

Олон улсын тээвэрлэлтийн үйлчилгээ Сэдэв: Далайн тээвэрлэлт

**Улаанбаатар хот
2018 он**

АГУУЛГА

1. Далайн тээвэрлэлтийн онцлог, давуу болон султалууд	3
2. Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт	5
Шугамын тээвэрлэлт	5
Шугамын бус тээвэрлэлт	5
Зураг 1. Далайн ачаа тээврийн хөлөг онгоцны төрлүүд	6
3. Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн эрх зүйн зохицуулалт	8
Ашигласан эх сурвалжийн жагсаалт	10

1. Далайн тээвэрлэлтийн онцлог, давуу болон сул талууд

Далай, тэнгисээр хүрээлэгдсэн буюу алслагдсан улс орнуудын хооронд олон улсын худалдаа хийхэд хамгийн тохиромжтой гэж тооцогддог тээврийн хэрэгсэл нь далайн тээвэр юм.

Их хэмжээний бараа бүтээгдэхүүн, ачаа тээшийг тээвэрлэхэд далайн тээвэрлэлт хамгийн хямд зардалтай учраас улс орнууд далайн тээвэрлэлтийг түгээмэл ашиглаж байна.



Хэдийгээр манай улс далайд гарцгүй боловч далайн тээврээр дамжуулан импортын бараа бүтээгдэхүүн, тоног төхөөрөмжийн дийлэнх хэсгийг худалдаж авдаг.

Далайн тээвэрлэлтийн **давуу тал нь:**

- Хол зайд их хэмжээний бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэхэд нэгж жинд ногдох өртөг хямд.
- Их хэмжээний бараа болон хүнд бараа тээвэрлэхэд тохиромжтой.
- Хэмжээ болон жингийн хязгаарлалт байхгүй.
- Ямар нэгэн тусгайлсан зам болон шугам тавих шаардлагагүй.
- Олон улсын чанартай.

Далайн тээвэрлэлтийн **сул тал нь:**

- Тээврийн хурд удаан.

- Тээвэрлэх тоо бага.
- Цаг агаараас шалтгаалдаг учир тээвэрлэх төлөвлөгөөнд шууд нөлөөлнө.
- Усан боомтод байгуулах, агуулах, янз бүрийн төхөөрөмжинд гарах зардал өндөр.
- Тээвэрлэлтийн явцад эд бараа, бүтээгдэхүүн гэмтэж, эвдрэх магадлал их.

Олон улсын хэмжээнд нийт худалдааны ачаа эргэлтийн 80-аас илүү хувийг энэ төрлийн тээврээр хангадаг байна.

Олон улсын далайн тээврээр тээвэрлэгдэж байгаа бараа бүтээгдэхүүний урсгалын ихэнх хэсгийг нь түүхий нефть, нефтэн бүтээгдэхүүн, төмрийн хүдэр, чулуун нүүрс, үр тариа зэрэг овор хэмжээ, жин ихтэй бараанууд эзэлдэг.

Энэ төрлийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн жил бүрийн төлбөрийн мэдээллээс үзвэл ойролцоогоор дэлхийн экспортын 7%-тай тэнцэх хэмжээний орлоготой биеэ даасан томоохон салбар юм.

2. Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт

Олон улсын далайн тээвэрлэлт нь зохион байгуулалтын хоёр хэлбэртэй.

Үүнд:

- Шугамын тээвэрлэлт /Тогтмол/
- Шугамын бус тээвэрлэлт /Тогтмол бус/

Шугамын тээвэрлэлт

Шугамын тээвэрлэлт гэдэг нь газар зүйн тогтсон маршрут, урьдчилан зарласан хуваарийн дагуу, байнга тогтмол хийдэг тээвэрлэлтийг хэлдэг.

Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн дийлэнх хэсэг нь шугамын тээвэрлэлтээр хийгдэж байна.

Далайн шугамын тээвэрлэлтийн үед урьдчилан тогтоосон тарифын дагуу тээврийн хөлсийг нь төлдөг бөгөөд тээвэрлэлтийн тариф нь ихэнхдээ урт удаан хугацааны туршид тогтвортой мөрдөгддөг байна.

Шугамын бус тээвэрлэлт

Шугамын бус тээвэрлэлтийн шугамын тээвэрлэлтээс ялгагдах онцлог нь хөлөг онгоцны тогтмол бус рейсээр ачааг тээвэрлэдэг явдал юм.

Нэг үгээр хэлбэл тодорхой чиглэл, тогтмол үйлчлүүлэгч гэж байдаггүй, ачаа тээвэрлэх зах зээлийн эрэлтээс хамааран тээвэрлэлтийн нэг чиглэлээс нөгөөд чөлөөтэй шилжих байдлаар ачааг тээвэрлэдэг.

Шугамын бус тээвэрлэлт хийдэг далайн тээврийн байгууллагууд шугамын тээвэрлэлтээс арай доогуур тарифыг мөрддөг байна.

Далайн тээвэрлэлтийг зохион байгуулахад зайлшгүй шаардлагатай, дагалдах үйлчилгээний нэг бол боомт буюу боомтын агуулахын үйл ажиллагаа юм.

Боомтын агуулах нь том, овор ихтэй ба жижиг ачааны, түргэн муудаж гэмтдэг, шингэн ачааны буюу нефть, шатахуун гэх мэт дотроо төрөлжсөн олон хэлбэртэй. Шингэн ачааны агуулах нь тусгай юүлэх шатахуун түгээвэртэй байна.

Боомтууд нь ачааны төрөл тус бүрт тохирсон тус тусдаа дагнасан үйл ажиллагаатай байж болно.

Эргийн усны гүнээс хамаарч хүлээн авах онгоцны хэмжээ, даац нь харилцан адилгүй байх бөгөөд боомт нь далайн давалгаа багатай, заримдаа далайд цутгасан гол мөрний адагт буюу зохих хэмжээний гүн устай газарт байгуулагдана. Тиймээс ачааг илгээгч далайн тээврийг сонгохын хажуугаар боомтын агуулахын төрөл, тохиромжтой эсэхийг харгалзаж үзэх шаардлагатай байдаг.

Зураг 1. Далайн ачаа тээврийн хөлөг онгоцны төрлүүд



Далайн тээвэрлэлтийг хийж буй хөлөг онгоц олон янзын, олон төрөл хэлбэртэй байдаг бөгөөд тус тусын хүлээх үүрэг, тээх ачаа нь ч ялгаатай байдаг.

Ачаа тээврийн хөлөг онгоц нь:

- Чингэлэг тээврийн
- Жижиг буюу авдар, савтай ачааны
- Нефть ба бусад шингэн бодисын
- Түлшний модны
- Хүнд жинтэй, овор хэмжээ ихтэй ачааны
- Түргэн гэмтэж, муудах ачаа барааны гэх мэт

Далайн тээврийн чингэлэгийн онцлог нь хөлөг онгоцоор тээвэрлэх, хөлөг онгоцноос төмөр замын тээвэрт шилжүүлэн ачих, авто замаар тээвэрлэхэд

аль алинд нь тохирсон Олон улсын стандартад тохирсон хийц, хэмжээтэй байна.

Чингэлэгийн гаднаас нь харахад түүнийг эзэмшигч улс орон, компанийн нэр, хаана, хэзээ үйлдвэрлэсэн, хэдий хэмжээний ачаа ачиж болох болон чингэлэгийн өөрийн жинг бичсэн байдаг.

Орчин үед 20, 40 болон 60 тоннын чингэлэгүүд далайн тээвэрлэлтэд хамгийн өргөн дэлгэр ашиглагддаг байна.

3. Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн эрх зүйн зохицуулалт

Олон улсын далайн тээвэрлэлтийн үед байгаль цаг уурын, эрх зүйн, аюулгүй байдлын зэрэг бэрхшээлтэй асуудлууд үүсдэг.

Далайн тээврийн харилцаа, их далайд ямар хууль тогтоомж мөрдөх талаар одоог хүртэл нэгдсэн ойлголт бий болоогүй байна. Өөрөөр хэлбэл, олон улсын хууль тогтоомжид далайн ачаа тээвэрлэлтийн харилцаанд ямар орны хуулийг хэрэглэх талаар зөрчилдөөний хэм хэмжээ агуулагдаагүй байдаг.

Тиймээс хэрэв маргаантай асуудлууд үүсвэл шүүхийн практикаар шийдвэрлэдэг. Их Британи, Франц улсын шүүхэд хөлөг онгоцны эзний орны хуулийг хэрэглэдэг бол Германы шүүхэд ачааг хүлээн авах улсын хуулийг илүүд үздэг. Польш улсад бол талуудын сонгосон хуулийг хэрэглэдэг. Тээвэрлэх гэрээнд хэрэглэх хуулийг сонгоогүй бол тухайн байгаа орны хуулийг хэрэглэнэ. Далайн ачаа тээвэрлэлтийн үед үүсэж болох аливаа маргааныг дээрх практикийн алинаар ч гүйцэтгэж болно.

1924 онд Брюссельд Коносаментын тухай зарим журмыг ижилтгэх тухай конвенц батлажээ. Энэ конвенцид анх 1968 оны протоколоор, дараа нь 1979 оны протоколоор нэмэлт өөрчлөлт оруулсан. Тус конвенцид ачааны бүрэн бүтэн байдлыг алдагдуулсан тохиолдолд далайн тээвэрлэгч нь гэм бурууг хүлээх бөгөөд түүнд гомдлын шаардлага гаргах хөөн хэлэлцэх хугацаа нь нэг жил байна. Түүнчлэн тээвэрлэгч нь усан замын алдаа гэж нэрлэгддэг алдааны төлөө хариуцлага хүлээхгүй гэж заасан байдаг. Жишээлбэл, хөлөг онгоцны ахмад, лоцман, усан цэргүүдээс тээвэрлэлтийн үед хөлгийг жолоодох, удирдах талаар гаргасан алдааны төлөө хариуцлага хүлээхгүй.

1978 оны 3 сард Гамбургт болсон бага хурлаар 1924 оны Брюсселын конвенцийг орлуулахыг зорьсон Далайгаар ачаа тээвэрлэх тухай НҮБ-ын конвенцийг батласан. Олон талт бусад хэлэлцээрээс дурьдвал:

- Газрын тосны бохирдлоос хохирол учруулсны төлөө иргэний хариуцлага хүлээх тухай 1969 оны олон улсын конвенцийг өөрчлөх тухай 1992 оны Протокол

- Газрын тосны бохирдлоос хохирол учруулсны нөхөн төлбөрийн олон улсын сан байгуулах тухай 1971 оны ОУ-ын конвенцийг өөрчлөх тухай 1992 оны Протокол
- Далайгаар аюултай болон хортой бодис тээвэрлэхтэй холбогдуулан хохирлын төлөө хүлээх хариуцлага болон олгох нөхөн төлбөрийн тухай 1996 оны олон улсын конвенц зэрэг юм.

Далайн тээвэрлэлтээс үүдэж болохуйц аливаа эрсдэлийг тойрон гарахын тулд ачаа тээвэрлүүлэгч аль болох туршлагатай, олон жилийн баялаг түүхтэй тээвэрлэгчид хандахыг эрмэлзэхийн хажуугаар ачаа бараагаа найдвартай даатгуулж, тээвэрлүүлэх, учирч болох эрсдэлээс үүсэх хохирлыг аль болох түргэн хугацаанд барагдуулах, хэрэв маргаан үүсвэл маргааныг шударгаар шийдвэрлэх хөндлөнгийн шүүхээр шийдүүлэх асуудлыг гэрээнд тодорхой тусгахыг эрмэлздэг байна.

Ашигласан эх сурвалжийн жагсаалт

1. Батнасан.Н., (2003), “Гадаад худалдаа: Үйл ажиллагааны удирдлага, зохион байгуулалт, эрх зүйн зохицуулалт”, хуудас 203-212.
2. <http://www.iffc.mn/mn/s/2/31>
3. <http://www.monmarad.gov.mn/>