбал үндсэн хэмжигдэхүүний харьцаа тогтвортой байдлын тухай дахь хөлөг онгоцны байршил болон бусад шинж нь гэмтлийн дараагаар ихээхэн нааштай бөгөөд тухайн нөхцөл байдалд тэдгээрийг хүлээн авах бүрэн боломжтой гэж үзсэн нөхцөлд л Захиргаа тийнхүү зөөлрүүлж болно.

Журам 8 Тогтворжуулах

Хэрэв усаар тогтворжуулах шаардлагатай байвал усан тогтворжуулагчийг шатахуунд зориулсан хөөнөгт хийхийг гол төлөв хориглоно. Усыг шатахууны хөөнөгт хийхгүй байх боломжгүй хөлөг онгоцонд Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн тостой усыг салгах тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан байх, эсхүл тостой усыг зайлуулах талаар Захиргаанаас хүлээн зөвшөөрөх өөр бусад хэрэгслээр хангана.

Журам 9 Оройн болон машины зайн хаалт голын хонгил гэх мэт

- а)
- i) Хөлөг онгоц нь тавцан хүртэл үргэлжилсэн ус үл нэвтрүүлэх урд оройн, эсхүл түншүүрт хаалттай байна. Энэ хаалт нь хөлгийн уртын 5 хувиас доошгүй бөгөөд 3.05 метр (10 фут) дээр хөлөг онгоцны хошуунаас хөлөг онгоцны уртын 5 хувийг нэмснээс холгүй зайд байрлана.
 - ii) Хэрвээ хөлөг онгоцны хошууны байгууламж нь урт үргэлжилсэн бол урд оройн хаалт нь хаалттай тавцангийн шууд дээр байрлах ус үл нэвтрэх тавцан хүртэл үргэлжилнэ. Урд оройн хаалт нь дор байрласан хаалттай тавцантай заавал давхцах шаардлагагүй. Тэгэхдээ тэрээр хошууны босоо шугамаас хөлөг онгоцны уртын 5 хувиас доошгүй ойрхон байрласан бөгөөд мөргөцөг үүсгэж буй хаалттай тавцангийн хэсэг нь ус нэвтрэхээс найдвартай хамгаалж чадахуйц байх ёстой.
- б) Хойд оройн хаалт, түүнчлэн энэ бүлгийн 2 дугаар журамд заасан машины зайг тусгаарлаж буй хаалт ачааны болон зорчигчдын зай болон хитэгээс хаалттай тавцан хүртэл мөн ус үл нэвтрүүлэх байна. Гэхдээ хөлөг онгоцыг дэд хэсэгт хуваахтай холбогдсон аюулгүй түвшин буураагүй нөхцөлд ард оройн хаалт нь хаалттай тавцангаас доош орсон мөргөцөгтэй байж болно.
- с) Ямар ч нөхцөлд хошууны хоолой нь ус үл нэвтрүүлэх дундаж зайд битүүмжилсэн байна. Хошууны хоолойн жийрэг нь ус үл нэвтрэх гол хонгилд эсхүл хошууны жийргээр ус нэвтэрч усанд автах нөхцөлд булхалтын хязгаар шугам усны түвшингээс доош орохгүй байх хэмжээний хошууны хоолойноос бусад ус үл нэвтрэх зайд байрлана.

Журам 10 Давхар ёроол

- а) Давхар ёроолыг хөлөг онгоцны загвар болон зохистой ажиллагаанд тохиромжтой байхаар урд оройн хаалтаас оройн ард хаалт хүртэл сунгаж суурилуулна:
- i) урт нь 50 метр (165 фут) болон 61 метр (200 фут)-ээс доош хөлөг онгоцны давхар ёроолыг наад зах нь машины зайнаас урд оройн хаалт хүртэл, эсхүл аль болох үүнд ойртсон байхаар суурилуулна;
 - ii) урт нь 61 метр (200 фут) болон 76 метр (249 фут)-ээс доош хөлөг онгоцны давхар ёроолыг наад зах нь машины зайн гадуур суурилуулах бөгөөд урд

оройн болон ард оройн хаалт хүртэл, эсхүл аль болох тэдгээрт ойртсон байхаар суурилуулна.

iii) 76 метр (249 фут) болон үүнээс дээш урттай хөлөг онгоцны давхар ёроолыг хөлөг онгоцны гол дундуур суурилуулах бөгөөд урд оройн болон оройн ард хаалт хүртэл, эсхүл тэдгээрт аль болох ойртсон байхаар суурилуулна.

b) Давхар ёроол суурилуулах шаардлага гарсан тохиолдолд гүнийг Захиргаанаас зөвшөөрсөн хэмжээнд байлгах бөгөөд доторхи ёроол нь хөлгийн хажуу тал руу ёроолын шанааг хамгаалах байдлаар үргэлжилсэн байна. Хэрэв захын шугамын гаднах хүрээ болон бүрхсэн доод хэсгийн огтлолцох шугам нь суурь шугам руу 25 хэмийн налуутай хөндлөн диагональ шугамын захын шугамын гол хэсэгтэй огтлолцох цэгээр дамжин өнгөрөх бөгөөд дунд шугамаас хөлөг онгоцны бүрхсэн өргөнийг тал дундуур нь хуваасан хэвтээ хавтгайнаас аль ч хэсэгтээ доогуур биш байвал уг хамгаалалтыг шаардлага хангасан гэж үзнэ.

c) Байрны ус зайлуулах зохицуулалттай холбогдуулан давхар ёроолд гаргасан жижиг худаг нь шаардлагатай хэмжээнээс илүү гүн байж болохгүй. Худгийн гүн нь ямар ч тохиолдолд төв шугам дахь давхар ёроолын гүн болох 457 миллиметр (18 инч)-ээс их байж болохгүй, мөн худгийг энэ журмын (b) хэсэгт дурдсан хэвтээ хавтгайнаас доош сунгаж болохгүй. Харин гаднах ёроол руу сунгасан худгийг сэлүүрт хөлөг онгоцны гол хонгилын төгсгөлд байхыг зөвшөөрнө. Хэрэв Захиргаанаас дээрх зохицуулалт нь энэ журмын дагуу давхар ёроолын хамгаалалттай ижил хамгаалалт өгч байна гэж үзвэл Захиргаа бусад худгийг (гол хөдөлгүүрийн доогуур тослогоо хийхийн тулд гэх мэт) зөвшөөрч болно.

d) Захиргааны үзэж байгаагаар ёроол, эсхүл хажуу тал гэмтсэн тохиолдолд хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд хор хөнөөл учруулахгүй байхын тулд давхар ёроолыг шингэн зүйлс тээвэрлэхэд ашигладаг дунд зэргийн хэмжээтэй ус нэвтрүүлдэггүй тасалгааны ойролцоо суурилуулахгүй.

e) Энэ бүлгийн 1 дүгээр журмын (d) хэсгийн заалт үйлчлэх болон бүлэг III-н 2 дугаар журамд тодорхойлсон олон улсын богино аяллын хүрээнд тогтмол үйлчилгээ үзүүлдэг хөлөг онгоцны хувьд Захиргаанаас хэрэв 0.50-иас илүүгүй үзүүлэлтээр дэд хэсэг болж хуваагдсан хөлөг онгоцны аль ч хэсэгт давхар ёроол суурилуулсан нь хөлөг онгоцны загвар, хэвийн ажиллагаанд тохирохгүй байна гэж үзвэл тэрээр хөлөг онгоцны холбогдох тохиромжтой хэсэгт давхар ёроол барихгүй байхыг зөвшөөрч болно.

Журам 11

Дэд хэсгийн ачааллын усан шугамыг товлох, тэмдэглэх болон бүртгэх

a) Дэд хэсгийн шаардлагатай түвшинг хангаж, сахихын тулд дэд хэсгийн зөвшөөрөгдсөн суултад тохирсон ачааллын шугамыг хөлөг онгоцны хажуугийн тал дээр товлон тэмдэглэнэ. Ээлжлэн зорчигчдыг байрлуулах болон ачаа тээвэрлэхэд тусгайлан өөрчилсөн зай бүхий хөлөг онгоц нь хэрэв өмчлөгч нь хүсвэл нэг, эсхүл түүнээс дээш нэмэлт ачааллын шугамтай байж болох бөгөөд эдгээр шугамыг үйлчилгээний ээлжилсэн нөхцөл бүрд зориулан Захиргаанаас зөвшөөрөх дэд хэсгийн суултад тохируулан томилж, бүртгэсэн байна.

b) Дэд хэсгийн ачааллын товлон тэмдэглэсэн шугамын талаар Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны аюулгүй байдлын гэрчилгээнд тэмдэглэсэн байх бөгөөд зорчигчдын үндсэн нөхцөлд зориулан C1 тэмдэглэгээгээр, бусад нөхцөлд зориулан C2, C3 гэх мэтчилэн ялгана.

c) Эдгээр ачааллын шугам тус бүрд тохирсон хажуу хананы уснаас дээших хэмжээг ачааллын шугам тогтоох тухай хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Олон улсын конвенцийн дагуу ижил байрлалд, ижил тавцангаас хэмжин тогтоох ёстой.



- d) Дэд хэсгийн зөвшөөрөгдсөн ачааллын шугам тус бүрд болон тухайн зөвшөөрөгдсөн үйлчилгээний нөхцөл бүрд нийцэж буй хажуу хананы уснаас дээших хэмжээг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны гэрчилгээнд тодорхой зааж өгнө.
- e) Хөлөг онгоцны хүчин чадлаар болон/эсхүл ачааллын шугамын талаар үйлчилж буй олон улсын конвенцоор тогтоосноор ямар ч тохиолдолд аливаа дэд хэсгийн дэд ачааллын шугамын тэмдгийг давстай усан дахь хамгийн гүнзгий ачааллын шугамын дээр тавьж болохгүй.
- f) Дэд хэсгийн дээд ачааллын шугамын тэмдгийг ямар ч байрлалд тэмдэглэсэн бай хөлөг онгоц нь аль ч улирал, орон нутгийн нөхцөлд ачааллын шугамын талаар үйлчилж буй олон улсын конвенцийн дагуу тогтоосон ачааллын шугамын тэмдгийг живүүлэхээр ачаалал өгч болохгүй.
- g) Хөлөг онгоцыг давстай усанд байх үед ямар ч тохиолдолд түүний дэд хэсгийн ачааллын шугамыг тодорхой аялал болон үйлчилгээний нөхцөлд зориулсан тэмдгийг живүүлсэн байхаар ачаалал өгч болохгүй.

Журам 12

Ус үл нэвтрүүлэх хаалт, зэргийн угсралт болон анхны сорил

- a) Дэд хэсэг бүрийн ус үл нэвтрүүлэх хаалт бүрийг хөндлөн, эсхүл уртааш байрлалаас нь үл хамааруулан хөлөг онгоцонд гэмтэл учирсан тохиолдолд ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсэгт учирч болох усны хамгийн их давалгааг, түүнчлэн захын шугам хүртэлх усны давалгаанаас бий болсон даралтыг тэсвэрлэх зохих хэмжээний чадвартай байна. Эдгээр хаалтын угсралтыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.
- b)
- i) Хаалтын мөргөцөг болон цүнхэл нь ус нэвтэрдэггүй байхаас гадна тэдгээрийн байгаа тус газрын хаалтын нэг адил бат бэх байх ёстой.
 - ii) Хэрэв ус нэвтэрдэггүй тавцан, эсхүл хаалтаар дамжин хүрээ болон хөндлөвч өнгөрч байвал тус тавцан, эсхүл хаалтыг мод, эсхүл цемент ашиглахгүйгээр бүтцийн хувьд ус нэвтэрдэггүйгээр хийнэ.
- c) Үндсэн тасалгааг усаар дүүргэх замаар сорил хийх шаардлагагүй. Усаар дүүргэх замаар сорил хийгээгүй тохиолдолд даралтат хоолойн аргаар шалгах шаардлагатай ба энэ шалгалтыг хөлөг онгоц угсралтын хамгийн сүүлийн үе шатанд хийнэ. Ус нэвтрүүлдэггүй хаалтын бүрэн шалгалтыг ямар ч тохиолдолд хийнэ.
- d) Урд орой, давхар ёроол (хэрсэнгийн сувгийг оролцуулан) болон доторлогоог энэ журмын (a) хэсэгт заасан шаардлагад нийцсэн өндөрт усаар шүршиж шалгана.
- e) Шингэн зүйлс байлгах зориулалттай бөгөөд хөлөг онгоцны дэд хэсгийг бүрдүүлдэг хөөнөгийг дэд хэсгийн хамгийн гүнзгий ачааллын шугам хүртэл өндөр, эсхүл хэрсэнгийн оройноос захын шугам хүртэлх гүний гуравны хоёртой нийцсэн өндрийн аль ихэд нь тохируулж усаар шүршиж агаар үл нэвтрэх байдлыг шалгах ба тэгэхдээ эдгээр усны өндөр нь ямар ч тохиолдолд хөөнөгийн оройноос дээш 0.92 метр (3 фут)-ээс бага байж болохгүй.
- f) Энэ журмын (d) болон (e) хэсэгт дурдсан сорилыг дэд хэсгийн бүтцийн зохицуулалтын ус үл нэвтрүүлэх чадварыг хангах зорилгоор хийгдэх бөгөөд аливаа дэд хэсгийг шингэн түлш хадгалах, эсхүл бусад тусгай зориулалтаар ашиглах сорил байдлаар хийхгүй. Тусгай зорилгоор хийх сорилыг хөөнөг болон түүний холбоосонд шингэнийг юүлэх өндрөөс хамааруулан илүү дээд ангиллын шалгуур ашиглавал зохино.

Журам 13

Ус үл нэвтрүүлэх хаалтын нээлхий

- a) Ус үл нэвтрүүлэх хаалтан дахь нээлхийн тоог хөлөг онгоцны бүтэц болон хэвийн ажиллагаанд нийцүүлэн аль болох цөөхөн болгож багасгах ба эдгээр нээлхийг хаах зориулалттай шаардлага хангасан хэрэгслээр хангана.

- b)
- i) Сантехникийн хоолой, ус зайлуулагч, цахилгаан кабель зэрэг нь ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтаар дамжин өнгөрч буй бол тэрхүү хаалтын ус үл нэвтрүүлэх чадвар бүхэлдээ нэгдмэл байх зохицуулалт хийнэ.
 - ii) Сантехникийн хоолойн системийг бүрдүүлдэггүй хавхлага болон гохыг ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтын дотор байж болохгүй.
 - iii) Гал гарах тохиолдолд гэмтэж ус үл нэвтрүүлэх хаалтын бүрэн бүтэн байдлыг алдагдуулах аюултай тул тугалга, эсхүл халуунд мэдрэмтгий бусад материалыг ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтад нэвтэрдэг системд ашиглахгүй.
- c)
- i) Хаалга, нүх, эсхүл нэвтрэх нээлхийг үл зөвшөөрнө:
 1. Булхалтын хязгаар шугамаас доогуур түвшинд буй түншүүр хаалт;
 2. Энэ журмын (1) хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд ачааны зайг түүнд залгаа байрлах ачааны бусад зайнаас эсхүл байнгын, эсхүл нөөцийн бункерээс тусгаарладаг ус нэвтрүүлдэггүй хөндлөн хаалтад.
 - ii) Энэ хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд урд оройд буй хөөнөг дэх шингэнийг түгээдэг зөвхөн нэг хоолойг түншүүр хаалтыг булхалтын хязгаар шугамаас доош нэвтлэн гарахийг зөвшөөрөх бөгөөд тэгэхдээ тэрхүү хоолойг нь хаалттай тавцангийн дээрээс удирдаж болох шурагт хавхлагатай байх бөгөөд хавхлагын хайрцаг нь түншүүр хаалтын дотор талаас бэхлэгдсэн байна.
 - (iii) Хэрэв урд орой нь 2 өөр янзын шингэн байлгахаар хуваагдсан бол Захиргаа түншүүр хаалтыг булхалтын хязгаар шугамаас доош 2 хоолойгоор нэвтэлсэн байхыг зөвшөөрч болох ба хоолой тус бүрийг энэ хэсгийн (ii) дэд хэсэгт заасан шаардлагын дагуу суурилуулахын зэрэгцээ ийнхүү хоёр дахь хоолойг суурилуулахаас өөр боломжийн хувилбар байхгүй, түншүүр тасалгаанд хийсэн нэмэлт дэд хэсгээс шалтгаалан хөлөг онгоцны аюулгүй байдал хэвийн байгаа гэдэгт Захиргаа итгэлтэй байх ёстой.
- d)
- i) Тавцангийн бункерын хаалга хоорондын талаар энэ журмын (к) хэсгийн (ii) хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд байнгын болон нөөц бункерийн хоорондын хаалтад суурилуулсан ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь хэдийд ч хүрч ашиглаж болохуйц байна.
 - ii) Ус үл нэвтрүүлэх бункерын хаалгыг хаахад нүүрс нөлөөлөхөөс урьдчилан сэргийлэхийн тулд шүүлтүүр, эсхүл бусад хэрэгслээр хангах шаардлага хангасан зохицуулалтыг хийнэ.
- e) Үндсэн болон туслах машин механизм, тэдгээрийн үйлчилдэг уурын тогоо болон нүүрсний байнгын бүх бункерын зайд хамаарах хөндлөн хаалт бүрд бункерын болон голын хонгилд хүрдэг хаалгыг эс оролцуулан нэгээс дээшгүй хаалга суурилуулсан байна. Хэрэв хоёр ба түүнээс дээш гол суурилуулсан байвал хонгилыг дотоод холболтын хоолойгоор холбосон байна. Хэрвээ хөлөг онгоц хоёр голтой бол машины зайруу нэвтрэх гагцхүү нэг хаалга байх бөгөөд хоёроос дээш гол байх тохиолдолд зөвхөн хоёр хаалга байна. Эдгээр бүх хаалга нь гулгадаг төрлийнх байх бөгөөд босго нь аль болох дээр байрласан байна. Эдгээр хаалгыг ажиллуулах гар төхөөрөмж боломжтой бол машины зайн гадна хаалттай тавцангийн дээр байрлана.
- f)
- i) Ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг, эсхүл нугастай, эсхүл дүйхүйц төрлийн хаалга байна. Гагцхүү эрэг шургаар бэхлэгдсэн хавтгай хаалга, болон өөрийн жингээрээ, эсхүл унаж байгаа зүйлийн жингээр хаагдах хаалга хэрэглэхийг хориглоно;
 - ii) Гулгадаг хаалга нь дор дурдсан аргын аль нэгээр удирдагдана. Гагцхүү гар ажиллагаатай, эсхүл механикаар ажилладаг болон гар ажиллагаатай;



iii) Энэхүү конвенцийн дагуу зөвшөөрөгдсөн ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг дараахь гурван зэрэглэлд хуваана:

Зэрэглэл 1 - нугастай хаалгатай;

Зэрэглэл 2 - гар ажиллагаатай гулгадаг хаалга;

Зэрэглэл 3 -механикаар болон гараар аль алинаар нь ажилладаг гулгадаг хаалга.

iv) Аливаа ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг ажиллуулах төхөөрөмж нь тэдгээр нь механикаар, эсхүл гараар ажилладаг эсэхээс үл хамааран хөлөг онгоц аль нэгэн тал руу 15 хэм хүртэл хазайлттай байхад хаагдах боломжтой байна;

v) Бүх зэрэглэлийн ус үл нэвтрүүлэх хаалганд заагч угсарсан байх бөгөөд тэдгээр нь ажиглалтын бүх станцаас харагдахгүй байгаа хаалга нээлттэй, эсхүл хаалттай байхыг зааж мэдээлнэ. Хэрэв ямар нэгэн ус нэвтрүүлдэггүй хаалга нь аль ч зэрэглэлийнх бай, хяналтын төв станцаас түүнийг хаах боломжгүй байхаар угсрагдсан байвал хянах үүрэгтэй ажилтнаас тухайн хаалгыг хаах үүрэг хүлээсэн хувь хүнтэй шуурхай холбоо барих боломжтой болгохын тулд уг хаалганд түрүүчийн журамд заасны дагуу механик, цахилгаан, утсан, эсхүл аливаа бусад тохиромжтой шууд холбоо барих хэрэгслийг тавина.

g) Нугастай хаалганд (Зэрэглэл 1) хаалтын тал бүрээс ажиллах боломжтой дэгээ зэрэг хурдан үйлдлээр хаагдах төхөөрөмжийг угсарна.

h) Гар ажиллагаатай гулгадаг хаалга нь (Зэрэглэл 2) хэвтээ, эсхүл босоо хөдөлгөөнтэй байна. Хаалганд байгаа өөрийнх нь механизмыг аль ч талаас нь ажиллуулах боломжтой бөгөөд үүний зэрэгцээ хаалтат тавцангийн дээрээс, эрчлүүр голын тойрог хөдөлгөөнөөр эсхүл аюулгүй байдлын дүйхүйц баталгаагаар хангаж чадахуйц бусад аргаар хаагдах боломжтой байлгана. Хэрэв зайны байрлалын улмаас боломжгүй байвал хоёр талын ажиллагаанд тавих шаардлагаас чөлөөлж болно. Гар төхөөрөмж ажиллуулах үед хөлөг онгоцны эгц байрлалд хаалгыг бүрэн хаахад шаардагдах хугацаа нь 90 секундээс илүү байж болохгүй.

i)

i) Механикаар ажилладаг гулгадаг хаалга нь (Зэрэглэл 3) босоо, эсхүл хэвтээ хөдөлгөөнтэй байж болно. Хэрэв хаалгыг төв станцаас механикаар ажиллуулах шаардлагатай байвал түүнд өөрт нь хоёр талаасаа эрчим хүчний тухайн эх үүсвэрээр ажиллаж чаддаг байхаар төхөөрөмж суурилуулсан байх ёстой. Хэрэв хаалгыг төв хяналтаар хаасны дараа тухайн хэсгийн хяналтаар онгойвол түүнийг автоматаар хаагдсан байхаар ажиллагааг тохируулах бөгөөд түүнчлэн хаалгыг тухайн хэсгийн системээр хаасан бол тэрээр түүнийг дээд хяналтаас онгойлгоход саад болохооргүй байх ёстой. Цахилгаан төхөөрөмжтэй холбоо бүхий тухайн хэсгийн хяналтын бариул хаалганы тал бүрд нь байх ёстой бөгөөд хаалгаар нэвтэрч буй хувь хүн хаах механизмыг санамсаргүй ажиллахгүйгээр хоёр бариулыг нь нээлттэй байрлалд барих боломжтой байна. Механикаар ажилладаг гулгадаг хаалганд аль ч талаасаа болон хаалтат тавцангийн дээрээс эрчлүүр голын тойрог хөдөлгөөнөөр эсхүл бусад хөдөлгөөнөөр аюулгүй байдлын дүйхүйц баталгаа өгч чадахуйц бусад аргаар хаагдах боломжтой байна. Хаалга хаагдаж эхэлж байгаа ба бүрэн хаагдах хүртлээ хөдөлгөөн нь үргэлжилж буйг дуун дохиогоор сэрэмжлүүлэг өгөх төхөөрөмжийг тавьсан байна. Хаалгыг хаах хугацаа нь аюулгүй байдлыг хангахад хүрэлцээтэй байна.

ii) Хяналтат бүх хаалгыг нээх ба хаах боломжтой байлгах наад зах нь хоёр бие даасан эрчим хүчний эх үүсвэр байх ёстой бөгөөд эх үүсвэр тус бүр нь бүх хаалгыг зэрэг ажиллуулах боломжтой байна. Хоёр цахилгаан эх үүсвэр тус бүр нь шаардлагатай үйлчилгээг үзүүлэх боломжтой гэдгийг шалгах бүхий л шаардлагатай заагчаар хангагдсан байх бөгөөд жолоодлогын байран дахь төв станц уг хоёр цахилгааны эх үүсвэрийг хянах бололцоотой байна.



iii) Усан даралтат ажиллагааны нөхцөлд эрчим хүчний эх үүсвэрт тус бүр нь бүх хаалгыг 60-аас илүүгүй секундэд хаах боломжтой шахуургаас бүрдэнэ. Үүнээс гадна бүхий л байгууламжийн зориулалттай бүх хаалгыг наад зах нь гурван удаа ажиллуулах, өөрөөр хэлбэл хаах-нээх-хаах ажиллагааг явуулах хангалттай хүчин чадал бүхий усан даралтат зай хураагуураар хангана. Хэрэглэж буй шингэн нь хөлөг онгоцноос үйлчилгээгээ үзүүлэх явцдаа гарцаагүй тулгарах аливаа температурт хөлдөхгүй байх төрлийнх байна.

j)

i) Зорчигчдын, багийн гишүүний болон ажлын зайд байгаа ус үл нэвтрүүлэх нугаст хаалгыг (Зэрэглэл 1) гагцхүү ёроол нь хамгийн бага цэгтээ хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш наад зах нь 2.13 метр (7 фут)-тэй тэнцүү зайд байх тавцанд байлгахыг зөвшөөрнө.

ii) Босго нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын дээр байгаа болон өмнөх дэд заалтад дурдсан шугамаас доош байгаа ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг хаалга байх ёстой бөгөөд гар ажиллагаатай хаалга (Зэрэглэл 1) байж болно. Харин олон улсын богино аялалд гарсан ба 0.50, эсхүл үүнээс бага дэд хэсгийн үзүүлэлттэй байхыг шаардсан хөлөг онгоцонд ийм хаалга нь механик ажиллагаатай байж болно. Хэрэв хөлдөөсөн ачаатай болон агааржуулалттай холбоотой гол зам, эсхүл хүчээр салхилуулах суваг нь нэгээс дээш үндсэн ус үл нэвтрүүлэх дэд хэсгийн хаалтаар дамжин өнгөрвөл ийм нээлхий дэх хаалга механикаар ажилладаг байж болно.

k)

i) Ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг далайд байх хугацаанд заримдаа онгойлгож болох ба босго нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас доош байгаа ус үл нэвтрүүлэх хаалга нь гулгадаг хаалга байна. Тэдгээрийн хувьд дор дурдсан журмыг дагаж мөрдөнө.

1. Эдгээр хаалганы (үүднээс голын хонгил хүртэлх хаалга орохгүй) тоо нь таваас илүү гарвал эдгээр бүх хаалга болон үүднээс голын хонгил, эсхүл агааржуулалтын, эсхүл хүчээр салхилуулах суваг хүртэлх хаалга нь механикаар ажилладаг (Зэрэглэл 3) хаалга байх ба тэдгээрийг жолоодлогын байрны төв станцаас нэгэн зэрэг хаах боломжтой байна.

2. Хэрэв ийм хаалгын (үүднээс голын хонгил хүртэлх хаалга орохгүй) тоо нь нэгээс дээш боловч таваас илүүгүй бол

a) хөлөг онгоцонд хаалтат тавцангаас доош зорчигчдын зай байхгүй тохиолдолд дээр дурдсан бүх хаалга нь гар ажиллагаатай байж болно. (Зэрэглэл 2)

b) хөлөг онгоцонд хаалтат тавцангаас доош зорчигчдын зай байх тохиолдолд дээр дурдсан бүх хаалга механикаар ажилладаг (Зэрэглэл 3) байх бөгөөд тэдгээрийг жолоодлогын байран дахь төв станцаас нэгэн зэрэг хаах боломжтой байна.

3. Хэрэв хөлөг онгоцонд тус ус үл нэвтрэх хаалга гагцхүү хоёр байх бөгөөд тэдгээр нь машин механизмын зай руу ордог эсхүл түүний хүрээнд байгаа бол захиргаа эдгээр хоёр хаалгыг гагцхүү гар ажиллагаатай (Зэрэглэл 2) байхыг зөвшөөрч болно.

ii) хэрэв нүүрс цэвэрлэх зорилгоор заримдаа далайд онгойлгох шаардлагатай гулгадаг ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг хаалтат тавцангаас доош тавцан хоорондын бункерын хооронд угсарсан бол эдгээр хаалга нь механикаар ажилладаг байна. Эдгээр хаалгыг онгойлгох, хаах талаар хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн номонд Захиргаанаас тавьж болох шаардлагын дагуу бичлэг хийсэн байна.

l)

i) Хэрэв Захиргаанаас эдгээр хаалгыг зайлшгүй хэрэгтэй гэж үзвэл шаардлага хангасан хийц бүхий ус үл нэвтрэх хаалгыг тавцан хоорондын ус үл нэвтрүүлэх хаалтанд ачааны зайг хуваах байдлаар угсарч болно. Эдгээр хаалга нь нугастай, дугуйтай, эсхүл гулгадаг хаалга байж болох боловч алсын удирдлагатай хаалга байж болохгүй. Тэдгээрийг хамгийн дээд боломжит түвшинд, бүрхүүлийн ялтсаас аль болох зайтай угсрах боловч ямар ч тохиолдолд хөлөг онгоцны гадна талын босоо ирмэгийн бүрхүүлийн ялтсаас энэ бүлгийн журам 2-т тодорхойлсноор хөлөг онгоцны өргөний



тавны нэгээс бага зайд байрлуулж болохгүй бөгөөд уг зайг тэгш өнцгөөр хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшин дэх хөлөг онгоцны төв шугам хүртэл хэмжсэн байна.

ii) Эдгээр хаалгыг аялал эхлэхээс өмнө хаасан байх бөгөөд аяллын туршид ч хаалттай хэвээр байлгах бөгөөд боомтод эдгээр хаалгыг онгойлгох болон хөлөг онгоц уг боомтыг орхин явахын өмнө тэдгээр хаалгыг хаах цаг хугацааг хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд тусгасан байна. Аяллын үеэр эдгээр хаалгын аль нэгэнд хүрч болохуйц бол тэдгээрийг зөвшөөрөлгүй онгойлгохоос урьдчилан сэргийлэх төхөөрөмжтэйгөөр угсарсан байна. Эдгээр хаалгыг гаргахдаа тэдгээрийн тоо болон байрлалыг захиргаанаас тусгайлан авч үзэж зөвшөөрсөн байна.

m) Зөөврийн хавтанг зөвхөн машины зайд зөвшөөрнө. Ийм хавтанг хөлөг онгоц боомтыг орхихын өмнө зохих газарт байрлуулж чухал шаардлага гарахаас бусад тохиолдолд тэдгээрийг аяллын үеэр авч болохгүй. Тэдгээрийг байрлуулахдаа холболт нь ус нэвтрүүлэхгүй байхуйц урьдчилан сэргийлэх шаардлагатай арга хэмжээг авсан байна.

n) Хөлөг онгоцны ажиллагааны шаардлагаар онгойлгосноос бусад тохиолдолд ус үл нэвтрэх бүх хаалгыг аяллын туршид хаалттай байлгах бөгөөд нэн даруй эргүүлж хаахад бэлэн байлгана.

o)

i) Хэрэв багийн гишүүний байрнаас зуухны зай руу хүрэх суваг, эсхүл хонгил, хоолой тавих, эсхүл аливаа бусад зорилгоор ус үл нэвтрэх үндсэн гол хаалтаар дамжин өнгөрч байвал тэдгээр нь ус нэвтэрдэггүй байх бөгөөд энэ бүлгийн 16 дугаар журмын шаардлагад нийцсэн байна. Ийм хонгил, эсхүл суваг тус бүрийн наад зах нь нэг төгсгөл бүрд хүрэх замыг, хэрэв далайд хонгил байдлаар ашиглагддаг бол, булхалтын хязгаар шугамаас дээш нэвтрэхэд хангалттай өндөр хөндийгөөр дамжин өнгөрүүлнэ. Гол зам, эсхүл хонгилын бусад төгсгөлд хүрэх замыг хөлөг онгоцонд өөрийнх нь байршлаар шаардсан төрлийн ус нэвтрүүлдэггүй хаалгаар дамжин өнгөрүүлж болно. Ийм хоолойн зам эсхүл хонгилыг түншүүр хаалганы ард талын эхний дэд хэсгийн хаалтаар дамжуулан өнгөрүүлж болохгүй.

ii) Ус үл нэвтрүүлэх үндсэн хөндлөн хаалтаар дамжин салхивчийн хонгил, эсхүл суваг суурилуулах бол захиргаанаас энэ тухай тусгайлан авч үзнэ.

Журам 14

Булхалтын хязгаар шугамаас дооших гадна ханан дахь нээлхий

a) Бүрхүүлийн ялтас дахь нээлхийний тоог хөлөг онгоцны загвар болон зохистой ажиллагаанд нь тааруулан хамгийн цөөн тоотой болтол нь багасгасан байна.

b) Бүрхүүлийн ялтас дахь аливаа нээлхийг хаах болон нээх хэрэгсэл болон үр дүнтэй ажиллагаа нь түүний зорилго болон түүнийг суурилуулсан байрлалд, түүнчлэн Захиргаанаас тавих шаардлагад бүхэлдээ нийцсэн байна.

i) Хэрэв тавцан хооронд байгаа аливаа хажуугийн нээлхийний тавцан нь хажуугийн хаалттай тавцангийн зэргэлдээ зурсан шугамаас доош байгаа бөгөөд хамгийн доод цэг нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш хөлөг онгоцны өргөний 21/2 хувьтай тэнцүү байвал энэхүү тавцан хооронд байгаа бүх хажуугийн нээлхий нь онгойдоггүй төрлийнх байна.

ii) Энэ хэсгийн (I) дэд хэсэгт дурдсан онгойдоггүй төрлийн байх шаардлагатайгаас бусад булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа хажуугийн бүх нээлхийний тавцан нь хөлөг онгоцны ахмадын зөвшөөрөлгүйгээр аливаа хувь хүн тэдгээрийг онгойлгохоос үр нөлөөтэй урьдчилан сэргийлэхээр хийгдсэн байна.

1. Хэрэв тавцан хооронд байгаа, энэ хэсгийн (ii) дэд заалтад дурдсан аливаа хажуугийн нээлхийн тавцан нь хажуугийн хаалттай тавцантай зэрэгцээ шугамаас доош

байгаа бөгөөд хамгийн доод цэг нь 1.37 метр (4 бүхэл хагас фут) дээр нэмэх нь хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувьтай тэнцүү байх бөгөөд хөлөг онгоцыг аливаа боомтоос явах үед тавцан хооронд байгаа бүх хажуугийн нээлхийг ус нэвтрүүлэхгүй хааж түгжсэн байх, тухайн хөлөг онгоцыг дараагийн боомтод хүрэлцэн ирэх хүртэл тэдгээрийг онгойлгохгүй байвал зохино. Энэхүү дэд заалтыг хэрэгжүүлэхдээ шаардлагатай бол цэвэр усны тухайд зохих хөнгөлөлт олгосон байж болно.

2. Хажуугийн нээлхийг боомтонд онгойлгосон ба хаасан, түүнчлэн хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө тэдгээрийг түгжсэн цаг хугацааг Захиргаанаас зааварласаны дагуу хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд тусгасан байна.

3. Хөлөг онгоцыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамд хөвж байх үед нь энэ дэд заалтын 1 дэх хэсэгт заасан шаардлага хэрэгжихээр байрласан нэг, эсхүл түүнээс олон нээлхийтэй хөлөг онгоцонд зориулан Захиргаа хязгаарлалттай суултын дундажийг зааж болох бөгөөд эдгээр нээлхийн доод хүрээ нь хажуугийн хаалттай тавцангийн зэрэгцээ шугамаас дээш 1.37 метр (4 бүхэл хагас фут) бөгөөд хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувьтай тэнцэх өндөрт байвал зохино. Ийм өндөрт буй хажуугийн нээлхийг урьдчилан хааж түгжихгүйгээр боомтыг орхин явах болон дараагийн боомт хүртэл аялах явцдаа ахмадын хариуцлага дор тэдгээрийг онгойлгохыг хөлөг онгоцонд зөвшөөрч болно. Халуун орны бүсэд ачааллын шугамын талаар хүчин төгөлдөр олон улсын конвенцид тодорхойлсноор, энэхүү хязгаарласан суултыг 0.305 метр (1 фут)-ээр нэмэгдүүлж болно.

с) Хялбар, үр дүнтэйгээр хаагдах ба ус нэвтрүүлэхээс хамгаалж чадах байдлаар тохируулсан бүдэг гэрэлтүүлэгчийг бүх хажуугийн нээлхийд суурилуулсан байх бөгөөд харин ачааллын шугамын талаар хүчин төгөлдөр хэрэгжиж буй олон улсын конвенцийн дагуу бүдэг гэрэлтүүлэгчийг байнгын бус хаалттай байхыг хориглосноос бусад тохиолдолд хошууны босоо шулуунаас хойш хөлөг онгоцны уртын наймны нэгээс хойш байрласан хаалттай тавцангийн зэрэгцээ шугамаас дээш хамгийн доод цэг нь 3.66 метр (12 фут) дээр хөлөг онгоцны өргөний 2.5 хувийг нэмсэнтэй тэнцэх өндөрт байгаа бүдэг гэрэлтүүлэгчийг байнгын бус хаалттай байхыг зөвшөөрч болно. Тухайн зөөврийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг хажуугийн нээлхийтэй зэрэгцүүлэн хураасан байна.

д) Аяллын үед хүрэх бололцоогүй хажуугийн нээлхий болон бүдэг гэрэлтүүлэгчийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө хааж түгжсэн байна.

е)

i) гагцхүү ачаа, эсхүл нүүрс зөөвөрлөхөд зориулсан аливаа зайд хажуугийн нээлхий суурилуулахгүй.

ii) ачаа, эсхүл зорчигч тээвэрлэхэд тохируулсан зайд хажуугийн нээлхий гаргаж болох боловч ямар нэгэн хувь хүн хөлгийн ахмадын зөвшөөрөлгүйгээр тэдгээрийг, эсхүл тэдгээрийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг онгойлгохоос үр ашигтайгаар урьдчилан сэргийлж хамгаалсан байна.

iii) Хэрэв ийм зайд ачаа тээвэрлэх бол хажуугийн нээлхий болон тэдгээрийн бүдэг гэрэлтүүлэгчийг ус нэвтрүүлэхгүйгээр хааж ачааг хөлөг онгоцонд ачихаас өмнө түгжсэн байх бөгөөд ийнхүү хааж түгжсэн тухай Захиргааны шаардлагын дагуу хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлд бичсэн байна.

ф) Автомат агааржуулагч бүхий хажуугийн нээлхийг Захиргааны тусгай зөвшөөрөлгүйгээр булхалтын хязгаар шугамаас доош бүрхүүлийн ялтасд угсарч болохгүй.

г) Ус гадагшлуулагч, ариун цэврийн нээлхий болон бүрхүүлийн ялтас дахь бусад төсөөтэй нээлхийн тоог хамгийн цөөн болгон багасгах бөгөөд нээлхий бүрд аль болох олон тооны ариун цэврийн болон бусад хоолойнд нэгтгэсэн байхаар зохицуулна.

h)

i) Бүрхүүлийн ялтас дахь хүлээн авах болон гадагшлуулах нээлхийгээр хөлөг онгоцонд ус санамсаргүй орохоос урьдчилан сэргийлсэн байна. Тугалга болон халуунд эмзэг бусад материалыг гал гарах үед ус нэвтрэх аюулыг ихэсгэх тул бүрхүүлийн ялтасны болон хүлээн авах болон гадагшлуулах хавхлагын хооронд ашиглахыг хориглоно.

- ii) (1) Энэ хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд булхалтын хязгаар шугамаас доош байгаа зайнаас гадна гадагш гарч буй ялгаруулалтын нүх бүрд хаалттай тавцангийн дээрээс удирдах зохистой хэрэгслийнх нь хамт угсарсан, буцах эргэлтгүй хавхлага байх ёстой бөгөөд тийм удирдах хэрэгсэлгүй бол буцах эргэлтгүй хоёр автомат хавхлага угсрагдсан байна. Тэгэхдээ хавхлагыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын дээр байрлуулах бөгөөд ашиглалтын нөхцөлд хүрч болохоор, ердийн үед хаалттай байх төрлийнх байна.
(2) Хэрэв хавхлагыг хаах зохистой хэрэгслийнх нь хамт угсарсан байвал хаалттай тавцангийн дээрээс удирдах байрлал нь хүрэхэд цаг ямагт хялбар бөгөөд хавхлага онгорхой, эсхүл хаалттай эсэхийг заах зорилго бүхий хэрэгслээр хангагдана.
- iii) Үндсэн ба туслах машин механизмын хэрэгцээний ханыг нэвтлэн гарсан хүлээн авах болон ялгаруулалтын нээлхийг хоолой болон гадна ханатай холбогдсон хайрцаг хооронд хялбар хүрэхүйц хаалтуур, эсхүл хавхлагын хамт угсарна.
- i)
 - i) Булхалтын хязгаар шугамаас доош суурилуулсан дамгуурган шат, ачаа болон нүүрсний боомт нь шаардлага хангасан бат бөх чанартай байна. Тэдгээрийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө ус үл нэвтрэхээр найдвартай хаах ба аяллын үед хаалттай хэвээр байлгана.
 - ii) Ийм боомтыг ямар ч тохиолдолд хамгийн доод цэг нь хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас доош байхаар угсарч болохгүй.
- j)
 - i) Үнсний болон хогийн зэрэг нээлхий бүрийг найдвартай таглаатайгаар угсарсан байна.
 - ii) Хэрэв эдгээр нээлхий нь булхалтын хязгаар шугамаас доош байрлаж байвал таглаа нь ус нэвтрүүлдэггүй байх бөгөөд үүнээс гадна буцаж эргэдэггүй автомат хавхлагыг хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамаас дээш хялбархан хүрч болох байрлалд угсарсан байна. Нээлхийг ашиглахгүй үед таглаа болон хавхлагыг аль алиныг нь хааж, түгжсэн байна.

Журам 15

Ус үл нэвтрүүлэх хаалга, хажуугийн нээлхий зэргийн угсралт болон анхны сорил

- a)
 - i) Энэ журамд дурдсан бүх ус үл нэвтрүүлэх хаалга, хажуугийн нээлхий, дамнуурган шат, ачааны болон нүүрсний боомт, хавхлага, хоолой, нүүрс болон хогны нээлхийн зураг төсөл, материал болон угсралтыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлсэн байна.
 - ii) Ус үл нэвтрүүлэх босоо хаалганы хүрээний доод хэсэг нь тоос шороо хуримтлагдаж хаалгыг зүй ёсоор нь хаахад саад болохуйц бүтэцгүй байна.
 - iii) Хаалттай тавцангаас доош байгаа гадна талын хүлээн авах болон ялгаруулалтын нээлхий бүхий л хавхлага болон хаалтуур, түүнчлэн ийм хавхлага, хаалтуурын гэр, холболтыг ган, гууль, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад матриалаар хийнэ. Ердийн цутгамал төмөр, эсхүл төсөөтэй материалыг ашиглаж болохгүй.
- b) Ус нэвтрүүлдэггүй хаалга бүрийг хаалттай тавцан хүртэл оргилох даралтат усаар шалгана. Шалгалтыг хөлөг онгоцыг ашиглалтанд өгөхөөс өмнө, хаалга угсрахын өмнө, эсхүл угсарсны дараа явуулна.

Журам 16

**Ус үл нэвтрүүлэх тавцан, үндсэн хонгил зэргийн
угсралт болон анхны шалгалт**

- а) Ус үл нэвтрүүлэх тавцан, хонгил, хоолой, хэрсэн болон агааржуулагчийн хоолой нь холбогдох түвшин дэх ус үл нэвтрүүлэх хаалт ханатай нэгэн адил бат бөх байна. Тэдгээрийг ус нэвтрүүлдэггүй болгоход ашигласан хэрэгсэл ба тэдгээрийн нээлхийг хаах ажиллагаа нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна. Ус үл нэвтрүүлэх агааржуулагчийн болон хоолойн сувгийг наад зах нь хаалттай тавцан хүртэл үргэлжлүүлнэ.
- б) Байгууламжийг дууссаны дараа ус үл нэвтрүүлэх тавцанг хоолойгоор ус шүрших эсхүл усаар дүүргэх замаар шалгах ба ус үл нэвтрүүлэх хонгил, хоолой болон агааржуулагчийг ус шүрших замаар шалгана.

Журам 17

**Булхалтын хязгаар шугамаас дээших ус үл
нэвтрүүлэх чадвар**

- а) Хаалттай тавцангаас дээш ус нэвтрэн орох ба тархах явдлыг хязгаарлахад чиглэсэн шаардлагатай практик боломжтой арга хэмжээ авахыг захиргаанаас шаардаж болно. Эдгээр арга хэмжээ нь хаалт эсхүл жаазан бэхэлгээг багтааж болно. Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хэсэгчилсэн хаалт болон жаазан бэхэлгээг хаалттай тавцан дээр гол дэд хэсгийн хаалтын үргэлжлэл байдлаар, эсхүл тэдгээр үргэлжлэлийн ойролцоо суурилуулсан байвал тэдгээр нь хөлөг онгоц гэмтсэн, хазайсан нөхцөлд усыг тавцангийн дээгүүр урсахыг хязгаарлахын тулд ус үл нэвтрүүлэх холболттой байх ёстой. Хэрэв ус үл нэвтрүүлэх хэсэгчилсэн хаалт нь доор байх хөндлөн хаалттай нэг эгнээнд орохгүй байвал хооронд нь байгаа хаалттай тавцанг ус нэвтрүүлдэггүй болгон хийнэ.
- б) Далай дахь ердийн нөхцөлд ус нь доошоо нэвтрэн орохгүй байхын тулд хаалттай тавцан эсхүл түүний дээрх тавцан нь ус үл нэвтрүүлэх байх ёстой. Ил тавцангийн бүх нүх нь хангалттай өндөр, бат бөх байдал бүхий хашлагатай байх бөгөөд тэдгээрийг ус нэвтрэхээс түргэн шуурхай хаах найдвартай хэрэгслээр хангана. Үйлчилгээний тавцан, нээлттэй хашлага болон ус гадагшлуулагчид нь цаг уурын бүхий л нөхцөлд ил тавцангаас ус түргэн зайлуулахад дөхөмтэй байхаар суурилуулагдсан байна.
- в) Хажуу бүдэг гэрэлтүүлэгч, дамнасан шат, ачааны болон нүүрсний боомт ба булхалтын хязгаар шугамын дээрх бүрхүүлийн ялтас дахь нээлхийг хаахад зориулагдсан бусад хэрэгсэл нь үр ашигтай загвар хийцтэй бөгөөд бат бөх байхын зэрэгцээ тэдгээрийг суурилуулсан зайтай болон хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугаманд хамаарах тэдгээрийн байрлалтай нь уялдаатай байна.
- д) Хялбар, үр дүнтэйгээр хааж ус нэвтрэхээс хамгаалж болох байдлаар тохируулсан бүдэг гэрэлтүүлэгчээр хаалттай тавцангийн дээрх эхний тавцангийн доор байрлах зайн бүх хажуугийн нээлхийг хангасан байна.

Журам 18

Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны ус зайлуулалт

- а) Хөлөг онгоц цэх босоо байх, эсхүл хэлтийсэн эсэхээс үл хамааран аливаа ослын дараа бүх тохиромжтой нөхцөлд байнгын шатахуун тосны тасалгаа ч биш байнгын усны тасалгаа ч биш аливаа ус үл нэвтрүүлэх тасалгаанаас усыг шахан гаргах боломжтой ус зайлуулах төхөөрөмжөөр хөлөг онгоцыг хангана. Энэ зорилгоор хөлөг онгоцны төгсгөл нарийхан тасалгаанаас бусдад далавчны соролт хэрэгтэй. Хэвийн бус хэлбэртэй тасалгаанд нэмэлт соролт шаардлагатай байж болно. Тасалгаанд байгаа ус нь соруулах хоолой руу орох зохицуулалтыг хийсэн байна. Хэрэв захиргаанаас тодорхой тасалгаатай холбогдуулан усыг шавхах



талаарх заалт нь тохирохгүй байж болно гэж үзвэл энэ бүлгийн 7 дугаар Журмын (b) заалтад тогтоосон нөхцөлийн дагуу хийсэн тооцоо нь хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг бууруулахгүй гэдгийг харуулсан тохиолдолд захиргаа эдгээр заалтаас чөлөөлөхийг зөвшөөрч болно. Тусгаарласан тасалгааны усыг шавхахад зориулсан үр ашигтай хэрэгслээр хангана.

b)

i) Хөлөг онгоц нь ус зайлуулалтын үндсэн хоолойд холбогдсон эрчим хүчээр ажилладаг наад зах нь гурван шахуургатай байх бөгөөд тэдгээрийн нэг нь хөдөлгөгч нэгжтэй холбогдсон байж болно. Хэрэв үйлчилгээний шалгуур нь 30, эсхүл түүнээс дээш байвал бие даасан эрчим хүчний нэмэлт нэг шахуургаар хангана.

ii) Шахуургын шаардагдах тоог дор дурдсан хүснэгтэд үзүүлэв.

Үйлчилгээний шалгуур түүнээс дээш	30-аас бага	30 болон
--------------------------------------	-------------	----------

**Гол хөдөлгүүрээс тэжээгддэг шахуурга
/нэг бие даасан шахуургаар орлуулж болно/
Бие даасан шахуурга**

1	1
2	3

iii) Ариун цэврийн, тогтворжуулалтын болон ерөнхий үйлчилгээний шахуургыг хэрэв онгоцны ус зайлуулах систем рүү шаардлагатай холболтын хамт угсарсан байвал бие даасан цахилгаан шахуургад тооцож болно.

c) Хэрэв боломжтой бол цахилгаан шахуургыг нэг гэмтлийн үед нэгэн зэрэг ус дүүрэхгүй байхаар зохион байгуулж, эсхүл байрлуулсан ус үл нэвтрүүлэх салангид тасалгаанд тавина. Хэрэв хөдөлгүүр болон уурын тогоо нь хоёр, эсхүл түүнээс дээш ус үл нэвтрүүлэх тасалгаанд байрласан бол шахуургыг эдгээр бүх тасалгаанд аль болох жигд хуваарилсан байна.

d) 91.5 метр (300 фут), эсхүл түүнээс илүү урттай, 30, эсхүл түүнээс дээш үйлчилгээний шалгууртай хөлөг онгоцонд далайд хөлөг онгоцны дотор тал руу ус нэвтэрч болох бүх ердийн нөхцөлд наад зах нь нэг цахилгаан шахуургатай байх боломжтой байдлаар зохион байгуулсан байна. Эдгээр шаардлагыг дараахь нөхцөлд биелэгдсэн гэж үзэж болно.

i) хэрэв шаардлагатай шахуургын нэг нь хаалттай тавцангийн дээр байрлуулсан цахилгааны эх үүсвэрээс тэжээгдэж, усан дор найдвартай ажиллах чадвартай онцгой тохиолдлын шахуурга байвал;

ii) хөлөг онгоц тэсвэрлэн өнгөрөөх шаардлагатай ус дүүргэлтийн аливаа нөхцөлд наад зах нь нэг шахуургыг гэмтээгүй тасалгаанд байлгах боломжтойгоор шахуурга болон тэдгээрийн цахилгаан эх үүсвэрийг хөлөг онгоцны нийт уртын турш хуваарилан байрлуулсан байвал.

e) Оройн тасалгаанд зориулсан нэмэлт шахуургаас бусад шахуурга бүр нь энэ журмын (a) хэсэгт дурдсан аливаа зайнаас усыг нь шавхах боломжтой байхаар зохион байгуулсан байна.

f)

i) Шахуурга бүр нь нэг минутад 122 метр (400 фут)-ээс багагүй хурдтайгаар усыг гол ус зайлуулах хоолойгоор дамжуулан гаргах боломжтой байна. Аливаа нэг зайд хоёроос дээшгүй сорох хоолой шаардагдахаас бусад тохиолдолд машины зайд байрлуулсан бие даасан цахилгаан шахуурга нь эдгээр зайнаас шууд сорох боломжтой байна. Хэрэв ийм хоёр, эсхүл түүнээс дээш сорох хоолойгоор тухайн зайг хангасан бол тэдгээрийн дор хаяж нэг нь зүүн талд, нөгөө нь баруун талд байна. Бусад зайд байрлуулсан бие даасан цахилгаан шахуургыг салангид амлуурга хоолойтой байхыг захиргаанаас шаардаж болно. Амлуурга хоолойг тохиромжтойгоор байрлуулсан байх бөгөөд машины зайд байгаа амлуурга хоолой нь үндсэн дамжуулагч шугамынхаас багагүй диаметртэй байна.

- ii) Нүүрсээр ажилладаг хөлөг онгоцны зуухны газрыг энэ дүрмээр шаардсан бусад амлуурга хоолойноос гадна бие даасан цахилгаан шахуургын соролттой талтай холбох боломжтой, тохиромжтой диаметр болон хүрэлцээтэй урттай соролтын уян хоолойгоор хангана.
- g)
- i) Энэ журмын (f) заалтад дурдсан амлуурга хоолой (хоолойнууд)-ноос гадна эргэлтийн үндсэн шахуургаас машины зайн ус зайлуулах түвшинтэй холбогдох буцаж эргэдэггүй хавхлагатай шууд амлуурга хоолой машины зайд байна. Уг амлуурга хоолойн диаметр нь уурын хөлөг онгоцонд бол шахуургын амсрын диаметрийн наад зах нь гуравны хоёртой тэнцүү байх бөгөөд илчит онгоцонд бол шахуургын амсартай ижил диаметртэй байна.
- ii) Хэрэв Захиргааны үзэж байгаагаар эргэлтийн гол шахуурга нь энэхүү зорилгод ашиглагдахааргүй байвал боломжтой хамгийн том бие даасан цахилгаан шахуургаас машины зайн ус зайлуулах түвшин хүртэл онцгой тохиолдлын амлуурга хоолой гаргах ба амлуурга хоолой нь үндсэн сорох хоолойтой ижил диаметртэй байна. Ийнхүү холбосон шахуургын хүчин чадал нь шаардлагатай хөндийн ёроолын шахуурганаас Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан хэмжээгээр илүү байна.
- iii) Далайн сорох хоолойн эргүүлэг болон шууд сорох хоолойн хавхлага хөдөлгүүрийн өрөөний шалнаас дээш байрлана.
- iv) Хэрэв түлш нь нүүрс, эсхүл нүүрс байж болох бөгөөд хөдөлгүүр болон уурын тогооны хооронд ус үл нэвтрүүлэх хаалт байхгүй бол энэхүү хэсгийн (I) дэд хэсэг дагуу ашиглаж буй аливаа эргэлтийн шахуургын тухайд хөлөг онгоцны гадна тал руу шууд, эсхүл гадагшлуулах эргэлтийн шахуургын ялгаруулалтын сувагт холбосон гадагшлуулах хоолой суурилуулна.
- h)
- i) Ачаа, эсхүл машины зайн усыг шавхахад шаардагдах шахуургын бүх хоолойг ус, эсхүл шингэн түлш дүүргэх, эсхүл гадагшлуулах хоолойноос бүхэлд нь салгасан байна.
- ii) Нүүрсний бункер, эсхүл шатахуун хадгалах хөөнөг болон тэдгээрийн доогуур, түүнчлэн түлш тунгаах болон түлшний шахуурга байрладаг зайг оролцуулан тогоо, эсхүл машины зайг дамжиж өнгөрдөг хоолойг ган, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад материалаар хийсэн байна.
- i) Ус шавхах гол шугамын диаметрийг дор дурдсан томъёонд нийцүүлэн тооцоолсон байх бөгөөд энд зааснаар ус зайлуулах гол шугамын бодит дотоод диаметр нь захиргаанаас хүлээн зөвшөөрч болохуйц стандартад хамгийн ойр хэмжээтэй байна.
- Үүнд: d - миллиметрээр илэрхийлсэн гол шугамын дотоод диаметр
 L болон B - энэ бүлгийн 2 дугаар журамд тодорхойлсноор метрээр илэрхийлсэн хөлөг онгоцны урт ба өргөн нь;
 D - b -метрээр илэрхийлсэн хаалттай тавцан хүртэлх хөлөг онгоцны гүн;
Эсхүл
Үүнд: d - инчээр илэрхийлсэн гол шугамын дотоод диаметр
 L болон B - энэ бүлгийн журам 2-т тодорхойлсноор футээр илэрхийлсэн хөлөг онгоцны урт ба өргөн;
 D - футээр илэрхийлсэн хаалттай тавцан хүртэлх хөлөг онгоцны гүн;
Гол шугамын салбар хоолойн диаметрийг захиргаанаас гаргасан журмаар тогтооно.
- j) Ус шавхах болон тогтворжилтын шахуургын системийн байршил нь тавцангийн гаднаас, эсхүл тогтворжилтын тасалгаанаас ачааны болон машины зай руу, эсхүл нэг тасалгаанаас нөгөө тасалгаа руу ус урсан орж ирэх боломжгүй байх ёстой. Ус шавхах, эсхүл тогтворжилтын системтэй салаа хоолойгоор холбоотой аливаа доор байрлалтай хөөнөгт ачаатай, эсхүл тогтворжилтыг устай байх үед шахуургаас дамжиж орохоос сэргийлсэн тусгайлсан арга хэмжээг авсан байна.
- k) Мөргөлдсөний, эсхүл газардсаны улмаас аливаа тасалгаан дахь хоолой тасрах, эсхүл бусад гэмтэл учрах тохиолдолд амлуурга хоолой үйлчилдэг бусад тасалгааг

ус дүүрэхээс сэрэмжлэх арга хэмжээг авсан байна. Үүнтэй холбогдуулан хэрэв амсар хоолой нь хөлөг онгоцны хажууд түүний өргөний тавны нэгээс ойр зайд (тэгш өнцгөөр хамгийн гүнзгий дэд хэсгийн ачааллын шугамын түвшин дэх өв шугам хүртэл хэмжсэн) байрласан аливаа хэсэгт, эсхүл хэрсэнгийн сувагт болон нээлттэй төгсгөл бүхий тасалгаанд байгаа амсар хоолойд буцаж эргэдэггүй хавхлага угсарсан байна.

l) Ус шавхах ажиллагаатай холбогдсон бүх хуваарилалтын хайрцаг хаалтуур болон хавхлагыг тэдгээрт ямар ч үед хялбар хүрч болохоор байрлуулсан байна. Аль нэг тасалгаа усанд автах тохиолдолд шахуургын аль нэг нь аль ч тасалгаанд ажиллаж чадахаар байрлуулна, үүнээс гадна хөлөг онгоцны өргөний тавны нэгээс холгүй байгаа шахуургад, эсхүл шавхалтын үндсэн хоолойд гэмтэл учрах нь ус шавхах системийг ажиллагаанаас гарахад хүргэх учиргүй. Бүх шахуургыг холбосон хоолой нь нэг системд холбоотой тохиолдолд ус шавхалтыг хянахад зориулагдсан шаардлагатай хаалтуур болон хавхлага нь хаалттай тавцангийн дээрээс удирдан ажиллуулах боломжтой байх ёстой. Ус шавхах үндсэн систем дээр нэмж онцгой тохиолдлын шахуургын системээр хангасан тохиолдолд уг систем нь үндсэн системээс хамааралгүй байх бөгөөд шахуурга нь усанд автсан аль ч тасалгаанд ажиллах боломжтой байхаар зохион байгуулна. Энэ тохиолдолд онцгой тохиолдлын системийн ажиллагаанд шаардлагатай хаалтуур болон хавхлага нь хаалттай тавцан дээрээс ажиллуулах боломжтой байна.

м) Энэ журмын (l) хэсэгт дурдсан хаалттай тавцан дээрээс ажиллуулж болох бүх гох, хавхлага нь үйл ажиллагаа явуулдаг газар дахь удирдлагаа тодорхой тэмдэглэсэн байх ба тэдгээр нь нээлттэй, эсхүл хаалттай байгааг заах төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

Журам 19

Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцны тогтвортой байдлын мэдээлэл

а) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц бүрийг угсарч дуусмагц нь хазайлган туршиж тогтвортой байдлын элементийг тодорхойлно. Үйлчилгээний янз бүрийн нөхцөлд хөлөг онгоцны тогтвортой байдалтай холбогдуулан оновчтой зааварчилгааг түргэн, хялбар хүлээн авахад шаардагдах найдвартай мэдээллээр ахмадыг хангасан байх бөгөөд хуулбарыг нь Захиргаанд өгнө.

б) Тогтвортой байдлын мэдээлэлд мэдэгдэхүйц нөлөөлөх аливаа өөрчлөлт хөлөг онгоцонд хийгдсэн тохиолдолд тогтвортой байдлын мэдээлэлд оруулсан өөрчлөлтийг ахмадад өгнө. Хэрэв шаардлагатай бол хөлөг онгоцыг дахин хазайлгаж туршина.

с) Захиргаа нь ижил төрлийн хөлөг онгоцонд хийсэн хазайлтын туршилтын тогтвортой байдлын суурь мэдээ байгаа болон тийм энгийн мэдээллээс чөлөөлөгдсөн онгоцны тогтвортой байдлын найдвартай мэдээллийг авч болно хэмээн үзвэл тухайн хөлөг онгоцыг хазайлгаж туршихаас чөлөөлөхийг зөвшөөрч болно.

д) Хөлөг онгоцны үзүүлэлтийг харьцаа болон зохион байгуулалтын улмаас мета төвийн өндөр нь бүхий л болзошгүй ачааллын нөхцөлд хангалттайгаас ч илүү үзүүлэлттэй байж болно гэж үзвэл төсөөтэй хөлөг онгоцны үзүүлэлтэд тулгуурлан тодорхой нэг хөлөг онгоц эсхүл бүлэг хөлөг онгоцыг нэн ялангуяа шингэн, эсхүл хүдрийг бөөнөөр нь тээвэрлэхэд зориулагдсан загвар бүхий хөлөг онгоцыг хазайлтын шалгалтаас чөлөөлөхийг захиргаа мөн зөвшөөрч болно.

Журам 20

Гэмтлийн хяналтын төлөвлөгөө

Тавцан болон ачаа хадгалах газар бүрд хамаарах ус үл нэвтрэх тасалгааны зааг хязгаар, тэнд байгаа нээлхийг хаах төхөөрөмж, түүнчлэн тэдгээрт аливаа хяналт тавих байрлал, түүнчлэн усанд авталтын улмаас учирч болох гэмтлийг засварлах ажиллагааг

тодорхой харуулсан зураг, төлөвлөгөөг ахмадын туслахад удирдамж болгох зорилгоор байнга дэлгэн үзүүлсэн байна. Үүний зэрэгцээ дээрх мэдээллийг агуулсан товхимолоор хөлөг онгоцны ажилтныг хангана.

Журам 21

Ус үл нэвтрэх хаалга зэргийг тэмдэглэх, давтамжтай ажиллуулах болон шалгах*

Энэхүү журам нь шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.

Журам 22

Замын тэмдэглэлд оруулсан зүйлс

- а) Энэхүү журам нь шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд хамаарна.
- б) Удирдлагын үеэр хаалттай байлгахыг энэхүү дүрмээр шаардсан нугастай хаалга, зөөврийн хавтан, хажуугийн нээлхий, дамнасан шат, ачааны болон нүүрсний тавцан, бусад нээлхийг хөлөг онгоц боомтыг орхин явахын өмнө хаасан байна. Хаах болон онгойлгох цаг хугацааг (хэрэв энэхүү журмын дагуу зөвшөөрч болохоор байвал) Захиргаанаас тодорхойлсноор хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн гарын авлагад бичсэн байна.
- с) Энэ бүлгийн 21 дүгээр журамд шаардсан бүхий л дасгал болон үзлэгийн талаарх бичлэгийг илэрсэн аливаа алдаа дутагдлыг тодорхой бичиж хөлөг онгоцны замын тэмдэглэлийн номонд оруулна.

ХЭСЭГ С – МАШИН МЕХАНИЗМ БОЛОН ЦАХИЛГААНЫ БАЙГУУЛАМЖ

(С хэсэг нь зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцонд хамаарна)

Журам 23

Ерөнхий заалт

- а) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгааны байгууламж дор дурдсан шаардлагыг хангах ёстой.
 - i) аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай үйлчилгээг янз бүрийн онцгой тохиолдолд тасралтгүй хангах;
 - ii) цахилгаанаас учрах аюулаас зорчигчид, хөлгийн баг болон хөлөг онгоцыг сэргийлсэн байна.
- б) Ачааны хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 26, 27, 28, 29, 30 болон 32 дугаар журмын шаардлагыг хангана.

* Байгууллагын А.167 (ES.IY) дугаар тогтоолоор баталсан урт нь 100 метрээс доош зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоцны бүтэн тогтвортой байдлын талаарх зөвлөмж ба байгууллагын А.206 (YII) дугаар тогтоолоор баталсан зөвлөмжид оруулсан нэмэлт өөрчлөлт.

- а) Ус үл нэвтрэх хаалга, хажуугийн нээлхий, ус гадагшлуулагчийн хавхлага болон хаах төхөөрөмж, үнс хаягч болон хог хаягчийг долоо хоног тутам ажиллуулан дасгал хийнэ. Нэг долоо хоногоос илүү хугацаагаар аялалд гарах хөлөг онгоцонд боомтыг орхин явахаас нь өмнө бүрэн шалгах бөгөөд үүнээс хойш аяллын үеэр наад зах нь долоо хоногт нэг удаа ажиллуулан дасгал хийнэ. Бүх хөлөг онгоцны далайд хэрэглэгдэж буй гол хөндлөн хаалт дахь бүхий л ус үл нэвтрэх цахилгаан хаалга болон нугастай хаалгыг өдөр тутам ажиллуулна.
- б) (i) Ус үл нэвтрэх хаалга болон тэдгээртэй холбогдсон бүх төхөөрөмж ба заагч, тасалгааг ус үл нэвтрэх болгохын тулд хаах шаардлагатай байдаг бүх хавхлага, түүнчлэн гэмтлийг хянах чагт холбоосыг ажиллуулахад шаардлагатай бүх хавхлагыг далайд наад зах нь долоо хоногт нэг удаа тогтмол шалгана.
 - (ii) Ийм хавхлага, хаалга ба төхөөрөмжийг дээд зэргийн аюулгүй байдлыг хангахын эсэхийг батлахын тулд тэдгээрт тохиромжтой тэмдэг тавина.

Журам 24

**Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгаан
эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэр**

а) Хөлөг онгоцны хөдөлгөх хүч болон аюулгүй байдлын туслах байгууламжийн ажиллагааг зөвхөн цахилгаан эрчим хүчээр хангадаг зорчигч тээврийн хөлөг онгоц бүрийг наад зах нь хоёр үндсэн генератораар хангана. Эдгээр үүсгэгч төхөөрөмжийн хүч чадал нь тэдгээрийн аль нэг нь зогссон тохиолдолд энэ бүлгийн 23 дугаар журмын (а) (I) дэд хэсэгт дурдсан үйлчилгээг явуулах боломжтой хэвээр байх ёстой.

б) Хэрэв зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд ганцхан нэг үндсэн генераторын станц байгаа бол хуваарилах самбарыг нь түүнтэй галын үндсэн нэг бүсэд байрлуулна. Хэрэв нэгээс дээш үндсэн үүсгэгч станц байгаа нөхцөлд үндсэн хуваарилах самбар нэг байхыг зөвшөөрнө.

Журам 25

**Зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны цахилгаан эрчим
хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр**

а) Цахилгаан эрчим хүчний бие даасан онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийг хаалттай тавцангийн дээр болон машины зайн гадна байрлуулна. Цахилгаан эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэр (эх үүсвэрүүд)-ийн тухай дахь байршил нь энэ бүлгийн 2 дугаар журмын (h) хэсэгт тодорхойлсон, машины зайд гарсан гал, эсхүл бусад онцгой тохиолдолд эрчим хүчийг нийлүүлэх, эсхүл хуваарилахад саад тотгор учруулахгүй байх талаар захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна. Харин дурдсан уг эх үүсвэр нь түншүүр хаалтын урд байж болохгүй.

б) Нийлүүлсэн эрчим хүч нь онцгой тохиолдлын үед захиргааны үзэж байгаагаар зорчигчдын болон багийн аюулгүй байдалд шаардлагатай бүх ажиллагааг явуулахад эдгээр ажиллагаа нь зэрэгцэн явагдах тохиолдолд ч хангалттай хүрэлцэхүйц байна. Тавцан дээр болон гадна хажууд байгаа завины станц бүрд, түүнчлэн бүхий л хонгил, зам, гишгүүрт зам болон гарцанд, машины зай ба II-2 бүлгийн 3 дугаар журмын (d) хэсгийн заалтад тодорхойлсон хяналтын станцад байдаг онцгой тохиолдлын гэрэлтүүлэгч, хэрэв эрчим хүчний гол эх үүсвэрээс ажилладаг бол уг шүршдэг шахуурга, залуурдлагын гэрэл болон өдрийн гэрлийн дохио өгдөг чийдэнд тусгайлан анхаарал тавина. Хэрэв Захиргаанаас аюулгүй байдлын шаардлагад хохирол учрахгүй гэж үзвэл тогтмол богино хугацааны аялал хийдэг хөлөг онгоцонд арай бага эрчим хүч нийлүүлэхийг тэрээр хүлээн зөвшөөрч болох ба бусад тохиолдолд эрчим хүч нь 36 цагийн хугацаанд хангалттай байх ёстой.

с) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь дор дурдсаны аль нэг нь байна.
i) зохих эхлэлийн зохицуулалттай, түлшний хараат бус нөөцтэй анхдагч хөдөлгүүрээр ажилладаг генератор, ашиглах түлш нь цельсийн 43 хэмээс (110 хэм F)-ээс доош биш халуунд гал авалцах цэгтэй байх;
ii) онцгой тохиолдлын ачааллыг нэмэлт цэнэглэлтгүйгээр, эсхүл цахилгаан хүчдэлийн хэт их уналтгүйгээр даах боломжтой аккумуляторын зай.

d)

(i) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь генератор байх тохиолдолд дараахь хүчин чадал бүхий аккумуляторын зайнаас бүрддэг онцгой тохиолдлын эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэр байх ёстой.

1. хагас цагийн турш онцгой тохиолдлын гэрлийг тасралтгүй тэжээх;
2. ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) хаах, тэгэхдээ бүгдийг нэг зэрэг биш байж болно;
3. механикаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалганы онгорхой, эсхүл хаалттай эсэхийг харуулдаг заагчийг (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) ажиллуулах;

4. механикаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалганы хаагдах дохиоллыг өгдөг дуун дохиог (хэрэв цахилгаанаар ажилладаг бол) ажиллуулах.

Цахилгааны үндсэн хангамж зогсох үед онцгой тохиолдлын эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэр нь автоматаар ажиллагаанд орох ёстой.

Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр аккумуляторын зай байгаа нөхцөлд үндсэн гэрэлтүүлэг зогссон үед онцгой тохиолдлын гэрэлтүүлэгч автоматаар ажиллагаанд орох байдлаар зохицуулсан байна.

e) Энэ журамд нийцүүлэн угсарсан аливаа аккумуляторын зай нь цэнэггүй болсныг үзүүлэх заагчийг машины зайд, болж өгвөл үндсэн хуваарилах самбарт байрлуулна.

f)

i) Онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарыг эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэрт аль болох ойрхон суурилуулна.

ii) Онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарын ажиллагаанд саад болохоос бусад тохиолдолд эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийн хуваарилах самбарыг эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байгаа тэр газарт байрлуулна.

iii) Энэ журамд нийцүүлэн угсарсан аккумуляторын зайг онцгой тохиолдлын хуваарилах самбар байгаа тэр газарт суурилуулж болохгүй.

iv) Захиргаа нь онцгой тохиолдлын залгах самбарыг хэвийн нөхцөлд хуваарилах самбараас эрчим хүчээр хангагдахыг зөвшөөрч болно.

g) Онцгой тохиолдлын бүхий л төхөөрөмж нь хөлөг онгоц 22.5 хэмээр хазайх болон хөлөг онгоцны тонгойлт нь 10 хэмтэй байх үед хэвийн ажиллагаар зохицуулагдана.

h) Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр болон эрчим хүчний түр зуурын эх үүсвэрийг тогтмол шалгах талаар тусгай журам гаргах ба шаардлагатай бол уг шалгалтын автомат ажиллагааны шалгалтыг багтаан оруулна.

Журам 26

Ачааны хөлөг онгоцны цахилгаан эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр

a) 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даац бүхий ачааны хөлөг онгоц:

i) 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц нь гал, эсхүл бусад учир холбогдлын улмаас үндсэн цахилгаан төхөөрөмж ажиллахаа больсон тохиолдолд түүний ажиллагааг баталгаатай болгохын тулд Захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу дээд үргэлжилсэн тавцангаас дээш болон машины зайн гадна байрлуулсан, эрчим хүчний бие даасан онцгой тохиолдлын эх үүсвэртэй байна.

ii) эрчим хүчний хангамж нь захиргааны үзэж байгаагаар онцгой тохиолдлын үед хөлөг онгоцон дээр байгаа бүх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон бүхий л ажиллагааг явуулахад хангалттай байх ёстой бөгөөд тэгэхдээ эдгээр ажиллагааг нэг зэрэг явуулж болох шаардлагыг харгалзан үзэж дор дурдсан зүйлийг тусгайлан анхаарч үзнэ.

1. Тавцан дээр болон гадна хажуу дахь завийн тавиур, бүх хонгил зам, гишгүүрт зам болон гарц, машины зай ба үндсэн генераторын зай, жолоодлогын байр болон штурманы өртөөний онцгой тохиолдлын гэрэл;

2. Ерөнхий түгшүүрийн дохио;

3. Зөвхөн цахилгаанаар ажиллуулдаг залуурдлагын гэрэл, түүнчлэн хэрэв цахилгаан эрчим хүчний үндсэн эх үүсвэрээр ажилладаг бол өдрийн гэрлийн дохионы чийдэн.

Эрчим хүчээр 6 цагийн хугацаанд тасралтгүй хангах ёстой.

Эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр нь дор дурдсан зүйлийн аль нэг байж болно.

1. Нэмэлт цэнэглэлтгүйгээр болон хүчдэлийн хэт уналтгүйгээр онцгой тохиолдлын ачааллыг даах боломжтой аккумуляторын зай.
2. Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан түлшний хараат бус хөдөлгүүр болон зөвшөөрөгдсөн залгах төхөөрөмж бүхий генератор. Ашиглах түлш нь цельсийн 43 хэм (110 хэм F) –ээс доош биш халуунд гал авалцах цэгтэй байна.
 - i) Онцгой тохиолдлын тоног төхөөрөмжийг хөлөг онгоц 22.5 хэмээр хазайх болон хөлөг онгоцны тонгойлт нь 10 хэмтэй байх үед ч хэвийн ажиллахаар зохицуулна.
 - ii) Онцгой тохиолдлын тоног төхөөрөмжийг тогтмол шалгах талаар тусгай заалт гаргана.
- b) Бохир даац нь 5.000 тонноос бага ачааны хөлөг онгоц
 - i) 5.000 тонноос бага бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц нь захиргаанаас тавих шаардлагыг хангаж байрлуулсан онцгой тохиолдлын бие даасан эрчим хүчний эх үүсвэртэй байх бөгөөд тэрээр III бүлгийн 19 дүгээр дүрмийн (a) (ii), (b) (ii), (iii) дэд хэсэгт дурдсан аврах завины тавиур, усанд буулгах ажиллагааг гэрэлтүүлэх, түүнчлэн Захиргаанаас шаардаж болох бусад ажиллагааны хэрэгцээг хангах чадвартай байна. Үүний зэрэгцээ III бүлгийн 38 дугаар дүрмийн шаардлагад анхаарал хандуулна.
 - ii) Эрчим хүчний хангамж нь наад зах нь 3 цагийн хугацаанд хүрэлцээтэй байх ёстой.
 - iii) Эдгээр хөлөг онгоцонд мөн энэ журмын (a) хэсгийн (iii), (iv) болон (v) дахь дэд заалт хамаарна.

Журам 27

Гүйдэлд цохиулах, гал гарах болон цахилгаан эрчим хүчнээс гаралтай бусад аюулаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
 - i.
 - i) “Амьд” байхаар төлөвлөгдөөгүй боловч гэмтэл согогтой нөхцөлд “амьд” болох боломжтой цахилгаан машин механизмын, эсхүл бүх ил гарсан төмөр хэсэг, түүнчлэн бүх цахилгаан аппарат газардсан байх ёстой бөгөөд ба бүх цахилгаан аппарат төхөөрөмжийг ердийн ажиллах үед осол гарах аюулгүй байхаар хийж суурилуулсан байна.
 - ii) Зөөврийн цахилгаан гэрэл, гар багаж болон хөлөг онгоцны цахилгаан тоног төхөөрөмжийн зориулалттай, захиргаанаас аюултай гэж тодорхойлсноос илүү хүчдэл бүхий багаж хэрэгслийг давхар тусгаарлагч, эсхүл бууруулагч трансформатор ашигласнаас бусад тохиолдолд зохих ёсоор гардуулсан байна. Захиргаа нь чийгтэй орчны ашиглах цахилгаан чийдэн, хэрэгсэл, эсхүл ижил төсөөтэй аппарат төхөөрөмжид зориулагдсан, тусгай урьдчилан сэргийлэх нэмэлт арга хэмжээ авахыг шаардаж болно.
 - ii. Үндсэн болон онцгой тохиолдлын хуваарилах самбарт хүмүүст аюулгүйгээр араас нь болон урдаас нь хялбар хүрэх боломжтойгоор байрлуулна. Хуваарилах самбарын хажуу тал, ар тал ба шаардлагатай бол урд талыг тохиромжтойгоор хамгаалсан байна. Түүний урд болон ард талд шаардлагатай газар нь мөн цахилгаан дамжуулдаггүй дэвсгэр, эсхүл хаалт байна. Захиргаанаас тусгайлан заасан цахилгаан хүчдэлээс давсан, газардуулах ёстой цахилгаан хүчдэл дэх ил гарсан цахилгаан дамжуулагчийн хэсгийг аливаа залгах самбар, эсхүл хяналтын самбарын нүүрэн талд суурилуулж болохгүй.
 - iii.
 - i) Хуваарилалтын системд их биеийг хоёрдогч дамжуулагчаар ашигласан тохиолдолд захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан урьдчилан сэргийлэх тусгай арга хэмжээг авсан байна.

- (ii) Хөөнөгт хөлөг онгоцны тухайд их биеийг хоёрдогч дамжуулагч болгон ашиглахгүй.
 - iv.
 - i) Цахилгаан утасны бүх төмөр гэр болон хуяг нь цахилгааны хувьд тасралтгүй хийгдсэн байх ба газардсан байна.
 - (ii) Хэрэв цахилгааны утас нь гэргүй, эсхүл хуяггүй байх бөгөөд цахилгаан гэмтлийн үед гал гарах эрсдэл байж болох тохиолдолд захиргаа урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авахыг шаардана.
 - v. Гэрэлтүүлэх төхөөрөмжийг цахилгааны утсыг аюултайгаар халаах болон орчин тойрны материалыг халаахаас урьдчилан сэргийлсэн байдлаар байрлуулан угсарна.
 - vi. Цахилгааны утсыг холголт, эсхүл бусад гэмтлээс сэргийлэх боломжит хэлбэрээр байрлуулна.
 - vii. Цахилгаан хэлхээ бүр богино холболтоос хамгаалагдсан байна. Энэ бүлгийн 30 дугаар журамд нийцсэн эсхүл Захиргаанаас чөлөөлснөөс бусад тохиолдолд цахилгаан хэлхээ бүрийг хэт ачааллаас хамгаалсан байна. Цахилгаан хэлхээ бүрийн ачааллын хэмжээ ачааллыг хэтрүүлэн даах хязгаар, хамгаалах хэрэгслийн хүч чадлыг даах заагуур байвал зохино.
 - viii. Аккумуляторын зайг зохистойгоор халхавчлан байрлуулах бөгөөд тэдгээрийн байр болгон ашиглаж буй бүхээгт нь зохих ёсоор зохион бүтээгдсэн, найдвартай агааржуулалттай байна.
- b) Гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоц
- i) Аль нэг үндсэн бүс дэх гал түймэр нь галын аливаа бусад бүс дэх чухал үйлчилгээнд саад учруулахгүй байхаар хуваарилалтын системийг зохион байгуулна. Аливаа бүсээр дамжин өнгөрч байгаа үндсэн ба онцгой тохиолдлын цахилгаан утас нь босоо болон хэвтээ байрлалд аль болох хол зайд тусгаарлагдсан байх үндсэн дээр энэ шаардлагыг хангана.
 - ii) Цахилгааны утас нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан, галд авалцахгүй байх төрлийнх байна. Гал, эсхүл тэсрэлтийг урьдчилан сэргийлэхийн тулд захиргаа онцгой газрын цахилгааны утасны тухайд нэмэлт хамгаалалтыг шаардаж байна.
 - iii) Цахилгаан тоног төхөөрөмж нь тухайн холимогт галын тэсрэлт үүсгэдэггүй, галд авалцан шатдаггүй тийм төрлийнх байхаас бусад тохиолдолд шатамхай хий, эсхүл уурын холимогийг хадгалдаг газарт цахилгаан тоног төхөөрөмж угсрахгүй.
 - iv) Нүүрсний бункер, агуулахад үйлчлэх гэрлийн цахилгаан хэлхээг тухайн газрын гадна талд тусгаарлагч унтраалгатай байрлуулна.
 - v) Нам хүчдэлийнхээс бусад цахилгааны утасны холболтыг гагцхүү холболтын болон салаалалтын хайрцаг дотор хамгаалсан байна. Бүх ийм хайрцаг, эсхүл цахилгаан сүлжээний төхөөрөмжийг гал тархахаас урьдчилан сэргийлэх боломжтойгоор бүтээсэн байна. Хэрэв залгалт хийх шаардлага гарвал цахилгаан утасны анхны механик болон цахилгаан шинж чанарыг хадгалах тийм зөвшөөрөгдсөн аргаар хийгдэнэ.
 - vi) Аюулгүйн системд болон онцгой тохиолдлын дохиоллын дотоод системд зориулагдсан цахилгаан сүлжээний системийг гал зуух, машины зай ба галын өндөр эрсдэлтэй бусад хаалттай газраас тусгаарлах байдлаар зохион байгуулах бөгөөд үүнд эдгээр газрын хүрээд холбоогоор хангах, эсхүл түгшүүрийн дохио өгөх шаардлагатай болох тохиолдолд хамаарахгүй. Хэрэв хөлөг онгоцны угсралт, түүний хэмжээ нь эдгээр шаардлагыг дагаж мөрдөхийг зөвшөөрөхгүйд хүргэх тохиолдолд эдгээр цахилгаан сүлжээний систем нь гал зуух, машины зай болон галын өндөр эрсдэл бүхий бусад хаалттай газраар дамжин өнгөрөх үед уг системд зориулсан үр ашигтай хамгаалалтаар хангахын тулд Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан арга хэмжээг авсан байна.
- c) Гагцхүү ачааны хөлөг онгоц

Тоног төхөөрөмж нь галд авалцдаггүй (тэсрэлт үүсгэдэггүй) байхаас бусад тохиолдолд зарчмын хувьд аккумуляторын зайд зориулагдсан аливаа тасалгаанд гүйдлийн нум үүсгэх тоног төхөөрөмжийг суурилуулахгүй.

Журам 28

Ухрах хөдөлгөөнийг хангах

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
Бүхий л хэвийн нөхцөл байдалд хөлгийн зохих удирдлагыг хангахын тулд хөлөг онгоц нь ухарч явахад зориулагдсан хангалттай хүчин чадалтай байна.
- b) Гагцхүү зоригч тээврийн хөлөг онгоц
Машин механизмын манёвр хийх хэвийн нөхцөлд хөдөлгүүрийн түлхэлтийн чиглэлийг хангалттай хугацаанд өөрчлөх болон хөлөг онгоц хамгийн их хурдтай урагшилж байгааг хөдөлгөөнгүй байдалд оруулах чадварыг эхний шалгалтаар туршина.

Журам 29

Залуурын төхөөрөмж

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
- i) Хөлөг онгоцыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн үндсэн залуурын төхөөрөмж болон туслах залуурын төхөөрөмжөөр хангана.
 - ii) Залуурын үндсэн төхөөрөмж нь хангалттай бат бөх, хөлөг онгоцыг хамгийн дээд хурдаар явж байхад нь залуурдах чадвартай байх ёстой. Үндсэн залуурын төхөөрөмж болон сүүлний залуур нь хөлөг онгоц хамгийн дээд хурдаар ухрах үед гэмтэхгүй байхаар зохиогдсон байна.
 - iii) Туслах залуурын төхөөрөмж нь хангалттай хүчин чадалтай байх бөгөөд удирдаж болох хурдад хөлөг онгоцыг залуурдах чадвартай, түүнчлэн онцгой тохиолдлын үед ажиллагаанд яаралтай орох боломжтой байна.
 - iv) Хэрэв залуур цахилгаанаар ажилладаг бол түүний тодорхой байрлалыг үндсэн залуурын байранд заасан байна.
- b) Гагцхүү зорчигч тээврийн хөлөг онгоц
- i) Үндсэн залуурын төхөөрөмж нь хөлөг онгоц хамгийн их хурдтай урагшилж байгаа нөхцөлд залуурыг нэг хажуугийн 35 градусаас нөгөө хажуугийн 35 градусд чиглүүлэх боломжтой байна. Залуур нь хамгийн их хурдтай байхад залуурыг 28 секундэд аль нэг талын 35 градусаас эхлэн нөгөө хажуугийн 30 градусд шилжүүлэх боломжтой байна.
 - ii) Туслах залуурын төхөөрөмж нь Захиргаанаас залуурын 228.6 миллиметр (9 инч)-ээс дээш диаметртэй чиглүүлэгчийг шаардах аливаа тохиолдолд цахилгаанаар ажиллана.
 - iii) Хэрэв үндсэн залуурын төхөөрөмжийн хүчний нэгж болон тэдгээрийн холбоосыг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн хувилбар байдлаар суурилуулсан бөгөөд тэдгээр нэгж бүр нь залуурын төхөөрөмжид энэ хэсгийн (I) дэх дэд хэсгийн заалтын шаардлагыг хангах боломж олгох бол туслах залуурын төхөөрөмж заавал шаардагдахгүй.
 - iv) Хэрэв захиргаанаас залуурын чиглүүлэгчийг 228.6 миллиметр (9 инч)-ээс илүү диаметртэй байхыг шаардвал Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн байрлуулсан залуурын хувилбарын станцаар хангана. Үндсэн болон хувилбар залуурын станцыг алсаас удирдах жолоодлогын системийг аль аль систем ажиллахгүй болсон нөхцөлд хөлөг онгоцыг өөр системийн аргаар залуурдаж чадахгүйд хүргэхгүйн тулд захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн зохион байгуулна.
 - v) Жолоодлогын байрнаас хувилбар залуурын станц руу тушаал дамжуулахад нийцсэн хэрэгслийг захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу хангана.
- c) Гагцхүү ачааны хөлөг онгоц

- i) Захиргаанаас сүүлний залуурын 355.6 миллиметр (14 инч)-ээс дээш диаметртэй чиглүүлэгчийг шаардах аливаа тохиолдолд туслах залуурын төхөөрөмжийг цахилгаанаар ажиллуулах боломжтой байна.
- ii) Хэрэв цахилгаанаар ажилладаг залуурын төхөөрөмжийн нэгж болон холболтыг захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн хуулбарлан суурилуулсан бөгөөд нэгж бүр нь энэ журмын (а) хэсгийн (iii) дахь дэд хэсэгтэй нийцэж байвал туслах залуурын төхөөрөмж заавал шаардлагагүй. Харин хамтдаа ажиллаж буй тус хуулбарлаж суурилуулсан нэгж болон холболтыг энэ журмын (а) хэсгийн (ii) дахь дэд хэсэгт нийцсэн байна.

Журам 30

Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмж

- a) Зорчигч тээврийн болон ачааны хөлөг онгоц
Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмжийн хөдөлгүүрийн заалтыг мэдээлэх заагчийг Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн тохиромжтой байрлалд суурилуулсан байна.
- b) Зорчигч тээврийн бүх хөлөг онгоц (даацаас үл хамааран) болон 5.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц
 - i) Цахилгаан болон усан цахилгаан залуурын төхөөрөмжид үндсэн хуваарилах самбараас тэжээгдэх хоёр цахилгаан хэлхээ үйлчилнэ. Шаардлагатай бол хэлхээний нэгийг онцгой тохиолдлын хуваарилах самбартай холбосон байж болно. Хэлхээ тус бүр нь тэдгээрт ердийн нөхцөлд холбогддог бөгөөд нэгэн зэрэг ажилладаг бүх хөдөлгүүрт цахилгаан нийлүүлэх хангалттай хүчин чадалтай байна. Хэрэв залуурын төхөөрөмжийн өрөөнд аль нэг хөдөлгүүр, эсхүл хослуулсан хөдөлгүүрт аль ч цахилгаан хэлхээнээс цахилгаан нийлүүлэхийг зөвшөөрөх дамжуулах ажиллагааг явуулсан бол хэлхээ бүрийн хүчин чадал нь хамгийн их ачаалалтай нөхцөлд ч хангалттай байх ёстой. Хэлхээг тэдгээрийн нийт уртын турш аль болох хол зайд тусгаарлана.
 - ii) Эдгээр хэлхээ болон хөдөлгүүрийг гагцхүү богино хэлхээний хамгаалалтаар хангана.
- c) тонноос доош бохир даацтай ачааны хөлөг онгоц
 - i) Үндсэн болон туслах залуурын төхөөрөмж нь зөвхөн ганц эх үүсвэртэй бол цахилгаан эрчим хүчний ачааны хөлөг онгоц энэ журмын (b) хэсгийн (I) болон (ii) дахь дэд хэсгийн заалтад нийцнэ. Харин туслах залуурын төхөөрөмж нь гол төлөв бусад үйлчилгээнд зориулагдсан хөдөлгүүрээр ажилладаг бол захиргаа хамгаалалтын арга хэмжээ шаардлага хангасан гэж үзсэний үндсэн дээр (b) хэсгийн (ii) дэд хэсгийн заалтыг хэрэгсэхгүй болгож болно.
 - ii) Цахилгаанаар, эсхүл усан цахилгаан үндсэн залуурын төхөөрөмжийн хөдөлгүүр болон эрчим хүчний хэлхээг гагцхүү богино гүйдлийн хамгаалалтаар хангасан байна.

Журам 31

Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц дахь онцгой тохиолдлын төхөөрөмжийн байршил

Цахилгаан эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр, онцгой тохиолдлын галын шахуурга, онцгой тохиолдлын ус зайлуулах шахуурга, гал унтраах зорилготой нүүрс төрөгчийн давхар хүчилтэй лонх болон хөлөг онгоцны аюулгүй байдалд чухал бусад онцгой тохиолдлын төхөөрөмжийг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны түншүүр хаалтын урд суурилуулж болохгүй.

Журам 32

Жолоодлогын байр болон хөдөлгүүрийн өрөө хоорондын холбоо

Хөлөг онгоцонд жолоодлогын байрнаас хөдөлгүүрийн өрөө хүртэл тушаал дамжуулах хоёр төрлийн хэрэгсэл байна. Нэг хэрэгсэл нь хөдөлгүүрийн өрөөний цахилгаан шуудан байна.

БҮЛЭГ II-2

**УГСРАЛТ – ГАЛААС ХАМГААЛАХ, ГАЛЫГ ИЛРҮҮЛЭХ
БОЛОН ГАЛ УНТРААХ**

ХЭСЭГ А – ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

Журам 1

Хэрэглэх хүрээ

- а) Энэхүү бүлгийн зорилгоор:
- i) “Зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан зорчигч тээврийн хөлөг онгоц, эсхүл дээрх хугацаанд, эсхүл түүнээс хойш зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болгож өөрчлөгдсөн ачааны хөлөг онгоцыг; Бусад бүх хөлөг онгоцыг одоо байгаа хөлөг онгоц хэмээн тооцно;
 - ii) “ачааны шинэ хөлөг онгоц” гэж энэхүү конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан ачааны хөлөг онгоцыг;
 - iii) засварт орсон, өөрчлөлт болон сайжруулалт хийгдсэн ба тэдгээртэй холбоотойгоор шинэчлэгдсэн хөлөг онгоцны хувьд наад зах нь өмнө тухайн хөлөг онгоцонд мөрдөгдөж байсан шаардлагад нийцэх ёстой. Одоо байгаа хөлөг онгоц нь энэ тохиолдолд шинэ хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлагыг өмнө нь дагаж мөрдөж байснаасаа доогуур түвшинд хангах ёсгүй. Томоохон чанарын засвар, өөрчлөлт болон сайжруулалт, түүнчлэн үүнтэй холбоотойг шинэчлэлт нь Захиргаанаас үндэслэлтэй бөгөөд боломжтой гэж үзсэн тэр хэмжээгээр шинэ хөлөг онгоцонд зориулагдсан шаардлагыг хангах ёстой.
- б) Тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол
- i) энэ бүлгийн А хэсгийн 4 - 16 дугаар журам нь шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
 - ii) энэ бүлгийн В хэсэг нь 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоцод үйлчилнэ;
 - iii) энэ бүлгийн С хэсэг нь 36-аас дээшгүй зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
 - iv) энэ бүлгийн D хэсэг нь ачааны шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилнэ;
 - v) энэ бүлгийн E хэсэг нь шинэ хөөнөгт үйлчилнэ;
- с)
- i) Энэ бүлгийн F хэсэг нь 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг одоо байгаа зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд үйлчилнэ.
 - ii) Одоо байгаа, 36-аас дээшгүй зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоц болон одоо байгаа ачааны хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйлийг дагаж мөрдөнө.
1. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд уг конвенцийн бүлэг II-ын заасан дагуу шинэ хөлөг онгоцонд үйлчилдэг шаардлагыг нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.

2. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдөр, эсхүл түүнээс хойш боловч “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс өмнө хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд зориулан 1948 оны конвенцийн бүлэг II-ын дагуу шинэ хөлөг онгоцны хувьд үйлчилж байсан шаардлага нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөгдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.

3. “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө хэрсэнг нь тавьсан, эсхүл түүнтэй төстэй угсралтын шатанд байсан хөлөг онгоцонд зориулан уг конвенцийн бүлгийн II-ын дагуу одоо байгаа хөлөг онгоцны хувьд үйлчилж байсан шаардлага нь тэрхүү бүлэгт тодорхойлсноор мөрдөгдөж байгаа эсэхийг Захиргаанаас баталгаажуулна.

d) Энэхүү конвенцид тодорхойлсон одоо байгаа аливаа хөлөг онгоцонд зориулан Захиргаа нь энэ журмын (с) (I) дэд хэсгийн заалтын дагуу мөрдөх ёстой шаардлага дээр нэмж 1948 болон 1960 оны конвенцийн бүлэг II-т байдаггүй бөгөөд энэ бүлэгт байгаа шаардлагын алийг нь дагаж мөрдөх ёстойг шийдвэрлэнэ.

e) Аяллын хаалттай шинж болон нөхцөл нь энэхүү бүлгийн аливаа тодорхой шаардлагыг мөрдөхийг үндэслэлгүй, эсхүл шаардлагагүй болгохоор байна гэж Захиргаанаас үзвэл тэрээр аяллынх нь явцад хамгийн ойр байгаа хуурай газраас 20-иос илүү миль холддоггүй, өөрийн улсад харьяалагддаг нэг хөлөг онгоц, эсхүл бүлэг хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болно.

f) Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц нь бадарчдын худалдаа зэрэг тусгай худалдааны олон тооны зорчигчдыг тээвэрлэх зориулалттай тусгай худалдаанд хөлслөгдсөн тохиолдолд энэ бүлгийн шаардлагыг дагаж мөрдөхийг албадах нь тохиромжгүй гэж захиргаа үзвэл өөрийн улсад харьяалагдаж буй тэрхүү хөлөг онгоцыг эдгээр шаардлагаас чөлөөлж болох бөгөөд тэдгээр хөлөг онгоц нь дор дурдсан зүйл, заалтыг мөрдөнө.

i) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны тухай 1971 оны хэлэлцээрт хавсаргасан журам;

ii) арилжааны зориулалтаар тусгай зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцны багтаамжид тавих шаардлагын тухай 1973 оны протоколд хавсаргасан журам (хүчин төгөлдөр болсноос нь эхлэн)

Журам 2 Үндсэн зарчим

Энэхүү бүлгийн зорилго нь хөлөг онгоцыг галаас хамгаалах, гал илрүүлэх болон гал унтраах явдлын хамгийн боломжтой түвшинг шаардахад оршино. Дор дурдсан үндсэн зарчим нь энэ бүлгийн журмын үндэс болох бөгөөд хөлөг онгоцны төрөл болон галын аюулд өртөх боломжийг харгалзан энэхүү дүрэмд хамааруулсан:

- a) хөлөг онгоцыг дулааны болон бүтцийн хязгаараар үндсэн босоо бүсэд хуваах;
- b) орон байранд зориулагдсан зайг хөлөг онгоцны бусад хэсгээс дулааны болон бүтцийн хязгаараар тусгаарлах;
- c) шатамхай материал ашиглахыг хязгаарлах;
- d) аливаа галыг үүссэн бүсэд нь илрүүлэх;
- e) аливаа галыг үүссэн бүсэд хязгаарлан барих болон унтраах;
- f) гал сөнөөх үйл ажиллагааг оруулах, эсхүл зугтах аргыг хамгаалах;
- g) гал унтраах багажийг бэлэн байлгах;
- h) шатамхай ачаанаас үүсэх хийн гал авалцах боломжийг багасгах.

Журам 3 Нэр томьёо

Хэрэв тусгайлан өөрөөр заагаагүй бол энэхүү бүлгийн зорилгоор:

- a) “шатамхай биш материал” гэж Захиргаанаас тавих шаардлагад шалгалтын тогтсон үйл явцаар нийцүүлэн тогтоосон, ойролцоогоор 750 цельсийн хэм (1.382

фаренгейтийн хэм) хүртэл халаахад шатдаггүй, өөрөө асахад хангалттай хэмжээний шатамхай уур гаргадаггүй материалыг; Аливаа бусад материалыг шатамхай материал гэнэ.

б) “галын стандарт сорил” гэж холбогдох хаалт, эсхүл тавцангийн загварыг сорилын зууханд оруулж, хугацаа халаалтын хэмийн стандарт муруйд нийцэх хэмд туршихыг хэлнэ. Загвар нь зориулсан бүтэцтэй аль болох ижилхэн бөгөөд тохиромжтой газраа дор хаяж нэг холбоостой, 4.65-аас багагүй ам.метр (50 квадрат фут) бүхий талбайтай, 2.44 метр (8 фут)-ийн өндөртэй, (эсхүл тавцангийн урттай) байна. Хугацаа халаалтын хэмийн стандарт муруйг дор дурдсан цэгээр дамжсан жигд муруй зураасаар тодорхойлно.

Эхний 5 минутын төгсгөлд - 538 цельсийн хэм (1.000 фаренгейтийн хэм);

Эхний 10 минутын төгсгөлд - 704 цельсийн хэм (1.300 фаренгейтийн хэм);

Эхний 30 минутын төгсгөлд - 843 цельсийн хэм (1.550 фаренгейтийн хэм);

Эхний 60 минутын төгсгөлд - 927 цельсийн хэм (1.700 фаренгейтийн хэм).

с) “А” ангиллын хэсэг” гэж дор дурдан зүйлд нийцсэн хаалт болон тавцанаар баригдсан хэсгийг хэлнэ.

i) тэдгээрийг ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц бусад материалаар хийсэн байх;

ii) тэдгээр нь зохих ёсоор биежсэн байх;

iii) тэдгээр нь нэг цагийн стандарт галын сорилын төгсгөлд утаа болон гал нэвтрэхээс хамгаалах боломжтой байхаар хийгдсэн байх;

iv) эсрэг талын дундаж халаалтын хэм нь анхны хэмээс 139 цельсийн хэмээс (250 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэх ёсгүй бөгөөд аливаа холбоосыг оролцуулан ямар нэгэн цэг дэх халалт нь дор дурдсан хугацааны дотор анхны хэмээс дээш 180 цельсийн хэмээс (325 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэхгүй байхаар зөвшөөрөгдсөн төрлийн шатамхай биш материалаар тэдгээрийг тусгаарласан байх.

“А-60” ангилал 60 минут;

“А-30” ангилал 30 минут;

“А-15” ангилал 15 минут;

“А-0” ангилал 0 минут.

v) Бүрэн бүтэн байдал болон температурын өсөлтийн шаардлагыг хангаж байгааг нотлохын тулд хаалт, эсхүл тавцангийн эх загварт сорил хийхийг Рахиргаанаас шаардаж болно.

д) “В” ангиллын хэсэг” гэж дор дурдсан шаардлагад нийцсэн хаалт, тавцан, тааз, эсхүл доторлогоогоор бүрдсэн хэсгийг хэлнэ.

i) тэдгээрийг галын стандарт сорилын эхний хагас цагийн төгсгөлд галын дөл нэвтрэхээс урьдчилан сэргийлэх боломжтой байхаар хийсэн байх;

ii) эсрэг талын дундаж халаалтын хэм нь анхны хэмээс 139 цельсийн хэмээс (250 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэх ёсгүй бөгөөд аливаа холбоосыг оролцуулан ямар нэгэн цэг дэх халаалтын хэм нь дор дурдсан хугацааны дотор анхны хэмээс дээш 225 цельсийн хэм (405 фаренгейтийн хэмээс) илүү нэмэгдэхгүй байх тусгаарлалтын үзүүлэлттэй байна.

“В-15” ангилал 15 минут;

“В-0” ангилал 0 минут.

iii) энэ бүлгийн Хэсэг С болон D-ийн дагуу шатамхай материал ашиглахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд тэдгээрийг зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийсэн байх бөгөөд “В” ангиллын хэсгийг хийхэд орсон бүх материал нь шатамхай биш байх ба энэ хэсгийн (ii) дахь дэд хэсэгт тусгайлан заасан халуун нэмэгдүүлэх хязгаарлалтыг стандартын галын сорилын эхний хагас цагийн төгсгөлд бүрэн хангах боломжтой байх;

iv) бүрэн бүтэн байх болон халаалтын хэмийн өсөлтийн шаардлагыг хангаж байгааг нотлохын тулд хана, эсхүл тавцангийн эх загварт сорил хийхийг Захиргаанаас шаардаж болно.

- е) “С” ангиллын хэсэг” нь зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийгдсэн байна. Тэдгээр нь утаа болон гал нэвтрүүлэх, эсхүл халаалтын хэмийн өсөлтийг хязгаарлахтай холбогдсон шаардлагад нийцсэн байх шаардлагагүй;
- ф) ”В” ангиллын үргэлжилсэн тааз, эсхүл доторлогоо” гэж гагцхүү “А” эсхүл “В” ангиллын хэсэгт дуусах “В” ангиллын тааз, эсхүл доторлогоо;
- г) “ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц бусад материал”. “Ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материал” гэдэг үгс гарч ирэх үед “дүйхүйц материал” гэдэг нь өөрөө, эсхүл тусгаарлагчаар хангагдсаныхаа улмаас стандарт галын шалгалтад оруулсны төгсгөлд гантай ижилхэн бүтцийн болон гал тэсвэрлэх шинжтэй бүх материалыг хэлнэ (жишээ нь зохих тусгаарлагчтай хөнгөн цагааны хайлш);
- h) “галын бага тархалт” гэж Захиргаанаас тогтсон шалгалтын ажиллагаагаар сориход гадаргуу нь галын дөлийн тархалтыг хангалттай хязгаарлахыг;
 - i) “үндсэн босоо бүс” гэж их бие, давхарлага болон тавцаны “А” хэсгээр хуваагдсан бөгөөд аль нэг тавцан дээрх дундаж урт нь ерөнхийдөө 40 метр (131 фут)-ээс илүү гарахгүй хэсгийг;
 - ii) “орон байрны зай” гэж нийтийн зориулалттай газар, хонгил, бие засах газар, бүхээг, ажлын өрөө, багийн байр, үсчин, тусгаарлагдсан зоорины өрөө болон авдар болон эдгээртэй төсөөтэй зайг;
- i) “нийтийн зай” гэж танхим, хоолны өрөө, амрах өрөө болон байнгын хаалтаар тусгаарлагдсан төсөөтэй газарт зориулсан орон байрны зайн зарим хэсгийг;
 - i) “үйлчилгээний зай” гэж гал зуух, үндсэн зоорь, агуулах (тусгаарлагдсан зоорь болон авдараас бусад) шуудангийн болон мөнгөний өрөө, машины зайн хэсгийг бүрдүүлдэгээс бусад засварын өрөө, бусад төсөөтэй зай ба тэдгээр зайд хүрэх хөндийг;
- j) “ачааны зай” гэж ачаанд зориулагдсан (шатахууны хөөнөгийг оролцуулан) бүх зай болон ийм зайд хүрэх хөндийг;
- к) “тусгай зэрэглэлийн газар” гэж хөөнөгтөө хөдөлгөөнд зориулсан түлш бүхий моторт хэрэгслийг авч явахад зориулагдсан хаалттай тавцангийн дээр, эсхүл доор байгаа, тэдгээр рүү тус хэрэгслийг жолоодож очих, тэдгээрт зорчигчид хүрч очиж болох хаалттай зайг;
- l) “А зэрэглэлийн машины зай” гэж дор дурдсан зүйлийг агуулдаг бүх зайг;
 - i) нийлбэр дүнгээрээ 373-аас багагүй киловат бүхий эрчим хүч гаргадаг үндсэн хөдөлгөгчийн зорилгоор, эсхүл бусад зорилгоор ашиглагддаг дотоод шаталтын төрлийн машин механизм;
 - ii) нефтээр ажилладаг аливаа бойлер, эсхүл шингэн түлшний нэгж болон ийм зайд хүрэх хөндий.
- m) “машины зай” гэж А зэрэглэлийн бүх машины зай болон хөдөлгүүрийн машин механизм, бойлер, шингэн түлшний нэгж, уурын болон дотоод шаталтын хөдөлгүүр, генератор ба цахилгааны үндсэн машин механизм, шатахуун дүүргэх станц, хөргөөх, тогтворжуулах, агааржуулагч болон салхилуулагч машин механизмыг агуулдаг бусад бүх зай болон төстэй ижил зай, түүнчлэн тэдгээрт хүрэх хөндийг;
- n) ”газрын тосоор ажилладаг нэгж” гэж нефтээр ажилладаг бойлерт нийлүүлэх шингэн түлш бэлтгэхэд зориулагдан тоног төхөөрөмж, эсхүл дотоод шаталттай хөдөлгүүрд халаасан шатахууныг бэлтгэн нийлүүлэхэд зориулагдсан тоног төхөөрөмжийг хэлэх бөгөөд үүнд нэг ам сантиметр тутамд 1.8 килограммаас (нэг ам инч тутамд 25 фунт) дээш хэмжээний даралтанд шатахуунтай ажиллах аливаа шатахууны даралтын шахуурга, шүүлтүүр болон халаагуур багтана;
- o) “хяналтын станц” гэж хөлөг онгоцны радио, эсхүл гол удирдлагын тоног төхөөрөмж, эсхүл эрчим хүчний онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байрласан зай, эсхүл галын мэдээлэх, эсхүл галыг хянах тоног төхөөрөмжийг төвлөрүүлсэн зайг;
- p) “галын хязгаарлагдмал эрсдэлийн эд хогшил болон тавилгыг агуулдаг өрөө” гэж энэ бүлгийн 20 дугаар журмын зорилгоор хязгаарлагдсан галын эрсдэлийн тавилга болон эд хогшлыг агуулдаг өрөөг (бүхээг, нийтийн зай, ажлын өрөө эсхүл бусад төрлийн байрны аль нь ч бай) хэлнэ. Тухайлбал,

- i) 2 миллиметр (1/12 инч)-ээс илүүгүй шатамхай өнгөлгөөг ажлын гадаргуу дээр ашиглаж болохоос бусад тохиолдолд ширээ, хувцасны шүүгээ, тольтой ширээ, бичгийн ширээ, аяганы шүүгээ зэрэг бүх битүү тавилга бүхэлдээ зөвшөөрөгдсөн шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх;
 - ii) сандал, буйдан, ширээ зэрэг бүх чөлөөт байрлалын тавилга нь шатамхай биш материалаа хийсэн хүрээтэй байх;
 - iii) бүхий л бөс даавуун өнгөлгөө, хөшиг болон унждаг бусад сүлжмэл материал нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн нэг ам.метр тутамд 0.8 килограмм (нэг ам ярд тутамд 24 унци) жинтэй ноосоор хийсэн эдлэлээс доргүйгээр галын тархалтыг эсэргүүцэх чанартай байх;
 - iv) бүх шалны бүрээс нь захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн ижил зорилгоор ашиглагддаг ноосон материалаар хийгдсэн бүрээснээс доргүйгээр галын тархалтыг эсэргүүцэх чанартай байх;
 - v) хаалт хана, доторлогоо болон таазны ил гарсан бүх гадаргуу нь галыг хязгаартай тархаах шинж чанартай байна.
- q) “хаалттай тавцан” гэж ус үл нэвтрэх хөндлөн хаалт байдаг хамгийн дээд тавцанг;
- г) “хүнд жин” хөлгийн хөнгөн жин болон усан дээрх зуны тавцантай нийцсэн ачааллын шугамд тодорхой буюу 1.025 татах хүч бүхий усан дахь хөлөг онгоцны шилжилт хоорондын метр тонноор илэрхийлсэн ялгааг;
- s) “хөнгөн жин” гэж хөлөг онгоцны ачаа, түлш, тослогооны шатахуун, тогтворжуулах ус, хөөнөгийн цэвэр ус болон ундны ус, хэрэглээний зүйлсгүйгээр, зорчигчид, баг болон тэдгээрийн хэрэгцээний зүйлсийн жинг багтаасан метрийн тонноор илэрхийлсэн жинг;
- t) “хосолмол тээвэрлэгч” гэж түлш, эсхүл хатуу ачааг бөөнөөр нь тээвэрлэхээр хийгдсэн хөөнөгт хөлөг онгоцыг хэлнэ.

Журам 4 **Галын хяналтын схем**

Шинэ болон одоо байгаа бүх хөлөг онгоцонд ажилтны зааварчилгаад зориулан тавцан бүрийн хяналтын станц, “А” зэрэглэлийн хэсгээр тусгаарласан төрөл бүрийн галын бүс, “В” зэрэглэлийн хэсгээр тусгаарласан бүсийг (хэрэв байвал) галын түгшүүрийн дохиолол, илрүүлэгч систем, шүршигч хэрэгсэл (хэрэв байвал), гал унтраах төхөөрөмж, өөр өөр тасалгаа, тавцан зэрэгт хүрч очих арга замыг нь онцлог шинжийн хамт, түүнчлэн сэнсний хяналтын байршил, чийглэгчийн байршил болон бүс бүрийн агааржуулах сэнсний таних дугаарыг оролцуулан агааржуулах системийн нарийвчлан харуулсан зохион байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөөг дэлгэн үзүүлсэн байна. Өөр нэг хувилбар болгон, Захиргааны үзэмжээр, дээр дурдсан нарийвчлалыг товхимол болгон хувилбарыг нь ажилтан бүрд өгсөн байх ба нэг хувийг цаг ямагт хөлөг онгоцны хүрч болох газар байрлуулна. Төлөвлөгөө болон товхимлыг байнга хамгийн сүүлийн шинэчилсэн агуулгаар нь хадгалах ба аливаа өөрчлөлт ороход аль болох хурдан шинэчилж байна. Тус төлөвлөгөө болон товхимолд оруулах тодорхойлолтыг үндэсний хэлээр үйлдсэн байна. Хэрэв үндэсний хэл нь англи, эсхүл франц биш бол эдгээр хэлний аль нэг рүү орчуулгыг хийсэн байна. Үүнээс гадна галтай тэмцэх болон галыг тогтоон барихад зориулагдсан хөлөг онгоц дээрх бүх тоног төхөөрөмж ба хэрэгслийг хадгалах, ажиллуулахтай холбоотой зааварчилгааг хүрч болохуйц газар нэг хавтсанд бэлэн байлгана.

Журам 5 **Галын шахуурга, галын төв шугам, цорго болон хоолой**

- a) Галын шахуургын нийт хүчин чадал
 - i) Зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга нь ёроолын ус шахах зорилготой бол дор дурдсан зохих даралтад ёроолын

усны шахуургын дамжуулах шаардлагатай хэмжээний гуравны хоёроос доошгүй хэмжээний усыг гал унтраах зорилгоор шахах хүчин чадалтай байх;
ii) Ачааны хөлөг онгоцонд онцгой тохиолдлын шахуургаас бусад шаардлагатай галын шахуурга нь өгөгдсөн зохих даралтад 18 дугаар журмын II-1 бүлгийн дагуу ижил хэмжээний зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны ёроолын шахуурга бүрийн дамжуулах шаардлагатай хэмжээний дөрөвний гураваас доошгүй хэмжээний усыг гал унтраах зорилгоор шахах хүчин чадалтай байх ба ямар ч ачааны хөлөг онгоцонд галын шахуургын шаардлагатай нийт хүчин чадал нь нэг цагт 180 шоо метрээс давахгүй байх;

b) Галын шахуурга

1. Галын шахуурга нь бие даасан холбогч хэрэгсэлтэй байна. Ердийн нөхцөлд түлш шахахад ашиглагддаггүй бол ариун цэврийн, тогтворжуулалтын, ёроолын, эсхүл нийтлэг үйлчилгээний шахуургыг галын шахуургын нэгэн адилаар хүлээн зөвшөөрч болох бөгөөд хэрвээ заримдаа шингэн түлш дамжуулах, эсхүл шахах үүрэг хүлээдэг бол өөрчлөх зохистой зохион байгуулалт хийнэ.

i) 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга бүр нь нийт шаардагдах хүчин чадлыг байвал зохих шахуургын хамгийн доод тоо ширхэгт хуваасны 80 хувиас доошгүй хүчин чадалтай байх бөгөөд ийм шахуурга бүр аливаа тохиолдолд дор хаяж усны хоёр урсгалыг дамжуулах боломжтой байна. Эдгээр галын шахуурга нь шаардагдах нөхцөлийн дагуу галын үндсэн системийг усаар хангах боломжтой байх;

Хэрэв шаардсан шахуургын хамгийн бага тооноос илүү шахуурга угсарсан байвал эдгээр нэмэлт шахуургын хүчин чадлыг захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.

2. Бусад төрлийн бүх хөлөг онгоцонд шаардлагатай галын шахуурга бүр (энэ бүлгийн 52 дугаар дүрэмд шаардсан аливаа онцгой тохиолдлын шахуурганаас бусад) шаардагдах нийт хүчин чадлыг байвал зохих шахуургын тоо ширхэгт хуваасны 80 хувиас доошгүй хүчин чадалтай байх ба ямар ч тохиолдолд дор хаяж усны хоёр урсгалыг дамжуулах боломжтой байна. Эдгээр галын шахуурга шаардлагатай нөхцөлийн дагуу галын үндсэн системийг усаар хангах боломжтой байна.

Хэрэв шаардлагатайгаас илүү тооны шахуурга суурилуулсан байвал тэдгээрийн хүчин чадал нь захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байна.

i) Хэрэв шахуурга нь усны дамжуулах хоолой, цорго болон хоолойн тэсвэрлэх даралтаас илүү хүчин чадалтай байвал бүх галын шахуургатай холбож чөлөөлөх хавхлагаар хангана. Эдгээр хавхлагыг галын үндсэн системийн аль ч хэсэгт илүү даралт үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх байдлаар байрлуулж, тохируулсан байна.

c) Галын төв шугам дахь даралт

i) Ачааны хөлөг онгоцонд диаметр нь нэг цагт 140 шоо метр ус нийлүүлэхэд хангалттай байхаас бусад тохиолдолд галын төв шугам болон усны үйлчилгээний хоолойн диаметр нь зэрэг ажиллаж байгаа хоёр галын шахуурганаас гарах хамгийн их усыг үр ашигтай тараахад хүрэлцэхүйц байх;

ii) Энэ журмын (g) хэсгийн заалтад тусгайлан заасан хошуугаар дамжуулан, түүнчлэн аливаа зэргэлдээ цоргоор дамжуулан энэ хэсгийн (l) дэд хэсэгт тусгайлан заасан хэмжээний усыг хоёр шахуургаар зэрэг нийлүүлж байгаа үед бүх цоргыг дор дурдсан хамгийн бага даралттай байлгана.

Зорчигч тээвэрлэх хөлөг онгоц:

4.000 тонн ба түүнээс дээш
бохир даацтай

нэг ам
сантиметр тутам 3.2 килограмм
(нэг ам инч тутам 45 фунт)

1.000 тонн ба түүнээс дээш бохир
даацтай боловч 4.000 тонн бохир
даацтайгаас доош

нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм
(нэг ам инч тутам 40 фунт)

1.000 тонн бохир даацаас доош

Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.

Ачааны хөлөг онгоц:

6.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай	нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм (нэг ам инч тутам 40 фунт)
1.000 тонн ба түүнээс дээш бохир даацтай боловч 6.000 тонноос доош даацтай фунт)	нэг ам сантиметр тутам 2.8 килограмм (нэг ам инч тутам 40 бохир)
1.000 тонн бохир даацаас доош	Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлнэ.

d) Цоргоны тоо ба байршил

Цоргоны тоо болон байршил нь тухайн нэг цоргоноос гараагүй усны дор хаяж хоёр урсгал, хөлөг онгоцны аяллын явцад зорчигчид болон багийн гишүүн хэвийн нөхцөлд хүрч болохуйц зайд хүрч байх, тэгэхдээ нэг нь хоолойн дан уртаар дамжин хүрдэг байхаар зохицуулна.

e) Дамжуулах хоолой болон цорго

i) Хангалттай хамгаалагдсанаас бусад тохиолдолд халсны улмаас үр ашиггүй болдог материалыг галын төв шугамд болон цоргонд ашиглахгүй. Хоолой болон цоргыг галын хоолойг хялбар холбож болох байдлаар байрлуулна. Тавцан дээр нь ачаа байлгаж болох хөлөг онгоцны цоргыг тэдгээрт ямагт амархан хүрч болох байрлалтай байх ба дамжуулах хоолойг аль болох тус ачааны улмаас гэмтэхгүй байхаар зохион байгуулна. Хөлөг онгоцны цорго бүрийг нэг хоолой болон хошуугаар хангаснаас бусад тохиолдолд хоолойн холболт болон хошууг бүрэн харилцан солих боломжтой байлгана.

ii) Галын шахуурга ажиллаж байхад аливаа галын хоолойг салгах боломжтой байхын тулд хоолой бүрд гох, эсхүл хавхлагыг угсарсан байна.

f) Галын хоолой

Галын хоолой нь Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байх бөгөөд тэдгээрийн ажиллагаа шаардагдаж болох аливаа зайд усны урсгалыг хүргэх хангалттай урттай байна. Тэдгээрийн хамгийн их урт нь захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байна. Хоолой бүрийг хошуу ба шаардлагатай холболтоор хангасан байна. Энэ бүлэгт “галын хоолой” хэмээн тусгайлан заасан хоолойг аливаа шаардлагатай бүрдэл хэсэг болон багажны хамт нүдэнд үл харагдах байрлалд усны үйлчилгээний цорго, эсхүл холболтын ойролцоо ашиглахад бэлэн байдалтайгаар хадгалсан байна. Үүний зэрэгцээ 36-аас дээш зорчигч тээвэрлэдэг зорчигч тээврийн хөлөг онгоцны дотор байрлуулсан галын хоолойг ямагт цорготой холбосон байна.

g) Хошуу

i) энэ бүлгийн зорилгоор хошууны стандарт хэмжээ нь 12 миллиметр (1/2 инч), 16 миллиметр (5/8 инч) болон 19 миллиметр (3/4 гурван инч), эсхүл аль болох үүнд ойролцоо байна. Илүү том диаметртэй хошууг Захиргааны саналаар зөвшөөрөх;

ii) орон байрны болон үйлчилгээний зайд 12 миллиметрээс (1/2 инч) дээш хэмжээтэй хошуу ашиглах шаардлагагүй.

iii) машины зай болон гадна талын байршилд 19 миллиметрээс (3/4 инч) дээш хэмжээтэй хошууг хэрэглэх шаардлагагүй бол хошууны хэмжээг хамгийн бага шахуургаас энэ дүрмийн (с) хэсэгт дурдсан даралт бүхий усны хоёр урсгалаас хамгийн их усыг хүлээн авч болохоор байх;

iv) машины зай, эсхүл түлш асгарах эрсдэлтэй ижил төсөөтэй зайд хошуу нь түлшрүү ус цацахад зориулсан, эсхүл өөр нэг хувилбар болгон давхар зорилго бүхий төрлийх байх.

h) Олон улсын далайн эргийн холболт

Энэ бүлэгт шаардсаны дагуу олон улсын далайн эргийн холболтод зориулан хөлөг онгоцонд суурилуулах амсарын стандарт хэмжигдэхүүн нь дараахь хүснэгтэд нийцсэн байна.

Тодорхойлолт	Хэмжигдэхүүн
Гадны талын диаметр	178 миллиметр (7 инч)
Дотор талын диаметр	64 миллиметр (2.5 инч)
Эрэгний нүхний тойргийн диаметр	132 миллиметр (5.25 инч)
Амсарын нүх	Амсарын захад цоолж гаргасан дээрх диаметр бүхий эрэгний тойрог дээр ижил зайд байрлуулсан 19 миллиметр (инч) диаметр бүхий 4 нүх
Амсарын зузаан	Хамгийн бага нь 14.5 миллиметр (9/16 инч)
Эрэг шургаг болон хоолой	4 тус бүр нь 16 миллиметрийн (5/8 инч) диаметртэй, 50 миллиметрийн (2 инч) урттай

Холболтыг нэг ам сантиметр тутамд 10.5 килограмм (нэг ам инч тутам 150 фунт) үйлчилгээнд тохирох материалаар хийгдсэн байна. Амсар нь нэг талдаа хавтгай гадаргатай байх бөгөөд нөгөө тал нь түүнд тогтмол бэхлэгдсэн, хөлөг онгоцны цорго болон хоолойд тохирох холболттой байна. Нэг ам сантиметр тутамд 10.5 килограмм (нэг ам инч тутам 150 фунт) үйлчилгээнд тохирсон жийргэвчийг 50 миллиметрийн (2 инч) урттай 16 миллиметрийн (5/8 инч) дөрвөн эрэг, найман гархийн хамт хөлөг онгоцонд хадгалсан байна.

Журам 6 Бусад зүйл

- a) Цахилгаан халаагуурыг, хэрэв ашигладаг бол, галын эрсдэлийг хамгийн бага болгож бууруулах байдлаар байршуулах ба бүтээсэн байна. Хувцас, хөшиг, эсхүл ижил төсөөтэй бусад материалыг түлэх, эсхүл элемент халснаас гал гарахад хүргэх элементтэй халаагуурыг ашиглах ёсгүй.
- b) Целлюлоз-нитрат дээр суурилсан хальсыг киноны төхөөрөмжид ашиглахгүй.

Журам 7 Гал унтраагч

- a) Бүх гал унтраагч нь зөвшөөрөгдсөн төрөл болон загварын байна.
 - i) Шаардлагатай зөөврийн шингэн унтраагчийн хүчин чадал нь 13.5 литрээс (3 галлон) дээшгүй бөгөөд 9 литрээс (2 галлон) доошгүй байна. Бусад унтраагч нь 13.5 литрийн (3 галлон) шингэн унтраагчийн зөөврийн байдлын адилтгалаас илүү гарч болохгүй бөгөөд 9 литрийн (2 галлон) шингэн унтраагчтай ижил гал унтраагчаас бага байж болохгүй.
 - ii) Захиргаа гал унтраагчийн адилтгалыг тогтооно.
- b) Нөөц цэнэгийг захиргаанаас тусгайлан заасан шаардлагад нийцүүлэн хангана.
- c) Захиргааны үзэж байгаагаар өөрөө, эсхүл тооцоолсон нөхцөл байдалд хувь хүнийг аюулд оруулах хэмжээний хортой хий ялгаруулдаг гал унтраах саармагжуулагчтай гал унтраагчийг хорилоно.
- d) Зөөврийн хөөс түрхэгч нэгж нь галын төв шугамд галын хоолойгоор холбогдох боломжтой агаар-хөөсний хоолойн заагчийн төрлөөс болон дор хаяж 20 литрийн (41/2 галлон) хөөс үүсгэгч шингэн агуулдаг зөөврийн хөөнөг болон нэг нөөц хөөнөгөөс бүрдэнэ. Хошуу нь дор хаяж нэг минутанд 1.5 шоо метрийн (53 шоо фут) хурдаар түлшний гал унтраахад тохирсон хөөс гаргах чадвартай байна.
- e) Гал унтраагчийг тогтмол үзлэгт оруулж байх бөгөөд Захиргаанаас шаардсан ёсоор шалгаж байна.
- f) Аливаа зайд ашиглагдах зориулалттай зөөврийн нэг гал унтраагчийг тухайн зайд нэвтрэх хаалгатай ойрхон хураасан байна.

Журам 8

Гал унтраах тогтсон хийн систем

- а) Захиргааны үзэж байгаагаар өөрөө, эсхүл тооцоолсон нөхцөлд хувь хүнд аюул учруулах хэмжээний хортой хий ялгаруулдаг гал унтраагч хэрэгсэл ашиглахыг хориглоно.
- б) Гал унтраах зорилгоор хий оруулах тохиолдолд уг хийг дамжуулахад шаардлагатай хоолойгоор хангах бөгөөд уг хоолой нь аль тасалгаа руу очиж буйг тодорхой заасан байхаар тэмдэгтэй, хяналтын хавхлага, эсхүл гохоор хангагдсан байна. Аливаа тасалгаанд хий санамсаргүй орохоос урьдчилан сэргийлэхийн тулд тохиромжтой арга хэмжээ авагдсан байна. Хэрэв галаас хамгаалах тус системийг суурилуулсан ачааны зайг зорчигчийн зай болгон ашиглавал тийнхүү ашиглах үед хийн холболтыг хаасан байна.
- с) Гал унтраах хийг үр ашигтайгаар хуваарилан хангах байдлаар хоолойг суурилуулсан байна.
- д)
- i) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг ачааны зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал хамгийн багадаа хөлөг онгоцны хамгийн том ачааны тасалгааны нийт багтаамжийн 30 хувьтай тэнцэх хэмжээний хийг саадгүй өгөхөд хүрэлцэхүйц хэмжээний хий байна.
 - ii) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн машины зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал авч явж байгаа хийний хэмжээ нь хамгийн багадаа дор дурдсан хэмжээний хамгийн ихтэй нь тэнцэх хийг саадгүй өгөхөд хүрэлцэхүйц байна.
1. Хамгийн том зайны нийт багтаамжийн 40 хувь, уг багтаамжид хөөнөгийн орой болон хөндийн хамгийн доод хэсгийн дундуур авсан хэвтээ талбай нь тухайн зайны талбайн хөндлөн огтлолын 40 хувьтай тэнцүү байх хэмжээгээр хөндийг тооцох;
2. Хөндийг оролцуулсан хамгийн том зайны нийт багтаамжийн 35 хувь дээр дурдсан хувийг 2.000 тонноос доош бохир даацтай ачааны хөлөг онгоцонд зориулан тус бүр 35 хувь болон 30 хувь хүртэл багасгаж болно. Түүнчлэн хэрэв А зэрэглэлийн хоёр, эсхүл түүнээс дээш тооны машины зайг хооронд нь бүрэн зааглаагүй бол тэдгээрийг нэг тасалгаа бүрдүүлж байгаагаар тооцож болно.
- iii) Хэрэв А зэрэглэлийн аливаа машины зайд байгаа агаар хадгалагчдад агуулагдаж байгаа чөлөөт агаарын хэмжээ уг зайд гал гарсан үед гадагшилсан бөгөөд тус зайд тийнхүү агаар гадагшилсан нь гал унтраах байгууламжийн үр ашигтай ажиллагаанд ноцтой нөлөөлж болзошгүй бол Захиргаа нэмэлт нүүрс төрөгчийн давхар ислийн хэмжээгээр хангахыг шаардана.
 - iv) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн ачааны зай болон машины зайд аль алинд нь унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал хийний хэмжээ нь хамгийн том ачааны тасалгаа, эсхүл машины зайны аль нэгэнд шаардагдах хамгийн их хэмжээнээс илүү байх шаардлагагүй.
 - v) Энэ заалтын зорилгоор нүүрс төрөгчийн давхар ислийн хэмжээг нэг килограммд 0.56 шоо метр (нэг фундэд 9 шоо фут) байхаар тооцоолсон байна.
 - vi) Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийг А зэрэглэлийн машины зайд унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тогтсон хоолойн систем нь хийн 85 хувийг 2 минутын дотор тухайн зайд шахаж оруулж чадахаар байна.
 - vii) Нүүрс төрөгчийн давхар исэл бүхий лонхыг хадгалах өрөөг найдвартай, хүрэхэд бэлэн байрлалд байрлуулах бөгөөд Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцүүлэн үр дүнтэй агааржуулалттай байлгана. Тус хадгалах өрөөнд нэвтрэх аливаа хаалгыг болж өгвөл нээлттэй тавцангаас нэвтрэх байдлаар хийх бөгөөд ямар ч тохиолдолд хамгаалагдсан зайнаас тусдаа байна. Нэвтрэх хаалга нь хий үл нэвтрүүлэх бөгөөд тус өрөөний заагийг

бүрдүүлдэг хаалт болон тавцан нь хий үл нэвтрүүлдэг ба хангалттай тусгаарлагдсан байна.

е)

i) Энэ журмын (f) заалтаар зөвшөөрөгдсөний дагуу нүүрс төрөгчийн давхар ислээс өөр төрлийн хий, эсхүл уур хөлөг онгоцон дээр үйлдвэрлэж, унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тэдгээр нь хүчил төрөгчийн агуулга, нүүрс төрөгчийн дан ислийн агууламж, идэмхий элемент болон аливаа хатуу шатамхай элементийг зөвшөөрч болох хамгийн бага хэмжээнд багасгасан шатдаг түлшний төрлийн хийн бүтээгдэхүүн байна.

ii) Хэрэв ийм хийг А зэрэглэлийн машины зайг хамгаалахад зориулагдсан гал унтраах тогтсон системийн унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал тэрээр нүүрс төрөгчийн давхар ислийн тогтсон системтэй дүйхүйц хамгаалалтыг хангах ёстой.

iii) Хэрэв ийм хийг ачааны зайг хамгаалахад зориулагдсан гал унтраах тогтсон системийн унтраах хэрэгсэл болгон ашиглавал ийм хий нь 72 цагийн турш ийм байдлаар хамгаалагддаг хамгийн том тасалгааны нийт багтаамжийн наад зах нь 25 хувьтай тэнцэх хэмжээний чөлөөт хийг тогтмол нийлүүлэх чадвартай байх ёстой.

Захиргаа нь шинэ хөлөг онгоцны гал унтраах тогтсон системд уурыг гал унтраах хэрэгсэл болгож ашиглахыг ерөнхийдөө зөвшөөрөхгүй. Хэрэв уур ашиглахыг Захиргаанаас зөвшөөрвөл түүнийг шаардлагатай гал унтраах хэрэгсэл дээр нэмэлт болгон гагцхүү хязгаарлалттай талбай, эсхүл тогоонууд нь ийм байдлаар хамгаалагдсан хамгийн том зайны нийт эзлэхүүний 0.75 шоо метр тутамд нэг цагт 1 килограмм (12 шоо.фут тутамд нэг цагт 1 фунт) уур өгч байх болзолтойгоор зөвшөөрнө. Дээр дурдсан шаардлагыг дагаж мөрдөхөөс гадна систем нь бүхий л талаар Захиргаанаас тогтоож, мөрдүүлэх шаардлагад нийцүүлсэн байна.

f) Ердийн нөхцөлд бие бүрэлдэхүүн нэвтэрч болдог аливаа зай руу гал унтраах хийг сулласныг сонсогдохоор автоматаар сэрэмжлүүлэг өгөх хэрэгслээр хангасан байна. Түгшүүрийн дохиог хийг суллахаас өмнө хангалттай хугацааны туршид ажиллуулна.

g) Аливаа ийм хийн гал унтраагч суурилуулсан системийн хяналтын хэрэгсэл нь хүрэхэд бэлэн байдалтай бөгөөд ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг тухайн хамгаалагдсан зайд галаар тусгаарлагдахааргүй байрлалд аль болох цөөн газар хамтад нь бүлэглэсэн байдлаар хадгална.

Журам 9

Машины зайн тогтсон гал унтраах хөөсөн систем

а) Машины зай дахь аливаа тогтсон гал унтраах хөөсний систем нь түлш тархаж болох хамгийн том талбайд 150 миллиметр (6 инч) зузаантай хөөсийг 5-аас дээшгүй минутанд тогтсон цоргоор дамжуулан ялгаруулах чадвартай байна. Уг систем нь түлшнээс гарсан галыг унтраахад тохиромжтой хөөсийг гаргах чадвартай байна. Хөөсийг хоолойн байнгын систем болон хяналтын хавхлага, эсхүл гохоор дамжуулан хуваарилах найдвартай төхөөрөмж байх ёстой бөгөөд хамгаалагдсан зай дахь галын өөр аюул руу зохих шүршигчээр хөөсийг үр ашигтайгаар чиглүүлэхэд зориулсан хэрэгслээр хангасан байна. Хөөсний тэлэлт нь 1-ийг харьцах 12-оос хэтрэхгүй.

б) Аливаа ийм системийн хяналтын хэрэгсэл нь хүрэхэд саадгүй, ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг хамгаалагдсан зайд галаар тусгаарлагдахааргүй газар аль болох цөөн газар бүлэглэн байрлуулсан байна.

Журам 10

Машины зайн тогтсон өндөр тэлэлттэй хөөсний гал унтраах систем

- а)
- i) Машины зай дахь аливаа тогтсон өндөр тэлэлттэй хөөсний гал унтраагч систем нь тогтсон тараах цоргоор дамжуулан хамгаалагдах хамгийн том зайг дүүргэх хүрэхүйц нэг минутад дор хаяж 1 метр (3.3 фут) зузаантай хөөсийг хурдтайгаар тараах чадвартай байна.
 - ii) Захиргаа нь ижил хамгаалалт өгч байна гэж үзвэл өөр зохицуулалт болон ялгаруулалтын хурдыг зөвшөөрч болно.
- б) Хөөс нийлүүлэх суваг, хөөс үүсгэгчийн агаарын хэрэгцээ болон хөөс үүсгэгч нэгжийн тоог Захиргааны үзэж байгаагаар, хангалттай хэмжээний хөөс үйлдвэрлэх болон нийлүүлэхээр байна.
- в) Хөөс үүсгэгчийн нийлүүлэх сувгын ажиллагааг хамгаалах зайд гарсан гал нь хөөс үүсгэгч тоног төхөөрөмжид нөлөөлөхгүй байхаар зохион байгуулна.
- д) Хөөс үүсгэгч, түүний цахилгаан хангамжийн эх үүсвэр, хөөс бүрдүүлэгч шингэн болон хяналтын системийн хэрэгсэл нь хүрэхэд саадгүй, ажиллуулахад хялбар байхын зэрэгцээ тэдгээрийг хамгаалагдсан зайд, галаар тусгаарлахааргүй газар аль болох цөөн газар бүлэглэн байрлуулсан байна.

Журам 11

Машины зай дахь суурилсан ус шүрших гал унтраагч систем

- а) Машины зай дахь аливаа тогтсон даралтат ус шүрших гал унтраагч систем нь зөвшөөрсөн төрлийн шүрших хошуугаар хангагдсан байна.
- б) Хошууны тоо болон ажиллагаа нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байх бөгөөд хамгаалагдах зайд нэг минутад наад зах нь дунджаар ам.метр тутамд 5 литр (ам фут тутамд 0.1 галлон) ус нийлүүлэх чадвартай байна. Хэрэв хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж үзвэл энэ нь Захиргаанаас тавих шаардлагад нийцсэн байх ёстой. Хошууг хөндийний ёроол, хөөнөгийн оройн болон дээр нь шингэн түлш асгарч болох бусад талбайгаас дээш, түүнчлэн машины зайн дахь бусад онцгой галын аюултай байршлаас дээш суурилуулсан байна.
- в) Системийг хэсэглэлд хувааж болох ба тараах хавхлагыг нь хамгаалагдсан байх ёстой зайн гадна хялбар хүрч болох газраас ажиллуулж болохоор, гэнэт гал гарвал тусгаарлагдахааргүй байх ёстой.
- д) Систем шаардлагатай даралтанд байнга цэнэглэгдсэн байх ба уг системд зориулсан усаар хангах хоолой нь систем дэх даралтны уналтаар автоматаар ажиллагаанд орох ёстой.
- е) Шахуурга нь системийн хамгаалагдсан байх ёстой бүх хэсэглэлийн аливаа тасалгааг шаардлагатай даралт бүхий усаар нэгэн зэрэг хангах чадвартай байна. Шахуурга болон түүний удирдлагын хэрэгслийг хамгаалагдсан байх ёстой зай (зайнууд)-ын гадна байрлуулсан байна. Ус шүрших системээр хамгаалагдсан зай (зайнууд)-д гарсан гал нь системийг ажиллагаанаас гаргах ёсгүй.
- ф) Шахуургыг бие даасан дотоод шаталтат төхөөрөмжөөр ажиллуулж болох боловч хэрэв тэрээр энэхүү конвенцийн II-1 Бүлгийн 25 дугаар журам, эсхүл 26 дугаар журмын заалтын дагуу суурилуулсан онцгой тохиолдлын генератороос цахилгаан эрчим хүчээр хангагддаг бол үндсэн цахилгаан эрчим хүч тасалдах тохиолдолд энэ журмын (е) хэсэгт дурдсан шахуургад зориулагдсан цахилгаан эрчим хүч нь нэн даруй ажиллагаанд орж дээрх генератор автоматаар ажиллаж эхлэхээр зохион байгуулагдсан байна. Хэрэв шахуургыг бие даасан дотоод шаталттай төрөлд хамаарах төхөөрөмжөөр ажиллуулдаг бол хамгаалагдсан зай дахь гал нь машин механизмд агаар нийлүүлэхэд нөлөөлөхгүй байхаар түүнийг байрлуулсан байна.

г) Хошуу усанд байгаа бохир зүйлээр болон хоолой, цорго, хавхлага болон шахуургын зэврэлтийн улмаас бөглөрөхөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авсан байна.

Журам 12

Автомат ус цацагч, галын түгшүүрийн дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх систем

а)

i) Ус цацагч, галын түгшүүрийн дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх аливаа автомат төхөөрөмж ямар ч үед ажиллуулахад бэлэн байх ёстой бөгөөд түүнийг ажиллагаанд оруулахад багийн зүгээс ямар нэгэн үйл ажиллагаа шаардагдахгүй байвал зохино. Төхөөрөмж нь усаар дүүргэгдсэн байх боловч Захиргааны үзэж байгаагаар сэрэмжлүүлэх ач холбогдолтой бол зарим жижиг ил харагдах хоолой усгүй байж болно. Энэ төхөөрөмжийн хөлдөж болзошгүй бүх хэсэг хөлдөхөөс зохистойгоор хамгаалагдсан байх ёстой. Энэ төхөөрөмжийн даралтыг шаардлагатай хэмжээнд тохируулсан байвал зохих бөгөөд энэ дүрэмд зааснаар усаар тасралтгүй хангагдах ёстой.

ii) Ус цацагчийн аль нэг ажиллаж эхэлмэгц, түүний нэг, эсхүл түүнээс олон дохиоллын нэгж, гэрэлт болон дуут автомат түгшүүрийн дохио өгөх тоноглолтой байна. Эдгээр нэгж нь системийн үйлчилдэг бүх талбайн ямар нэгэн хэсэгт гал гарсан тухай болон түүний байрлалыг дохиогоор мэдээлэх ёстой бөгөөд эдгээр дохиоллын систем нь жолоодлогын байр, эсхүл галын хяналтын төв станцад холбогдсон байх ёстой. Ингэснээр системд гарсан түгшүүрийн дохиог багийн хариуцлагатай гишүүн шууд хүлээж авах боломжтой болно. Эдгээр түгшүүрийн систем нь түүнд гарсан аливаа гэмтлийг харуулсан заагууртай байхаар зохион бүтээгдсэн байна.

б)

i) Ус цацагчийг хэд хэдэн бүлэгт хуваасан байх бөгөөд бүлэг тус бүр нь 200-аас илүүгүй ус цацагчтай байна. Ус цацагч бүлэг тус бүр нь хөлөг онгоцны 2-оос илүүгүй тавцанд үйлчлэх бөгөөд 1-ээс илүүгүй үндсэн босоо бүсэд байрласан байна. Харин Захиргаа хөлөг онгоцыг галаас хамгаалахад сөргөөр нөлөөлөхгүй гэж үзвэл нэг бүлэг ус цацагчийг 2-оос илүү тавцанд эсхүл 1-ээс илүү үндсэн босоо бүсэд байрлуулахыг зөвшөөрч болно.

ii) Ус цацагчийн бүлэг тус бүр нэг л хаах хавхлагаар тусгаарлагдсан байвал зохино. Бүлэг тус бүрийн хавхлага хүрч очиход хялбар бөгөөд түүний байрлал нь тогтмол, тодорхой заагдсан байвал зохино. Эдгээр хаах хавхлага нь ямар нэгэн эрх олгогдоогүй хувь хүнээс ажиллуулахаас урьдчилан сэргийлэх тоноглолтой байна.

iii) Бүлэг тус бүрийн хаах хавхлага болон төв станцад системийн даралт хэмжигчийг байрлуулна.

iv) Ус цацагч нь далайн уур амьсгалын нөлөөнд явагдах зэврэлтэд тэсвэртэй байвал зохино. Орон байрны болон үйлчилгээний орон зайд ус цацагч нь 68°C (155°F)-ээс 79°C (175°F) хэмийн хэлбэлзэлд ажиллана. Харин хатаалгын өрөөнд үүнээс илүү хэмтэй байж болзошгүй учраас ажиллах үеийн хэмийг нэмэгдүүлж болох боловч тэр нь тавцангийн хамгийн дээд хэмээс 30°C ; 54°F) илүү байхыг хориглоно.

v) Бүлэг тус бүрийн заагуурын хэсэгт түүний хамаарах талбайг болон бусад бүлгийн байрлалыг харуулсан зургийг байрлуулсан байвал зохино. Сорил, техникийн үйлчилгээтэй холбогдсон заваарчилгаа хүртээмжтэй байвал зохино.

с) Ус цацагчийн хоолойг нь дээш харуулж байрлуулсан байх шаардлагатай бөгөөд ус цацагчийн хамрах талбайн 1 м^2 тутамд 5-аас доошгүй литр ус (1 ам.футэд 0.1 галлон) минут тутам цацахаар сүлжээг зохион байгуулсан байна. Захиргаа нь дээр

дурдсанаас үр ашиг нь дутуугүй гэж үзвэл өөр хэмжээний ус цацах хүчин чадалтай тоног төхөөрөмж байрлуулахыг өөр нэг хувилбар болгон зөвшөөрч болно.

d)

i) Энэ дэд хэсэгт заасан усны хэмжээнээс хамгийн бага гэхэд л 2 дахин их хэмжээний ус багтаах багтаамжтай даралтын хөөнөгтэй байна.

Энэ журмын (e) хэсгийн (ii) дэд хэсэгт заасан шахуургын 1 минутад хэрэглэх хэмжээтэй тэнцүү хэмжээний цэвэр ус хөөнөгт тогтмол байх ёстой. Гэхдээ дээр дурдсан хэмжээний усыг хэрэглэсний дараа хөөнөг дэх агаарын даралт нь ус цацагчийн ажлын даралт дээр нэмэх нь хөөнөгийн ёроолоос системийн хамгийн өндөр ус цацагч хүртэлх төвшний даралтыг нэмснээс доошгүй даралттай байх ёстой. Даралттай агаар болон цэвэр усаар хөөнөгийг дүүргэх тоноглолоор хангагдсан байна. Мөн хөөнөг дэх усны төвшинг хэмжих шилэн хэмжүүрээр тоноглогдсон байна.

(ii) Хөөнөгт далайн ус нэвтрэхээс урьдчилан сэргийлэх төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

e)

i) Ус цацагчаас усыг автоматаар цацах бие даасан цахилгаан шахуурга байна. Шахуурга нь системийн даралт унахад автоматаар ажиллагаанд орох бөгөөд хөөнөг дэх цэвэр усны нөөц дуусах хүртэл ажиллана.

ii) Шахуургын шахалтын талдаа задгай амсар бүхий богино хоолойтой сорилын хавхлагатай байна. Хавхлагын болон хоолойн хөндлөн огтлолын хэмжээ энэ журмын (d) хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан даралтыг хадгалах шаардлагатай хэмжээний усыг гаргах боломжтой байна.

iii) Шахуургад зориулсан далайн ус оруулах хавхлагыг бололцоотой бүх тохиолдолд шахуурга байгаа зайд байлгах бөгөөд хөлөг онгоц хөвж байх үед далайн усыг шахуургаруу оруулахын тулд, шалгах эсхүл зааварлахаас бусад тохиолдолд, түүнийг хаах шаардлага байхгүй.

f) Ус цацагчийн шахуурга болон хөөнөгийг боломжийн хэрээр А зэрэглэлийн машины хэсгээс хол зайд байлгавал зохих бөгөөд ус цацах системийн хамгаалалтын бүсэд байрлуулахыг хориглоно.

g) Далайн усны шахуурга болон автомат дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх систем нь 2-оос доошгүй эрчим хүчний эх үүсвэртэй байвал зохино. Шахуургын эрчим хүч нь цахилгаан бол үндсэн генератор, болон онцгой тохиолдолд хэрэглэх нэмэлт эх үүсвэртэй байх ёстой. Шахуургын нэг хангамжийг үндсэн хуваарилах самбараар, нөгөө нь онцгой тохиолдлын хуваарилах самбараар зөвхөн тухайн зориулалтын бие даасан цахилгааны утсаар тэжээлийн системд холбогдоно. Цахилгааны утас нь зайлшгүйгээс бусад тохиолдолд усан онгоцны гал зуух, машины зай болон бусад гал гарах өндөр эрсдэлтэй зайнаас гадуур өнгөрөх бөгөөд ус цацагч шахуургын ойролцоох автоматаар шилжих залгуурт холбогдсон байна. Энэ залгуур нь аль болохоор үндсэн самбараас цахилгаан авах, тэр нь ажиллахаа больсон тохиолдолд автоматаар онцгой тохиолдлын самбар руу шилжиж цахилгаан авахаар тоноглогдсон байна. Үндсэн болон онцгой тохиолдлын цахилгаан самбарын унтраалга нь тодорхой тэмдэгтэй байх бөгөөд ердийн үед хаалттай байна. Энэхүү тэжээлийн системд өөр унтраалга байрлуулахыг хориглоно. Дохиоллын болон гал гарсныг илрүүлэх системийн эрчим хүчний нэг эх үүсвэр нь онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байна. Шахуургын эрчим хүчний нэг эх үүсвэр нь дотоод шаталтын хөдөлгүүр байгаа тохиолдолд энэ зүйлийн (f) хэсэгт заасан шаардлагыг хангахаас гадна хамгаалалттай зайд гарсан гал нь хөдөлгүүрийн агаарын хангамжид нөлөөлөхгүй байхаар байрлана.

h) Ус цацах систем нь хөлөг онгоцны гал унтраах үндсэн системтэй буцах эргэлтгүй хавхлагын түгжээсээр холбогдох бөгөөд энэ нь ус цацах системээс ус буцаж үндсэн систем рүү орохоос сэргийлнэ.

i)

i) Ус цацагчийн бүлэг тус бүрд дохиоллын систем ажиллаж байгаа эсэхийг шалгах зориулалттай, нэг ус цацагчийн ажиллагаанд шаардагдах усыг шахах

- замаар сорил явуулах сорилын хавхлага байвал зохино. Бүлэг тус бүрийн сорилын хавсарга тус бүлгийн хаах хавхлагын ойролцоо байрлана;
- ii) Үндсэн системийн даралт буурахад шахуурга автоматаар ажиллагаанд орох явдлыг хянах тоноглолоор хангагдсан байна;
- iii) Энэ журмын (а) хэсгийн (ii) дэд хэсэгт дурдсан аль нэг дохиоллын хэсэгт шилжих залгуурыг байрлуулна. Ингэснээр дохиоллын систем болон ус цацагчийн бүлэг тус бүрд хяналт тавих боломж бүрдэнэ;
- j) Захиргаанаас шаардсан тооны ус цацагчийн нөөц хоолойг ус цацагчийн бүлэг тус бүрд хангана.

Журам 13

Галын түгшүүрийн дохиоллын болон галыг илрүүлэх автомат систем

36-аас дээш зорчигч тээврийн усан онгоцонд тавигдах шаардлага:

- а)
- i) Галын түгшүүрийн болон галыг илрүүлэх автомат систем нь ямар ч үед шууд ажиллах чадвартай байх бөгөөд түүнийг ажиллагаанд автоматаар оруулахад хөлгийн багийн зүгээс ямар нэгэн ажиллагаа шаардагддаггүй байвал зохино;
- ii) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж нь хэдийд ч ажиллагаанд орохдоо нэг, эсхүл хэд хэдэн бүлгээс түгшүүрийн гэрэлт болон дуут дохиог автоматаар өгдөг төхөөрөмжтэй байна. Эдгээр нэгж нь систем үйлчилж байгаа аль ч зайд гал гарахад гал гарсан тухайг болон түүний байршлыг заах заагууртай байх бөгөөд тэр нь жолоодлогын байр, эсхүл галын хяналтын гол самбарт төвлөрсөн байх бөгөөд ямар нэгэн түгшүүрийн дохио өгөхөд хөлөг онгоцны багийн хариуцлагатай гишүүн түгшүүрийн дохиог нэн даруй хүлээж авахаар тоноглогдсон байна. Энэ түгшүүрийн систем нь түүнд гарсан аливаа эвдрэлийн талаар заадаг байхаар зохион бүтээгдсэн байна;
- б) Галыг илрүүлэх хэрэгсэл нь тус бүр 50-иас илүүгүй өрөөнд үйлчлэх, 100-аас илүүгүй илрүүлэх төхөөрөмжтэй бие даасан бүлэгт хуваагдана. Галыг илрүүлэх тэдгээр бүлэг нь хөлөг онгоцны зүүн болон баруун хажуу нэгэн зэрэг, эсхүл нэгээс илүү тавцан, эсхүл нэгээс илүү үндсэн босоо бүсэд үйлчлэх ёсгүй. Харин захиргаанаас хөлөг онгоцыг галаас хамгаалахад хохирол учруулахгүй гэж үзвэл гал илрүүлэх төхөөрөмжийн нэг бүлэг баруун зүүн хажууг нэгэн зэрэг, эсхүл нэгээс илүү тавцанд үйлчлэхийг зөвшөөрч болно.
- с) Гал илрүүлэх систем нь агаарын хэвийн бус хэм, утааны хэвийн бус нягтрал, эсхүл гал гарч эхэлснийг заах бусад хүчин зүйл аль нэг хэсэгт үүссэнийг заахад ажиллаж эхлэх ёстой. Агаарын хэмийн мэдрэмжтэй систем нь 570C (135°F)- аас доош хэмд ажиллах ёсгүй бөгөөд хэмийн өсөлт нь минут тутамд 1°C өсөж (1.8°F)- аас бага байх нөхцөлд 74°C /165°F/-д хүртэл хэмд ажиллаад түүнээс дээш хэмд ажиллах ёсгүй. Захиргааны шийдвэрээр ажиллаж эхлэх хэмийг хатаагч өрөө болон бусад өндөр хэмтэй өрөөнд тавцангийн хамгийн өндөр хэмээс 30°C(54°F) хэмээр илүү байхаар тогтоож болно. Утаанд мэдрэмжтэй систем нь Захиргаанаас тогтоосон гэрлийн цацрагийн эрчим буурахад ажиллахаар зохицуулагдах ёстой. Адил үр ашигтай гэж тооцож болох бусад аргыг Захиргааны шийдвэрээр хэрэглэж болно. Галыг илрүүлэх системийг галыг илрүүлэхээс өөр зорилгоор ашиглахыг хориглоно.
- д) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж нь түгшүүрийн дохио өгөхдөө цахилгаан хэлхээг холбох, эсхүл салгах, эсхүл бусад зохистой аргаар ажилладаг байж болно. Тэдгээр нь дээд талд суурилагдсан байх бөгөөд гадаад нөлөө, эсхүл физик гэмтлээс хамгаалагдсан байх ёстой. Тэдгээр нь далайн уур амьсгалд ашиглахад зохицсон байна. Тэдгээрийг мэдрэмжит элемент рүү нь халуун хий, утаа очиход элдэв туяа болон ямар нэгэн саадгүй байхуйц газар байрлуулсан байвал зохино. Цахилгаан хэлхээ залгагдаж ажилладаг төрлийн мэдрэмж нь халалтын хайрцагт байх бөгөөд



сүлжээнд гэмтэл гарсан эсэхийг илрүүлэхийн тулд тэдгээрийг тогтмол шалгадаг байвал зохино.

е) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж шаардлагатай зай бүрд 1-ээс доошгүй мэдрэмж суурилуулсан байх бөгөөд онгоцны тавцангийн 37 м² тутам /400 ам.фут/ 1-ээс доошгүй илрүүлэгч байна. Томоохон талбайд мэдрэмжийг жигд схемээр байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь өөр хооронд нь 9 метр (30 фут) хаалт хананаас 4,5 метрээс (15 фут) холгүй суурилагдсан байна.

г) Галыг илрүүлэх төхөөрөмж шаардлагатай зай бүрт 1-ээс доошгүй мэдрэмж суурилуулсан байх бөгөөд онгоцны тавцангийн 37 м² тутам /400 ам.фут/ 1-ээс доошгүй детектор байна. Томоохон талбайд мэдрэмжийг жигд схемээр байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь өөр хооронд нь 9 метр (30 фут) хаалт хананаас 4,5 метрээс (15 фут) холгүй суурилагдсан байна.

г)

i) Дохиоллын хэсэг бүрийн ойролцоо тухайн бүсэд хамрагдсан талбай, бусад хэсгийн тухай дахь байрлалыг нь харуулсан төлөвлөгөө, эсхүл жагсаалтыг өлгөсөн байна. Сорилын болон техникийн үйлчилгээний заавар хүртээмжтэй байна;

ii) Мэдрэмж болон заагуурын хэсэг зөв ажиллаж байгаад сорилт хийхэд шаардагдах халуун агаар болон утаагаар хангах арга хэрэгслийг мэдрэмж суурилуулсан газарт байрлуулсан байна;

h) Захиргаанаас тавих шаардлагын дагуу мэдрэмжийг нөөц хоолойгоор мэдрэмжийн бүлэг тус бүрийг хангана.

Бусад бүх төрлийн хөлөг онгоцонд тавигдах шаардлага:

а) Галыг илрүүлэх үүрэгтэй аливаа систем нь гал гарсныг, эсхүл түүний шинж тэмдгийг болон байрлалыг нь автоматаар заадаг байх ёстой. Заагуур нь жолоодлогын байр, эсхүл түүнтэй шууд холбоотой бусад хяналтын станцад төвлөрсөн байвал зохино. Захиргаа нь заагуурыг хэд хэдэн станцад хуваарилагдсан байхыг зөвшөөрч болно.

б) Зорчигч тээврийн усан онгоцонд гал гарсныг илрүүлэх цахилгаан төхөөрөмж нь тэжээлийн 2 эх үүсвэртэй байвал зохих бөгөөд нэг нь онцгой тохиолдлын эх үүсвэр байна.

с) Түгшүүрийн систем нь энэ журмын (i) хэсэгт заасан гол станц дахь дуут болон гэрэлт дохиог ажиллуулна. Ачааны зай дахь галыг илрүүлэх систем нь дуут дохиотой байх шаардлагагүй.

Журам 14

Гал сөнөөгчийн тоноглол

Гал сөнөөгчийн тоноглол нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ:

а) Хувийн тоноглол:

i) Галаас ялгарах халуун, уурын улмаас хүний арьсыг түлэгдэлтээс хамгаалах материалаар хийсэн хамгаалалтын хувцас. Хувцасны гадаргуу нь ус нэвтрүүлдэггүй байх;

ii) Резинэн, эсхүл цахилгаан дамжуулдаггүй өөр материалаар хийгдсэн гутал болон бээлий;

iii) Цохилтоос найдвартай хамгаалах малгай;

iv) 3-аас доошгүй цаг асдаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн аюулгүй цахилгаан гэрэл/гар чийдэн/;

v) Захиргааны шаардлагын дагуух сүх.

б) Дор дурдсан зөвшөөрөгдсөн төрлийн амьсгалын аппаратын аль нэг:

i) Агаарын хоолойтой холбогдох үндсэн дээр шаардлагатай агаарын шахуургаар тэжээгддэг утааны дуулга, эсхүл маск. Хоолойн урь нь нээлттэй тавцангийн дээрх хаалга, эсхүл нээлхийнээс зохих зайд байгаа байршлаас ёроол, эсхүл машины зайн аль ч хэсэгт хүрэлцэхүйц байна. Энэ хэсгийн шаардлагад нийцэх үүднээс агаарын хоолой нь 36 метр (120 фут)-ээс урт

байхаар бол Захиргаа шийдвэрлэсний дагуу түүнийг бие даасан амьсгалын аппаратаар орлуулах, эсхүл нэмж хангана.

ii) Захиргааны тогтоосон хугацаанд ажиллах хүчин чадалтай бие даасан амьсгалын аппарат.

Амьсгалын аппаратыг галд тэсвэртэй, хангалттай урттай, бат бэх аюулгүйн уяагаар, аппарат салж унахаас хамгаалах зорилгоор, тусгай бүсэнд түүнийг холбож болно.

Журам 15

Гал унтраах төхөөрөмжийн бэлэн байдал

Шинэ болон одоо байгаа бүх хөлөг онгоцны гал унтраах тоноглол нь бүрэн бүтэн бөгөөд аяллын ямар ч үед нэн даруй ажиллагаанд оруулахад бэлэн байвал зохино.

Журам 16

Орлон хэрэглэх зүйлийг хүлээн зөвшөөрөх тухай

Энэ бүлэгт шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоцонд байвал зохихоор заасан гал унтраах тусгай төхөөрөмж, аппарат, саармагжуулагч бодис бусад зүйлсийг шаардлага хангасан бөгөөд үр өгөөж нь дутуугүй гэж Захиргаа үзсэн бол өөр зүйлсээр орлуулан хэрэглэхийг зөвшөөрч болно.

ХЭСЭГ В- 36-ААС ИЛҮҮ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВЭРЛЭХ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ

Журам 17

Угсралт

Их бие, давхарлага, бүтцийн хана, тавцан, тавцангийн барилгыг ган, эсхүл түүнтэй дүйцэхүйц материалаар хийсэн байвал зохино. Ган болон түүнтэй дүйцэхүйц материалын тодорхойлолтыг энэ бүлгийн 3 дугаар журмын (g) хэсэгт дурдсан дагуу хэрэглэхийн тулд "гал тэсвэрлэх" харьцааг энэ бүлгийн журам 20-ын хүснэгтэд заасан материалын дулаан тэсвэрлэх болон тусгаарлах стандартаар тогтооно. Жишээлбэл, давтан, давхарлага, тавцангийн барилгын хажуу болон захын ханын гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанар нь "В-О" байвал "гал тэсвэрлэх" хугацаа нь 1 цаг 30 минут байна.

Угсралтийн аль нэг хэсэг хөнгөн цагааны хайлш дараахь шаардлага тавигдана:

a) Захиргаанаас даацийн биш гэж үзсэнээс бусад хөнгөн цагааны хайлшаар хийсэн "А" болон "В" ангиллын дулаалага чанар нь галд тэсвэртэй эсэхийг стандартын дагуу шалгалтаар галд илчлэх аливаа хугацааны турш бүтцийн голын температур орчныхоос 200⁰С (360⁰F) илүү хэмжээнд өсгөхгүй байвал зохино.

b) Аврах завь, аврах салыг хадгалах, ус руу буулгах, тэдгээрт суух хэсэг болон "А" болон "В" ангиллын хэсгийг дэмжих хөнгөн цагааны хайлшийн шон, багана болон бүтцийн бусад тулгуурын тусгаарлах чанарт тусгай анхаарал тавибал зохино:

i) аврах завь, аврах сал болон "А" ангиллын тулгуур бүтцэд энэ журмын (a) хэсэгт заасан халалтын хэмийн хязгаар хагас цагийн дараа үйлчилж эхлэх ёстой;

ii) "В" ангиллын тулгуур бүтцэд энэ зүйлийн (a) хэсэгт заасан халалтын хэмийн хязгаар 1 цаг 30 минутын дараа үйлчилж эхлэх ёстой.

c) А ангиллын машины зайн хучилт болон хонгил нь гангаар хийгдсэн байх бөгөөд тэдгээрт гаргасан нээлхий нь зохистой тусгаарлагдсан байх бөгөөд гал дамжихаас хамгаалагдсан байна.

Журам 18

Үндсэн босоо болон хэвтээ бүс

a) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага болон тавцангийн барилга нь "А" ангиллын хэсгээр үндсэн босоо бүсэд хуваагдсан байна. Цүнхэл болон мөргөцгийг аль болох

цөөн байлгах бөгөөд зайлшгүй шаардлагатай нөхцөлд тэдгээр нь мөн нэгэн адил "А" ангиллын хэсэгт хамаарна. Эдгээр хэсэг нь энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасны дагуу зохих хэмжээнд тусгаарлагдсан байна.

b) Хаалттай тавцангийн дээр байрлах үндсэн босоо бүсийн заагийг тогтоогч хаалт нь боломжийн хэрээр тавцангийн доор байрлах ус үл нэвтрэх хаалттай нэг шугамд харалдаа байвал зохино.

c) Эдгээр хаалт нь нэг тавцангаас нөгөө тавцанд хүртэл, эсхүл хөлөг онгоцны гадар хана болон бусад хязгаарлалт хүртэл үргэлжилнэ.

d) Хөлөг онгоцны үндсэн босоо бүс нь усан цацрагаар хамгаалагдсан болон хамгаалагдаагүй бүсийн хооронд зааг тогтоох зорилгоор "А" ангиллын хэвтээ бүсэд дахин хуваагдвал энэ бүс нь заагийг тогтоогч босоо бүс хөлөг онгоцны гадар хана, эсхүл хөлгийн гадаад хязгаарлал хүртэл үргэлжилж энэ бүлгийн 20 дугаар журмын 3 дугаар хүснэгтэд заасан ёсоор галаас тусгаарлах, галд тэсвэртэй байх шаардлагын дагуу тусгаарлалттай байна.

e) Автомашин болон төмөр замын вагон ачих зэрэг тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд үндсэн босоо бүсийг заагласан хаалт хийх нь хөлгийг зориулалтаар нь ашиглахад саад учруулахаар байвал галыг хянах, хязгаарлах шаардлагыг хангахуйц орлуулсан арга хэмжээг Захиргаанаас зөвшөөрч, хэрэгжүүлнэ.

Тусгай ангиллын зайтай хөлөг онгоцонд эдгээр зай нь энэ бүлгийн 30 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг хангавал зохино. Хэрэв 30 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг хангах нь энэ бүлгийн бусад заалтыг зөрчихөд хүргэвэл 30 дугаар дүрмийн заалт давамгайлна.

Журам 19

Үндсэн босоо бүсийн доторх хаалт

a) "А" ангиллынх байх шаардлага тавигдаагүй бүх хаалт хана нь дор хаяж энэ бүлгийн 20 дугаар журамд дурдсан хүснэгтэд тодорхойлсон дагуу "В", эсхүл "С" ангиллынх байна. Эдгээр хана нь энэ бүлгийн 27 дугаар журамд заасны дагуу шатамхай материалаар өнгөлөгдсөн байж болно.

b) "А" ангиллынх байх шаардлага тавигдаагүй хонгилын хана "В" ангиллынх байвал зохих бөгөөд дор дурдсанаас бусад тохиолдолд нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл үргэлжилнэ:

i) хоёр талын хана болон тааз нь "В" ангиллын материал бол тэдгээр уулзвар, өнгөлгөөний арын материал зузаан болон бүтцээрээ "В" ангиллын хэсгийг барихад тохирсон байвал зохих боловч Захиргааны зөвшөөрсний дагуу боломжийн хэрээр "В" ангиллын нийлмэл чанарын стандартыг хангасан байж болно.

ii) энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан автомат ус цацах системээр хөлөг онгоц хамгаалагдсан бол "В" ангиллын материалаар хийгдсэн хонгилын хана тааз хүртэл үргэлжлэхийг зөвшөөрч болох бөгөөд тэгэхдээ тааз нь зузаан, бүтцээрээ "В" ангиллын материалд хамаарах материалаар хийгдсэн байвал зохино. Энэ бүлгийн 20 дугаар журамд тавьсан шаардлагыг харгалзах боловч эдгээр хана болон тааз нь "В" ангиллын нэгдмэл чанарын стандартад зөвхөн Захиргаанаас боломжтой бөгөөд бодитой гэж үзсэн хэмжээнд нийцэж байж болно. Эдгээр хананы бүх хаалга болон хүрээ нь шатамхай бус материалаар хийгдсэн байвал зохих бөгөөд Захиргааны шаардсан хэмжээнд галд тэсвэртэй байхаар зохион бүтээгдэж, угсрагдсан байна.

c) Хонгилын хананаас бусад бүх "В" ангиллынх байвал зохих бүх хаалт нь хэрэв тэдгээрийн хоёр талын тааз болон бусад гадаргууг "В" ангиллын материалаар үргэлжид нь өнгөлж тэдгээрт хүрснээс бусад тохиолдолд нэг тавцангаас нөгөө тавцан, усан онгоцны гадар хана, бусад хязгаарлал хүртэл үргэлжилнэ.



Журам 20

Хаалт болон тавцангийн галд тэсвэртэй чанар

а) Энэ хэсгийн холбогдох дүрмийн дагуу хаалтын болон тавцангийн галд тэсвэртэй байх чанарт тавигдсан шаардлагаас гадна энэ журмын 1-4 дүгээр хүснэгтэд хаалт болон тавцангийн галд тэсвэртэй байх хамгийн доод стандартыг тогтооно. Хөлөг онгоцны бүтэц дахь тусгай өөрчлөлтөөс хамааран хүснэгтээс аль нэг хэсгийн галд тэсвэртэй байх доод стандартыг тогтооход бэрхшээлтэй байгаа бол эдгээр стандартыг Захиргааны үзэмжээр тогтооно.

б) Хүснэгтийг хэрэглэхэд дараахь шаардлагыг удирдлага болгоно:

i) Хүснэгт 1-ийг үндсэн босоо, эсхүл хэвтээ бүсийг заагласан хаалтад хэрэглэнэ.

Хүснэгт 2-ийг үндсэн босоо бүсэд эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй хаалтад хэрэглэнэ.

Хүснэгт 3-ийг үндсэн босоо бүсэд мөргөцөг үүсгэсэн эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй тавцанд хэрэглэнэ.

Хүснэгт 4-ийг үндсэн босоо бүсэд мөргөцөг үүсгээгүй эсхүл хэвтээ бүсийг зааглаагүй тавцанд хэрэглэнэ.

ii) Зэрэгцээ зай хоорондын заагийн галд тэсвэртэй байх чанарыг тодорхойлохын тулд тэдгээрийг галд эрсдэлтэй чанараар нь дор дурдсан 1-14 дүгээр зэрэглэлийн дагуу ангилна. Энэ журмын дагуу тухайн зайг ашиглалтаар нь болон агуулгаар нь ангилахад хүндрэлтэй байвал тэр зайг хамгийн хатуу шаардлага тавигддаг зэргэлдээ зэрэглэлд нь хамааруулж үзнэ. Зэрэглэл бүрийн гарчиг нь хязгаарласан байхаасаа илүү нэг маягийн байна. Зэрэглэл тус бүрийн өмнө хаалтанд байгаа тоо нь хүснэгтийн зохих багана эгнээний дугаарыг заана.

1. Удирдлагын станц:

Онцгой тохиолдлын эрчим хүч, гэрэлтүүлгийн эх үүсвэр байдаг орон зай;

Жолоо болон штурманы зургийн өрөө;

Хөлөг онгоцны радио төхөөрөмжийг байрлуулсан зай;

Галын хяналт тавих, бичлэг хийх станц;

Хөдөлгүүрийн үндсэн машины хяналтын өрөө, (тэдгээр нь машины үндсэн зайнаас тусдаа байдаг бол);

Галын түгшүүрийн дохионы төвлөрсөн төхөөрөмжийн зай;

Онцгой тохиолдлын тухай нийтэд мэдээлэх төвлөрсөн станц болон төхөөрөмжийн зай.

2. Шат

Зорчигч, багийн гишүүнд зориулсан дотоод шат, лифт (машины хэсэгт бүхэлдээ багтдагаас бусад) болон тэдгээрийн хашлага;

Энэ утгаараа тавцан хоорондын нэг зайд байгаа шат нь, галаас тусгаарлагдсан хаалгагүй бол, тухайн зайныхаа бүрэлдэхүүнд тооцно.

3. Хонгил

Зорчигч болон багийн гишүүнд зориулсан хонгил

4. Аврах завь, аврах сал агуулах болон тэдгээрт суух станц.

Аврах завь, саланд суух болон завь буулгах станцад зориулсан тавцангийн нээлттэй хэсэг, тавцангийн зугаалах зориулалттай хаалттай хэсэг.

5. Нээлттэй тавцангийн зай

Аврах завь, саланд суух хэсэг, завь буулгах станцад хамааралгүй нээлттэй тавцангийн хэсэг, тавцангийн зугаалах зориулалттай хаалттай хэсэг;

Задгай зай (давхарлага, тавцангийн барилгын гаднах зай).

6. Галын эрсдэл багатай байр орон байрны зай

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй бүхээг;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэй тавилга болон хэрэгсэлтэй нийтийн зориулалттай зай;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй бөгөөд тавцан нь 50 метр² /540 ам.фут/-ээс доош талбайтай нийтийн зориулалттай зай;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга болон хэрэгсэлтэй ажлын байр болон эмийн сан.

7. Галын дундаж эрсдэлтэй орон байрны зай

(6)-тай адил гэхдээ галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэйгээс өөр тавилга, хэрэгсэл агуулсан;

Галын хязгаарлагдмал эрсдэл бүхий тавилга, хэрэгсэлтэй, бөгөөд 50 метр² /540 ам.фут/ түүнээс том тавцантай нийтийн зориулалттай зай;

Орон байрны хэсэг дэх шүүгээ болон агуулахын жижиг өрөө;

Дэлгүүр;

Кино гаргах болон киноны хальс хадгалах өрөө;

Цагаан хоолны гал зуух (ил галгүй);

Угаах, цэвэрлэх бодис хадгалах шүүгээ (шатамхай бодис хадгалдаггүй);

Лаборатори (шатамхай бодис хадгалдаггүй);

Эмийн сан;

Хатаалгын жижиг өрөө /тавцангийн хэсэг нь 4 ам.2 (43 кв.фут) эсхүл түүнээс бага/;

Үнэт зүйлсийн төмөр авдарт өрөө.

8. Галын эрсдэл өндөртэй орон байрны зай

Галын хязгаарлагдмал эрсдэлтэйгээс өөр тавилга, хэрэгсэлтэй бөгөөд 50 метр² (540 ам.фут) болон түүнээс дээш талбайтай нийтийн зориулалттай зай;

Үсчин, гоо сайхан.

9. Ариун цэврийн болон түүнтэй төсөөтэй зай

Нийтийн ариун цэврийн барилга байгууламж, шүршүүр, ванн, суултуур зэрэг;

Жижиг угаалгын газар;

Хөлөг онгоцон доторх усан сан;

Мэс заслын өрөө;

Орон байрны зай дахь тусгаарлагдсан мухлагийн өрөө;

Хувийн ариун цэврийн байгууламж нь байрлаж байгаа зайныхаа бүрэлдэхүүнд тооцогдоно.

10. Галын эрсдэл багатай, эсхүл эрсдэлгүй хөөнөг, туслах машины зай болон хоосон зай

Хөлөг онгоцны бүтцэд ордог усны хөөнөг;

Хоосон зай болон коффердам;

Даралтат тослогооны системтэй машин байдаггүй бөгөөд түлш хадгалахыг хориглодог, туслах машины зай. Үүнд: Агааржуулалтын болон салхилуулалтын өрөө, эргүүлгийн өрөө, жолоодох механизмын өрөө, гүйдэл тохируулах тоног төхөөрөмжийн өрөө, цахилгаан хөдөлгүүрийн өрөө, хэсгийн хуваарилах самбар байрлах өрөө, шатахуун тосоор цэцэглэдэг трансформатороос бусад дан ганц цахилгаанаар ажилладаг тоног төхөөрөмжийн өрөө (10 кVа-аас өндөр), шахуурга болон хөлдөөх төхөөрөмжийн зай(шатамхай шингэн ашигладаггүй);

Дээр дурдсан зайд үйлчлэх зориулалттай хаалттай хөндий;

Хоолойн болон кабелин бусад хаалттай хөндий.

11. Туслах машины зай, ачааны зай, тусгай зэрэглэлийн зай, ачаа болон шатахууны хөөнөг байрлах болон түүнтэй адил галын дундаж эрсдэлтэй зай.

Түлшний ачааны хөөнөг;

Ачааны хонгил, үндсэн зам, ачааны нээлхий;

Хөлдөөх өрөө;

Шингэн түлшний хөөнөг (машингүй тусгай зайд суурилуулсан нөхцөлд);

Шатамхай материал хадгалах боломжтой, голын суваг болон хоолойн суваг;

Даралтат тослогооны системтэй машин байрлуулдаг, эсхүл шатамхай материал хадгалахыг зөвшөөрдөг 10 дугаар зэрэглэлд заасан туслах машины өрөө;

Шингэн түлш цэнэглэх станц;

Нефтээр цэнэглэсэн цахилгаан трансформатортой өрөө (10 кVа-аас дээш);

Туслах генераторыг ажиллуулдаг бүлүүрэн уурын хөдөлгүүр болон турбин; онцгой тохиолдлын генератор, ус цацагч, услуурын болон галын шахуурга, ёроолын ус шавхагч насос г.м. ажиллуулдаг 112 kW хүртэл хүчин чадалтай дотоод шаталтын жижиг хөдөлгүүрийг байрлуулсан зай;

Тусгай зэрэглэлийн зай (зөвхөн 1-3 хүснэгтийг хэрэглэнэ);

Дээр дурдсан зайд үйлчлэх хаалттай хөндий.

12. Машины болон үндсэн гал зуухны зай

Үндсэн машины зай (цахилгаан хөдөлгүүрийн өрөөнөөс бусад) болон бойлерийн өрөө;

10 болон 11 зэрэглэлд зааснаас бусад дотоод шаталтын хөдөлгүүрээр ажилладаг төхөөрөмжтэй эсхүл нефть шатаах, халаах, шахах нэгжтэй туслах машины өрөө;

Үндсэн гал зуух болон түүний туслах зай;

Дээр дурдсан зай руу ордог хөндий болон өнгөлгөө.

13. Агуулах, засварын болон мухлагийн зай

Гал зуухтай залгаа биш гол мухлаг;

Угаалгын үндсэн өрөө;

Хатаалгын том өрөө (тавцангийн хэсэг 4м² /43 ам.фут-ээс илүү талбайтай);

Төрөл бүрийн агуулах;

Шуудан болон тээшний өрөө;

Хог хаягдлын өрөө;

Засварын өрөө (машины болон гал зуухны хэсэгт хамаарахгүй бол)

14. Шатамхай шингэн агуулдаг бусад өрөө

Гэрэлтүүлгийн өрөө;

Будгийн өрөө;

Шатамхай шингэн хадгалдаг агуулахын өрөө (үүнд эм, будаг г.м. орно);

Лаборатори (шатамхай, шингэн агуулдаг).

i) Хоёр зайн заагийн гал тэсвэрлэх чанарыг адилхан нэг үзүүлэлтээр харуулсан бол энэ үзүүлэлт бүх тохиолдолд хэрэглэгдэнэ.

ii) Энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу автомат ус цацах системээр хамгаалагдаагүй үндсэн босоо, эсхүл хэвтээ аль нэг бүсийн доторх хоёр зайны хоорондох заагийн гал тэсвэрлэх чанарыг тодорхойлохдоо хүснэгтэнд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль өндрийг нь хэрэглэнэ.

iii) Ус цацах системээр энэхүү бүлгийн 12 дугаар журмын дагуу хамгаалагдсан үндсэн босоо эсхүл хэвтээ аль нэг бүсийн доторх, эсхүл тийнхүү хамгаалагдсан хоёр хэсгийн хоорондох хоёр зайны дундах заагийн гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанарыг тодорхойлохдоо хүснэгтэд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль багыг нь хэрэглэнэ. Орон байрны болон үйлчилгээний зайны дотор ус цацагчтай бүс, ус цацагчгүй бүстэй нийлж байвал хүснэгтэд байгаа 2 үзүүлэлтийн аль ихийг нь тэдгээрийн заагийн хувьд хэрэглэнэ.

iv) Зэргэлдээ бүс нь ижил дугаартай зэрэглэлд багтаж хүснэгтэд "1" гэсэн тэмдэглэлтэй тохирч байгаа бөгөөд Захиргаа нь шаардлагагүй гэж үзвэл эдгээр зайг хаалтаар, эсхүл тавцангаар зааглахгүй байх болно. Жишээ нь 12 дугаар зэрэглэлд агуулахын хана болон тавцан нь гал зуухны нэгдмэл хязгаарыг хадгалж байвал гал зуух болон түүний залгаа агуулахын хооронд хана байх шаардлагагүй. Харин гал зуух болон машины хэсэг хоёул 12 дугаар зэрэглэлд багтдаг байсан ч хооронд нь зааглах хана байх шаардлагатай.

v) Хүснэгтэд "2" гэсэн тэмдэглэл гарч ирсэн тохиолдолд залгаа орон байрны аль нэг нь бүлгийн 12 дугаар журмын заасан ус цацах системээр хамгаалагдсан бол тусгаарлах түвшингийн хэмжээ нь арай бага байхыг зөвшөөрнө.

vi) Энэ бүлгийн 19 дүгээр журмын заалтыг баримтлах боловч хүснэгтэд "-" байвал зааглагчийн материал болон нэгдсэн чанарт ямар нэгэн шаардлага тавигдахгүй.



vii) 5 дугаар зэрэглэлийн тухайд захиргаа нь тавцангийн барилга болон давхарлагын төгсгөлийн хэсэгт 1, эсхүл 2 дугаар хүснэгтэд заасан тусгаарлалтын хэмжээг, түүнчлэн ил тавцанд 3, эсхүл 4 дүгээр хүснэгтэд заасан тусгаарлалтын хэмжээг хэрэглэх эсэхийг тогтоож өгнө. Захиргаа нь хаах шаардлагатай гэж үзээгүй зайг ямар ч тохиолдолд 1-4 хүснэгтийн 5 дугаар зэрэглэлийн шаардлагыг үндэслэн хааж болохгүй.

"В" ангиллын таазны болон бусад гадаргуун өнгөлгөөг нь зохих тавцан, хаалтын хамт тухайн хэсгийг тусгаарлах болон нэгдмэл байлгах шаардлагыг бүрэн болон хэсэгчлэн хангах хүчин зүйл гэж хүлээн зөвшөөрч болно.

с) Галаас хамгаалах нарийвчилсан бүтцийг батлахдаа Захиргаа нь дулааны хаалтын огтлолцох болон хязгаарлах цэг хоорондын дулаан дамжуулах аюулыг харгалзан үзнэ.

Журам 21

Зугтах арга зам

а) Зорчигчийн болон хөлгийн багийн бүх зай руу орох, гарах болон машиныаас бусад багийн тогтмол ажилладаг зайнаас аврах завь болон аврах саланд суух тавцан руу зугтахад шаардагдах босоо болон хэвтээ шат элдэв саадгүй, ашиглахад хялбар байвал зохино. Тухайлбал, дараахь заалтыг мөрдлөгө болгоно:

i) Хаалттай тавцангийн доод талын ус үл нэвтрэх зайнаас, эсхүл бүлэг зай тус бүрээс хоёроос доошгүй зугтах зам байх ёстой бөгөөд тэдгээрийн 1-ээс доошгүй нь ус үл нэвтрүүлэх хаалганаас үл хамааралгүй байх ёстой. Захиргаа нь тухайн зайны шинж чанар, байрлал болон тэнд тогтмол суудаг болон ажилладаг хүмүүсийн тоог харгалзан зугтах нэг замтай байхыг зөвшөөрч болно.

ii) Хаалттай тавцангийн дээд талд, үндсэн босоо бүс, эсхүл түүнтэй төсөөтэйгөөр хязгаарлагдсан зай, эсхүл бүлэг зай тус бүрээс зугтах хоёр зам байх бөгөөд тэдгээрийн дор хаяж нэг нь босоо бүсээс зугтах шатанд хүргэдэг байвал зохино.

iii) Энэ журмын (а) (i) болон (ii) дэд хэсэгт заасан зугтах аль нэг зам нь чөлөөтэй нэвтэрч болох далд шат байх бөгөөд аврагч завь болон аврагч саланд суух тавцанд, эсхүл шатны хамгийн өндөр түвшинд хүрэх замд галаас хамгаалах халхавч болох ёстой. Захиргаа нь (а)(i) дэд хэсгийн заалтын дагуу чөлөөлөлт олгосон бол зугтах цор ганц арга зам нь захиргааны шаардлагад нийцүүлэн аюулгүй зугтах боломжоор хангана. Шатны өргөн, гишгүүрийн тоо, урт нь Захиргаанаас тавих шаардлагыг хангасан байна.

iv) Шатнаас аврах завь, аврах саланд суух тавцан руу очих зайг Захиргааны шаардлагыг хангахуйц хэмжээнд хамгаалсан байна.

v) Цахилгаан шатыг зугтах арга замын нэг гэж тооцохгүй.

vi) Зөвхөн тухайн нэг зайг болон түүнд байгаа тагтанд үйлчлэх шатыг зугтах зам гэж тооцохгүй.

vii) Радио телеграфын станцаас аль нэг нээлттэй тавцан руу шууд нэвтрэх боломжгүй бол станцаас зугтах хоёр арга замыг хангасан байх ёстой.

viii) 13 метр /43 фут/-ээс урт мухар хонгил гаргахыг хориглоно.

б)

i) Тусгай зэрэглэлийн зайд үйлчлэх хаалттай тавцангийн дээд талын болон доод талын зугтах замын тоо, байрлалыг Захиргааны үзэмжээр тогтооно. Гэвч аврах завьтай тавцанд аюулгүй хүрэх арга хэрэгсэлд тавих наад захын шаардлага нь энэ журмын (а)(i), (ii), (iii), (iv) болон (v) дэд хэсэгт заасантай дүйхүйц байна.

ii) Хөлгийн багийн гишүүн тогтмол ажилладаг машины зайнаас зугтах аль нэг зам нь аливаа тусгай зэрэглэлийн зай руу шууд очдоггүй байвал зохино.

Машины зай тус бүрээс зугтах хоёр зам байвал зохино. Тухайлбал, дараахь шаардлагыг биелүүлнэ:

1. Гангаар хийгдсэн хоёр босоо шат нь аль болох хол тусгаарлагдсан байвал зохих бөгөөд мөн төсөөтэйгөөр тусгаарлагдсан зайд хүргэж улмаар аврах завьтай тавцан руу тэндээс нэвтрэх боломжтой байна. Эдгээр шатны нэг нь тухайн зайнаас аюулгүй бүсэд гарах хүртэл галаас хамгаалах халхавчтай; эсхүл

2. тавцангийн дээд хэсэг рүү хүргэдэг нэг ган шат нь аврах завь байдаг тавцанд нэвтрэх хаалганд хүргэх бөгөөд энэ хаалга нь аль аль талаасаа онгойдог, аврах завины тавцанд аюулгүй хүргэх боломжтой байна.

3. Зай нь хаалттай тавцангийн дээд талд байрладаг бол зугтах хоёр зам нь боломжийн хэрээр хол зайд тусгаарлагдсан байна. Эдгээр зам нь аврах завьтай тавцанд нэвтрэх боломжтой хаалганд хүргэнэ. Энэ зугтаах замд шат байвал тэр нь гангаар хийгдсэн байвал зохино.

Захиргаа нь 1000 тонноос доош бохир даацтай хөлөг онгоцонд тухайн зайн дэд хэсгийн өргөнөөс хамаарч зугтах нэг замтай байхыг зөвшөөрч болно. Мөн 1000 тонн, эсхүл түүнээс дээш бохир даацийн хөлөг онгоцонд хаалга болон ган шат нь аврах тавцанд аюулгүй хүрэх боломжийг хангаж байвал тухайн зайн шинж чанар, байрлал болон тэнд хүн тогтмол ажилладаг эсэхийг харгалзан зугтаах нэг замтай байхаар шийдвэрлэж болно.

Журам 22

Орон байрны болон үйлчилгээний зайн шат, цахилгаан шатны хамгаалалт

а) Захиргаанаас адил төрлийн бусад материал ашиглахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд бүх шат нь гангаар хийгдсэн хүрээтэй байх бөгөөд бүх нээлхийг нь зохих таг бүхий "А" ангиллын ханатай байна: Тэгэхдээ

i) Хэрэв аль нэг тавцангийн хаалт болон хаалга нь тавцан хоорондох зайг халхавч тавцангийн нэгдмэл байдлыг хангаж байвал зөвхөн хоёр тавцанг холбосон шат халхлагдсан байх шаардлагагүй. Шат нь тавцангийн хооронд халхавчтай байвал тэр халхавч нь энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасан ёсоор хамгаалагдсан байх;

ii) хэрэв шат нь бүхлээрээ нийтийн зориулалттай зайд багтахаар байвал шатыг халхавчгүйгээр нийтийн зориулалттай зайд суурилуулж болно.

б) Шатны тавцангийн хашлага хонгилтой шууд холбогддог байвал зохих бөгөөд онцгой тохиолдолд хэдэн хүн ашиглахыг тооцож түгжрэлээс хамгаалах зорилгоор хангалттай талбайтай байна. Шатны тавцангийн хэсэг нь боломжийн хэрээр бүхээг, шатамхай материалтай кабин, шүүгээ болон гал гарч болох бусад хаалттай зай руу шууд хүргэдэггүй байвал зохино.

с) Цахилгаан шатны хонгил нь гал, утааг нэг тавцангаас нөгөө тавцанд шилжихээс хамгаалах, нэвт салхилах болон утгаа нэвтрэхийг хянах зорилгоор хаах төхөөрөмжөөр хангагдсан байна.

Журам 23

"А" ангиллын хаалт дахь нээлхий

а) "А" ангиллын хэсгийг дам, нуруу, багана болон бусад бүтцэд очих цахилгаан утас, хоолой, суваг, хөндий зэрэг дамжин өнгөрөхөөр цоолсон байвал энэ журмын (g) хэсгийн заалтын дагуу галд тэсвэртэй байх нөхцөлийг сулруулахгүй байх зохицуулалт хийнэ.

б) Шаардлагатай үед агааржуулах суваг үндсэн босоо бүсийг заагласан хаалтыг нэвтлэн гарч байвал хаалтын ойролцоо галын аюулгүйн автомат амортизатор байрлуулна. Амортизаторыг хаалтын аль ч талаас гараар хаахад байрлуулсан байх. Ажиллагааны байрлал нь хүрэхэд хялбар бөгөөд гэрэл ойлгодог улаан өнгөөр тэмдэглэгдсэн байна. Галын хаалт, амортизатор хоёрын хоорондох суваг нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байх бөгөөд шаардлагатай бол энэ журмын (а) хэсэгт заасан тусгаарлах стандартыг хангасан байна. Галын

амортизаторыг наад зах нь нэг талд нь байрлах нээлттэй эсэхийг харуулах заагуур байна.

с) "А" ангиллын хэсгийн бүх хаалга болон хаалганы хүрээний бүтэц нь хаалгыг хаасан нөхцөлд гал, утаанаас боломжийн хэрээр хамгаалж, суурилагдсан ханатайгаа адил түвшинд гал тэсвэрлэх чанартай байвал зохино. Эдгээр хаалга болон тэдгээрийн хүрээ нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.

д) "А" ангилал нь бүх хаалга болон хаалганы хүрээний угсралт болон тэдгээрийг хаалттай үед бэхлэж хамгаалах арга нь хаалганы байрлаж буй хаалттай адил галд тэсвэртэй, утаа болон галын дөлийг нэвтрүүлдэггүй байна. Эдгээр хаалга болон тэдгээрийн хүрээ нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино. Ус үл нэвтрэх хаалганд тусгаарлалт хийх шаардлагагүй.

е) Хаалга тус бүрийг хаалтын аль ч талаас нэг л хүн онгойлгож, хаах боломжтой байвал зохино.

ф) Үндсэн босоо бүсийн хананы болон шатны хаалтын: механик ажиллагаатай ус үл нэвтрэх хаалга болон ердийн үед түгжээтэй байдаг хаалганаас бусад гал нэвтрэхээс хамгаалах хаалга нь 31/2 хэмийн налууд өөрөө хаагддаг байвал зохино. Хаалга хаагдахад ажилчдыг гэмтээхгүйн тулд түүний хаагдах хурдыг, шаардлагатай гэж үзвэл, хянадаг байвал зохино. Ердийн нөхцөлд хаалттай байдгаас бусад бүх хаалга нь хяналтын станцаас нэгэн зэрэг, эсхүл бүлгээр, түүнчлэн хаалганы хажуугийн байрлалаас тус тусдаа суллагддаг удирдлагатай байвал зохино. Хяналтын систем гэмтсэн тохиолдолд хаалга автоматаар хаагддаг байхаар суллах механизм нь зохион бүтээгдсэн байвал зохино. Энэ зорилгоор цахилгаанаар ажилладаг ус нэвтэрдэггүй хаалгыг ажиллуулахыг зөвшөөрч болно. Хяналтын станцаас удирддаггүй, дэгээгээр тогтоодог хаалга ашиглахыг хориглоно. Хоёр хацартай хаалга зөвшөөрөгдсөн бол тэдгээр нь хаалгыг суллах систем ажиллахад автоматаар түгжигддэг байвал зохино.

г) Тухайн зай энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан автомат ус цацагчаар хамгаалагдсан, эсхүл "В" ангиллын таазны үргэлжилсэн өнгөлгөөтэй бол үндсэн босоо бүсэд шат үүсгэдэггүй бөгөөд хэвтээ бүсийг хязгаарладаггүй тавцангийн нээлттэй хэсэг боломжийн хэрээр нягт хаагддаг байвал зохих бөгөөд эдгээр тавцан нь Захиргааны үзэмжээр "А" ангиллын нэгдмэл шаардлагыг боломжийн хэрээр хангах ёстой.

h) Хөлөг онгоцны гадна хил хязгаарт тавигдах "А" ангиллын нэгдмэл шаардлага нь шилэн хана, цонх, хажуу салхивчид хамаарахгүй. Үүний нэгэн адил "А" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлага нь давхарлагын болон тавцангийн барилгын гаднах хаалганд хэрэглэгдэхгүй.

Журам 24

"В" ангиллын хаалт дахь нээлхий

а) "В" ангиллын хэсгийг агааржуулах хавчаар, гэрэлтүүлэг болон адил төхөөрөмжийг суурилуулах, эсхүл цахилгааны утас, хоолой, суваг оруулахын тулд нэвтэлсэн бол галд тэсвэртэй байх чанарыг сулруулахгүй байх зохицуулалт хийнэ.

б) "В" ангиллын хаалга болон хаалганы хүрээ болон тэдгээрийг хамгаалах хэрэгсэл нь тэдгээр хаалганы доод хэсэгт агааржуулах системийн нээлхий хэсгийг байрлуулахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд боломжийн хэрээр гал тэсвэрлэх чанартай хаагдах аргаар тухайн хэсгийг хангана. Эдгээр нээлхий нь хаалганд, эсхүл хаалганы доор байвал тэдгээрийн нийт талбайн хэмжээ нь 0,05 ам.метр (78 ам инч)-ээс илүүгүй байна. Хэрэв эдгээр нээлхий нь хаалганд гаргасан нүх байвал тэр хэсгийг шатамхай биш материалаар хийсэн тороор хаасан байх ёстой. Хаалга нь мөн шатамхай биш байна.

с) Хөлөг онгоцны "В" ангиллын гадаад заагийн нэгдмэл чанарт тавигдах шаардлага нь шилэн хаалт, цонх, хажуугийн нээлхийд үйлчлэхгүй. Үүнтэй адилаар

"В" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлага нь давхарлага болон тавцангийн барилгын гадна хаалганд үйлчлэхгүй.

d) Энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан ус цацагч автомат систем нь:

i) үндсэн босоо бүсэд ч заагласан хэвтээ бүсэд ч шат үүсгээгүй тавцангийн нээлхий нь боломжийн хэрээр нягт хаагддаг байх бөгөөд тус тавцан нь "В" ангиллын нэгдмэл чанарын шаардлагыг хангах нь Захиргааны үзэж байгаагаар үндэслэлтэй болон боломжтой байх;

ii) "В" ангиллын материалаар хийсэн хаалттай хонгилын нээлхийг энэ бүлгийн 19 дүгээр журамд заасны дагуу хамгаална.

Журам 25

Агааржуулах систем

a) Агааржуулах сэнсийг төрөл бүрийн зайд хүрч байгаа суваг нь үндсэн босоо бүсэд багтаж байхаар байрлуулна.

b) Агааржуулах суваг нь тавцанг нэвтлэн өнгөрч байвал энэ бүлгийн 23 дугаар журамд тавцанд тавигдах галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанараас гадна утаа болон халуун хий агааржуулах сувгаар тавцангаас тавцанд дамжихаас сэргийлэх нэмэгдэл арга хэмжээ авна. Энэ журамд заасан тусгаарлах арга хэмжээнээс гадна босоо хоолойг энэ бүлгийн 20 дугаар дүрмийн зохих хүснэгтэд шаардсан ёсоор тусгаарлах арга хэмжээ авбал зохино.

c) Агааржуулах сувгийн бүх орц болон гарц нь агааржуулж байгаа зайныхаа гадна талаас хаагддаг байвал зохино.

d) Харин ачааны зайнаас бусад агааржуулах суваг нь дор дурдсан материалаар хийгдсэн байна:

i) хөндлөн огтлол нь 0.075 метр² (116 ам.фут)-ээс доошгүй талбайтай суваг болон нэгээс илүү тавцан хооронд үйлчлэх бүх босоо суваг нь ган болон түүнтэй адил материалаар хийгдэх;

ii) хөндлөн огтлол нь 0.075 метр² (116 м.фут)-ээс доош талбайтай салбар суваг нь шатамхай биш материалаар хийгдэнэ. Эдгээр суваг нь "А" болон "В" ангиллын хэсгийг дайран өнгөрч байвал эдгээр хэсгийн галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанарыг хадгалах шаардлагатайг харгалзан үзэх;

iii) хөндлөн огтлол нь 0,0² метр² (31 ам.инч)-ээс доош талбайтай бөгөөд 2 метр (79 инч)-ээс доош урттай богино салбар сувгийг дор дурдсан нөхцөл бүрдсэн бол шатамхай биш материалаар хийх шаардлагагүй.

1. Захиргааны шаардлагын дагуу галын эрсдэлийг хязгаарлах материалаар суваг хийгдсэн бол;

2. Сувгийг зөвхөн агааржуулах сувгийн төгсгөлийн хэсэгт хэрэглэдэг бол;

3. Сувгийг уртааш нь хэмжихэд "В" ангиллын таазны өнгөлгөөг оролцуулан "А", эсхүл "В" ангиллын хэсэгт 0.6 метр (24 инч)-ээс илүү дөхөж очдоггүй бол.

e) Шатны хонгилыг агааржуулах нөхцөлд сэнсний өрөөнөөс эхлэх суваг нь бусад агааржуулах сувгаас тусдаа байх бөгөөд бусад зайд үйлчлэхгүй байвал зохино.

f) Ачааны болон машины зайн агааржуулалтын болон энэ журмын (h) хэсэгт заасны дагуу шаардагдаж болох нөөц хувилбарын агааржуулах сувгаас бусад цахилгаан агааржуулагчийн сувгийн бүх сэнсийг боломжийн хэрээр хоорондоо хол зайд байрлуулсан 2 төвлөрсөн цэгийн аль нэгнээс зогсоодог байвал зохино. Цахилгаан агааржуулагч үйлчилдэг машины зайн хяналтын удирдлагыг мөн нэгэн адил 2 цэгт төвлөрүүлэх бөгөөд нэг нь үйлчилж байгаа зайныхаа гадна талд байвал зохино.

Ачааны зайд үйлчлэх цахилгаан агааржуулах сувгийн сэнсийг тэр зайн гаднах ямар нэгэн аюулгүй байрлалаас зогсоох боломжтой байна.

g) Гал зуухны хэсгээс орон байрны болон шатамхай материалтай бусад зайг дайран өнгөрч байгаа бохирын хоолой нь "А" ангиллын хэсгээс бүрдэх бөгөөд тус бүр нь дараахь төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна:



- i) хялбар цэвэрлэж болох тос шүүгч;
 - ii) сувгийн доод төгсгөлд байрлах галын амортизатор;
 - iii) гал зуухнаас удирдаж болох бохирын сэнсийг хаах төхөөрөмж;
 - iv) сувгийн дотор гарсан галыг унтраах суурилуулсан төхөөрөмж
- h) Машины зайн гаднах хяналтын станцын хувьд агааржуулж, утаагүй, бүх зүйл тод харагдах нөхцөлд байлгах, гал гарсан тохиолдолд машин, төхөөрөмжийг хяналтад байлгаж, үр ашигтай үргэлжлэн ажиллуулах боломжтой арга хэмжээг авна. Өөр хувилбар болон орлон ажиллах бие даасан агааржуулах арга хэрэгслээр хангах бөгөөд агааржуулах хоёр эх үүсвэрийн агаар орох орц нь аль болох нэгэн зэрэг утаанд автах боломжийг бүрдүүлэхгүйгээр байрлуулсан байна. Хяналтын станц нь нээлттэй тавцан дээр байрласан, эсхүл тийм тавцан руу гардаг, эсхүл тухайн хэсэгт унтраалгын тоног төхөөрөмж байрлуулах нь илүү үр ашигтай гэж Захиргаа үзсэн тохиолдолд дээр дурдсан шаардлага тавигдахгүй.
- i) "А" зэрэглэлийн машины хэсгийг агааржуулахад зориулсан суваг нь ерөнхийдөө орон байрны, үйлчилгээний хэсэг болон хяналтын станцаар дамжин өнгөрөх ёсгүй. Захиргаа нь дор дурдсан тохиолдолд энэ шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно:
- i) суваг нь гангаар хийгдсэн бөгөөд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол;
 - ii) суваг гангаар хийгдсэн бөгөөд нэвтрэн өнгөрөх гэж байгаа хязгаарын ойролцоо автомат галын амортизатортай, машины зайнаас галын амортизатор өнгөрөх хүртэл 5 метр (16 фут)-ээс доошгүй зайд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан.
- j) Ерөнхийдөө орон байрны болон үйлчилгээний зай, хяналтын станцын агааржуулах суваг нь А зэрэглэлийн машины зайгаар дамжин өнгөрөхгүй. Захиргаа нь суваг гангаар хийгдсэн, эсхүл автомат галын хаалт нь нэвтрэх хязгаарт ойрхон байвал дээрх шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

Журам 26

Цонх болон хажуугийн салхивч

- a) Энэ бүлгийн 23 дугаар дүрмийн (h), 24 дүгээр дүрмийн (c) хэсэгт хамаарахаас бусад орон байр, үйлчилгээний зайны болон хяналтын станцын бүх хаалтад суулгасан цонх болон хажуугийн салхилавч нь өөрийн суурилагдсан хаалтынхаа гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанарыг хадгалахаар зохион бүтээгдсэн байна.
- b) Энэ бүлгийн 20 дугаар журмын хүснэгтэд заасныг харгалзахгүйгээр:
- i) Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцыг заагласан хаалтын бүх цонх, хажуугийн салхивчийн хүрээ нь ган, эсхүл өөр тохирох материалаар хийгдсэн байх, Шил нь металл хүрээтэй, эсхүл булантай байх;
 - ii) Гал гарах үед тэдгээрийн гэмтэл аврах завь, салыг усанд буулгахад, тэдгээрт суухад саад учруулж болзошгүй тул аврагч завь, саланд суух нээлттэй болон хаалттай хэсэг рүү харсан болон тэдгээрийн доод талын цонхны галд тэсвэртэй байх нэгдмэл чанарт тусгайлан анхаарвал зохино.

Журам 27

Шатамхай материал хэрэглэхийг хязгаарлах

- a) Ачааны зай, шуудан, тээшний өрөө болон үйлчилгээний зайн хөлдөөх өрөөнийхөөс бусад хана, шал, таазны өнгөлгөө болон тусгаарлагч нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байна. Хэрэгцээ практикийн дагуу болон уран сайхны чимэглэл зэрэг тодорхой зорилгоор зарим зайг хагас хаалтаар, эсхүл тавцангаар заагласан бол тэр нь мөн адил шатамхай бус байна.
- b) Тусгаарлагчтай холбон хэрэглэдэг уурын хаалт болон наалт, мөн хүйтний үйлчилгээний системийн хоолойн тусгаарлагч нь заавал шатамхай бус материалаар хийгдсэн байх шаардлагагүй боловч тэдгээрийн тоо нь аль болох

цөөн байвал зохих бөгөөд тэдгээрийн ил гарах хэсэг нь галд тэсвэртэй байх Захиргааны шаардлагыг хангасан байна.

с) Бүх орон байр болон үйлчилгээний зайны хана, тааз нь шатамхай наамал банзаар өнгөлөгдсөн байж болох боловч тус банз нь хонгил, шатны хаалт, хяналтын станцад 1,5 мм (1/17 инч)-ээс бусад газарт 2 мм /1/12 инч/-ээс илүүгүй байвал зохино.

д) Орон байрны болон үйлчилгээний зайны шатамхай өнгөц, өнгөлгөө, чимэглэлийн нийт зузаан нь дээвэр хананы уулзвар хэсэгт 2.5 мм/1/10 инч/-ээс илүүгүй байна. Энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан ус цацах автомат системтэй хөлөг онгоцны тухайд дээрх эзлэхүүнд "С" ангиллын хэсгийг барихад ашигласан зарим шатамхай материалыг оролцуулж болно.

е) Хонгил, шатны халхавч, орон байрны болон үйлчилгээний зай, хяналтын станцын далд, эсхүл хялбар хүрэх боломжгүй хананы гадаргуу нь гал хялбар түгэхгүй шинж чанартай байвал зохино.

ф) Хонгилд болон шатны халхавчийн ойролцоо аль болох цөөн тавилга байвал зохино.

г) Дотор чимэглэлийн ил хэсэгт ашигласан будаг, лак болон бусад гадаргуу нь захиргаанаас тавьсан шаардлагын дагуу гал гарах аюулд хялбар өртөх ёсгүй бөгөөд, хэт их утаа гарах, хортой бодис ялгаруулах нөхцөлийг бүрдүүлэх ёсгүй.

h) Орон байр, үйлчилгээний зай, болон хяналтын станцад хамаарах тавцангийн анхны өнгөлгөө нь шатамхай биш, өндөр температурт хорт бодис ялгаруулдаггүй зөвшөөрөгдсөн төрлийн материалаар хийгдсэн байвал зохино.

i) Хаягдал цаасны сав нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх бөгөөд биежсэн хатуу хана, ёроолтой байна.

Журам 28 Бусад зүйл

Хөлөг онгоцны бүх хэсэгт хамаарах шаардлага:

а) "А", эсхүл "В" ангиллын хэсгийг дамжин өнгөрч байгаа хоолой нь энэ хэсгийн халалтын хэмийг харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байвал зохино. Нефть болон шатамхай бусад шингэн урсдаг хоолойг галын эрсдэлийг нь харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийсэн байна. Халаахад чанар нь алдагдаж гэмтдэг материалыг онгоцны ус гадагшлуулагч, ариун цэврийн хоолой болон усан шугамд ойрхон гарах нүхэнд хэрэглэхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд тэдгээр нь ус нэвтэрч хөлгийг живүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлж болзошгүй.

Үйлчилгээний зай, хяналтын станц, хонгил болон шатад хамаарах шаардлага:

б) Дээвэр, тааз болон өнгөлгөөний цаана байгаа зайг 14 метр (46 фут)-ээс холгүй байрлуулсан салхи хаах ханаар зааглана.

i) Эдгээр зай, үүний дотор шат, хоолойн цаад талын зайг босоо чиглэлд тавцан тус бүр дээр хаагдахаар хийнэ;

ii) Таазны бүтэц, хананы уулзвар нь галын хамгаалалтыг сулруулахгүйгээр, Захиргаа нь эдгээр газарт гал гарах эрсдэл байхгүй гэж үзсэнээс бусад нөхцөлд, галын эргүүлд хаалттай болон хүрэхэд хүндрэлтэй газарт утаа гарахад илрүүлэх боломжтой байна.

Журам 29

Ус цацагч болон галын түгшүүрийн хийгээд гал илрүүлэх автомат систем, эсхүл галын түгшүүрийн болон гал илрүүлэх автомат байгууламж

Энэ хэсгийн заалт хэрэглэгдэх аливаа хөлөг онгоцонд галын бодитой эрсдэл байхгүй гэж үзсэнээс бусад зайд тухайлбал (хоосон зай, ариун цэврийн г.м.), босоо болон хэвтээ хэсэг бүр, орон байрны болон үйлчилгээний зай бүрд болон түүнчлэн Захиргаанаас

шаардлагатай гэж үзсэн хяналтын станцад дор дурдсан системийн аль нэгийг байрлуулсан байна:

- i) энэ бүлгийн 12 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан ус цацагч болон галын түгшүүр, гал гарсныг илрүүлэх автомат системийг тухайн зайг хамгаалахуйцаар суурилуулж бэлтгэсэн;
- ii) энэ бүлгийн 13 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан галын түгшүүрийн болон гал гарсныг илрүүлэх автомат системийг тухайн зайд гарсан галыг илрүүлэхүйцээр суурилуулж бэлтгэсэн.

Журам 30

Тусгай ангиллын зайг хамгаалах

Хаалттай тавцангийн дээд, доод талын тусгай зэрэглэлийн зайд хамаарах заалт

- a) Нийтлэг зүйл
 - i) энэ журмын үндсэн зарчим нь ердийн босоо бүсийг онцгой зэрэглэлийн зайд хэрэглэх нь практикт тохирохгүй байж болох тийм нөхцөлд бөгөөд эдгээр зай нь хэвтээ бүсийн зарчмын дагуу хамгаалалтанд орж гал унтраах үр нөлөө бүхий системтэй байвал зохино. Дурдсан зарчмын дагуу энэ журмын зорилгоор аливаа хэвтээ бүс нь 1-ээс илүү тавцангийн тусгай зэрэглэлийн зайг багтааж болно. Гэхдээ хэвтээ бүсийн нийт өндөр нь 10 метр (33 фут)-ээс илүүгүй байна.
 - ii) энэ бүлгийн 23 болон 25 дугаар журамд заасан босоо бүсийн нэгдмэл байдлыг хангахтай холбогдсон заалт хэвтээ бүсийн хоорондох болон тэдгээрийг хөлгийн бусад хэсгээс тусгаарласан заагийг тогтоох тавцан, хананд нэгэн адил хамаарна.
- b) Угсралтийн хамгаалалт
 - i) тусгай зэрэглэлийн зайн зааглагч хаалт нь энэ бүлгийн 20 дугаар дүрмийн 1 дүгээр хүснэгтийн 11 дүгээр зэрэглэлийн зайд хамаарах шаардлагын түвшинд тусгаарлагдсан байна. Хэвтээ бүсийн зааглагч нь мөн дүрмийн 3 дугаар хүснэгтийн 11 дүгээр зэрэглэлийн зайн адилаар тусгаарлалт хийгдсэн байвал зохино.
 - ii) тусгай зэрэглэлийн зайнаас гарах, эсхүл орох хаалга хаагдсан тохиолдолд жолоодлогын байрыг үүнийг заах заагчаар хангана.
- c) Тогтсон гал унтраах систем
Тусгай зэрэглэлийн зай тус бүрд шахалтаар ус цацах гар удирдлагатай зөвшөөрөгдсөн төрлийн тогтсон байгууламж байвал зохино. Энэ нь аливаа тавцангийн бүх хэсэг болон энэ тавцан дээр тээврийн хэрэгслийн зогсоол байвал түүнийг хамгаалах ёстой. Захиргаа нь гал унтраах өөр системийг ашиглахыг зөвшөөрч болох бөгөөд тэр систем нь тусгай зэрэглэлийн зайд бензин урсаж гарсан галыг хиймлээр зохион байгуулж бүх үзүүлэлтээр нь туршихад иймэрхүү зайд гарсан галыг хянахад дээр дурдсан системээс дутахгүй үр ашигтай байвал зохино.
- d) Эргүүл болон гал гарсныг илрүүлэх
 - i) тусгай зэрэглэлийн зайд үр ашигтай эргүүл хийх систем байх ёстой. Хөлөг онгоцны аяллын туршид тогтмол галын эргүүл ажиллуулдаггүй зайд гал гарсныг илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн төрлийн автомат системийг суурилуулсан байна.
 - ii) тусгай зэрэглэлийн зайн бүх шаардлагатай цэгт гар ажиллагаатай галын түгшүүрийн дохио байрлуулсан байх бөгөөд энэ дохиог нь эдгээр байрнаас гарах хаалганы дэргэд байрлуулна.
- e) Гал унтраах тоног төхөөрөмж болон хэрэгсэл
Тусгай зэрэглэлийн зай тус бүрийг дараахь төхөөрөмжөөр хангана:
 - i) зөвшөөрөгдсөн төрлийн хоёр зориулалтын хошуу, хоолой бүхий хэд хэдэн цорго байх. Гэхдээ нэг цоргонд холбогдоогүй хэд хэдэн хоолойгоос хоёроос доошгүй урсгал гарч энэ зай талбайн аль ч хэсэгт хүрэхээр тохируулагдсан байна;

- ii) 3-аас доошгүй усан манангийн төхөөрөмж байх;
 - iii) энэ бүлгийн 7 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан зөөврийн төхөөрөмж. Эдгээр зайд ашиглах зориулалтын ийм төхөөрөмж хөлөг онгоцон дээр 2-оос доошгүй байх;
 - iv) Захиргаанаас хангалттай гэж үзсэн тооны зөөврийн гал унтраагч.
- f) Агааржуулах систем
- i) тусгай зэрэглэлийн зайг агааржуулах үр ашигтай системтэй байвал зохих бөгөөд энэ систем нь нэг цагт агаарын солилцоог 10 удаа хийх хүчин чадалтай байвал зохино. Эдгээр зайд үйлчлэх систем нь бусад агааржуулах системээс бүрэн тусгаарлагдсан байх бөгөөд тээврийн хэрэгсэл энэ зайд байх нөхцөлд тогтмол ажилладаг байвал зохино. Тээврийн хэрэгслийг буулгах, ачих үед агаарын солилцооны давтамжийг нэмэгдүүлэхийг Захиргаанаас шаардаж болох;
 - ii) агааржуулалт нь агаарын давхарга, эсхүл агаарын цоорхой үүсэхээс урьдчилан сэргийлэгдсэн байх;
 - iii) шаардлагатай агааржуулах хүчин чадал буурах эсхүл алдагдах үед жолоодлогын байранд үүнийг мэдээлэх төхөөрөмж суурилуулсан байна.

Хаалттай тавцангийн зөвхөн дээд талын тусгай зэрэглэлийн орон зайд хамаарах нэмэлт заалт

- g) Ус гадагшлуулагч

Ус цацах суурилуулсан шахуургын системийг ажиллуулахад их хэмжээний ус нэг, эсхүл олон тавцанд хуримтлагдвал онгоцны тогтвортой байдал ноцтойгоор нөлөөлж болох учраас энэ усыг хөлөг онгоцноос түргэн зайлуулахын тулд ус гадагшуулагчийг байрлуулна.

- h) Шатамхай уурнаас гал авалцахаас урьдчилан сэргийлэх

- i) Гал авалцахад хүргэж болзошгүй шатамхай уур гаргах төхөөрөмж, тухайлбал цахилгаан төхөөрөмжийг тавцангаас 450 мм (18 инч)-ээс доошгүй өндөрт суурилуулна. Захиргаанаас хөлөг онгоцыг аюулгүй ажиллагааг хангахын тулд үүнээс доош түвшинд байрлуулах шаардлагатай гэж үзвэл эдгээр төхөөрөмж нь тэсрэмтгий бензин болон агаарын холимогт хэрэглэх зөвшөөрөгдсөн төрлийнх байх ёстой. Тавцангаас 450 мм (18 инч)-ээс дээш өргөгдөж суурилагдсан цахилгаан төхөөрөмж нь оч алдагдахаас хамгаалагдсан болон хаалттай төрлийнх байна. Цахилгаан төхөөрөмж нь тавцангаас дээш 450 мм (18 инч) өргөгдсөн байх шаардлагыг тээврийн хэрэгслийг байрлуулдаг болон тэсрэмтгий уур хуримтлагдаж болох бүх тавцанд тавина.
- ii) Бохир агаарыг зайлуулах сувагт байрлуулсан цахилгаан тоног төхөөрөмж, утас нь бензин болон тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байх бөгөөд сувгийн гарц нь бусад гал авалцах эх үүсвэрийн тухайд аюулгүй байрлалтай байх ёстой.

Хаалттай тавцангийн зөвхөн доод талд байрлах тусгай зэрэглэлийн зайд хамаарах нэмэлт заалт

- i) Ёроолын усыг шахуургаар шахах болон шавхах

Ус цацах суурилагдсан шахуургыг ажиллуулахад тавцанд болон хөөнөгийн оройд их хэмжээний ус хуримтлагдаж хөлгийн тогтвортой байдалд ноцтойгоор нөлөөлж болзошгүй учраас Захиргаа нь энэхүү конвенцийн II-1 бүлгийн 18 дугаар журамд заасан зүйл дээр нэмж ус шавхах болон гадагшлуулах төхөөрөмжөөр хангахыг шаардаж болно.

- j) Шатамхай уурнаас гал авалцахаас урьдчилан сэргийлэх

- i) Цахилгаан тоног төхөөрөмж, дамжуулагч утас суурилуулсан бол тэдгээр нь бензин болон тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байвал зохино. Шатамхай уурнаас гал авалцах нөхцөлийг бүрдүүлж болзошгүй бусад төхөөрөмж хэрэглэхийг хориглоно.
- ii) Бохир агаарыг зайлуулах сувагт суурилуулсан цахилгаан төхөөрөмж болон дамжуулагч утас тэсрэмтгий агаарын холимогт хэрэглэхийг зөвшөөрсөн төрлийнх байвал зохино. Сувгийн нь гарц нь бусад гал авалцах эх үүсвэрийн тухайд аюулгүй байрлалтай байх ёстой.

Журам 31

Хөөнөгтөө түлштэй хөдөлгүүрт тээврийн хэрэгслийг тээвэрлэх зориулалттай тусгай ангиллын зайнаас бусад ачааны зайг хамгаалах

Тусгай ангиллын зайнаас бусад хөөнөгтөө түлштэй хөдөлгүүрт тээврийн хэрэгсэл агуулсан бүх ачааны зайд дараахь заалт үйлчилнэ.

а) Гал илрүүлэх

Зөвшөөрөгдсөн гал илрүүлэх болон галын түгшүүрийн системээр хангасан байна.

б) Гал унтраах зохицуулалт

i) энэ бүлгийн 8 дугаар журамд нийцүүлэн гал унтраах тогтсон хийн систем суурилуулсан байна. Хэрэв нүүрс төрөгчийн давхар ислийн систем суурилуулсан бол бэлэн байгаа хийн хэмжээ нь хамгийн багадаа хаагдах боломжтой хамгийн том ачааны зайн нийт эзлэхүүний 45 хувьтай тэнцэх эзлэхүүнтэй чөлөөт хийг гаргах боломжтой байх ба хийг хурдан, үр дүнтэйгээр ялгаруулах боломжтой байх зохицуулалт хийгдсэн байна. Хэрвээ адил хэмжээний хамгаалалт өгдөг бол өөр төрлийн гал унтраах тогтсон хийн систем, эсхүл гал унтраах тогтсон хөөсний систем суурилуулж болно.

ii) Захиргааны үзэж байгаагаар зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчийн хангалттай тоо хэмжээг тухайн зайд хэрэглэхэд бэлэн байхаар хангана.

с) Агааржуулах систем

i) Ачааны тийм зайд наад зах нь нэг цагт 10 удаа агаарын солилцоо хийх боломжтой цахилгаан агааржуулах систем суурилуулсан байна. Ачааны тийм зайн систем нь бусад агааржуулах системээс бүхэлдээ тусгаарлагдсан байх ба тээврийн хэрэгсэл тус зайд байгаа үед байнга ажиллаж байна.

ii) Агааржуулалт нь агаарын үелэлт болон хийн цэврүү үүсэхээс сэргийлсэн байна.

iii) Шаардлагатай агааржуулах хүчин чадал алдагдсан, эсхүл буурсан бол жолоодлогын байранд мэдэгдэх арга замаар хангасан байна.

д) Шатамхай уур гал авалцахаас сэргийлэх

i) Хэрвээ суурилуулсан бол цахилгаан төхөөрөмж болон утас нь тэсрэмтгий түлш болон агаарын холимогт ашиглахад тохиромжтой төрлийн байна. Шатамхай уур гал авалцах эх үүсвэр болж болох бусад төхөөрөмжийг зөвшөөрөхгүй.

ii) Бохирын агааржуулах хоолойд цахилгаан төхөөрөмж, эсхүл утас суурилуулсан бол тэсрэмтгий түлш болон агаарын холимогт ашиглахад тохиромжтой төрлийн байх ба аливаа бохирын хоолойн гарц нь гал авалцах боломжтой эх үүсвэрийг харгалзан аюулгүй байрлалд тавигдсан байна.

Журам 32

Галын эргүүлийг ажиллуулах зэрэг болон гал унтраах төхөөрөмжөөр хангах

а) Галын эргүүл, гал гарсныг илрүүлэх, түгшүүрийн болон нийтэд мэдээлэх систем

i) гал авалцсаныг шуурхай илрүүлэхийн тулд үр ашигтай эргүүлийн системийг ажиллуулна. Галын эргүүлийн гишүүн тус бүр нь хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон хэрэглэхийг шаардсан аливаа төхөөрөмжийн байрлал, ажиллагааг нь мэдэхэд суралцсан байх;

ii) удирдлагын байр болон галыг хянах ерөнхий станц руу нэн даруй дохио өгөх боломжийг бүрдүүлэхийн тулд орон байрны болон үйлчилгээний зайд бүхэлд нь гар ажиллагаатай түгшүүрийн дохиог байрлуулсан байх;

iii) Захиргааны үзэж байгаагаар эргүүл нэвтрэх боломжгүй аливаа ачааны зайд Захиргаа нь аяллын хугацаа богино учраас энэхүү шаардлагыг хэрэгжүүлэх нь оновчгүй гэж үзсэнээс бусад тохиолдолд автоматаар гал

гарсныг болон түүний байрлалыг заах галын түгшүүрийн эсхүл гал илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн системийг суурилуулах;

iv) хөлөг онгоц далайд, эсхүл боомтод байх бүх хугацаандаа (үйлчилгээнээс гарсанаас бусад тохиолдолд) галын анхны түгшүүрийн дохиог хөлгийн хариуцлагатай гишүүн нэн даруй хүлээж авах боломжтой байхаар тоноглогдсон байх;

v) галын хяналтын станцын жолоодлогын байрнаас хөлгийн багийн гишүүнийг дуудах тусгай дохиог ажиллуулах. Энэ түгшүүр нь хөлөг онгоцны түгшүүрийн дохиоллын ерөнхий системийн нэг хэсэг байж болох боловч зорчигчдын байранд дангаар дугарах боломжтой байх;

vi) хөлөг онгоцны нь орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцад нийтэд мэдээлэх систем, эсхүл үр дүнтэй бусад харилцах аргаар хангагдсан байна.

b) Галын шахуурга болон галын үндсэн систем

Хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын заалтад нийцсэн галын шахуурга, галын үндсэн систем, цорго, хоолойтой байх бөгөөд тэдгээр нь дор дурдсан шаардлагыг хангасан байна:

i) 4000 тонны болон түүнээс дээш бохир даацтай хөлөг онгоцонд тусдаа удирдлагатай 3-аас доошгүй галын шахуурга байна. 4000 тонноос доош бохир даацтай хөлөг онгоцонд ийм шахуурга 2-оос доошгүй байна;

ii) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцонд далайн холболтын зохион байгуулалт, галын шахуурга болон тэдгээрийг ажиллуулах цахилгааны эх үүсвэр нь нэг бүхээгт гарсан гал бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгохоос урьдчилан сэргийлэх явдлыг хангасан байна;

iii) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцны галын шахуурга, галын үндсэн төхөөрөмж, цоргыг нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (c) хэсэгд зааснаар онгоцны доторх нэг цоргоос нэгээс доошгүй үр ашигтай усны урсгал нэн даруй гарах боломжтой байхаар суурилуулсан байх. Мөн галын шахуургаас усыг автоматаар тасралтгүй өгөхөөр тохируулсан байна;

c) Галын цорго, хоолой болон хошуу

i) хөлөг онгоц нь Захиргаанаас шаардсан диаметрийн болон тооны хоолойтой байх. Энэ бүлгийн дугаар 5 дүрмийн (d) хэсэгт зааснаар цорго тус бүр 1-ээс доошгүй галын хоолойтой байна. Энэ хоолойг зөвхөн гал унтраах сургууль, ажиглалтад гал унтраах, эсхүл гал унтраах аппарат шалгахад ашиглана;

ii) ус үл нэвтрэх хаалга, үндсэн босоо бүсийн хаалтын бүх хаалга хаагдсан нөхцөлд орон байрны болон үйлчилгээний зай, машины зайн бүх цоргын тоо болон тэдгээрийн байрлал нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (g) хэсгийн шаардлагыг хангасан байх;

iii) ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд 2-оос доошгүй усны урсгал энэ зайн аль ч хэсэгт хүрэх бололцоотой байх арга хэмжээг авах;

iv) машины зайд шаардагдах бүх цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (g) хэсэгт заасан хошуунаас гадна түлш рүү ус цацах хошуу, эсхүл давхар зориулалтын хошуу болон хоолойтой байх ёстой. Түүнчлэн "А" ангиллын машины зай тус бүр нь 2-оос доошгүй усан манангийн төхөөрөмжтэй байх;

v) ус шүрших, эсхүл давхар зориулалтын хошуу хөлөг онгоцны машины зайнаас бусад хэсэгт шаардагдах хоолойн тооны 4-ний 1-тэй дор хаяж тэнцүү байх;

vi) амьсгалах хоёр аппарат тус бүр нь нэг усан манангийн төхөөрөмжтэй байх бөгөөд түүнийг тэдгээр аппаратын ойролцоо байрлуулах;

vii) "А" зэрэглэлийн машины зай руу доод түвшингийн хонгилоос ордог бол энэ зайны гадна талд хаалганы ойролцоо давхар зориулалтын хошуутай 2 цорго байрлуулах. Энэ зай руу доод түвшингийн хонгилоос биш өөр зайнаас нэвтэрдэг бол энэ зайн машины зай рүү ордог хаалганы дэргэд давхар зориулалтын хошуутай 2 цорго байрлуулна. Хэрэв энэ хонгил болон түүний

залгаа байр нь зугтах замын нэг хэсэг биш бол энэ заалтыг хэрэгжүүлэх шаардлагагүй.

- d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй олон улсын эрэгтэй холбогдох холболтын хэрэгсэлтэй байх;
 - ii) энэ холболтыг хөлгийн аль ч хажуугаас хэрэглэж болохоор суурилуулсан байх;
- e) Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станц дахь зөөврийн гал унтраагч
- Орон байр, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцын хэсгийг Захиргаанаас үр ашигтай бөгөөд зохистой гэж зөвшөөрсөн зөөврийн гал унтраагчаар хангана.
- f) Ачааны зайд суурилагдсан гал унтраах төхөөрөмж
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцны ачааны зай нь энэ бүлгийн 8 дугаар дүрмийн шаардлагыг хангасан гал унтраах суурин системтэй, эсхүл адил хэмжээнд хамгаалах өндөр тэлэлттэй хөөсөөр гал унтраах системтэй байх;
 - ii) Захиргаа нь хөлөг онгоц богино хугацааны аялалд гарахад энэ хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлэх нь оновчгүй гэж үзвэл, түүнчлэн 1000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоцонд өөр шаардлага тавих нь зүйтэй гэж үзвэл эдгээр асуудлыг Захиргааны үзэмжээр шийдвэрлэнэ.
- g) Бойлерийн өрөөний болон түүнтэй төсөөтэй зайны гал унтраах төхөөрөмж
- Газрын тосоор ажилладаг бойлер эсхүл шингэн түлшийн нэгж хадгалдаг өрөөнд дараахь шаардлага тавигдана:
- i) Дор дурдсан гал унтраах системийн аль нэгийг суурилуулсан байна:
 - 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр журамд тавьсан шаардлагыг хангасан шахалтаар ус цацах систем;
 - 2) энэ бүлгийн 8 дугаар дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хийн систем;
 - 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хөөсөөр ажиллах систем;
 - 4) энэ бүлгийн 9 дүгээр дүрмийн тавьсан шаардлагыг хангасан хөөсөөр ажиллах систем.
- Хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөө нь бүрэн тусгаарлагдаагүй эсхүл шатахууны тос нь бойлерын өрөөнөөс хөдөлгүүрийн өрөө рүү урсаж орох боломжтой бол бойлерийн болон хөдөлгүүрийн өрөөг нэг тасалгаа болгон авч үзнэ.
- ii) бойлерийн өрөө тус бүрд энэ бүлгийн 7 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан нэгээс доошгүй иж бүрэн агаар-хөөсөн зөөврийн төхөөрөмж байх;
 - iii) бойлерийн өрөөний гал түлэх зай болон шатахуунаар ажилладаг төхөөрөмж суурилуулсан өрөө тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн 2-оос доошгүй зөөврийн хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж байна. Бойлерийн өрөө тус бүр 136 литр (30 галлон)-ээс доошгүй багтаамжтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн 1-ээс доошгүй хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл үүнтэй адил төхөөрөмж байна. Эдгээр гал унтраагч нь өрөөний аль хэсэгт хүрэх дамарт хоолойтой байна.
 - iv) Гал түлэх бүрд элс, содын уусмалаар норгосон үртэс, эсхүл бусад зөвшөөрөгдсөн хуурай материалыг Захиргаанаас шаардсан хэмжээгээр агуулсан сав байна. Зөөврийн гал унтраагчаар тэдгээрийг орлуулан хэрэглэж болно.
- h) Дотоод шаталтын машин байрлуулах зайн гал унтраах төхөөрөмж
- 373 kW-ээс доошгүй хүчин чадалтай, үндсэн хөдөлгөгч болон бусад зорилгоор ашигладаг дотоод шаталтын машиныг байрлуулсан зайд дор дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино:



- i) энэ журмын (g), (i) дэд хэсэгт заасан гал унтраах системийн аль нэг нь байвал зохих;
- ii) энэ бүлгийн 7 дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан агаар хөөсөөр ажилладаг зөөврийн төхөөрөмжийн нэгээс доошгүй иж бүрдэл байх;
- iii) ийм орон зай тус бүрд хөөсөөр ажилладаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж нь шатахуун болон нефтээр тосолдог даралтын систем, дамжуулагч болон галын аюултай бусад хэсэгт чиглэж шүршихэд хүрэлцээтэй тоогоор байвал зохино. Үүнээс гадна хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч нь хүрэлцээтэй тоогоор байх бөгөөд энэ зайд 2-оос доошгүй гал унтраагч заавал байх бөгөөд тэдгээр нь энэ зайны аль ч өнцгөөс 10 метр (33 фут)-ээс холгүй зайд байрлана.

i) Уурын турбин, эсхүл хаалттай уурын хөдөлгүүрийн зайн галыг унтраах арга хэмжээ

373 kW-аас доошгүй нийт хүчин чадалтай үндсэн хөдөлгөгч, эсхүл бусад зорилгоор хэрэглэдэг уурын турбинтай, эсхүл хаалттай уурын хөдөлгүүртэй зайд:

- i) 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай хөөсөөр ажилладаг гал унтраагчаар, эсхүл түүнтэй адил тоног төхөөрөмжөөр хангана. Тэдгээрийн тоо нь даралтын системийг тослох систем, хөдөлгүүр, турбин, холбогдох дамжуулах системийн тослох хэсгийн хүрээ, болон галын аюултай бусад зүйлд чиглүүлэхэд хүрэлцэхүйц тоогоор байна. Хэрэв энэ журмын (g), (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан адил хүчин чадлын гал унтраах системийг эдгээр хэсэгт суурилуулсан байвал дээр дурдсан гал унтраагч байх шаардлагагүй;
- ii) хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж хүрэлцэхүйц тоогоор байвал зохих бөгөөд ийм зайд 2-оос доошгүй гал унтраагч заавал байх бөгөөд тэдгээр нь тухайн зайн аль ч цэгээс 10 метр (33 фут)-ээс холгүй байрласан байна. Энэ журмын (h), (iii) дэд хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан нөхцөлд ийм гал унтраагч байх шаардлагагүй.

j) Бусад машины зайн гал унтраах төхөөрөмж

Захиргааны үзэж байгаагаар аль нэг машины зайд галын аюул байгаа бөгөөд энэ журмын (g), (h) болон (i) хэсэгт тэдгээр зайд галын аюулаас хамгаалах төхөөрөмж байрлуулахаар заагаагүй бол энэ зай болон түүний ойролцоо хэсгийг Захиргаанаас үр ашигтай гэж үзсэн тооны зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар хангана.

k) Энэ хэсгийн шаардлагад тусгагдаагүй тогтсон гал унтраагч

Энэ хэсгийн шаардлагад тусгагдаагүй тогтсон гал унтраагч суурилагдсан нөхцөлд систем нь Захиргааны шаардлагад нийцсэн байна.

l) Машины зайд хамаарах тусгай шаардлага:

- i) "А" зэрэглэлийн машины зай руу доод түвшинд байрлах хонгилоор ордог бол ус үл нэвтрэх хаалганаас гадна машины зайнаас зайдуу хөнгөн болдоор хийсэн хоёр талаасаа онгойдог хаалга байвал зохино;
- ii) Захиргаа нь тогтмол эргүүл ажиллуулахын оронд машины зайд гал гарсныг илрүүлэх, дохио өгөх автомат систем суурилуулах шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд ийм системийг суурилуулсан байна.

m) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багаж

i) Энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн шаардлагыг хангасан гал сөнөөгчийн тоноглол болон энэ журмын (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг хангах үүднээс авч явах хувийн багаж зэргийн хамгийн наад захын хэрэгцээ нь дараахь зүйлээс бүрдэнэ:

- 1) гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол;
- 2) Зорчигчийн болон үйлчилгээний зайг нэгтгэсэн 80 метр (262 фут) урттай талбай тус бүрд, эсхүл ийм тавцан хэд хэд байвал эдгээрийн хамгийн урт зайд гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол болон хувийн багажийн 2 иж бүрдэл байрлуулна. Иж бүрдэл тус бүр нь

энэ Бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн (а) хэсгийн (i), (ii),(iii) дэд хэсэгт заасан зүйлээс бүрдэнэ.

ii) Гал сөнөөгчийн тоноглол тус бүрд энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын (b) хэсэгт заасан амьсгалын бие даасан аппарат бэхлэгдсэн байх бөгөөд нөөц тоноглолыг Захиргааны зөвшөөрсөн тоогоор зэхнэ.

iii) Гал сөнөөгчийн тоноглол, хувийн багажийн иж бүрдлийг аль болох хоорондоо хол зайд байрлуулах бөгөөд тэдгээр нь хэрэглэхэд бэлэн байвал зохино. Нэг ийм байрлалд 2-оос доошгүй гал сөнөөгчийн тоноглол, 1-ээс доошгүй хувийн багажны иж бүрдэл байна.

Журам 33

Газрын тосон шатахуун, тослогооны тос болон бусад шатамхай тосонд холбогдох журам

а) Шингэн түлшний зохицуулалт

Шингэн түлш хэрэглэдэг хөлөг онгоцны шингэн түлш хадгалах, хуваарилах, хэрэглэх зохицуулалт нь хөлөг онгоц болон түүн дээрх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангаж наад зах нь дараахь шаардлагад нийцсэн байна:

i) гал авалцах хэмийг тогтоодог тусгай аппаратаар хэмжихэд (хөмөрсөн аяганы сорил) 60⁰С доош (140⁰F) хэмд гал авалцдаг шингэн түлшийг хэрэглэхийг хориглоно. Зөвхөн онцгой тохиолдлын генераторт гал авалцах хэм нь 43⁰С(110⁰F) доошгүй шатахууныг хэрэглэж болно. Захиргаа нь ерөнхийдөө гал авалцах хэм (110⁰F) доошгүй шатахууныг зохих урьдчилан сэргийлэх хэмжээг авснаар хэрэглэхийг зөвшөөрч болох боловч тухайн түлшийг хадгалах, хэрэглэх байрны хэмийг дээр дурдсан хэмийн хязгаарлалтаас 10⁰С (18⁰F)-ээс илүү өсгөж болохгүй;

ii) ам сантиметр тутамд 1,8 кг (18 фунт) инч дээш даралт үзүүлэх халаасан шингэн түлш агуулж байгаа түлшний системийн аливаа хэсгийг боломжийн хэрээр далдлахгүйгээр эдгээрт гарсан гэмтэл болон тос алдагдаж урсахыг хялбар олж харах боломжтой байлгавал зохино. Шингэн түлшний системийн ийм хэсэгт машины зайг хангалттай гэрэлтүүлсэн байна;

iii) ердийн нөхцөлд машины зайн агааржуулалт нь тосны ууршилт хуримтлагдахаас урьдчилан сэргийлж чадахуйц байх;

1. Түлшний хөөнөг нь боломжийн хэрээг хөлөг онгоцны бүтцийн хэсэг болж "А" зэрэглэлийн машины зайн гадна талд байрлавал зохино. Давхар ёроолтойгоос бусад шингэн түлшний хөөнөг "А" зэрэглэлийн машины зайд ойрхон байрлах шаардлагатай бол тэдгээр нь давхар ёроолтой хөөнөгтэй нэг хил хязгаартай бөгөөд машины зайтай ойрхон байх зайг нь аль болох ойрхон байлгавал зохино. Нийтлэг журмын дагуу салангид түлшний хөөнөг хэрэглэхийг хориглодог боловч тэдгээрийг хэрэглэж байгаа нөхцөлд "А" ангиллын машины зайд байрлуулах ёсгүй;

2. Халуун гадаргууд түлш асгарч, урсаж болох газар түлшний хөөнөг байрлуулахыг хориглоно. Даралтын шахуурга, тунгаагч болон халаагч ажиллуулахад газрын тос алдагдаж халуун гадаргуутай хүрэлцэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авагдсан байвал зохино;

i) түлш дамжуулах хоолой гэмтсэн нөхцөлд давхар ёроолтой хөөнөгчийн дээд байрлах түлшний үндсэн, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгөөс шингэн түлш алдаж болох тул бүх хоолой нь тухайн хөөнөгт залгагдах хэсэгтээ хавхлагатай байх бөгөөд хөөнөг байгаа газар гал гарсан нөхцөлд тэдгээрийг өөр аюулгүй газраас хаах боломжтой байвал зохино. Хөөнөгийг эрчлүүрт голын туннель болон хөндийд, эсхүл үүнтэй адилтгаж болох зайд байрлуулсан нөхцөлд хавхлагыг хөөнөг дээр байрлуулах бөгөөд гал гарсан нөхцөлд эдгээр зайн гаднах хоолойд суурилуулсан нэмэлт хавхлагын тусламжтайгаар хяналтыг хэрэгжүүлэх боломжтой байна;

ii) хөлөг онгоц нь түлшний хөөнөгт байгаа газрын тосны хэмжээг тогтоох аюулгүй бөгөөд үр ашигтай арга хэрэгслэлээр хангагдсан байна. Хаах

төхөөрөмж бүхий хэмжүүрт хоолойн дээд амсар нь аюулгүй газар төгсөж байвал ийм хоолойг хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Хөөнөгт хэмжилт хийх зорилгоор, түүнээс шингэн түлш алдагдах, өөр хөөнөг рүү шилжин орох нөхцөл бүрдэж буй бол амсарынх нь доогуур түвшинд нүх гаргахыг хориглоно. Гэхдээ захиргаа зөвшөөрсөн дагуу хөөнөгт байгаа газрын тосны хэмжээг хэмжих бусад хэрэгсэл хэрэглэхийг зөвшөөрч болно;

iii) шатахууны бүх хөөнөг болон хөөнөгийг шатахуунаар цэнэглэх хоолойг оролцуулан шатахууны нийт системд хэт их даралт үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авах. Бүх нээх хавхлага, агаарын болон илүүдлийн хоолой нь Захиргаанаас аюулгүй гэж үзсэн байрлалтай байвал зохино;

iv) түлшний хоолой нь ган, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад материалаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаа нь зарим тохиолдолд уян хатан материалаар хийгдсэн хоолой ашиглах шаардлагатай гэж үзвэл тийм хоолой хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Эдгээр уян хатан хоолой болон залгагдах хэсэг нь Захиргааны шаардлагыг хангасан галд тэсвэртэй адил материалаар хийгдсэн байвал зохино.

b) Тослох материалд холбогдох журам

Даралтын системийг тослоход ашиглагдах тосыг хадгалах, хуваарилах, хэрэглэхдээ хөлөг онгоц болон түүн дээр байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдал, "А" зэрэглэлийн зайд тавигдах шаардлагыг түүнчлэн боломжийн хэрээр бусад машины хэсэгт энэ дүрмийн (а) хэсгийн (ii), (iv) (2), (v), (vi) болон (vii) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг наад зах нь хангавал зохино.

c) Бусад шатамхай тосонд холбогдох журам

Цахилгаан дамжуулах систем, хяналтын болон идэвхжүүлэх систем, халаалтын системд шахаж ашигладаг бусад шатамхай тосыг хадгалах, хуваарилах, хэрэглэхдээ хөлөг онгоц болон түүн дээрх хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангавал зохино. Гал авалцах хэрэгсэл байгаа байрлалд наад зах нь энэ журмын (а) хэсгийн (iv) (2) болон (а) хэсгийн (viii) дэд хэсэгт дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино.

Журам 34

Машины зайд авах тусгай арга хэмжээ

a) Энэ журмын заалт "А" зэрэглэлийн машины хэсгийн зайд хамаарна. Захиргаанаас зохистой гэж үзсэн нөхцөлд бусад машины зайд мөн нэгэн адил хамааруулна.

b)

i) таазны гэгээвч, хаалга, сэнс, бохир агаарыг гаргах яндангийн нээлхий болон машины зай дахь бусад нээлхийг агааржуулах хэрэгцээ, хөлөг онгоц зохистой, аюулгүй ажиллах шаардлагыг бодолцон аль болох цөөн байлгавал зохих;

ii) таазны гэгээвчийн хаалт нь гангаар хийгдсэн байх; Тухайн зайд гал гарсан нөхцөлд утааг зайлуулах нээлхийг хамгаалах арга хэмжээг цахилгаанаар ажилладаг хаах зохицуулалт, эсхүл зайнаас удирдах чөлөөлөх төхөөрөмжтэй, найдвартай буцаж гохдох төхөөрөмжтэй 31/2 хэмийн хазайлтын эсрэг өөрөө хаагдах чадвартай хаалга суурилуулж авах ёстой.

c) Машины зайн хөндийд цонх суулгахыг хориглоно.

d) Удирдлагыг дараахь арга хэрэгслээр хангана:

i) таазны гэгээвчийг нээх, хаах, бохир агаар гаргах яндангийн нүхийг хаах, агааржуулалтын тохируулгатай хаалтуурыг хаах;

ii) утааг гадагшлуулах;

iii) цахилгаанаар ажиллах хаалгыг хаах болон ус үл нэвтрүүлэх цахилгаан хаалганаас бусад хаалганы механизмыг чөлөөлөх;

iv) агааржуулах сэнсийг зогсоох;

- v) агаарын солилцооны албадлагаар болон индукцээр ажиллах сэнс, шингэн түлшийг дамжуулах шахуурга, шингэн түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адилтгах түлшний бусад шахуургыг зогсоох.
- a) Агааржуулах сэнсний хяналтын систем нь энэ бүлгийн 25 дугаар дүрмийн (f) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан байна. Суурилуулсан гал унтраах системийн хяналт болон энэ журмын (d) хэсгийн (i), (ii), (iii), (v) болон энэ бүлгийн 33 дугаар дүрмийн (a) хэсгийн (v) дэд хэсгийн дагуу шаардагдах хяналт нь нэг газар төвлөрч байрлах, эсхүл Захиргааны шаардлагыг хангасан тохиолдолд хэд хэдэн байрлалд бүлэглэж байрлана. Эдгээр байрлал нь гал гарсан нөхцөлд үйлчилж байгаа зайнаасаа таслагдахааргүй бөгөөд ил тавцангаас аюулгүй нэвтэрч болох газар байна.

ХЭСЭГ С- 36-ААС ИЛҮҮГҮЙ ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦЫГ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ

Журам 35 Бүтэц

- a) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцангийн барилга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.
- b) Энэ бүлгийн 40 дүгээр дүрмийн (b) хэсэгт заасан галаас хамгаалах арга хэмжээ авагдсан болон дор дурдсан нөхцөлийг хангасан тохиолдолд давхарлага нь хөнгөн цагааны хайлшаар хийгдсэн байж болно:
- i) "А" ангиллын хаалтыг галын стандартын дагуу туршихдаа суурь металл материалынх нь механик чанарт тавигдах зохих шаардлагыг анхааран үзсэн;
 - ii) хөлөг онгоцны зохих хэсэгт шатамхай материал ашиглах явдлыг зохистойгоор бууруулсан бөгөөд тааз (тавцангийн дээд хэсгийн уулзвар) нь шатамхай биш материалаар хийх шаардлагыг хангасан гэж Захиргаа үзсэн;
 - iii) гал гарсан нөхцөлд аврах завь болон сал руу очих, тэдгээрт суух, усанд завийг буулгах хэрэгсэл нь давхарлагыг гангаар хийсний нэг адил найдвартай байх арга хэмжээг авсан;
 - iv) бойлерийн болон машины зайн дээд хаалт, болон хөндий нь зохих тусгаарлалт бүхий гангаар хийгдсэн бөгөөд хэрвээ нээлхийтэй бол гал тархахаас сэргийлсэн байрлал болон хамгаалалтай хийгдсэн.

Журам 36 Үндсэн босоо бүс

- a) Хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хана, тавцангийн барилга нь үндсэн босоо бүсэд хуваагдвал зохино. Мөргөцөг болон цүнхэл хэсэг аль болох цөөн байвал зохино. Тэдгээр нь зайлшгүй шаардлагатай бол "А" ангиллын хэсэгт байвал зохино.
- b) Хаалттай тавцангийн дээрх үндсэн босоо бүсийг зааглаж байгаа хаалт нь боломжийн хэрээр тавцангийн доор байгаа хэсгийг заагласан ус үл нэвтрэх хаалттай нэг шугамд байвал зохино.
- c) Эдгээр хаалт нь тавцангаас тавцанд, онгоцны гадар хана болон бусад хязгаар хүртэл үргэлжилнэ.
- d) Автомашин, төмөр замын зүтгүүрийн машин тээвэрлэх тусгай зориулалтын хөлөг онгоцонд ийм хаалт суурилуулах нь хөлгийг зориулалтаар ашиглахад саад учруулахаар байвал галыг унтраах, хязгаарлахтай холбогдсон ижил тэнцүү арга хэрэгслээр орлуулах бөгөөд түүнийг Захиргаа тусгайлан батална.

Журам 37

"А" ангиллын хаалт дахь нээлхий

- а) "А" ангиллын хаалтад дам нуруу, хөндлөвч болон бусад бүтцэд хүрэх цахилгаан утас, хоолой, суваг өнгөрөх нүх гаргасан нөхцөлд тухайн орон зайн галд тэсвэртэй чанар нь алдагдахгүй байх арга хэмжээг авсан байвал зохино.
- б) Суваг нь үндсэн босоо бүсийн хаалтыг нэвтлэн гарах шаардлагатай бол автоматаар хаагддаг галын тохируулгатай амортизаторыг тухайн хаалтад суурилуулсан байна. Энэхүү амортизаторыг хаалтын хоёр талаас гар ажиллагаагаар хаах боломжтой байна. Ажиллах үеийн байрлал нь хүрэхэд хялбар бөгөөд гэрэл ойдог улаан өнгөөр тод тэмдэглэгдсэн байна. Хаалт болон амортизаторын хоорондох суваг нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн бөгөөд шаардлагатай бол энэ журмын (а) хэсэгт заасан тусгаарлах шаардлагыг хангасан байна. Амортизатор нь хаалтын 1-ээс доошгүй талд байрлуулсан заагууртай байх бөгөөд амортизатор нь нээлттэй байрлалд байгаа эсэхийг харуулдаг байвал зохино.
- с) Ачааны, агуулахын, тээшийн зайны хоорондох түүнчлэн тэдгээр зай болон задгай тавцан хоорондох салхивчнаас бусад бүх нээлхий нь хаагддаг төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байвал зохих бөгөөд энэ нь тэдгээрийг суурилуулсан хэсгээс дутахгүй галд тэсвэртэй байвал зохино.
- д) "А" ангиллын хэсгийн бүх хаалга, хаалганы хүрээний бүтэц нь хаагдсан үед аюулгүй болгох тоноглолынхоо хамт утаа болон дөл нэвтрэхээс хамгаалаад зогсохгүй мөн боломжийн хэрээр хаалгыг суулгасан хаалттай адил хэмжээгээр галд тэсвэртэй байвал зохино. Ус үл нэвтрэх хаалгыг тусгаарлах шаардлагагүй.
- е) Хаалга тус бүрийг хаалтын аль ч талаас нь нэг хүн онгойлгох боломжтой байна.
- ж) Цахилгаанаар ажилладаг ус үл нэвтрэх хаалга, ердийн үед түгжээтэй хаалганаас бусад үндсэн босоо бүсийн болон шатны хонгилын галаас хамгаалах хаалга нь 3.5 хэмийн налууд өөрөө хаагддаг төрлийнх байвал зохино. Ердийн үед түгжээтэй хаалганаас бусад бүх хаалгыг хяналтын станцаас нэгэн зэрэг, эсхүл бүлгээр нь, эсхүл хаалганы хажуугаас нэг нэгээр нь суллах боломжтой байна. Хяналтын систем эвдэрсэн нөхцөлд эдгээр хаалга нь автоматаар хаагдахаар суллах механизмтай бүтээгдсэн байна. Гэвч энэ зорилгоор зөвшөөрөгдсөн төрлийн цахилгаанаар ажилладаг ус үл нэвтрүүлэх хаалгыг ашиглаж болно. Хяналтын станцаас суллагдахгүй дэгээгээр түгждэг хаалга хэрэглэхийг хориглоно. Хоёр хавтаст хаалга зөвшөөрөгдсөн нөхцөлд тэдгээр нь хаалгыг суллах механизм ажиллах үед автоматаар ажилладаг оньсон түгжээтэй байна.

Журам 38

"А" ангиллын гал тэсвэрлэх нэгдмэл чанар

Энэ хэсгийн дагуу "А" ангиллын хэсэг шаардагдах нөхцөлд Захиргаа нь зайлшгүй тусгаарлалтын түвшинг тогтоохдоо энэ бүлгийн "В" хэсгийг баримтлана. Гэхдээ зарим тохиолдолд тусгаарлалтын түвшинг дээрх хэсэгт зааснаас доош байхыг зөвшөөрч болно.

Журам 39

Орон байрны зайг машины, ачааны болон үйлчилгээний зайнаас тусгаарлах

Машины, ачааны болон үйлчилгээний зайнаас орон байрны зайг тусгаарлаж байгаа заагийн хаалт болон тавцан нь "А" ангиллын хэсгээр баригдсан байх ба эдгээр хаалт болон тавцан нь зэрэгцээ зайны шинж чанарыг харгалзан Захиргааны шаардлагад нийцсэн тусгаарлалттай байна.

Журам 40

Орон байрны болон үйлчилгээний зайг хамгаалах

Орон байрны болон үйлчилгээний зай нь энэ журмын (а), эсхүл (b) хэсгийн дагуу хамгаалагдсан байна

а)

i) Орон байрны зайн "А" ангиллын хэсгийн шаардлагыг хангасан байвал зохих хаалтаас бусад бүх хаалт нь "В" ангиллын хэсгийн шаардлагад нийцсэн шатамхай бус материалаар хийгдсэн байвал зохино. Гэхдээ энэ хэсгийн (iii) дэд хэсгийн дагуу шатамхай материалаар өнгөлөгдсөн байж болно.

ii) Хонгилын бүх хаалт нэг тавцангаас нөгөө тавцанд үргэлжилнэ."В" ангиллын хаалтын хаалганд агааржуулах нүх гаргахыг зөвшөөрч болно. Гэхдээ тэр нь аль болох доор байна. Бусад бүх хаалтын хана нь босоогоороо нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл, хөндлөнгөөрөө хөлгийн гадаа хана, эсхүл бусад хязгаарт хүрнэ. Харин шатамхай бус материалаар хийсэн тааз, эсхүл хана байгаа бол тэдгээр нь тухайн тааз, хананд тулж зогсоно.

iii) Ачааны зай, шуудангийн зай, тээшийн өрөө болон үйлчилгээний зайны хөлдөөх өрөөнөөс бусад өрөөний шал, тааз, хананы болон тусгаарлагчийн өнгөлгөө нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байвал зохино. Орон байрны болон нийтийн зориулалттай зайн шатамхай материалаар хийсэн өнгөлгөө, чимэглэл, наамал банзаар доторлогдсон талбай нь хана, таазны нийт талбайд 2.54 мм (1/10 инч)-тэй тэнцэх наамал банзтай тэнцэхээс илүүгүй байна. Хонгил, шат, болон хүрэх боломжгүй болон хаалттай өрөөний ил гадаргуу нь гал тархахгүй төрлийн байвал зохино.

б)

i) Орон байрны зайн хонгилын бүх хаалт нь гангаар хийгдсэн, эсхүл "В" ангиллын хавтангаар хийгдсэн байвал зохино.

ii) Гал гарсныг илрүүлэх зөвшөөрөгдсөн төрлийн системийг зорчигч болон багийн гишүүнд үйлчлэх хаалттай зайд (үүнд гал гарах аюул багатай зай хамаарахгүй) суурилуулсан байх бөгөөд гал гарсан тухай болон галын байрлалыг автоматаар заах хөлгийн гишүүн болон ажилтнуудад зориулсан заагуурыг станцын нэг болон хэд хэдэн хэсэгт байрлуулсан байна.

Журам 41

Тавцангийн өнгөлгөө

Орон байрны зай, хяналтын станцын, шатны, хонгилын үндсэн өнгөлгөө нь зөвшөөрсөн төрлийн гал шууд авалцдаггүй материалаар хийгдсэн байвал зохино.

Журам 42

**Орон байрны болон үйлчилгээний зай дахь шат,
цахилгаан шатны хамгаалалт**

а) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн бүх шат болон зугтах зам нь гангаар, эсхүл бусад тохиромжтой материалаар хийгдсэн байна.

б) Зорчигчийн болон үйлчилгээний цахилаан шатны хөндий, зорчигчийн хэсгийг гэрэлтүүлэх, агааржуулах босоо суваг нь "А" ангиллын хаалтад хамаарна. Хаалга нь гангаар, эсхүл өөр галаас адил хэмжээнд хамгаалах бусад материалаар хийгдсэн байх бөгөөд хаалттай нөхцөлд суурилуулсан сувгаасаа доошгүй түвшинд галд тэсвэртэй байна.

Журам 43

Хяналтын станц болон агуулах өрөө

- а) "А" ангиллын хаалт болон тавцангаар хяналтын станцыг хөлгийн бусад хэсгээс тусгаарлана.
- б) Тээшний өрөө, шуудангийн өрөө, агуулах өрөө, будаг болон чийдэнгийн шүүгээ, гал зуух болон бусад төстэй зайн заагийн хаалт нь "А" ангиллын хэсгийг байна. Маш шатамхай нөөц агуулсан зай нь гал гарсан үед зорчигч болон багийн гишүүнд учрах аюулыг багасгахаар байрласан байна.

Журам 44

Цонх болон хажуугийн салхивч

- а) Орон байрны зайг цаг агаараас тусгаарлаж буй хаалтны бүх цонх болон хажуугийн салхивчийг ган, эсхүл бусад тохиромжтой материалаар хийсэн байна. Шил нь металл өнгөлгөөтэй хүрээтэй байна.
- б) Орон байрны зай доторх хаалтны бүх цонх болон хажуугийн салхивчийг суурилуулсан хаалтны төрөлд тавигдах нэгдмэл байдлын шаардлагыг хангахаар хийсэн байна.

Журам 45

Агааржуулах систем

Машины зайн цахилгаан агааржуулалт нь машины зайн гаднаас хялбар хүрэх боломжтой байрлалаас унтраах боломжтой байна.

Журам 46

Угсралтын нарийвчлал

- а) Будаг, өнгөлгөө болон төстэй нитро-целлюлизтай бэлдмэл, эсхүл бусад шатамхай суурийг хөлгийн аль ч хэсэгт хэрэглэхгүй.
- б) "А", эсхүл "В" ангиллын хэсгийг нэвтэлсэн хоолой нь тухайн хэсгийн тэсвэрлэх шаардлагатай халаалтын хэмийг харгалзан захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна.
Түлш, эсхүл шатамхай шингэн дамжуулдаг хоолой нь галын аюулыг харгалзан захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна. Завины гаднах усны хоолой, ариун цэврийн хоолой болон усны шугамтай ойролцоо бусад гарцыг гал гарсан үед живэх аюулыг нэмэгдүүлэх тул халуунд чадвараа алддаг материалаар хийхгүй.
- с) Нийт цахилгаан гаргалт нь 746kW ба түүнээс дээш үндсэн хөдөлгөгч механизм, эсхүл нефтээр ажилладаг бойлер, эсхүл дотоод шаталтат туслах машин механизмтай зайд дараахь арга хэмжээг авна:
 - i) таазны гэрлийг тухайн зайн гаднаас хаах боломжтой байх;
 - ii) шилэн хавтантай таазны гэрэлд гаднах ган хаалт, эсхүл бусад төстэй материал байнга бэхлэсэн байх;
 - iii) захиргаанаас зөвшөөрсөн аливаа цонх нь онгойдоггүй төрлийн байх ба гаднах ган хаалт, эсхүл бусад төстэй материал байнга бэхлэсэн байх;
 - iv) энэ хэсгийн (i), (ii) болон (iii) дэд хэсэгт заасан цонх болон таазны гэрэлд утсаар бэхлэгдсэн шил хэрэглэнэ.

Журам 47

Гал гарсныг илрүүлэх систем болон гал унтраах төхөөрөмж хэрэгсэл

- а) Эргүүл болон галын илрүүлэлт
 - i) аливаа хөлөг онгоцонд гал гарсныг нэн даруй илрүүлэх зорилгоор үр ашигтай эргүүлийн системийг хэрэгжүүлбэл зохино. Зорчигч болон хөлгийн

багийн гишүүний орон байрны аль ч зайд гар ажиллагаатай галын түгшүүрийн тоноглол суурилуулсан байна. Ингэснээр галын эргүүл нь жолоодлогын байр болон галын хяналтын станцад гал гарсан даруйд түгшүүрийн дохио өгөх боломжийг бүрдүүлнэ;

ii) Захиргаанаас эргүүл хүрч очих боломжгүй гэж үзсэн хөлгийн хэсэгт гал гарсныг, эсхүл шинж тэмдгийг илрүүлэх болон галын түгшүүрийн зөвшөөрөгдсөн төрлийн систем суурилуулсан байх. Энэ систем нь хөлөг онгоцны аль нэг хэсэгт нь гал гарсан нөхцөлд гал гарсан тухай болон түүний байрлалыг станцын нэг болон хэд хэдэн хэсэгт автоматаар мэдээлдэг байвал зохино. Захиргаа нь богино хугацааны аяллын үед эдгээр төхөөрөмжийг хэрэглэх нь оновчгүй гэж үзвэл энэ заалтыг биелүүлэх шаардлагагүй;

iii) шинэ болон одоо байгаа хөлөг онгоц нь ямар ч үед далайд болон боомтод байхдаа (үйлчилгээнээс гарснаас бусад үед) гал гарсан анхны дохиог хөлгийн багийн холбогдох хариуцлагатай гишүүн нэн даруй хүлээж авахаар жолоодогдсон, эсхүл тоноглогдсон байна.

b) Галын шахуурга болон гал унтраах үндсэн шугам

Хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журамд заасан болон дор дурдсан шаардлагыг хангасан галын шахуурга, гал унтраах үндсэн шугам, цорго болон хоолойгоор хангагдсан байна:

i) 4000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай усан онгоц 3-аас доошгүй бие даасан удирдлагатай галын шахуургатай байна. 4000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоц 2-оос доошгүй ийм шахуургатай байна;

ii) 1000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд тавцангийн гаднах холболт, галын шахуурга болон тэдгээрийг ажиллуулах цахилгаан эх үүсвэр нь нэг бүхээгт гарсан гал нэгэн зэрэг бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгохгүй байх явдлыг хангасан байвал зохино;

iii) 1000 тонноос доош даацтай хөлөг онгоцонд авах арга хэмжээ нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.

c) Галын цорго, хоолой, хошуу

i) хөлөг онгоц нь Захиргаанаас хангалттай гэж үзсэн тооны хошуугаар хангагдах. Энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсгийн дагуу шаардагдах цорго тус бүрд 1-ээс доошгүй хоолой байх бөгөөд хоолойг зөвхөн сургалт, үзлэгийн үед гал унтраах, эсхүл гал унтраах аппаратыг туршиж үзэхэд хэрэглэнэ;

ii) орон байрны, үйлчилгээний болон машины зайд ус үл нэвтрэх бүх хаалга болон үндсэн босоо бүсийн хаалтын хаалга хаалттай байгаа нөхцөлд энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт заасан шаардлагыг хангахуйц тооны цорго байж зохих байрлалд суурилагдсан байна;

iii) ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд усны шүршүүрийн 2-оос доошгүй урсгал тэр байрны бүх хэсэгт хүрэх боломжтой байх бэлтгэлийг хангасан байх;

iv) шингэн түлшээр ажилладаг бойлер, эсхүл дотоод шаталтын үндсэн хөдөлгүүртэй хөтлөх машин байрладаг машины зайд шаардагдах цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (g) хэсэгт шаардсан цорго, хошуу, хоолойтой байвал зохино.

d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох

i) 1000 тоннын болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй олон улсын эрэгтэй холбогдох хэрэгсэлтэй байх;

ii) хөлөг онгоцны аль ч хажууд энэ холболтыг хэрэглэж болохоор тоногдсон байх.

e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайд ашиглах зөөврийн гал унтраагч

Хөлөг онгоц нь орон байрны болон үйлчилгээний зайд Захиргаанаас зохистой бөгөөд үр ашигтай гэж үзэж зөвшөөрсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчтай байна.

f) Ачааны зайн тогтсон гал унтраагчийн зохицуулалт

- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын онгоцны ачааны орон зай нь энэ бүлгийн 8 дугаар журамд тавигдах шаардлагыг хангасан хийн суурилагдсан гал унтраагчтай байх;
- ii) энэ хэсгийн (i) хэсэгт заасан төхөөрөмжийг хэрэглэх нь хөлөг онгоц хэт богино аялал хийдэг учир оновчгүй гэж Захиргаа үзсэн нөхцөлд болон 1000 тонноос доош даацын хөлөг онгоцны ачааны зай тухайд авах арга хэмжээ нь Захиргааны шаардлагад нийцнэ.
- g) Бойлерын өрөөний болон түүнтэй төсөөтэй зайн гал унтраах төхөөрөмж Үндсэн, эсхүл туслах нефтээр ажилладаг бойлер байрласан, эсхүл шингэн түлшний нэгж, тогтворжуулах хөөнөг байдаг зайд дараахь зохицуулалтыг хийнэ:
 - i) дараахь гал унтраах тогтсон зохицуулалтын аль нэг нь байна:
 - 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр журамд нийцсэн ус шүрших даралтат систем;
 - 2) энэ бүлгийн 8 дугаар журамд нийцсэн гал унтраах хийн төхөөрөмж;
 - 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр журамд нийцсэн хөөсний тогтсон систем. (Захиргаа нь шалны хавтангийн дээр гал унтраах даралтат ус, эсхүл хөөс цацах тогтсон, эсхүл зөөврийн зохицуулалт шаардаж болно.
- Хөдөлгүүрийн болон бойлерийн өрөө бүрэн тусгаарлагдаагүй бол, эсхүл бойлерын өрөөний шатахууны тос хөдөлгүүрийн өрөөнд урсаж очиж доод хэсэгт нь тунаж үлдэх боломжтой бол энэ хоёр орон зайг нэг тасалгаа гэж авч үзнэ.
 - i) бойлерийн өрөөний галлагааны зай болон шингэн түлшээр ажилладаг тоног төхөөрөмж суурилагдсан зай тус бүрд 2-оос доошгүй хөөсөөр, эсхүл бусад тусгаарлагч бодисоор ажилладаг зөөврийн гал унтраагч байвал зохино. Бойлерийн өрөө тус бүрд 136 литр (30 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай хөөсөөр ажилладаг зөвшөөрөгдсөн төрлийн, эсхүл түүнтэй дүйхүйц гал унтраагч байна. Эдгээр гал унтраагч нь бойлерийн өрөөний болон шингэн шатахуунтай төхөөрөмж суурилуулсан зайн бүх хэсэгт хүрэх урттай дамарт хоолойтой байна;
 - ii) галлагааны зай тус бүрд Захиргаанаас шаардсан хэмжээний элс, содны уусмалаар норгосон үртэс, эсхүл зөвшөөрдөгдсөн бусад хуурай материалыг агуулах сав байна. Зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар тэдгээрийг орлуулж болно.
- h) Дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй машины зайг галаас хамгаалах төхөөрөмж 746 kW-ээс доошгүй хүчин чадалтай дотоод шаталтын хөдөлгүүрийг үндсэн, эсхүл туслах хөдөлгүүр болгон ашигладаг хөлөг онгоцны тухайд дараахь арга хэмжээг авсан байна.
 - i) энэ журмын (g) хэсгийн (i) дэд хэсэгт шаардсан аль нэг суурилуулсан төхөөрөмж;
 - ii) хөдөлгүүрийн зай тус бүрд 45 литр (10 галон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр ажилладаг 1 гал унтраагч, эсхүл түүнтэй адил төхөөрөмж, эсхүл 746 kW-аас доошгүй хүчин чадалтай хөдөлгүүртэй зай тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр ажилладаг зөөврийн гал унтраагч байна. Гэвч зөөврийн гал унтраагчийн нийт тоо 2-оос доошгүй, 6-аас илүүгүй байвал зохино.
- i) Уурын турбины, суурилагдсан тоног төхөөрөмж шаардагдахгүй зайн галтай тэмцэх арга хэмжээг Захиргаа тусгайлан авч үзнэ.
- j) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багаж
 - i) гал сөнөөгчийн энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн шаардлагыг хангасан хамгийн наад захын тоноглол болох, тэр журмын (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан хувийн багажийн иж бүрдэл дараахь зүйлээс бүрдэнэ:
 - 1) гал сөнөөгчийн хоёр тоноглол;
 - 2) зорчигчийн болон үйлчилгээний нийт 80 метр (262 фут) урттай тавцан тус бүрд, хэрэв ийм тавцан нь 1-ээс илүү байвал

- хамгийн урт тавцанд гал сөнөөгчийн 2 тоноглол, энэ бүлгийн 14 дүгээр дүрмийн (a) хэсгийн (i), (ii), (iii) дэд хэсэгт заасан зүйлээс бүрдсэн хувийн багажны иж бүрдэл.
- ii) энэ бүлгийн 14 дүгээр журмын (b) хэсэгт заасан бие даасан амьсгалын аппараттай гал сөнөөгчийн тоноглол тутамд Захиргаанаас зөвшөөрсөн тооны нөөц хэсгийг авч явах;
- iii) гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдлийг хэрэглэхэд бэлэн болгож хооронд нь аль болох хол зайд байрлуулах. Ийм байрлал тус бүрд 2-оос доошгүй гал сөнөөгчийн тоноглол, хувийн багажийн иж бүрдэл 1-ээс доошгүй байвал зохино.

Журам 48 **Зугтах зам**

- a) Зорчигчийн болон багийн гишүүний зай, мөн машины зайнаас бусад хөлгийн багийн гишүүний ердийн ажлын байрны хэвтээ болон босоо шат нь аврах завинд суух тавцанд хялбар хүрэх боломжтойгоор зохион бүтээгдсэн байна. Тухайлбал, дор дурдсан сэрэмжлэх арга хэмжээг авсан байна:
- i) хаалттай тавцангийн доод хэсэгт зугтах 2 зам байвал зохих бөгөөд тэдгээрээс наад зах нь нэг нь ус үл нэвтрэх бүхээг, эсхүл түүнтэй төсөөтэй хаалттай зай, эсхүл бүлэг зайд ус үл нэвтрэх хаалганаас хамааралгүйгээр хүрэх бололцоотой байна. Холбогдох зайн шинж чанар, байрлал, болон ердийн үед тэнд хэдэн хүн байж, эсхүл ажиллаж болохыг харгалзан Захиргаа нь зугтах 2 замын нэгийг заавал байлгах шаардлагагүй гэж үзэж болно;
- ii) хаалттай тавцангийн дээд хэсэгт үндсэн босоо бүс тус бүрээр болон түүнтэй адил хаалттай зай, эсхүл бүлэг зайгаас зугтах 2-оос доошгүй зам байх бөгөөд нэг арга зам нь дээшээ зугтах шатанд хүргэдэг байх;
- iii) 1-ээс доошгүй зугтах арга зам нь саадгүй хүрэх боломжтой халхлагдсан шат байх бөгөөд аврах завинд суух тавцан хүрэх замд боломжийн хэрээр галаас халхавч болох ёстой. Шатны өргөн, тоо, урт нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.
- b) Машины зайд, машины өрөө бүрээс түүнчлэн голын туннель болон бойлерийн өрөө тус бүрд галаас зугтах 2 арга зам байна. Нэг зам нь ус үл нэвтрүүлэх хаалга байж болно. Машины зайн ус үл нэвтрүүлэх хаалга суурилуулах боломжгүй зайгаас зугтах 2 арга зам нь гангаар хийсэн 2 босоо шат байна. Эдгээр шат нь хоорондоо аль болох хол тусгаарлагдсан байвал зохих бөгөөд мөн адил тусгаарлагдсан хөлөг онгоцны хөндий хүргэнэ. Тэр үүднээс аврах завинд суух тавцанд хүрэх боломжтой байна. 2000 тонноос доош даацтай усан онгоцны тухайд хаалганы байрлал, өргөнийг харгалзан Захиргаа нь дээрх шаардлага тавихаас чөлөөлж болно.

Журам 49 **Дотоод шаталтын хөдөлгүүрт хэрэглэх шингэн түлш**

Гал авалцах түвшинг тодорхойлох зөвшөөрөгдсөн аппаратаар хэмжихэд $43^{\circ}\text{C}(110^{\circ}\text{F})$ болон түүнээс бага температурт (хөмөрсөн аяганы сорил) гал авалцдаг түлшээр ажилладаг дотоод шаталтын хөдөлгүүрийг усан онгоцны ямар ч тогтсон төхөөрөмжид хэрэглэхийг хориглоно.

Журам 50 **Машины зайд авах тусгай арга хэмжээ**

- a) Машины болон ачааны зайд үйлчилдэг бүх агааржуулагчийн сэнсийг унтраах болон эдгээр орон зайн хаалга, агааржуулагч, яндангийн эргэн тойрны болон бусад

нээлхийг хаадаг арга хэрэгслээр хангагдсан байвал зохино. Эдгээр арга хэрэгсэл нь гал гарсан нөхцөлд энэ зайн гаднаас ажиллуулах боломжтой байна.

b) Хүчээр болон индукцээр сэнсийг ажиллуулдаг машин, шингэн түлшийг юүлэх шахуурга, газрын тосон түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адил төсөөтэй түлшний шахуурга нь тэдгээр зайн гадна байрлах алсын удирдлагатай байвал зохино. Ингэснээр тухайн зайд гал гарсан нөхцөлд гаднаас нь тоног төхөөрөмжийг удирдаж унтраах боломжтой болно.

c) Шингэн түлшийг давхар ёроолтой хөөнөгийн дээр байрладаг агуулах, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгөөс дамжуулах хоолой нь хөөнөгтэй зайд гал гарсан нөхцөлд тухайн зайгаас гадна орших газраас хааж болох хавхлага, цоргоор тоноглогдсон байвал зохино. Хөндий, эсхүл хоолой явдаг хонгилд байрладаг тусгай гүнзгий хөөнөгийн тухайд хавхлагыг хөөнөгт суурилуулна. Гэхдээ гал гарсан нөхцөлд хоолойд суурилуулсан, эсхүл хонгилын гадна байгаа нэмэлт хавхлагаар хяналт тавина.

ХЭСЭГ D - АЧААНЫ ХӨЛӨГ ОНГОЦОНД АВАХ ГАЛЫН АЮУЛГҮЙН АРГА ХЭМЖЭЭ

Журам 51

Энэ бүлгийн "Е" хэсэгт хамаарах хөөнөгөөс бусад 4000 тонны болон түүнээс дээш бохир даацтай ачааны хөлөг онгоцонд тавигдах ерөнхий шаардлага

a) Их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцан, тавцангийн барилга нь гангаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаа нь галын аюулын түвшинг харгалзан онцгой нөхцөлд өөр зохистой материал ашиглахыг зөвшөөрч болно.

b) Орон байрны зайны хонгилын хаалт нь гангаар, эсхүл "B" ангиллын хавтангаар хийгдсэн байна.

c) Машины болон ачааны зайн тавцангийн оройг үүсгэдэг орон байрны зайн тавцангийн хучилт нь амархан гал авалцахгүй материалаар хийгдсэн байвал зохино.

d) Нээлттэй тавцангийн доод талд орших дотоод шат нь гангаар, эсхүл өөр тохирох материалаар хийгдсэн байвал зохино. Орон байрны зайд байдаг хөлгийн багийн гишүүнд зориулагдсан цахилгаан шатны хонгил нь ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино.

e) Гал зуух, будгийн агуулах, чийдэнгийн өрөө, боцманы агуулах нь орон байрны зай, онцгой тохиолдлын генераторын өрөөний ойролцоо байвал тэдгээрийн хаалтыг ган, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийсэн байвал зохино.

f) Орон байрны болон машины зайд нитро-целлюлоз болон бусад гал авалцах их эрсдэл бүхий суурьтай будаг, лак болон бусад бэлдмэл хэрэглэхийг хориглоно.

g) Нефть эсхүл, өөр шатамхай шингэн дамжуулагч хоолой нь Захиргаанаас гал гарах эрсдлийг нь харгалзан зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байна. Хажуугийн ус гадагшлуулагч, бохир ус зайлуулах яндан зэргийн усанд ойрхон байдаг хавхлагыг халаахад чанараа алдаж гэмтдэг материалаар хийхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд ийм материал нь ус дүүрч хөлөг онгоцыг живүүлэхэд аюулд хүргэж болзошгүй.

h) Машины зайн цахилгаан агааржуулагчийг машины зайн гадна орших хялбар хүрч очиж болох газраас зогсоох боломжтой байна.

Журам 52

Гал унтраах систем болон тоноглол

a) Хэрэглэх хүрээ

Энэ журамд заасан даацнаас бага даацын усан онгоцны тухайд энэ журамд тусгагдсан асуудлаар авах арга хэмжээг захиргааны үзэмжээр шийдвэрлэнэ.

- b) Галын шахуурга болон галын үндсэн шугам
Хөлөг онгоц энэ бүлгийн 5 дугаар журамд нийцүүлэн шахуурга, галын үндсэн шугам, цорго, хоолойгоор хангагдаж дор дурдсан шаардлагад нийцсэн байна:
- i) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоц нь тусдаа удирдлагатай 2 цахилгаан шахуургатай байх;
 - ii) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд нэг бүхээгт гарсан гал нь бүх шахуургыг ажиллагаагүй болгосон нөхцөлд гал унтраах усаар хангах өөр хувилбар арга хэрэгсэл байвал зохино. Нийтдээ 2000 тонны болон түүнээс дээш даацтай онгоцны тухайд ийм хувилбар арга хэрэгсэл нь бие даасан удирдагатай онцгой тохиолдлын шахуурга байна. Энэ шахуурга Захиргааны шаардлагыг хангах үүднээс 2 урсгал усаар шүршдэг байна.
- c) Галын цорго, хоолой, хошуу
- i) 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоцонд 30 метр (100 фут) тутам углуурга хошуутай иж бүрэн 1 хоолой болон 1 нөөц хоолой байх бөгөөд нийт тоо нь 5-аас доошгүй байна. Үүнд хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөөнд шаардагдах хоолой хамаарахгүй. Тухайн усан онгоцны төрөл, эрхэлдэг ажлын шинж чанарыг харгалзан хоолой нь хангалттай тоо ширхэгтэй, бүх үед хэрэглэх боломжтой, хүрч очиход хялбар байх явдлыг хангах зорилгоор Захиргаа нь шаардагдах хоолойн тоог нэмэгдүүлж болно;
 - ii) орон байр, үйлчилгээний болон машины зайд байх цоргоны тоо, байрлал нь энэ бүлгийн 5 дугаар дүрмийн (d) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байх;
 - iii) хөлөг онгоцны ачааны зай хоосон байгаа нөхцөлд усны 2 урсгал ачааны зайн аль ч цэгт хүрэх боломжтой байх;
 - iv) шингэн түлшээр ажилладаг бойлертой, эсхүл дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй хөлөг онгоцны машины зайд шаардагдах бүх цорго нь энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (g) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан хошуу, хоолойтой байвал зохино.
- d) Олон улсын эрэгтэй холбогдох
- i) нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоц нь олон улсын эрэгтэй энэ бүлгийн 5 дугаар журмын (h) хэсэгт заасан шаардлагыг хангасан 1-ээс доошгүй холболттой байх;
 - ii) тоног төхөөрөмж нь энэ холболтыг хөлөг онгоцны аль ч хажуугаас ажиллуулж болохоор зохион бүтээгдсэн байх.
- e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн зөөврийн гал унтраагч
Хөлөг онгоцны орон байрны болон үйлчилгээний зай нь Захиргаанаас зохистой бөгөөд хангалттай гэж үзсэн тооны зөөврийн гал унтраагчаар хангагдсан байна. Нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд ямар ч тохиолдолд тэдгээрийн тоо нь 5-аас доошгүй байна.
- f) Ачааны зайн тогтсон гал унтраах арга хэрэгсэл
- i) нийтдээ 2000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцны ачааны хэсэг нь энэ бүлгийн 8 дугаар журмын шаардлагыг хангасан тогтсон гал унтраагчаар хангагдсан байх;
 - ii) Захиргаа нь дор дурдсан нөхцөлийг хангаж буй аль ч хөлөг онгоцны ачааны хөндийг энэ хэсгийн (i) дэд хэсэгт заасан шаардлагыг биелүүлээс чөлөөлж болно (тэдгээр нь хөөнөгт хөлөг онгоц биш бол):
 - 1) хэрэв тэдгээрийн салхивчийн хаалт нь гангаар хийгдсэн бөгөөд ачааны хэсэгт хүргэдэг агааржуулалтын болон бусад нээлхийг нь хаах ашигтай арга хэрэгсэлтэй бол;
 - 2) хэрэв хөлөг онгоц нь зөвхөн хүдэр, нүүрс, буудай тээвэрлэх зорилгоор зохион бүтээгдсэн бол;
 - 3) хөлөг онгоц нэн богино хугацааны аялалд гарч байгаагаас эдгээр төхөөрөмжийг хэрэглэх нь оновчгүй гэж Захиргаа үзвэл

iii) Аливаа хөлөг онгоц нь энэ журмын шаардлагыг хангахаас гадна энэ конвенцийн VII дугаар бүлгийн 7 дугаар дүрмийн дагуу зорчигч тээврийн онгоцонд тээвэрлэхийг зөвшөөрөөгүй төрлийн болон хэмжээний тэсрэх дэлбэрэх бодисыг авч явах үедээ дор дурдсан шаардлагыг хангасан байна:

- 1) тэсрэх бодистой аль ч тасалгаанд уур хэрэглэхийг хориглоно. Энэхүү дэд хэсгийн зорилгоор "тасалгаа" гэдэгт суурилсан зэргэлдээ 2 хананы хоорондох орон зайг хамааруулна. Үүнд ачааны хөндий болон түүний дээрх бүх орон зай багтана;
- 2) түүнчлэн ачааны зайн тэсрэх, дэлбэрэх бодистой тасалгаа болон тэдгээрийн зэрэгцээ тасалгаа тус бүрийг утаа болон гал гарсныг илрүүлэх системээр хангана.

g) Бойлерийн өрөөний гал унтраах төхөөрөмж

Нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацын хөлөг онгоцонд шингэн түлшээр ажилладаг үндсэн болон туслах бойлер байрлуулсан, эсхүл шингэн түлшээр ажилладаг нэгж болон тунгаах хөөнөгтэй зайд дор дурдсан арга хэмжээг авна:

i) тэдгээр зайд дор дурдсан гал унтраах тоноглолын аль нэг нь байна:

- 1) энэ бүлгийн 11 дүгээр дүрмийн заалтад нийцсэн даралтаар ажилладаг ус шүрших систем;
- 2) энэ бүлгийн 8 дугаар журмын заалтад нийцсэн гал унтраах тоноглол;
- 3) энэ бүлгийн 9 дүгээр журмын заалтад нийцсэн хөөсөөр ажилладаг тогтсон гал унтраах төхөөрөмж. (Захиргаа нь бүрмэл шалан дээгүүр гарсан галыг унтраах усны шахалтаар, эсхүл хөөсөөр ажилладаг тогтсон, эсхүл хөдөлгөөнт гал унтраах системтэй байхыг шаардаж болно).

Хөдөлгүүр болон бойлерийн өрөө нь бүрэн тусгаарлагдснаас бусад тохиолдолд, эсхүл шингэн түлш нь бойлерийн өрөөнөөс хөдөлгүүрийн өрөө рүү урсаж орох боломжтой бол хөдөлгүүрийн болон бойлерийн өрөөг нэг тасалгаа гэж үзнэ.

i) бойлерийн өрөөний галлагааны зай болон шингэн түлшээр ажилладаг тоног төхөөрөмж суурилуулсан зай тус бүрд 2-оос доошгүй хөөс, эсхүл зөвшөөрөгдсөн бусад тусгаарлагч бодис цацдаг зөөврийн гал унтраагч төхөөрөмж байх. Үүний зэрэгцээ зуух тус бүрийн дэргэд 9 литр (2 галлон)-ийн хүчин чадалтай адил төрлийн 1-ээс доошгүй гал унтраагч байна. Гэхдээ бойлерийн өрөө тус бүрд байх ийм нэмэлт гал унтраагчийн хүчин чадал нь 45 литр (10 галлон)-ээс илүүгүй байна;

ii) галлагааны зай тус бүрд элс, содны уусмалаар норгосон үртэс болон бусад хуурай материалыг Захиргаанаас шаардсан хэмжээнд агуулсан сав байвал зохино, эсхүл зөвшөөрөгдсөн төрлийн зөөврийн гал унтраагчаар үүнийг орлуулж болно.

h) Дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй машины зайн гал унтраах төхөөрөмж

746kW доошгүй хүчин чадалтай дотоод шаталтын үндсэн болон туслах хөдөлгүүр хэрэглэх үед нийтдээ 1000 тонны болон түүнээс дээш даацтай хөлөг онгоцонд дор дурдсан арга хэмжээг авсан байвал зохино:

i) энэ журмын (g),(i) хэсэгт дурдсан аль нэгэн тогтсон тоног төхөөрөмж;

ii) хөдөлгүүрийн зай тус бүрд 45 литр (10 галлон)-ээс доошгүй хүчин чадалтай зөвшөөрөгдсөн төрлийн хөөсөөр гал унтраагч, эсхүл түүнтэй дүйхүйц төхөөрөмж байх. Мөн 746kW хүчин чадлын хөдөлгүүр тус бүрд зөвшөөрөгдсөн төрлийн 1 зөөврийн гал унтраагч байна. Гэвч ийм зөөврийн гал унтраагчийн нийт тоо нь 2-оос доошгүй бөгөөд 6-аас илүүгүй байна.

iii) Гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдлийг хялбар хүрч болох газар хэрэглэхэд бэлэн байдалтай хадгална. 1-ээс илүү гал сөнөөгчийн тоноглол болон хувийн багажийн иж бүрдэл авч яваа хөлөг онгоцонд тэдгээр нь хоорондоо аль болох хол зайд байрласан байна.

Журам 53
Зугтах зам

- а) Хөлгийн багийн гишүүний болон зорчигчдын бүх зай болон хөлгийн багийн гишүүн ердийн үед ажилладаг бүх зайд нэвтрэн орох болон гарах хэвтээ болон босоо шат нь аврах завийн тавцанд чөлөөтэй хүрэх боломжийг бүрдүүлсэн байна.
- б) Машины зайд зугтах 2 арга зам байвал зохино. Нэг нь хөдөлгүүрийн өрөө, голын хонгил, бойлерийн өрөөний ус үл нэвтрүүлэх хаалга байж болно. Ус үл нэвтрүүлэх хаалга хэрэглэх боломжгүй машины зайн гангаар хийсэн 2 босоо шат зугтах замын үүрэг гүйцэтгэж болно. Эдгээр шат нь хоорондоо аль болох хол зайд байх бөгөөд мөн адил нэг нэгнээсээ хол байх тавцангийн хонгилын хаалганд хүргэнэ. Тэр хаалганаас аврах завинд суух тавцан руу хүрэх боломжтой байна. Нийтдээ 2000 тонноос доош даацийн хөлөг онгоцны өргөн, онгойдог тагтай хаалганы байрлалыг харгалзан дээрхи шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

Журам 54
Машины зай дахь тусгай арга хэмжээ

- а) Машины, ачааны зайд үйлчилдэг бүх агааржуулагчийн сэнсийг унтраах болон бүх хаалга, агааржуулагчийн сувгийг болон, яндангийн эргэн тойрон болон эдгээр зайн бусад нээлхийг хаах арга хэрэгслээр хангагдсан байвал зохино. Эдгээр арга хэрэгсэл нь гал гарсан нөхцөлд тухайн зайн гаднаас ажиллуулахад боломжтой байна.
- б) Албадлагаар болон индукцээр ажилладаг сэнсийг хөтлөгч машин, шингэн түлшийг дамжуулах шахуурга, шингэн түлшний нэгжийн шахуурга, тэдгээртэй адилхан түлшний шахуурга нь алсын удирдлагатай байвал зохино. Ингэснээр тэдгээрийн байрлаж байгаа зайд гал гарсан нөхцөлд гаднаас нь тоног төхөөрөмжийг удирдаж унтраах боломжтой болно.
- с) Шингэн түлшийн давхар ёроолтой хөөнөгийн дээр байрладаг түлш агуулах, тунгаах болон өдөр тутам үйлчлэх хөөнөгт холбогдсон хоолойг хөөнөгтэй байранд гал гарсан нөхцөлд тухайн зайнаас гадна орших байрлалаас хааж болох хавхлага, цоргоор тоногдсон байвал зохино. Хонгил, эсхүл хоолой явдаг хөндийд байрладаг тусгай гүнзгий хөөнөгийн тухайд хавхлагыг хөөнөгт суурилуулна. Гэхдээ гал гарсан нөхцөлд хоолойд байгаа, эсхүл хонгилын гадна байгаа нэмэлт хавхлагаар удирдан хянана.

ХЭСЭГ Е - ХӨӨНӨГТ ОНГОЦЫГ ГАЛААС ХАМГААЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭ

Журам 55
Хэрэглэх хүрээ

- а) Энэ хэсгийн заалтыг гал авалцах түвшинг тодорхойлох зөвшөөрөгдсөн аппаратаар хэмжихэд 60⁰С (140⁰F)-ээс доош хэмд (хөмөрсөн аяганы тест) гал авалцах болон ууршилтын даралт нь Рейдэрийн аргаар тодорхойлоход агаарын даралтаас бага боловсруулаагүй газрын тос болон нефтийн бүтээгдэхүүн болон галд аюултай бусад шингэн бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэдэг шинэ хөөнөгт онгоцонд хэрэглэнэ.
- б) Үүний зэрэгцээ энэ хэсэгт хамаарагдах бүх хөлөг онгоц энэ бүлгийн 52, 53 болон 54 дүгээр журамд заасан шаардлагыг хангасан байвал зохино. Харин энэ бүлгийн 60 дугаар журамд заасан шаардлагыг хангасан шатахуун тээвэрлэгчид 52 дугаар дүрмийн (f) хэсэгт хамаарахгүй.
- с) Энэ журмын (а) хэсэгт зааснаас бусад галын аюултай ачааг тээвэрлэх зориулалтын хөлөг онгоцонд галын аюулаас хамгаалах нэмэлт арга хэмжээг Захиргааны шаардлагын дагуу хангасан байна.

d) Хосолмол зориулалтын хөлөг онгоцны хөөнөгийн бүх зайг газрын тосноос цэвэрлэж, алив хийнээс бүрэн ангижруулсан бөгөөд энэ арга хэмжээг нь Захиргаа хангалттай гэж үнэлснээс бусад тохиолдолд хуурай ачаа тээвэрлэж болохгүй.

Журам 56

Зайн байрлал болон тэдгээрийн тусгаарлал

a) "А" зэрэглэлийн машины зай нь ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөгийн ард талд байрласан байвал зохих бөгөөд тэдгээрээс коффердам, ачааны шахуургын өрөө, түлшний хөөнөгөөр тусгаарлагдсан байна. Түүнчлэн тэдгээр нь ачааны шахуургын өрөө болон коффердамын ард байрлах бөгөөд заавал түлшний хөөнөгийн ард байрлуулах шаардлагагүй. Гэхдээ шахуургын өрөөний доод хэсгийг бүх шахуургыг багтаах зорилгоор ийм хөндий рүү цүнхэл гаргасан байж болно. Гэвч энэ цүнхэлийн өндөр нь 25.000 метр тонноос дээш жинтэй хөлөг онгоцны тухайд түүний хажуугийн өндрийн гуравны нэгээс ихгүй бөгөөд суурийн уртын 1/3-аас илүүгүй байна.

b) Орон байрны зай, ачааны хяналтын үндсэн станц, хяналтын станц болон үйлчилгээний хэсгийн зай нь бүх ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөг, ачааны шахуургын өрөө, болон "А" зэрэглэлийн машины зайг ачааны болон бохирын хөөнөгөөс заагласан коффердамын ард байрласан байвал зохино. Шахуургын өрөөний хаалгыг оролцуулан ачааны шахуургын өрөөг орон байрны, үйлчилгээний зай болон хяналтыг оролцуулан ачааны шахуургын өрөөг орон байрны, үйлчилгээний зай болон хяналтын станцаас тусгаарласан бүх хаалтыг "А-60" ангиллын материалаар хийсэн байвал зохино. Аюулгүйн төстэй арга хэмжээ авагдсан гэж үзвэл Захиргаа нь шаардлагатай үед орон байрны, хяналтын станцын болон "А" ангиллынхаас бусад машины зайг бүх ачааны хөөнөг, бохирын хөөнөг, ачааны шахуургын өрөө болон коффердамын өмнө талд байрлуулахыг зөвшөөрч болно.

c) Ачааны хөөнөгийн дээд хэсэгт жолоодлогын байр суурилуулах шаардлагатай бол түүнийг зөвхөн удирдлагын зориулалтаар л ашиглаж болно. Энэ байр нь ачааны хөөнөгөөс 2-оос доошгүй метрийн өндөр ил зайгаар тусгаарлагдсан байна. Удирдлагын ийм байрыг 57 дугаар дүрмийн (a) болон (b) дэд хэсэгт заасан хяналтын зайг галаас хамгаалах тухай заасан шаардлагад болон энэ хэсгийн хэрэглэх боломжтой бусад заалтад нийцүүлэн хамгаалсан байна.

d) Тавцан дээр асгарсан ачаа нь орон байрны болон үйлчилгээний байр руу нэвтрэхээс сэргийлэх арга хэмжээг авагдсан байна. Үүнийг нэг тавцангаас нөгөө тавцан хүртэл үргэлжилдэг зохих өндрийн ховил байрлуулснаар хэрэгжүүлж болно. Арын дээд зайд ачаа ачихтай холбогдсон арга хэмжээг тусгайлан авч үзвэл зохино.

e) Орон байрны болон үйлчилгээний зайг халхалсан давхарлага, тавцангийн барилгын хаалт, үүний дотор эдгээр байрыг үүсгэж буй ачааны хөөнөг рүү харсан тавцангийн хаалт нь 3 метрийн өндөр хүртэл "А"-60 ангиллынх байна. Давхарлага болон тавцангийн барилгын хажуу ханыг ямар өндрийн түвшинд тусгаарлахыг Захиргаа шийднэ.

f) Орон байрны болон үйлчилгээний зайн давхарлага болон тавцангийн барилгын ачааны хөөнөг руу харсан хананд дор дурдсан шаардлага тавигдана:

i) дурдсан хананд орон байрны болон үйлчилгээний зай руу ямар ч гарцгүй ачааны хяналтын станц, хүнсний агуулах, бусад агуулах руу орох хаалгыг байрлуулахыг Захиргаа зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд өөр хаалгыг энэ хананд суурилуулахыг хориглоно. Эдгээр хаалгыг суулгахдаа энэхүү зайн ханыг "А"-60 ангиллын стандартаар тусгаарлана. Эдгээр хананд машины байрлалд зориулсан төмөр хавтанг эргээр тогтоож болно;

ii) энэ ханан дахь гэгээвч нь тогтсон (онгойдоггүй) төрлийнх байна. Харин штурманы өрөөний гэгээвч нь тогтоогүй (онгойдог) төрлийнх байж болно;

iii) үндсэн тавцангийн эхний эгнээний гэгээвч нь дотор талдаа гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн хаалттай байна.

Энэ хэсгийн шаардлага нь жолоодлогын байрны зайд хамаарахаас бусад тохиолдолд боломжийн хэрээр давхарлага, тавцангийн барилгын нүүрний хэсгээс уртааш нь 5 метр хэмжиж тогтоосон хил хягаарын хананд хамаарна.

Журам 57 Угсралт

а)

- i) хөлөг онгоцны их бие, давхарлага, бүтцийн хаалт, тавцан, тавцангийн барилга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байвал зохино;
- ii) ачааны шахуургын өрөөний хоорондох хана (тэдгээр рүү нэвтрэх хөндийг оролцуулан) болон "А" ангиллын машины зайн хоорондох хаалт нь "А" зэрэглэлийнх байх бөгөөд "А-0"-гаас доош ангиллын нээлхийтэй байж болохгүй. Үүнд ачааны шахуургын хөндийн жийрэг бусад жийрэгтэй хөндий хамаарахгүй;
- iii) "А" зэрэглэлийн машины зай болон ачааны шахуурга, түүний хонгилог орон байрны болон үйлчилгээний зайнаас тусгаарлаж байгаа хаалт, тавцан нь "А-60" ангиллынх байх. Эдгээр хаалт, тавцан болон "А" ангиллын машины зайг ачааны шахуургын зайнаас хязгаарлаж байгаа хаалтанд цонх болон хананы гэгээвчийн нүх гаргахыг хориглоно;
- iv) энэ хэсгийн (ii), (iii) дэд хэсэгт тавигдах шаардлага нь шахуургын зайг гэрэлтүүлэх зорилгоор тогтмол суурилуулсан, зөвшөөрөгдсөн төрлийн, хий нэвтэрдэггүй "А" ангиллын хаалтын нэгдмэл чанарыг хадгалсан гэгээвчтэй байхыг хориглохгүй. Мөн энэ заалт нь машины зайд бүрэн багтдаг хяналтын өрөөнд цонх ашиглахыг хориглохгүй;
- v) хяналтын станц нь зэрэгцээ зайгаас "А" ангиллын хаалт болон тавцангаар тусгаарлагдсан байх. Зэрэгцээ зайд гарч болзошгүй галын эрсдлийг харгалзан Захиргаанаас тавьсан шаардлагад нийцүүлэн хяналтын станцын зааг хязгаарыг тусгаарлана;
- vi) "А" зэрэглэлийн машины зайн хаалга нь өөрөө хаагддаг төрлийнх байвал зохих бөгөөд энэ журмын (b) хэсгийн (viii) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино;
- vii) "А" зэрэглэлийн машины зайн дотоод хил хязгаарын гадаргууг газрын тос болон түүний ууршилт нэвтэрдэггүй материалаар бүрж тусгаарласан байх;
- viii) тавцангийн үндсэн өнгөлгөө нь зөвшөөрөгдсөн, галд түргэн авалцдаггүй төрлийн материалаар хийгдсэн байх.
- ix) дотоод шат нь ган болон бусад тохирох материалаар хийгдсэн байх;
- x) орон байрны зайд залгаа байгаа нөхцөлд гал зуух, будгийн өрөө, чийдэнгийн өрөө, штурманы агуулахын хаалт гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар хийгдсэн байна.
- xi) хөлөг онгоцны дотоод хэсгийн ил гадаргууг өнгөлсөн будаг, лак, бусад бэлдмэл нь Захиргааны үзэж байгаагаар галын зүй бус эрсдэл үүсэхгүй материалаар хийгдсэн байх бөгөөд хэтэрсэн хэмжээний их утаа бусад хордуулах бодис ялгаруулдаггүй байвал зохино.
- xii) газрын тос бусад шатамхай шингэн дамжуулах хоолой нь галын эрсдийг нь харгалзан Захиргаанаас зөвшөөрсөн материалаар хийгдсэн байх. Хажуугийн ус дамжуулагч, бохир усны яндан зэргийн усанд ойрхон байдаг хавхлагыг халаахад чанараа түргэн алддаг материалаар хийхийг хориглоно. Учир нь гал гарсан нөхцөлд ийм материал нь гэмтэж хөлөг онгоц усаар түргэн дүүрч живэх аюулд хүргэж болзошгүй.
- xiii) машины зайн агааржуулагч нь машины зайн гадна талын хялбар хүрч болох газраас зогсоох боломжтой байна.
- xiv) "А" ангиллын машины хэсэг, ачааны шахуургын өрөөний таазны гэгээвч нь цонх, хажуугийн гэгээвчийн тухай дахь энэ журмын (a) хэсгийн (iii) дэд

- хэсэгт тавьсан шаардлагад нийцүүлэн суурилуулсан байх бөгөөд хажуугийн гэгээвч үйлчилж буй зайныхаа гаднаас унтраах боломжтой байна.
- b) Орон байрны болон үйлчилгээний зай болон хяналтын станцийн зайд дор дурдсан шаардлага тавигдана:
- i) хаалгыг оролцуулан тавцангаас тавцанд үргэлжлэх хонгилын бүх хаалт нь "А", эсхүл "В" ангиллынх байна. Хаалтын хоёр талд хоёуланд нь тааз болон хана нь үргэлжлэх нөхцөлд "В" ангиллын материалаар өнгөлөгдсөн бол хананы өнгөлгөө нь тэдгээр тааз, хананд тулж очоод зогсож болно. Бүхээг болон нийтлэг зориулалтын зайны ийм хана нь доод хэсэгтээ хаагддаг цонхтой байж болно;
 - ii) тааз, хавтан, хананы цаана байрлэх хөндий хэсэгт хоорондоо 14 метрээс холгүй салхи хаах хаалт суурилуулсан байх;
 - iii) хөлдөөх өрөөнийхөөс бусад өрөөний тааз, хананы өнгөлгөө, уулзвар болон тусгаарлагч нь шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх. Уурын хаалт болон наалт, түүнчлэн хөргөх системийн хоолойн бүрээс нь шатамхай бус байх шаардлагагүй. Гэвч ийм бүрээстэй хэсэг нь аль болох цөөн байвал зохих бөгөөд ил харагдах гадаргуу нь Захиргааны шаардсан дагуу гал авалцахад тэсвэртэй материалаар хийгдсэн байх;
 - iv) хаалтын холбоос, уулзвар, хэсэг, таазны дэр зэрэг холбогч, бэхжүүлэгч эд ангийг шатамхай биш материалаар хийгдсэн байх;
 - v) хонгил, шат, хаалттай болон хүрч очих боломжгүй зайны бүх ил гадаргуу шатамхай бус материалаар хийгдсэн байх;
 - vi) хаалт, хананы уулзвар, тааз нь шатамхай фанераар өнгөлөгдсөн байж болох боловч түүний зузаан нь хонгил, шат, хяналтын станцаас бусад зайд 2 мм, дээр дурдсан зайд 1,5 мм-ээс илүүгүй байх;
 - vii) зөвхөн 1 тавцанг дамжин өнгөрдөг шат нь наад зах нь нэг давхар "А", эсхүл "В" ангиллын өнгөлгөөгөөр бүрхэгдсэн байх ёстой бөгөөд галыг нэг тавцангаас нөгөө тавцанд шилжихээс хамгаалсан өөрөө хаагддаг хаалттай байна. Хөлгийн багийн гишүүнд зориулсан цахилгаан шатны хөндий нь "А" ангиллынх байна. Нэгээс илүү тавцангаар дамжин өнгөрдөг шат, цахилгаан шатны хөндий нь "А" ангиллын хэсгээр хүрээлэгдсэн байх бөгөөд бүх түвшиндөө өөрөө хаагддаг ган хаалгатай байна. Өөрөө хаагддаг хаалга нь гохоор тогтоогддоггүй байвал зохино. Харин гохоор тогтоодог төхөөрөмжийг онцгой тохиолдлын хаалгыг зайнаас чөлөөлдөг төхөөрөмжид хэрэглэж болно.
- c) "А" зэрэглэлийн машины зайг агааржуулах суваг нь Захиргаанаас дор дурдсан нөхцөлд зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд орон байрны, үйлчилгээний болон хяналтын станцын хэсгээр нэвтэрч өнгөрдөггүй байвал зохино:
- i) суваг нь гангаар хийгдсэн байх бөгөөд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол;
 - ii) суваг нь гангаар хийгдсэн бөгөөд автомат ажиллагаатай галын амортизаторын нэвтрэн өнгөрч байгаа заагийн дэргэд суурилуулсан болон "А" зэрэглэлийн машины зайнаас цааш 5 метрийн зайд "А-60" стандартын дагуу тусгаарлагдсан бол.
- d) Орон байрны, үйлчилгээний зайны болон хяналтын станцын агааржуулах суваг нь "А" ангиллын машины зайгаар дамжин өнгөрөх ёсгүй. Захиргаа нь суваг гангаар хийгдсэн болон нэвтрэн өнгөрч байгаа зааг хязгаарт галын автомат амортизатор нь ойрхон байрласан тохиолдолд энэ шаардлагыг биелүүлэхээс чөлөөлж болно.

Журам 58 **Агааржуулалт**

- a) Ачааны хөөнөгийн хий алдагдаж болох нээлхий нь шатамхай материал агуулдаг тасалгаа руу хий алдах, тавцангийн машин болон тоног төхөөрөмжийн эргэн тойронд хий хуримтлагдаж гал авалцах аюул үүсэхээс урьдчилан

сэргийлэхээр байрлагдсан байна. Бүх тохиолдолд тавцангийн дээрх гарцийн өндөр болон хий тараах хурдыг аливаа гал авалцах эх үүсвэр болон залуурын өрөөний нээлхийн гарцны зайтай холбон авч үзнэ.

б) Давхарлагатай тавцан, тавцангийн барилгатай тавцанг зааглаж буй хананд гаргасан агаар орох, гарах нүх болон бусад нээлхий нь энэ дүрмийн (а) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байна. Эдгээр нээлхий нь ялангуяа машины зайн нээлхий нь хөлөг онгоцны хитэнгээс аль болох алслагдсан байвал зохино. Хөлөг онгоц ар талаасаа ачаа ачдаг, эсхүл буулгадаг бол энэ нөхцөлийг онцгойлон харгалзаж үзэх шаардлагатай. Цахилгаан төхөөрөмж гэх мэт гал авалцаж болох эх үүсвэр нь дэлбэрэлт гарахаас урьдчилан сэргийлэгдсэн байна.

с) Ачааны шахуургын өрөөг механик аргаар салхилуулдаг байх бөгөөд ялгаруулах сэнснээс гарсан хаягдлыг нээлттэй тавцангийн аюулгүй хэсэг рүү гаргадаг байвал зохино. Эдгээр өрөөний агааржуулах системийн хүчин чадал нь шатамхай уур хуримтлагдах нөхцөлийг аль болох бууруулах боломжтой байна. Нийт зайн багтаамжийг үндэслэн агаар цагт 20-оос доошгүй удаа солигддог байвал зохино. Агааржуулалтын суваг нь бүх л зайг үр ашигтай агааржуулахаар байрласан байна. Сэнс нь сорох төрлийнх байна.

Журам 59 **Зугтах арга зам**

Энэ бүлгийн 53 дугаар дүрмийн (а) хэсэгт тавигдах шаардлагаас гадна Захиргаа нь бүхээг тус бүрээс хөлгийн багийн гишүүн зугтах боломжийг бүрдүүлэхэд тусгайлан анхаарна.

Журам 60 **Ачааны хөөнөгийг хамгаалах**

а) Энэ хэсгийн 60 болон 61 дугаар журмын шаардлагын дагуу 100.000 метр тонн болон түүнээс дээш хүнд жинтэй хөөнөгт болон 50,000 метр тонн болон дээш хүнд жинтэй холимог зориулалтын онгоцонд тавцангийн хөөсний тогтсон систем болон идэвхгүй хийн тогтсон системээр ачааны хөөнөгийн тавцангийн талбай болон ачааны хөөнөгийг хамгаална. Энэ конвенцийн 1 дүгээр бүлгийн 5 дугаар журмын дагуу Захиргаа нь хөлгийн зохион байгуулалт болон тоног төхөөрөмжийг харгалзаж үзсэний дараа дээр дурьдсантай адил хамгаалалт өгч чадаж байвал тогтсон төхөөрөмжийн бусад холимогийг оронд нь зөвшөөрч болно.

б) Дээр дурдсан хөөсөөр ажиллах гал унтраах системийг орлох систем нь дор дурдсан нөхцөлийг хангасан тохиолдолд адил хамгаалалт олгож байгаад тооцогдоно:

i) авалцсан галыг унтраах болон асгарсан газрын тосыг гал ноцохоос нь өмнө урьдчилан сэргийлдэг байх;

ii) гэмтэлтэй хөөнөгт гарсан галыг унтраах хүчин чадалтай байх.

а) Тогтсон идэвхгүй хийн системийн оронд санал болгосон систем нь адил тэнцүүд тооцогдохын тулд:

i) хөөнөгт шаардлагатай ажиллагаа явуулах үед болон аливаа эвдрэлд ороогүй ачааны хөөнөгт дэлбэрэх хий хуримтлахаас хөлөг онгоцыг ердийн аяллын турш хамгаалах;

ii) системийн өөрийнх нь ажиллагааны явцад статик цэнэг хуримтлагдаж гал ноцох эрсдлийг бууруулахаар зохион бүтээгдсэн байх.

б) Захиргаа нь энэ бүлгийн 52 дугаар журмын (f) хэсгийн шаардлагын дагуу 100.000 метр тонноос доош хүнд жинтэй хөөнөг болон 50,000 метр тонноос доош хүнд жинтэй хосолмол зориулалтын онгоцонд дотор, эсхүл гадна хөөс гаргах боломжтой хөөсний систем хэрэглэхийг зөвшөөрч болно. Энэ тоноглолд тавигдах нарийвчилсан шаардлагыг Захиргааны шийдвэрээр тогтооно.

Журам 61

Тавцангийн тогтсон хөөсөөр ажиллах систем

Энэ бүлгийн 60 дугаар дүрмийн (а) хэсэгт дурдсан тавцангийн тогтсон хөөсөөр ажиллах систем дараахь байдлаар зохион бүтээгдсэн байвал зохино.

- а) Хөөсийг тавцанд нь ан цав гарсан ачааны хөөнөгийн бүх талбайд болон аливаа ачааны хөөнөгт нийлүүлэх боломжтой байх;
- б) Систем нь хялбар бөгөөд шуурхай ажиллагаатай байх. Системийн хяналтын үндсэн станц нь ачааны хөөнөг байрладаг талбайн гадна талд орон байрны хэсэгтэй залгаа бөгөөд хамгаалалтын зайд гал гарсан нөхцөлд хүрч очиж ажиллуулахад хялбар байршилд суурилагдсан байх;
- с) Хөөсөөр хангах түвшин дор дурдсаны хамгийн ихээс доошгүй хэмжээнд байна:
 - i) ачааны тавцанг ачааны хөөнөгийн байрлах орон зайн нийт уртыг усан онгоцны хамгийн өргөн хэсэгт үржүүлж гаргасан талбай гэж ойлгох бол ачааны тавцангийн 1 метр² тутамд минут тутам 0.6 литрээс доошгүй хөөс цацдаг байх;
 - ii) хэвтээ бүсийн хамгийн өргөн талбайтай хөөнөгийн 1 метр² тутам минут тутам 6 литр хөөс цацдаг байх.

Энэ хэсгийн (i), эсхүл (ii) хэсэгт заасан төвшинд ажиллахад 20 минут тасралтгүй хөөс гаргах боломжийг бүрдүүлсэн байна. Хөөсний тэлэх харьцаа нь (гарсан хөөсний эзлэхүүнийг ус болон хөөсрүүлэгч хандын холимогтой харьцуулбал) 12:1 гэсэн харьцаанаас илүүгүй байна. Систем нь бага тэлэлттэй боловч 21:1 гэсэн харьцаанаас арай их хөөс гаргадаг бол хөөсний гарсан холимогийг тэлэлтийн системтэй харьцуулахдаа 12:1 гэсэн харьцаагаар бодож тооцно. Дундаж хэмжээний тэлэлттэй (50:1, 150:1) хөөсийг ашиглах үед хөөсний хэрэглэх төвшин, хяналтын хүчин чадал нь Захиргаанаас тавьсан шаардлагад нийцсэн байна.

- d) Тогтсон хөөсний системээс хөөсийг хянагч болон хөөс түрхэгч хэрэглэн хангана. Хянагч тус бүрээс шаардагдах түвшингийн 50 хувиас доошгүй хэмжээний хөөс цацагдвал зохино;
 - е) Буун цацагчийн тоо, байрлал нь энэ журмын (а) хэсэгт тавьсан шаардлагыг хангасан байх. Хөөсний бэлдмэлийн хянагчийн хүчин чадлыг нэг минутад литрээр хэмжсэн нь тухайн хянагчаар хамгаалагдсан тавцангийн талбайн ам метрээр хэмжсэнээс наад зах нь гурав дахин их байна. Тухайн талбай нь бүхэлдээ хянагчийн урд байна;
- Цацагчийн хамгаалалтад буй зайн хамгийн зайдуу цэг нь түүний салхигүй үеийн хүчин чадлын 75 хувиас илүүгүй байна.

- f) Хөөсний цацагчийн хянагч болон хоолой нь ачааны тавцан руу харсан орон байрны зайн, өмнөх зайн баруун болон зүүн хажууд байрласан байна. Гал унтраах ажиллагааны үед цацагчийг ажиллуулах боломж нь уян хатан байх бөгөөд хянагчаас халхлагдсан талбайг бүрэн хамрах ёстой;
- g) Хөөсний үндсэн хоолой болон хошуу тус бүрийн өмнөх галын үндсэн шугамд тэдгээрийн гэмтсэн хэсгийг тусгаарлах зорилгоор хавхлага байрлуулах;
- h) Тавцангийн хөөсөөр ажиллах системийн ажиллагаа нь гал унтраах үндсэн шугамаас шаардсан хэмжээний даралтаар, шаардагдах хамгийн доод хэмжээний усны урсгалыг нэгэн зэрэг ашиглах боломжтой байхаар зохион байгуулагдсан байна.

Журам 62

Идэвхгүй хийн систем

Энэ бүлгийн 60 дугаар журмын (а) хэсэгт заасан идэвхгүй хийн систем нь шаардлагатай үед ачааны хөөнөгт ус төрөгчөөр ханаагүй хий болон хийн холимогийг хүргэх боломжтой байна. Ингэснээр хөөнөгийн агаар нь идэвхгүй болж гал авалцах нөхцөл арилна. Энэ систем нь дараахь шаардлагыг хангасан байна:



- а) хөөнөгт ажилчин орох бэлтгэлийг хангахаас бусад тохиолдолд ердийн ажиллагааны үед цэвэр агаар хөөнөгт ордоггүй байх;
- б) ачааг буулгасны дараа хоосон хөөнөг дэх нүүрс ус төрөгчийн агуулгыг багасгахын тулд идэвхгүй хийгээр цэвэрлэх боломжтой байх;
- с) хөөнөгийг идэвхгүй хийтэй орчинд угаах боломжтой байх;
- д) ачааг буулгах үед энэ журмын (f) хэсэгт заасан хэмжээний хий системд бэлэн байх. Бусад үед энэ журмын (g) хэсэгт заасан хэмжээний хийг тогтмол бэлэн байлгавал зохино;
- е) систем нь хөөнөгийг цэвэр агаараар болон идэвхгүй хийгээр цэвэрлэх тоног төхөөрөмжөөр хангагдсан байх;
- ф) систем нь ачааны шахуургын хамгийн их чадлын наад зах нь 125 хувийн хурдаар идэвхгүй хий хангах боломжтой байх;
- г) ердийн нөхцөлд хөөнөгийг идэвхгүй хийгээр дүүргэхэд болон дүүргэсний дараа хөөнөгт эерэг даралт хадгалагддаг байх;
- h) цэвэрлэгээнд зориулсан хий гарах хавхлага нь гаднах орчинд байрласан байвал зохих бөгөөд энэ бүлгийн 58 дугаар журмын (a) хэсэгт агааржуулах системийн гарах хавхлагад тавьсан шаардлагыг хангасан байх;
- и) хийг үр ашигтай хөргөх болон хатуу болон хүхэрт үлдэгдлийг зайлуулах хий цэвэрлэгчээр тоноглогдсон байх;
- j) энэ журмын (f) хэсэгт зааснаас доошгүй хэмжээний хийг нийлээд хангах боломжтой наад зах нь 2 сэнсээр (үлээгч) хангагдсан байх;
- к) идэвхгүй хийд агуулагдах хүчил төрөгчийн эзлэхүүн 5 хувиас илүүгүй байх;
- l) хөөнөг дэх нүүрс ус төрөгчийн хий, эсхүл уур нь машины хэсэг болон түүний дээд хэсэг рүү буцаж очихоос хамгаалах, хэт их даралт болон агааргүй зай үүсэхээс урьдчилан сэргийлэх арга хэрэгслээр хангагдсан байна. Үүний зэрэгцээ тавцан дээр, эсхүл хий цэвэрлэгч дээр ус найдвартай хаах хаалтуур байрлуулсан байна. Хаах хавхлага, эсхүл хяналт тавих түүнтэй адил төхөөрөмжийг хөөнөг тус бүрд идэвхгүй хийн салбар хоолойд суурилагдсан байна. Статик цэнэг үүсч гал авалцах эрсдлийг бууруулахаар систем нь зохион бүтээгдсэн байх;
- m) идэвхгүй хийгээр үндсэн хоолойг хангах тухай бүрд хийн даралт болон түүнд агуулагдах хүчил төрөгчийн хэмжээг тогтмол хэмжих болон бичлэг хийх төхөөрөмжийг сэнсний хий гарах талд суурилуулсан байна. Ийм төхөөрөмжийг суурилуулсан бол тэр нь ачааг хянах өрөөнд байвал илүү зохимжтой боловч ямар ч тохиолдолд ачааг хариуцсан ажилтан хүрч очиход хялбар байвал зохино. Хүчил төрөгч болон нүүрс ус төрөгчийн хий, эсхүл уурыг хэмжих зөөврийн төхөөрөмж болон шаардлагатай суурилуулсан хөөнөгийг хөөнөгийн агууламжийг хянах зорилгоор хангах;
- n) идэвхгүй хийн үндсэн хоолойн халалтын хэм болон даралтыг заах төхөөрөмжөөр хангагдсан байх;
- o) дор дурдсан зүйлийг заах түгшүүрийн дохиогоор хангана:
 - i) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийд хүчил төрөгчийн хэмжээ өндөр байгааг;
 - ii) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийн даралт бага байгааг;
 - iii) тавцангийн усыг хаах төхөөрөмж суурилуулсан бол түүн дэх даралт бага байгааг;
 - iv) идэвхгүй хийн үндсэн хоолой дахь хийн халаалтын хэм өндөр байгааг;
 - v) хий цэвэрлэгчийн усны даралт бага байгааг мөн энэ хэсгийн (iii), (iv) болон (v) дэд хэсгийн дагуу урьдчилан тогтоогдсон хязгаарт хүрсэн бол системийг автоматаар унтраах зохицуулалт хийгдсэн байна.
- p) Идэвхгүй хийн системтэй аливаа хөлөг онгоцны ахмад нь энэ системийг ажиллуулах, аюулгүйн байдал болон ажилчдын эрүүл мэндийг хамгаалахтай холбогдсон асуудлыг тусгасан зааварчилгаагаар хангагдсан байна.

Журам 63
Ачааны шахуургын өрөө

Ачааны шахуургын өрөө тус бүр нь өрөөний гаднаас хүрч очиход хялбар байрлалтай тогтсон гал унтраах системтэй байна. Систем нь усаар шүрших, эсхүл Захиргааны шаардлагыг хангасан бусад төрлийн саармагжуулагчийг ашиглана.

Журам 64
Хоолойн хошуу

Бүх хоолойн хошуу нь хосолмол зориулалтынх байх (цацрах болон нэг урсгалаар гарах) бөгөөд хаагчтай байна.

ХЭСЭГ F – ОДОО БАЙГАА ЗОРЧИГЧ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦЫГ ГАЛЫН АЮУЛААС ХАМГААЛАХ ТУСГАЙ АРГА ХЭМЖЭЭ

Энэ бүлгийн энэ хэсэгт журам .../1948/ гэж иш татсаныг Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1948 оны олон улсын конвенцийн II дугаар бүлгийн журмыг, мөн журам ...(1960) гэж иш татсаныг энд өөрөөр заагаагүй бол Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай 1960 оны олон улсын конвенцийн II дугаар бүлгийн журмыг тус тус иш татсан гэж үзнэ.

Журам 65
Хэрэглэх хүрээ

36-аас дээш тооны зорчигч тээвэрлэх аливаа хөлөг онгоц нь наад зах нь дор дурдсан шаардлагыг биелүүлсэн байвал зохино:

- а) Хэрсэн нь 1952 оны 11 дүгээр сарын 19-өөс өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь энэ хэсгийн 66-аас 85 дугаар журамд нийцсэн байх;
- б) Хэрсэн нь 1952 оны 11 дүгээр сарын 19-нд, эсхүл түүнээс хойш боловч 1965 оны 05 дугаар сарын 26-наас өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1948 оны олон улсын конвенцийн шинэ онгоцонд хамаарах галын аюулаас хамгаалах тухай заалт болон энэ хэсгийн 68(b), (c), 75, 77(b), 78, 80(b), 81(b), (g), 84, 85 дугаар журамд заасан шаардлагад тус тус нийцсэн байх;
- с) Хэрсэн нь 1965 оны 05 дугаар сарын 26-нд, эсхүл түүнээс хойш боловч энэ конвенц хүчин төгөлдөр болохоос өмнө тавигдсан хөлөг онгоц нь энэ бүлгийн А болон В хэсэгт заасан шаардлагыг хангаагүй бол “Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай” 1960 оны олон улсын конвенцийн шинэ хөлөг онгоцонд хамаарах галын аюулаас хамгаалах тухай заалт болон энэ хэсгийн 68(b), (c), 80(b), (c), (d) болон 85 дугаар журамд дурдсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.

Журам 66
Бүтэц

Угсралтийн бүрэлдэхүүн хэсэг нь 1948 оны конвенцийн 27 дугаар дүрмийн дагуу ган болон бусад тохиромжтой материалаар хийгдсэн байвал зохино. Захиргаанаас тавьсан шаардлагыг хангасан галаас хамгаалах арга хэмжээг авсан бол орон байрны зай болон тавцан байрлаагүй ил тавцангийн барилгыг модоор хийж болно.

Журам 67
Үндсэн босоо бүс

1948 оны конвенцийн 28 дугаар дүрмийн дагуу хөлөг онгоц нь "А" ангиллын хэсгээр үндсэн босоо бүсэд хуваагдана. 1948 оны конвенцийн 26 дугаар дүрмийн (c) (iv) хэсэгт

заасны дагуу зэрэгцээ бүсийн шинж чанарыг харгалзан боломжийн хэрээр тусгаарлалт хийгдсэн байна.

Журам 68
Үндсэн босоо бүсийн нээлхий

- а) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 29 дүгээр журамд тавьсан шаардлагыг хангасан байвал зохино.
- б) Галын хаалга нь гангаар, эсхүл түүнтэй дүйхүйц материалаар тусгаарлагчтай, эсхүл тусгаарлагчгүйгээр хийгдсэн байна.
- с) 0.02 метр² (31 ам.инч), эсхүл түүнээс илүү хөндлөн огтлолтой агааржуулах хөндий болон суваг нь үндсэн бүсийг дайран өнгөрч байвал дараахь нэмэлт шаардлагыг хангасан байна:
 - i) 0.02 метр² (31 ам.инч)-ээс 0.075 метр² (116 ам.инч)-ийн хөндлөн огтлолтой агааржуулах хөндий болон сувгийн гал зохицуулагч хаалтуур нь автоматаар аюулгүй унтардаг төрлийнх байх, эсхүл ийм хөндий, суваг нь хаалтанд тавигдах шаардлагыг хангах зорилгоор хэсгийн хоёр талаас 475 мм /18 инч/-ийн зузаантай тусгаарлагчаар тусгаарласан байна;
 - ii) 0.075 метр² (116 ам.инч)-ээс илүү хөндлөн огтлолтой агааржуулах сувгийн зохицуулагч хаалтуур нь аюулгүйн автомат унтраагчтай байна.

Журам 69
**Амьдрах хэсгийг машин тоног төхөөрөмж болон ачаа,
үйлчилгээний хэсгээс тусгаарлах**

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 31 дүгээр журмын шаардлагыг хангасан байвал зохино.

Журам 70
Хамгаалалтын арга I, II, III-г хэрэглэх нь

- Хөлөг онгоцны орон байрны зай болон үйлчилгээний зай нь энэ журмын (а) 8 (b), (с), (d) хэсгийн аль нэг заалтын бүх шаардлагыг хангасан байвал зохино:
- а) Хөлөг онгоцыг I дүгээр аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол 1948 оны конвенцийн 30 дугаар дүрмийн (а) хэсгийн заалтыг ихэнх тохиолдолд хангасан шатамхай биш материалаар хийгдсэн "В" ангиллын хаалт болон мөн конвенцийн 39 дүгээр журмын (а) хэсгийн дагуу аль болох их хэмжээгээр шатамхай бус материал ашиглалтаар хангавал зохино.
 - б) Хөлөг онгоцийг II дугаар аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол:
 - i) 1948 оны конвенцийн 42 болон 48 дугаар журмын шаардлагыг хангасан автомат ус цацагч болон галын түгшүүрийн дохиотой байна;
 - ii) бүх төрлийн шатамхай материалын ашиглалтыг боломжийн хэрээр, оновчтойгоор багасгана.
 - с) Хөлөг онгоцийг III дугаар аргын дагуу зөвшөөрөхөөр авч үзэж байгаа бол 1948 оны конвенцийн 30 дугаар журмын (b) хэсгийн заалтын дагуу тавцангаас тавцан хүртэл гал удаашруулах хаалт, мөн конвенцийн 43 дугаар журмын автомат гал илрүүлэгчийн хамт сууриллуулсан байвал зохино. Шатамхай болон гал авалцах эрсдэл ихтэй материалын хэрэглээг 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэг болон 40 дүгээр дүрмийн (g) хэсгийн заалтын дагуу аль болох хязгаарлавал зохино. 20 минутаас илүүгүй давтамжтай эргүүл явуулсан тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэг, 40 дүгээр дүрмийн (g) хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэхээс чөлөөлж болно.
 - д) Хөлөг онгоцыг III дугаар аргын дагуу зөвшөөрүүлэхээр авч үзэж байгаа бол:
 - i) орон байрны зайд үндсэн босоо бүсийн дундаж уртыг 20 метр (65,5 фут) хүртэл бууруулахын тулд нэмэлт "А" ангиллын хаалтаар хангах;

- ii) 1948 оны конвенцийн 43 дугаар журамд нийцсэн автомат гал илрүүлэх системээр хангах;
- iii) орон байрны зайн хонгил болон бүхээгийн хаалтын ил гадаргуу болон өнгөлгөө нь галын тархацыг хязгаарлах материалаар хийгдсэн байх;
- iv) шатамхай материалын хэрэглээг 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсэгт заасны дагуу хязгаарласан байна. Галын харуул 20 минутаас илүүгүй давтамжтай эргүүл хийсэн тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 39 дүгээр дүрмийн (b) хэсгийн заалтыг хэрэгжүүлэхээс чөлөөлж болох;
- v) тавцангаас тавцан хүртэл гал зогсоох хананы сүлжээ үүсгэх зорилгоор нэмэлт "B" ангиллын шатамхай бус хэсгийг суурилуулна. Ингэснээр нийтийн зориулалттай зайнаас бусад тасалгаа тус бүрийн талбай нь нийтдээ 300 метр² (3200 ам.фут)-ээс илүүгүй болно.

Журам 71

Босоо шатны хамгаалалт

Шатыг 1948 оны конвенцийн 33 дугаар журамд тавьсан шаардлагад нийцүүлнэ. Шатны халхавч болон хаалгыг "А" ангиллын материалаар хийхэд туйлын хүндрэлтэй бол "В" ангиллын шатамхай бус хэсгээр болон хаалга ашиглахыг Захиргаа зөвшөөрч болно. Үүнээс гадна Захиргаа нь ус цацах хэрэгслээс хамгаалагдсан болон сайн хаагддаг нөхцөлд модон шатыг хэвээр үлдээхийг зөвшөөрч болно.

Журам 72

Цахилгаан шат (зорчигчийн болон үйлчилгээний), гэрэлтүүлгийн болон агааржуулалтын босоо сувгийг хамгаалах

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 34 дүгээр журамд нийцсэн байна.

Журам 73

Хяналтын станцын хамгаалалт

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 35 дугаар дүрэмд нийцсэн байна. Хэрэв хяналтын станцын байрлал болон бүтэц нь энэ зүйлийн заалтад бүрэн нийцэхгүй байгаа бол жишээ нь, жолоодлогын байр нь модоор хийгдсэн гэх мэт, Захиргаа нь шатамхай бус "В" ангиллын ханаар хяналтын станцын зааг хязгаар үүсгэхийг зөвшөөрч болно. Ийм тохиолдолд хяналтын станцын дор байгаа зай нь үлэмж хэмжээний галын аюул үүсгэхээр байвал тэдгээрийн хоорондох тавцанг "А" ангиллын хаалгаар бүрэн тусгаарласан байна.

Журам 74

Агуулахын өрөөг хамгаалах

Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 36 дугаар журамд нийцсэн байна.

Журам 75

Цонх болон хажуугийн салхивч

Хөдөлгүүрийн болон бойлерийн зайн таазны гэрлийг тэдгээр зайн гаднаас хаах боломжтой байна.

Журам 76

Агааржуулах систем

а) Ачааны болон машины зайнаас бусад бүх цахилгаан агааржуулах систем нь машины хэсгийн гадна, хүрч очиход хялбар газар байрлах мастер удирдлагатай байна. Ачааны болон машинахаас бусад зайн агааржуулагчийн бүх сэнсийг унтраахад 3-аас илүү станцыг дамжин өнгөрөх шаардлагагүй байх ёстой. Машины

зайн агааржуулагч нь машины зайн гадна талаас удирдаж болох мастер удирдлагатай байна.

b) Гал зуухны бохирын яндан нь орон байрны зайгаар дамжин өнгөрдөг бол түүнийг үр ашигтайгаар тусгаарласан байвал зохино.

Журам 77

MISC зүйл

a) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 40 дүгээр дүрмийн (a), (i) хэсэгт 20 метр (65.5 фут) гэснийг 13,73 метр (45 фут) болгон орлуулж болно гэж зааснаас бусад тохиолдолд хөлөг онгоц нь 40 дүгээр дүрмийн (a), (b) болон (f) хэсгийн заалтад нийцсэн байна.

b) Түлшний шахуурга нь тухайн зайн гадна талд орших, тэдгээр зайд гал гарсан нөхцөлд унтраах боломжтой зайнаас удирдах төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

Журам 78

Киноны хальс

Целлюлоз-нитратын суурьтай хальсыг хөлөг онгоцон дээрх киноны төхөөрөмжид хэрэглэхгүй.

Журам 79

Төлөвлөгөө

Төлөвлөгөөг 1948 оны конвенцийн 44 дугаар дүрмийн дагуу хангана.

Журам 80

Шахуурга, галын үндсэн систем, цорго болон хоолой

a) 1948 оны конвенцийн 45 дугаар журамд нийцсэн байна.

b) Гал унтраах үндсэн шугамаас усыг нэн даруй өгөх боломжтой байна. Үүнийг даралтыг зохих хэмжээнд байлгах, галын шахуургыг ажиллуулахад болон хүрч очиход хялбар зайнаас удирдах системээр хангах замаар хэрэгжүүлнэ.

Журам 81

Гал илрүүлэх болон гал унтраах шаардлага

Нийтлэг зүйл

a) Хөлөг онгоц нь 1948 оны конвенцийн 50 дугаар журмын (a), (o) хэсэгт болон энэ журмын заалтад нийцсэн байвал зохино.

Эргүүл, илрүүлэх болон холбооны систем

b) Энэ хэсгийн дагуу шаардагдах эргүүлийн гишүүн тус бүр нь хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон хэрэглэх шаардлага гарахад бүх төхөөрөмжийн байрлал болон түүнийг хэрхэн ажиллуулахад суралцсан байна.

c) Хөлөг онгоц нь багийн гишүүнийг цуглуулах дохиоллын системийг суурилуулсан байх бөгөөд энэ нь усан онгоцны түгшүүрийн системийг нэг хэсэг байж болно.

d) Орон байрны, нийтийн болон үйлчилгээний зайг хамарсан нийтэд хандах радио холбооны систем, эсхүл бусад холбооны арга хэрэгсэлтэй байна.

Машины болон бойлерийн зай

a) Гал унтраагчийн тоо, төрөл, түгээлт нь 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр дүрмийн (g)-ийн (ii), (iii) болон (h)-ийн (ii) хэсэгт нийцсэн байна.

Олон улсын эргийн холболт

b) 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр журмын (d) заалтад нийцсэн байна.

Гал сөнөөгчийн тоноглол

с) 1960 оны конвенцийн 64 дүгээр журмын (j) заалтанд нийцсэн байна.

Журам 82

Гал унтраах төхөөрөмжийн бэлэн байдал

1960 оны конвенцийн 66 дугаар журамд нийцсэн байна.

Журам 83

Зугтах арга зам

1948 оны 54 дүгээр журмын заалтад нийцсэн байна.

Журам 84

Цахилгааны онцгой тохиолдлын эх үүсвэр

Цахилгааны онцгой тохиолдлын эх үүсвэрийн байрлал нь 1960 оны конвенцийн 25 дугаар журмын (a) хэсэгт нийцсэнээс бусад тохиолдолд 1948 оны конвенцийн 22 дугаар журмын (a), (b), (c) хэсгийн заалтад нийцсэн байвал зохино.

Журам 85

Дадлагын цугларалт болон сургалт

"Далайд хүний аюулгүй байдлыг хангах тухай" 1960 оны олон улсын конвенцийн III дугаар бүлгийн 26 дугаар журамд заасан галын сургалтын үеэр хөлгийн багийн гишүүн тус бүр хөлөг онгоцны зохион байгуулалт болон байгууламж, шаардлага гарвал хэрэглэх аливаа тоног төхөөрөмж, болон өөрийн үүргийг мэдэх эсэхээ харуулах ёстой. Ахмад нь энэ хүрээнд хөлгийн багийн гишүүдэд зааварчилга өгч, танилцуулах үүрэгтэй.