

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ
ХУУЛИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ҮР ДАГАВРЫН
ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН**

УЛААНБААТАР ХОТ

2022 он

АГУУЛГА

Удиртгал

1.Төлөвлөх үе шат

- 1.1. Үнэлгээ хийх шалтгааныг тодорхойлох**
- 1.2. Үнэлгээ хийх хүрээг тодорхойлох**
- 1.3. Шалгуур үзүүлэлтийг сонгож тогтоох**
- 1.4. Харьцуулах хэлбэрийг сонгох**
- 1.5. Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолох**
- 1.6. Мэдээлэл цуглуулах аргыг тодорхойлох**

2.Хэрэгжүүлэх үе шат

- 2.1.Бэлэн байгаа мэдээллийг цуглуулах**
- 2.2.Холбогдох субъектээс судалгаа авах**

3.Үнэлэх үе шат

- 3.1.“Зорилгод хүрсэн түвшин” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд**

4.Дүгнэлт, зөвлөмж

УДИРТГАЛ

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэлийн 121 дэх хэсэгт зааснаар Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам хариуцан боловсруулж, 2021 онд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр тусгажээ.

Хуулийн төслийг боловсруулах үндэслэл, зохицуулах харилцааг “Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, үр ашигтай хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн зохицуулалтыг бүрдүүлэх, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлж шинэчлэн найруулах” гэж тодорхойлсон байна.

Хууль тогтоомжийг боловсруулах, өргөн мэдүүлэх, хууль тогтоомжийн төсөлд тавих шаардлагыг тодорхойлох, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр нөлөөг үнэлэх харилцааг 2017 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс дагаж мөрдөж байгаа Хууль тогтоомжийн тухай хуулиар зохицуулсан. Энэхүү хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1 дэх хэсэгт: “Хууль санаачлагч хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах ажлыг дараах үе шаттайгаар зохион байгуулна.” гэж, мөн зүйлийн 8.1.1 дэх заалтад: “... энэ хуулийн 51 дүгээр зүйлд заасны дагуу **тухайн харилцааг зохицуулж байгаа хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх**” гэж тус тус заасан.

Иймд аливаа хууль, Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл боловсруулах ажил нь тухайн нийгмийн харилцааг зохицуулсан хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийхээс эхлэх бөгөөд энэхүү үнэлгээний тайланд үндэслэн шинээр хууль гаргах, эсхүл хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах шаардлагыг тодорхойлж, хуулийн төслийн үзэл баримтлалыг боловсруулахаар хуульчилсан байна.

Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.6 дахь заалтад заасны дагуу батлагдсан Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 6 дугаар хавсралтад заасан “Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх аргачлал /цаашид “аргачлал” гэх/” -ын дагуу хийж гүйцэтгэлээ.

Үнэлгээг хийхдээ Хууль тогтоомжийн тухай хуульд заасны дагуу “хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн бодит байдалд дүн шинжилгээ хийж, гарч байгаа хүндрэл, бэрхшээлтэй асуудал, нийгэмд үзүүлж байгаа эерэг, сөрөг байдлыг тодорхойлох”, “зохистой, үр дүнтэй хэрэгжих, хэрэгжүүлэх боломжит хувилбарыг сонгох” гэж тус тус заасныг зорилго болголоо.

НЭГ. ТӨЛӨВЛӨХ ҮЕ ШАТ

Аргачлалын 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу үнэлгээ хийх ажиллагаа нь:

1. Төлөвлөх;
2. Хэрэгжүүлэх;
3. Үнэлэх гэсэн 3 үе шаттай байна.

Мөн аргачлалын 3.1 дэх хэсэгт заасны дагуу **төлөвлөх үе шатанд**:

1. Үнэлгээ хийх шалтгааныг тодорхойлох;
2. Үнэлгээ хийх хүрээг тогтоох;
3. Шалгуур үзүүлэлтийг сонгож тогтоох;
4. Харьцуулах хэлбэрийг сонгох;
5. Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолох;
6. Мэдээлэл цуглуулах аргыг сонгох арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ гэж заасны дагуу дээрхи арга хэмжээг шат дараатай авч хэрэгжүүллээ.

1.1.ҮНЭЛГЭЭ ХИЙХ ШАЛТГААНЫГ ТОДОРХОЙЛОХ

Манай улс 1989 оны 9 дүгээр сарын 7-ны өдөр Олон улсын иргэний нисэхийн тухай 1944 оны 12 дугаар сарын 7-ны өдөр Чикаго хотноо батлагдсан олон улсын конвенцид нэгдэн орсон. Энэхүү конвенцид нэгдсэн орсноор Монгол Улс иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах олон улсын стандартад нийцсэн эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай зохион байгуулалтын бүтэц, тогтолцоог бий болгон хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээсэн.

Энэхүү үүргийн хүрээнд Монгол Улсын Их Хурлаас Иргэний нисэхийн тухай хуулийг 1999 оны 1 дүгээр сарын 29-ний өдөр баталсан нь Монгол Улсын агаарын зайд иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх, аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх зорилго бүхий чухал алхмуудын нэг болсон. Иргэний нисэхийн тухай хуульд 2001, 2003, 2008, 2011, 2016 онуудад нэмэлт өөрчлөлт оруулсан. Энэхүү хууль хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш 20 гаруй жилийн хугацаа өнгөрч, хуулийг хэрэгжүүлэх зорилгоор тусгайлсан чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллага болон иргэд, төрийн бус байгууллагаас хүчин чармайлт гарган ажиллаж байна.

Судалгааны багт ирүүлсэн, цуглуулсан мэдээллүүдээс үзэхэд Аргачлалын 3.2 дахь хэсэгт тоочин заасан үнэлгээ хийх шалтгаануудаас дараахь шалтгаануудыг тус үнэлгээг хийх шалтгаан болгон авч үзэж болохоор байна:

Үнэлгээ хийх шалтгаан 1

3.2.1. тухайн хууль тогтоомжийг шүүхийн практикт хэрэглэн хэрэг, маргааныг шийдвэрлэхэд хүндрэл, бэрхшээл гарах, ойлгомжгүй, зөрчилтэй зохицуулалттай байх, тэдгээр нь цаашид тухайн харилцаанд сөрөг үр дагавар үүсгэх шинжтэй байвал;

Иргэний нисэхийн тухай хууль нь өнөөгийн нөхцөл байдалд тус хуулиар зайлшгүй зохицуулах шаардлагатай харилцааг бүрэн хамарч чадахгүй байгаа, тус хуулийн зорилго, зохицуулах харилцааны хүрээг тодорхой болгож, агаарын зайг

нисэхэд ашиглах талаархи бусад хууль тогтоомжууд /Улсын нисэхийн тухай хууль, Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хууль/-тай хэрхэн уялдаж байгаа нь тодорхойгүй байна гэсэн үндэслэл бүхий санал, хүсэлтүүдийг эрх бүхий төрийн байгууллага, тэдгээрийн ажилтнуудаас гаргасан байна.¹

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн зарим зохицуулалтууд нь Улсын нисэхийн тухай хууль, Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн зохицуулалтуудтай давхардсан, зөрчилдсөн, зарим тохиолдолд хийдэл үүсгэсэн буюу тухайн зохицуулалтын хамрах хүрээ болон хэрхэн яаж хэрэгжүүлэх нь тодорхойгүй нөхцөл байдлууд үүссэн байна. Түүнчлэн Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжид заасан зохицуулалтууд нь өнөөгийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцэхгүй байгаа талаар ИНЕГ-аас ирүүлсэн хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээний тайлангийн анхны төсөл, түүнд ИНЕГ-ын холбогдох алба, нэгжүүдээс ирүүлсэн саналуудаас харж болохоор байна.

ИНЕГ, түүний харьяа, алба, нэгжүүдээс авсан мэдээллээр Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан тодорхой зохицуулалт, түүний агуулгатай холбоотойгоор шүүхээр шийдвэрлэгдэж байсан хэрэг, маргаан байхгүй буюу шүүхийн практикт тус хуулийг хэрхэн хэрэглэн хэрэг, маргааныг шийдвэрлэхэд хүндрэл гарсан асуудал тогтоогдоогүй байна. Гэвч цаашид хуулийн тодорхойгүй зохицуулалт, нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжгүй олон салаа утга, агуулга, шаардлагатай зохицуулалт байхгүйн улмаас энэ төрлийн хүндрэл, бэрхшээл гарах, салбарын оролцогч нарын харилцан адилгүй ойлголт, үүнээс улбаалсан хуулийн хэрэгжилтийн улмаас сөрөг үр дагавар үүсэх эрсдэл бүхий нөхцөл байдал бий болсон гэж үзэхээр байна.

Үнэлгээ хийх шалтгаан 2

3.2.2. хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх явцад түүний зохицуулалт бодит байдалтай нийцээгүй, тухайн харилцааг зохицуулах боломжгүй, эсхүл нийгмийн харилцааны өөрчлөлт, хөгжлөөс хоцорсон, зайлшгүй зохицуулах ёстой харилцааг хамарч зохицуулаагүй, эсхүл тэдгээрээс улбаалсан сөрөг үр дагавар бий болсон бол;

Хууль хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаан дахь техник, технологийн дэвшил, нийгмийн харилцаа болон агаарын тээврийн үйл ажиллагааны өөрчлөлт, хөгжлөөс шалтгаалан тус хуулийн зохицуулалтыг олон улсын жишиг, стандартад нийцүүлэн өөрчлөн шинэчлэх, хэрэгжүүлэхэд ээдрээ түвэгтэй, нэг мөр ойлгож, хэрэглэхэд хүндрэлтэй зарим зохицуулалтуудыг засаж сайжруулах, хуулийн үйлчлэх хүрээг шинээр авч үзэх хэрэгцээ, шаардлага бий болсоор байна. Энэ зорилгоор иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжийг шинэчлэн сайжруулах, холбогдох нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг оруулах ажил нь Засгийн газар, иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын төлөвлөгөөнд тусаж ирсэн боловч одоог хүртэл биелэлээ олоогүй байна.

Дээрхи үндэслэлийг 2012 оноос хойшхи үе үеийн Засгийн газрын зам, тээврийн асуудал эрхэлсэн гишүүн болон хууль зүйн асуудал эрхэлсэн Засгийн

¹ ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлага, ИНЕГ-аас ирүүлсэн урьд өмнө хийгдэж байсан хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаварт хийсэн үнэлгээний тайлангийн төсөл

газрын гишүүдийн хамтран баталсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн төслийн үзэл баримтлал, танилцуулгаас харж болохоор байна.²

Энэхүү хэрэгцээ, шаардлагыг үндэслэн Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэлд тус хуулийг шинэчилсэн найруулахаар заасан байна. Түүнчлэн Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолын хавсралтаар батлагдсан “Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-т “Эдийн засгийн өсөлтийг хангахуйц, тээврийн ухаалаг системд суурилсан үндэсний тээвэр, ложистикийн сүлжээг байгуулна” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн байна.

Үнэлгээ хийх шалтгаан 3

3.2.3. нийгмийн бүлэг, төрийн бус байгууллага хуулийн хэрэгжилттэй холбоотой тодорхой асуудлаар түүнийг өөрчлөх, шинэчлэх, эсхүл хүчингүй болгох талаар үндэслэл бүхий санал гаргасан.

Төрийн эрх бүхий байгууллагаас тус хуулийг хэрэгжүүлэх явцад хуулийн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, хувьсан өөрчлөгдөж буй нийгмийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэх, хуулийн зохицуулалтыг зөвхөн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаанд чиглүүлэхээс гадна салбарын тогтвортой хөгжлийг хангахад чиглэсэн нэмэлт, өөрчлөлтийг оруулах хэрэгцээ, шаардлага байгаа талаар нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах үе үеийн бодлого, шийдвэрүүдэд тусгагдаж байсан байна.

Тухайлбал, Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан “Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан Үндэсний хөгжлийн цогц бодлого” бодлогын баримт бичгийн 5.3.1-д “авто зам, тээвэр, иргэний нисэх, төмөр зам, усан замын тээврийн тухай хуулиуд, холбогдох стандартууд, дүрэм, журмуудад өөрчлөлт оруулахын зэрэгцээ, зарим хуулийг шинээр баталж мөрдүүлэхээр тусгагджээ. Түүнчлэн Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” бодлогын баримт бичгийн 2.1.2-т “Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн хавсралтууд, стандарт, зөвлөмжийн шаардлагад нийцүүлэн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга болон Иргэний нисэхийн багц дүрмийг шинэчлэн боловсруулж батлуулна. Иргэний нисэхийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааны эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох” зорилтыг тус тус тусгасан байна.

Мөн дээрхи үндэслэлүүд, хэрэгцээ, шаардлагаас гадна 2017 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс хүчин төгөлдөр хэрэгжиж буй Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 51 дүгээр зүйлийн 51.3 дахь хэсэгт: “...**хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр**

² Зам, тээврийн сайд А.Гансүх, Хууль зүйн сайд Х.Тэмүүжин нарын баталсан үзэл баримтлал, Зам, тээврийн сайд Н.Төмөрхүү, Хууль зүйн сайд Д.Дорлигжав нарын баталсан үзэл баримтлал, Зам, тээврийн сайд М.Зоригт, Хууль зүйн сайд Д.Дорлигжав нарын баталсан үзэл баримтлал, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Д.Ганбат, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд С.Бямбацогт нарын баталсан үзэл баримтлал, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Х.Халтар, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд Х.Нямбаатар нарын баталсан үзэл баримтлал, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд Х.Нямбаатар нарын баталсан үзэл баримтлал,

дагаварт хийх үнэлгээг тухайн хууль тогтоомжийг дагаж мөрдсөнөөс хойш 5 жил тутамд хийх...” гэж, мөн хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1 дэх хэсэгт: “Хууль санаачлагч хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах ажлыг дараах үе шаттайгаар зохион байгуулна:” гэж, мөн зүйлийн 8.1.1 дэх заалтад: “... энэ хуулийн 51 дүгээр зүйлд заасны дагуу тухайн харилцааг зохицуулж байгаа хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх” гэж тус тус заасан нь тус үнэлгээг хийх шалтгаан буюу үндэслэл болж байна.

1.2.ҮНЭЛГЭЭ ХИЙХ ХҮРЭЭГ ТОДОРХОЙЛОХ

Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.3.1 дэх заалтын дагуу үнэлгээний хүрээг тогтоох ажиллагаа нь хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаврыг судлах явцад агуулгын хувьд чухал ач холбогдолтой, нөлөөлөл үзүүлэх хамгийн гол зохицуулалтыг тодорхойлоход чиглэгдсэн байдаг.

Энэ нь үнэлгээ хийх болсон дээр дурдсан шалтгаануудтай харилцан уялдаа холбоо, хамааралтайгаар хийх ажиллагаа бөгөөд хуулийг хэрэгжүүлэх явцад илэрсэн эерэг, сөрөг нөхцөл байдал, хүндрэл бэрхшээл, тулгамдсан асуудал, үр дагавар бүхий харилцаатай холбогдсон хуулийн зохицуулалтыг илрүүлэх зорилготой.³

Үнэлгээ хийх хүрээг тогтоохдоо хуулийг бүхэлд нь, эсхүл түүний зүйл, хэсэг, заалтыг сонгож болох бөгөөд Аргачлалын 3.3.3 дахь заалтад заасны дагуу үнэлгээний хүрээг тогтоохдоо үнэлгээ хийх ажлын төлөвлөлт, зохион байгуулалт, хүний нөөц, цаг хугацаа, гарах зардлыг заавал харгалзан үзэх шаардлагатай байдаг.

Хуулийн зохицуулалтыг бүхэлд нь үнэлэх ажиллагаа нь хэт өндөр зардалтай, хугацаа их шаарддаг бөгөөд ихэвчлэн үнэлгээний хүрээг тухайн үнэлгээ хийхээр сонгосон хуулийн хамгийн чухал ач холбогдолтой, хуулийн хэрэгжилтэд гол нөлөөлөл үзүүлэх зохицуулалтуудыг сонгодог боловч ИНЕГ-ын хуулийн төслийг боловсруулах чиг үүрэг бүхий Ажлын хэсгийн саналын дагуу⁴ хуулийн хэрэгжилтийг аль болох бүхэлд нь үнэлэх зорилгоор үнэлгээний хүрээг дараахь байдлаар сонголоо. Үүнд:

Үнэлгээний хүрээ 1

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 1 дүгээр бүлэг:

Хуулийн үйлчлэх хүрээ, хуулийн зорилго, нэр томъёоны тодорхойлолт

Үнэлгээний хүрээ 2

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 2 дугаар бүлэг:

³ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх аргачлал

⁴ Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан ажилтнаас тус газраас урьд өмнө хуулийн хэрэгжилтэд хийх үнэлгээг ямар хүрээнд хийхээр төлөвлөж байсан талаар тодруулж, хуулийн төсөл боловсруулах чиг үүрэг бүхий ажлын хэсгийн үнэлгээ хийхээр гаргасан хуулийн зүйл, хэсэг, заалтын жагсаалтыг гаргуулан авсан.

“Иргэний нисэхийн салбар дахь төрийн оролцоо, төрийн байгууллагуудын бүрэн эрх, төрөөс уг салбарыг зохицуулах арга зам, тэдгээрийн хэрэгжилт”

Үнэлгээний хүрээ 3

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар бүлэг:

“Иргэний агаарын хөлөг, тэдгээртэй холбоотой зохицуулалт”

Үнэлгээний хүрээ 4

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр бүлэг:

“Аэродром”

Үнэлгээний хүрээ 5

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар бүлэг:

“Агаарын хөлгийн нислэг, түүнтэй холбогдсон зохицуулалт”

Үнэлгээний хүрээ 6

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар бүлэг:

“Иргэний нисэхийн аюулгүй байдалны зохицуулалт”

Үнэлгээний хүрээ 7

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр бүлэг:

“Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах”

1.3.ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОЖ ТОГТООХ

Аргачлалд заасны дагуу шалгуур үзүүлэлт бүр хуулийн хэрэгжилтийн бодит байдлыг тодорхойлоход чиглэсэн байх шаардлагатай бөгөөд аргачлалын 3.4 дэх хэсэгт заасан 6 шалгуур үзүүлэлтээс дээр сонгож авсан үнэлгээний хүрээнд хамаарах зохицуулалтын хэрэгжилтийг шалгаж чадах, тэдгээрийг хэмжих боломжтой байх шаардлагад мөн нийцүүлсэн.

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин буюу тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх

1.4.ХАРЬЦУУЛАХ ХЭЛБЭРИЙГ СОНГОХ

Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.5.1 дэх заалтад заасны дагуу хууль тогтоомж хэрэгжсэнээр нийгмийн харилцаанд гарсан эерэг, сөрөг өөрчлөлтүүдийг олж тодорхойлоход харьцуулах хэлбэрүүдийг ашиглана.

Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.5.3 дахь заалтад заасан 4-н төрлийн харьцуулах хэлбэрээс тогтоосон шалгуур үзүүлэлт бүрд харьцуулах хэлбэрийг тохируулж дараахь байдлаар сонголоо:

Шалгуур үзүүлэлт

Харьцуулах хэлбэр

Зорилгод хүрсэн түвшин

- байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар (одоо байгаа нөхцөл байдал)-ыг бодитой хэмжиж тогтоосон үзүүлэлтүүдийг тухайн хууль тогтоомжоор тогтоосон шаардлага, норм, хугацаа, давтамж, хэмжиж болохуйц тодорхой тоогоор илэрхийлэгдсэн тоон үзүүлэлттэй харьцуулах хэлбэрээр хууль тогтоомжийн зорилгын хэрэгжилт ямар түвшинд байгааг тогтооно.

1.5.ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ ТОМЬЁОЛОХ

Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.6.1 дэх заалтад заасны дагуу тогтоосон шалгуур үзүүлэлт бүрээр тодорхой таамаглалыг дэвшүүлж, эсхүл асуулт тавьж шалгуур үзүүлэлтийг дараахь байдлаар томьёоллоо.

Сонгосон шалгуур үзүүлэлт

Шалгуур үзүүлэлтийг томьёолсон байдал

Зорилгод хүрсэн түвшин

- Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

1.6.МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАХ АРГЫГ ТОДОРХОЙЛОХ

Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.7.3.1 дэх дэд заалтад заасны дагуу мэдээллийг цуглуулахдаа тухайн хууль тогтоомжийг хэрэглэж гаргасан шүүхийн шийдвэр буюу шүүхийн практик, тухайн сэдвээр гарсан мэргэжлийн ном, товхимол, гарын авлага, эмхэтгэл, өгүүлэл, илтгэл, эрдэм шинжилгээ, судалгааны тайлан, статистикийн тоо баримт, хэвлэл мэдээллийн хэрэгслийн эх сурвалж болон иргэний нисэхийн салбарт үйл ажиллагаа явуулж байгаа хувийн хэвшлийн байгууллагууд, тэдгээрийн төлөөлөл болон ИНЕГ-ын холбогдох нэгж, албадын алба хаагчидтай ярилцлага хийх аргыг ашиглана.

Түүнчлэн мэдээллийг аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.7.3.4 дэх дэд заалтад заасан биечилсэн судалгааг хийж хууль тогтоомж хэрэгжиж байгаа орчин нөхцөлд биечлэн очиж, ажиглалт хийж мэдээлэл цуглуулна.

ХОЁР.ҮНЭЛЭХ ҮЕ ШАТ

Үнэлгээний хүрээ 1

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 1 дүгээр бүлэг:

Хуулийн үйлчлэх хүрээ, хуулийн зорилго, нэр томъёоны тодорхойлолт

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

А. Иргэний нисэхийн тухай хууль болон бусад хуулийн уялдаа холбооны талаар

Монгол улсын агаарын зайд агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа нь Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Улсын нисэхийн тухай хууль гэсэн үндсэн гурван хуулиар зохицуулагдаж байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах, түүнийг боловсруулах үндэслэл, шаардлагыг тодорхойлохдоо энэхүү хууль нь ижил төрлийн харилцааг зохицуулж байгаа бусад хууль тогтоомжтой хэрхэн уялдаж байгаа талаар, тэдгээр хуулиудын зохицуулалт нь хоорондоо давхардал, хийдэл, зөрчил үүсгэж байгаа эсэхийг тогтоох нь зүйтэй гэж үзлээ. Үүний үндсэн дээр хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах үйл ажиллагаа, боловсруулсан хууль тогтоомжийн төсөл нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан хуулийн төсөлд тавигдах нийтлэг шаардлагуудын нэг болох хуулийн төсөл нь бусад хууль тогтоомжийн зохицуулалттай уялдсан байх шаардлагад нийцсэн төсөл боловсруулагдах үндэслэл бүрдэх юм.

Дээрхи гурван хуулийн анхдагч нь Иргэний нисэхийн тухай хууль байх бөгөөд энэ хууль 1999 оны 1 дүгээр сарын 21-ний өдөр батлагдсан бол бусад хуулиуд болох

Улсын нисэхийн тухай болон Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулиуд нь 2003 оны 5 дугаар сарын 30-ны өдөр батлагдсан байна. **Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн** 3 дугаар зүйлийн 3.1 дэх хэсэгт зааснаар уг хууль нь Монгол Улсын агаарын зайг иргэний болон улсын нисэхэд ашиглахад үйлчилнэ гэж зааснаас харахад тус хууль нь нөгөө хоёр хуулиар зохицуулж буй харилцааны үндэс болохуйц суурь зохицуулалттай хууль гэж үзэж болохоор байна.

Тус хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1 дэх хэсэгт: “Монгол Улсын Засгийн газраас агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журмыг тогтоож, хэрэгжилтэд нь хяналт тавина.” гэж заасны дагуу Засгийн газрын 2018 оны 52 дугаар тогтоолын хавсралтаар Агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журмыг шинэчлэн баталсан байна. Дээр дурдсан хууль, эрх зүйн актуудад заасан хамтын ажиллагааны талаархи зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор Зэвсэгт хүчний жанжин штаб, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга нарын хамтарсан 2017 оны есдүгээр сарын 22-ны өдрийн А/602, А/411 дугаар тушаалаар Иргэний нисэхийн ба Зэвсэгт хүчний Агаарын цэргийн хамтын ажиллагааны зөвлөлийг байгуулан ажиллаж байна.

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1, 6.2 дахь заалтуудад: “Иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайг олон улсын хэм хэмжээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд нийцүүлэн **иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.**”, “Улсын нисэхэд ашиглах агаарын зайг **батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.**” гэж заасан. Үүнээс харахад иргэний нисэхийн болон батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын агаарын зайг ашиглах эрх хэмжээ нь хоорондоо зөрчилдөж болзошгүй мэт байгаа боловч мөн хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.2.4 дэх заалтад заасны дагуу Агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журмын 5.1, 5.2 дахь хэсгүүдэд: “Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага болон цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага нь Монгол Улсын агаарын зайн ашиглалтыг **агаарын зайг уян хатан ашиглах** зарчмаар зохицуулна.”, “Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага нь шинээр тогтоох бүсийн төрөл, тоон болон үсгэн тэмдэглэгээ, бусад шаардлагатай нөхцөлүүдийг улсын нисэхэд ашиглах агаарын зайн мэдээлэлд үндэслэн **тухай бүр хамтран тодорхойлно.**” гэж заасан нь уг асуудлыг аливаа зөрчил үүсэхгүйгээр зохицуулах нөхцөл боломжийг бий болгосон гэж үзэхээр байна.

Шигтгээ 1

... Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай Монгол Улсын хууль, мын холбогдох заалтуудыг баримтлан Зэвсэгт хүчний жанжин штаб, ИНЕГ-ын мэргэжилтнүүд хамтран цэргийн зориулалтын бүсийг 9 байршилд тогтоож, мэдээллийг ... гадаад, дотоодын хэрэглэгчдэд зарлалаа...⁵

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1, 7.2 дахь хэсгүүдэд зааснаар **агаарын зайн аюулгүй байдлын хяналтыг** цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага хэрэгжүүлнэ гэж заасан нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тавих агаарын зайн аюулгүй байдалтай холбоотой хяналтыг үгүйсгэсэн агуулгатай байна гэж үзэх болох боловч мөн хуулийн 7 дүгээр зүйлийн 4.1.7 дахь заалтад заасан “**агаарын зайн**

⁵ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

аюулгүй байдал” гэх нэр томъёоны тодорхойлолтоос харахад энэхүү ойлголт нь нисэхийн аюулгүй байдлаас ялгаатай буюу Монгол Улсын агаарын зайн халдашгүй дархан байдлыг хөндлөнгийн, хууль бус үйлдлээс хамгаалахтай холбоотой ойлголт байх тул хуулийн зохицуулалт хооронд ямар нэгэн зөрчил үүсээгүй байна. Агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журмын 4.3 дахь хэсэгт **нисэхийн аюулгүй байдалг хангах хяналтыг иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага** холбогдох журмын дагуу **гүйцэтгэх**ээр зохицуулсан байна.

Агаарын зайг улсын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1 дэх заалтад: “Монгол Улсын агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхаргын орон зайг” ойлгохоор заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.11 дэх заалтад заасан “Монгол Улсын агаарын зай” гэх нэр томъёоны тодорхойлолттой утга, агуулгын хувьд ижил буюу давхардал үүсгэсэн байх тул Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дээрхи заалтыг шинээр боловсруулах хуулийн төслөөс хасах, эсхүл иргэний болон улсын агаарын хөлгийн хувьд харилцан адилгүй байх шаардлагатай бол дээрхи нэр томъёог шаардлагатай утга, агуулгаар өөрчлөн найруулах шаардлагатай.

Шигтгээ 2

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
4.1.1. “Монгол Улсын агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайг;	3.1.11. “Монгол Улсын агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зай;

Мөн Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 7, 8 дугаар зүйлд заасан агаарын зайн зөрчил, түүнийг таслан зогсоох талаархи зохицуулалтыг Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 24.5, 24.6 дахь хэсгүүдэд заасан зохицуулалттай харьцуулж, тухайн зохицуулалтууд хоорондын давхардал, зөрчлийг арилгах буюу Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 24.5 дахь хэсгийг шинээр боловсруулах хуулийн төслөөс хасах буюу шаардлагатай тохиолдолд эшлэл хийж найруулах нь зүйтэй байна.

Шигтгээ 3

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
<p>7 дугаар зүйл. Агаарын зайн аюулгүй байдлын хяналт</p> <p>7.1. Агаарын зайн аюулгүй байдлын хяналт нь агаарын зайн зөрчлийг илрүүлэх, илэрсэн зөрчлийг таслан зогсоох үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ.</p> <p>7.2. Энэ хуулийн 7.1-д заасан үйл ажиллагааг цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага хэрэгжүүлнэ.</p> <p>8 дугаар зүйл. Агаарын зайн зөрчил</p>	<p>24.5. <u>Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх болон улсын хилийг агаарын хаалгаар нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчсөн, түүнчлэн эрх бүхий байгууллагын зохих зөвшөөрөлгүй улсын хил нэвтэрсэн агаарын хөлгийг зөрчил гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ.</u></p> <p>24.6. <u>Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба энэ хуулийн 24.5-д заасан агаарын хөлгийн тухай Монгол Улсын агаарын зайд аюулгүй байдлыг хангах эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэж,</u></p>

<p>8.1. Дараахь үйлдлүүдийг агаарын зайн зөрчил гэнэ:</p> <p>8.1.1. <u>нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;</u></p> <p>8.1.2. <u>аргаагүйдсэнээс бусад тохиолдолд агаарын хөлөг нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй буулт үйлдэх;</u></p> <p>8.1.3. <u>тогтоогдсон журмыг зөрчин Монгол Улсын агаарын хаалгаар нэвтрэх;</u></p> <p>8.1.4. <u>Монгол Улсын хилийн агаарын бүсэд зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;</u></p> <p>8.1.5. <u>.хориотой, хязгаарлалттай, аюултай, цэргийн зориулалтын бүсэд нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;</u></p> <p>8.1.6. <u>агаарын хилээр орж ирсэн тагнуулын зориулалттай нисэх хэрэгслүүдийн нислэг.</u></p> <p>8.2. Энэ хуулийн 8.1.2 дахь заалт байлдааны үүргийн нислэгт хамаарахгүй.</p>	<p><u>агаарын хөлгийн нисэх багт зөрчлөө нэн даруй зогсоох буюу заасан газар хөлгөө буулгах шаардлага тавина.</u></p>
--	---

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 5, 6 дугаар зүйл, түүнтэй уялдуулан баталсан Агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журамд иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, улсын нисэхэд ашиглах агаарын зам тогтоох, агаарын хаалгыг шинээр нээх, хаах асуудлыг батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тус тус шийдвэрлэхээр заасан бөгөөд **агаарын зайн ашиглалтын нэгдмэл байдал, нэгдсэн бодлогыг хариуцах чиг үүрэг, бүрэн эрх бүхий субъект байхгүй байгаа нь Монгол Улсын агаарын зайн нэгдмэл байдлыг алдагдуулах эрсдэлтэй гэж үзэж болохоор байна.**

Шигтгээ 4

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулиас
<p>6.1. <u>Иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайг олон улсын хэм хэмжээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд нийцүүлэн иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.</u></p>	<p>6.2. <u>Улсын нисэхэд ашиглах агаарын зайг батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.</u></p>

Хэдийгээр дээр дурдсанчлан Агаарын зайг нисэхэд ашиглах ерөнхий журамд “агаарын зайг уян хатан ашиглах”, “тухай бүр хамтран тодорхойлох” зарчмыг тусгасан хэдий ч шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд Монгол Улсын агаарын зайг ашиглах талаархи нэгдсэн бодлогыг хариуцах буюу агаарын зайн нэгдмэл байдлыг бүхэлд нь хариуцах субъект, түүний бүрэн эрхийг тодорхой болгох, эсхүл улсын

болон иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагууд агаарын зайн ашиглалтын талаар нэгдсэн байр суурьт хүрээгүй тохиолдолд хэрхэн шийдвэрлэх талаархи зохицуулалтуудыг тодорхой тусгах нь зүйтэй гэж үзэж байна.

Учир нь Чикагогийн конвенцийн 3 дугаар зүйлийн “d” хэсэгт ***“The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft”*** гэж заасан бөгөөд энэхүү хэсгийн орчуулгаас харахад гишүүн орнууд буюу хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нь ***улсын агаарын хөлөгтэй холбоотой зохицуулалтыг боловсруулах-батлахдаа иргэний агаарын хөлгийн навигацыйн аюулгүй байдлыг зохих ёсоор хангах үүрэг хүлээхээр*** заажээ.

Конвенцийн дээр дурдсан заалтыг улсын нисэхийн болон иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд заавал баримталбал зохих зан үйлийн горим буюу заавал хэрэгжүүлэх зарчим гэж үзэж болох бөгөөд түүнчлэн Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичгийн 5.1-д ***“Иргэний нисэхийн байгууллага нь иргэний зориулалтаар ашиглах агаарын зайн зохион байгуулалтад өөрчлөлт оруулах асуудлаар төрийн бусад байгууллагаас давуу эрхтэй байна.”*** гэж заасныг хэрэгжүүлэх зорилгоор шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд конвенци, бодлогын баримт бичгийн дээр дурдсан хэсэгт заасан агуулгыг тусгах, түүнийг хэрэгжүүлэх шаардлагатай зохицуулалтыг тусгах талаар анхаарах нь зүйтэй байна.

Улсын нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1 дэх хэсэгт зааснаар тус хуулиар зөвхөн улсын нисэхийн үйл ажиллагааг зохицуулсан, улсын нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой тусгайлсан зохицуулалтуудтай байгаа бөгөөд нэр томъёоны тодорхойлолт, агаарын хөлгийн даргын бүрэн эрх, улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх зэрэг зохицуулалтыг Иргэний нисэхийн тухай хуультай ижил буюу тус хуулиас эш татаж хэрэглэсэн байна.

Улсын нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1, 4.1.2 дахь заалтуудад “аюул тулгарсан агаарын хөлөг”, “аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг” гэх нэр томъёоны тодорхойлолтыг ерөнхий байдлаар буюу тухайн агаарын хөлөг нь улсын, эсхүл иргэний алин болохыг тодорхой заагаагүй тодорхойлсон боловч тус хуулийн бусад зүйл, хэсгүүдэд энэхүү нэр томъёог ашиглахдаа “аюул тулгарсан улсын агаарын хөлөг”, “аюулд нэрвэгдсэн улсын агаарын хөлөг” гэж илүү нарийвчлан хэрэглэсэн байна.

Шигтгээ 5

Улсын нисэхийн тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
4.1.1. “аюул тулгарсан агаарын хөлөг” гэж агаарын хөлөг болон зорчигчдод аюул учирч, түүнийг нисэх баг өөрийн үйл ажиллагаагаар арилгаж чадахгүйд хүрсэн, эсхүл агаарын хөлөг холбоогүй буюу байрлал нь тодорхой бус болсон;	29.1. Аюулд нэрвэгдсэн болон аюул тулгарсан иргэний агаарын хөлгийг авран туслах, эрж хайх үйл ажиллагааг ашиглан гүйцэтгэнэ.
4.1.2. “аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг” гэж явгалалт, хөөрөлт, буулт, нислэгийн үед гэмтэж аргагүйдсэн буулт үйлдсэн, эсхүл бүрэн эвдэрсэн;	29.3. Агаарын хөлөгт аюул тулгарсан, эсхүл аюулд нэрвэгдсэн тохиолдолд зорчигч болон багийнханд

	<i>цаг алдалгүй мэдээгдэх зорилгоор хөлгийг хэрэгслээр тоноглосон байна.</i>
15.1. Аюул тулгарсан болон аюулд нэрвэгдсэн улсын агаарын хөлөг, түүний нисэх баг, зорчигчдыг эрэн хайх, ... ажиллагааг байгууллага зохион байгуулна.	29.4. Аюул тулгарсан буюу аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлгийг эрж хайх, ... зардлыг ... нөхөн төлүүлж болно.
16.1. Аюул тулгарсан болон аюулд нэрвэгдсэн улсын агаарын хөлөг, нисэх баг, зорчигчдыг эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагааг ... бие бүрэлдэхүүн, техник хэрэгсэл ашиглан гүйцэтгэнэ.	29.5. Монгол Улсын агаарын хөлөг гадаад улсын нутагт нислэг үйлдэх үед аюул тулгарсан буюу аюулд нэрвэгдсэн тохиолдолд хэм хэмжээг дагаж мөрдөнө.

Хууль зүйн техникийн хувьд нэр томъёоны тодорхойлолтыг ийнхүү хэрэглэх нь уг хуулийн зохицуулалтууд хооронд аливаа давхардал, зөрчил үүсгэхээргүй харагдаж байгаа боловч дээрхи нэр томъёог буюу “аюул тулгарсан агаарын хөлөг”, “аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг” гэх нэр томъёог Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1, 29.3, 29.4, 29.5 дахь заалтуудад мөн ямар нэгэн тодорхойлолтгүйгээр ашигласан байх бөгөөд Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дээрхи хэсгүүдэд заасан “аюул тулгарсан, эсхүл аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг” нь улсын, эсхүл иргэний алин болох нь тодорхойгүй байх тул дээрхи хуулиудад заасан нэр томъёоны тодорхойлолтыг шаардлагатай бол эшлэл хийх, эсхүл харилцан адилгүй өөр утгатай нэр томъёо бол утга, агуулгын хувьд ялгагдахуйц нэр томъёо ашиглах талаар шинээр хуулийн төсөл боловсруулахдаа анхаарах нь зүйтэй.

Улсын нисэхийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.5 дахь хэсэгт: “Улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бол Иргэний нисэхийн тухай хуулийг баримтална.” гэж, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 дахь хэсэгт: “Энэ хууль нь улсын агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн болон улсын агаарын хөлгөөр арилжааны **нислэг үйлдэх бүх үйл ажиллагааг** зохицуулна.” гэж заасан нь давхардал үүсгэж байх тул хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулахдаа анхаарч, уг давхардлыг арилгах, энэхүү зохицуулалтын үйлчлэх хүрээг илүү тодорхой болгоход анхаарах шаардлагатай.

Шигтгээ 6

Улсын нисэхийн тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
10.5. Улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бол Иргэний нисэхийн тухай хуулийг баримтална.	4.2. Энэ хууль нь улсын агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн болон улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бүх үйл ажиллагааг зохицуулна.

Учир нь дээрхи хэсэгт заасанчлан улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бүхий л үйл ажиллагаа нь Иргэний нисэхийн тухай хуулиар зохицуулагдах тохиолдолд тус хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1-д заасан хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах нисэхийн бүхий л үйл ажиллагаа нь тус хуулиар зохицуулагдахаар байна. Жишээлбэл, улсын агаарын хөлөг арилжааны нислэг үйлдэх тохиолдолд тухайн агаарын хөлөг, түүний нисгэгч, нисэх багийн бүрэлдэхүүн нь иргэний агаарын хөлөг, түүний нисэх багийн гишүүдийн нэгэн адил Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан бүхий л шаардлагыг хангасан байхаар ойлгогдож байна. Энэ тохиолдолд Улсын нисэхийн тухай хуульд заасан улсын агаарын хөлөг, түүгээр нислэг үйлдэхтэй

холбоотой зохицуулалтуудтай зөрчилдөх буюу зөрчилдсөн зохицуулалтуудын алийг хэрэглэх нь тодорхойгүй болох нөхцөл байдал үүсгэхээр байна.

Улсын нисэхийн тухай хууль болон Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дээрхи зохицуулалтуудыг зөвхөн “нислэг үйлдэх” үйл ажиллагаатай холбоотой гэж тайлбарлаж болох боловч Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1 дэх хэсгийн зохицуулалтаас харахад “нислэг үйлдэх” үйл ажиллагаа нь нисэхийн бүхий л үйл ажиллагаанд хамаарна гэж ойлгогдохоор байна. Иймд арилжааны нислэг үйлдэж байгаа улсын агаарын хөлөг, түүгээр арилжааны нислэг үйлдэх үйл ажиллагаанд Иргэний нисэхийн тухай хуулийн аль аль зохицуулалт үйлчлэх талаар тодорхой болгох нь зүйтэй байна.

Б. Хуулийн зорилт, үйлчлэх хүрээ

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 1 дүгээр зүйлд зааснаар Иргэний нисэхийн тухай хууль нь Монгол Улсын агаарын зайд *иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх*, нисэхийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахаар тусгажээ. Өөрөөр хэлбэл, тус хуулиар *иргэний агаарын хөлгөөр* нислэг үйлдэхтэй холбоотой бүхий л үйл ажиллагааг заасан хэдий ч энэхүү хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 дахь хэсэг, 10 дугаар зүйлийн 10.5 дахь хэсгүүдэд зааснаар тус хуулиар *улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэхтэй холбогдсон харилцаанд үйлчлэхээр заасан* нь хуулийн зорилттой нийцэхгүй байна.

Шигтгээ 7

1.1. Энэ хуулийн зорилт нь Монгол Улсын агаарын зайд *иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх*, нисэхийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

Аливаа хууль, хуулийн төслийн зорилго нь тус хуулиар зохицуулах харилцааг аль болох бүрэн хамарсан байх шаардлагатайг анхаарч, шинээр боловсруулах хуулийн төслийн зорилтыг боловсруулахдаа тухай хуулиар зохицуулахаар зорьж байгаа бүхий л харилцааг бүхэлд нь хамрах байдлаар боловсруулах шаардлагатай.

Хууль хүчин төгөлдөр хэрэгжиж эхлэх үед иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүй байдлыг хангуулах асуудал чухлаар тавигдаж байсан бөгөөд Иргэний нисэхийн тухай хуулийн зохицуулалт нь түүний зорилт, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүрэгт зааснаар нисэхийн аюулгүй байдлыг хангахад чиглэгдсэн байсан бол сүүлийн жилүүдэд иргэний агаарын тээврийн салбарын тогтвортой хөгжлийг хангахад чиглэсэн хяналт, зохицуулалтын хэрэгцээ өсөн нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан хуулиар зохицуулах харилцааг дахин авч үзэж, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүрэг, бүрэн эрхийг оновчтой тодорхойлох, уг салбар дахь төрийн оролцоо, түүний цар хүрээг тогтооход анхаарах нь чухал байна.

Шигтгээ 8

ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас: ... Нисэхтэй холбоотой бүхий л асуудлуудыг шинээр боловсруулах хуульд цогц байдлаар тусгах шаардлагатай. Одоогийн хүчин төгөлдөр хууль тогтоомжид жишээлбэл, Тамхины хяналтын тухай хуульд агаарын хөлөгт тамхи татахыг хориглоно гээд энэ зөрчлийг өөр бусад хориглосон газар тамхи татсантай адилтган үзэж, хариуцлагыг нь ч ижил байхаар

зохицуулсан байгаа, гэвч нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт тамхи татах, эсхүл гудамж талбай гэх мэт бусад тамхи татахыг хориглосон газар тамхи татах хоёр бол үр дагавар, хууль бус үйлдлийн хор уршгаараа маш их ялгаатай байдаг, танхайрах, нисэх багийн гишүүдийн шаардлагыг үл биелүүлэх гэх мэт зөрчлүүд ч мөн үүнтэй адил. Бусад орны хууль тогтоомжийг судлаад үзэхэд эдгээр бүх асуудлыг нисэхийн талаархи хууль тогтоомждоо багцаар нь тусгасан байдаг...

Хуулийн зохицуулалтыг шинээр боловсруулахад анхаарвал зохих асуудлуудын нэг нь ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийн талаархи зохицуулалт бөгөөд өнөөгийн байдлаар хуваарьт нислэг хийдэг агаарын тээврийн компаниуд зах зээлийн 99 хувийг хуваарьт бус нислэг хийдэг өөрөөр хэлбэл ерөнхий зориулалтын нисэхийн компаниуд бүх чиглэлд зах зээлийн нэг хувийг эзэлж байна.⁶

Монгол Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан **“Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”** баримт бичгийн 1.2.9-д: **“ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг хөгжүүлэх”** гэж, Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 2.119-д **“жижиг нисэх онгоц, нисдэг тэрэгний зах зээлийг хөгжүүлж, гамшгаас хамгаалах, хүнс, хөдөө аж ахуй, эрүүл мэндийн түргэн тусламжийн үйлчилгээ, иргэний агаарын тээвэр, аялал жуулчлалын чиглэлээр ашиглана”** гэж тус тус заасан байна. Дээрхи баримт бичгүүдэд заасан зорилтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 70 дугаар тушаалаар ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг хөгжүүлэх нэгжийг анх удаа ИНЕГ-ын харьяанд байгуулжээ.

Монгол Улсад 2016 оны байдлаар 10 аж ахуйн нэгжийн 17 ерөнхий зориулалтын агаарын хөлөг бүртгэлтэй байсан байна.⁷ Ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж байгаа аж ахуйн нэгжүүдийн үзэж байгаагаар одоогийн хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хууль тогтоомжийн хүрээнд ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд бэрхшээлтэй буюу ерөнхий зориулалтын нислэгийн хэрэглээнд тулгарч байгаа асуудал шийдвэрлэгдэхгүй бөгөөд шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд ерөнхий зориулалтын онцлогт тохирсон хуулийн зохицуулалт, түүнд нийцүүлэн гаргасан багц дүрэм бий болсноор энэхүү төрлийн үйл ажиллагаанд нааштай үр дүн гарна гэж үзсэн байна.

Хуулийн төсөлд ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх субъектыг илүү тодорхой болгох, зарим чиг үүргийг мэргэжлийн холбоодод нь шилжүүлэх эсэхийг судалж, энэхүү хэрэгжүүлж байгаа чиг үүргийн хүрээнд аливаа осол, зөрчил гарсан тохиолдолд хариуцлага хүлээх субъектыг тодорхой болгосноор хяналт-зохицуулалт-хэрэгжилтийн оновчтой механизм бүрдэх боломжтой төдийгүй ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдалд эерэгээр нөлөөлнө гэж үзэж байна.

Зарим орны жишээнээс харахад иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан холбооны /төрийн/ байгууллага нь ерөнхий зориулалтын нислэгийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг хуулийн этгээд, иргэн бүрд хүрч үйлчлэх боломжгүйгээс гадна, шаардлагагүй гэж үзэж энэ төрлийн үйл ажиллагааг зохицуулалт, зарим төрлийн

⁶ Ерөнхий зориулалтын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо

⁷ Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас гаргасан мэдээлэл.

хяналт тавих чиг үүргийг, тэдгээрээс үүсэх хариуцлагыг мэргэжлийн холбоодод нь шилжүүлсэн байдаг байна.

Өөрөөр хэлбэл, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжоор хувийн нисгэгчдийн талаархи зохицуулалтыг тодорхой болгож, хуваарьт нислэг үйлддэг том агаарын тээвэрлэгчийг бага оврын агаарын хөлгөөр нислэг үйлддэг ерөнхий зориулалтын нислэгийн эрх зүйн зохицуулалтаас салгаж авч үзэх нь зүйтэй гэсэн байна. ИНЕГ-аас ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд анхаарч “Ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлэх хөтөлбөр”-ийн төслийг боловсруулж, яамд, холбогдох төрийн болон төрийн бус байгууллагуудаас саналыг нь авч нэгтгэн боловсруулж, ИНБД-ийн шинэчлэлийн хүрээнд ерөнхий зориулалтын агаарын тээвэрт хамааралтай иргэний нисэхийн багц дүрмүүдийн жагсаалтыг гарган тэдгээрийг шинээр болон шинэчлэн боловсруулж байна.

Түүнчлэн шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд салбарын хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн эдийн засгийн болон мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэх, иргэний агаарын тээврийн салбарт агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэгч аж ахуйн нэгж, байгууллагын эрх, үүрэг, хариуцлага зэргийг тусгах, хуулийн хэрэгжилтийг **хангахад чиглэсэн албадлагын шинжтэй арга хэмжээ** авах үр дүнтэй тогтолцоог бүрдүүлэхэд чиглэсэн зохицуулалтуудыг тусгах шаардлагатай байна.

Тухайлбал, одоогийн хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Иргэний нисэхийн тухай хуульд хуулийн хэрэгжилтийг хангах хангалттай хэмжээний албадлагын шинжтэй арга хэмжээ байхгүйн улмаас зөвхөн нэг агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаанд доор дурдсан зөрчлүүд илэрч байсан бөгөөд хэрэв зөрчил бүрд нь хариуцлага хүлээлгэх, эсхүл зөрчил бүрийг арилгах хүртэл албадлагын тодорхой арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх, түүнд хяналт тавих оновчтой тогтолцоотой байсан бол эдгээр зөрчлүүдээс урьдчилан сэргийлэх боломж бүрдэх байсан бизээ.

Шигтгээ 9

... Изинис компани нь 2010 оноос хойш /2014 оныг хүртэл/ В737, SF34, RJ85, DHC-8-402 маягийн 4 өрлийн агаарын хөлгөөр 22263 удаагийн аяллаар 31962 цагийн нислэг үйлдсэн ба 66 удаа нислэгийн зөрчил гаргасан байна...

... нийт зөрчлийн 85% нь компанийн нисэх инженер техникийн бүрэлдэхүүний үйл ажиллагаа буюу хүний хүчин зүйлээс шалтгаалсан байна...

... Нислэгийн зөрчлийн мөрөөр авах арга хэмжээ, урьдчилан сэргийлэх ажил аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг хангах хэмжээнд зохион байгуулагдаж чаддаггүй, агаарын хөлгийн техникийн дутагдлыг бүрэн арилгаж нислэгт гаргаагүйгээс JU-901 бүртгэлийн дугаартай SF34 маягийн агаарын хөлгийн баруун хөдөлгүүрт ижил төрлийн дутагдал 2011 оны 06-р сарын 17, 2013 оны 9-р сарын 17, 28, 10-р сарын 06-нд 4 удаа давтагдан гарсан байна...

... илэрсэн дутагдалтай агаарын хөлгөөр 4-р сарын 2-ноос 16 хүртэл нийт 48 удаагийн аяллын нислэгээр 2000 гаруй зорчигч тээвэрлэж өмнөх хугацаанд гаргаж байсан дутагдлаа давтсан байна...⁸

“Изинис Эйрвэйз” ХХК 2019 оны 02 дугаар сарын 20-нд үйл ажиллагаагаа дахин сэргээж В737-700 EI-ULN бүртгэлийн дугаартай 1 агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэж байна.

⁸ Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэх шалгах албаны тайлангаас

Түүнчлэн Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны тайлангаас харахад 2014 онд Өмнөговь аймагт зөрчилд⁹ холбогдсон нисгэгч нь:

- мэргэжлийн үнэмлэхний хүчинтэй хугацаа нь 5, 123 болон 228 хоногуудаар 3 удаа завсардаж байсан;

- 2010.09.27-ний өдөр хүчин төгөлдөр бус үнэмлэхтэй нислэг үйлдэж байсан;

- дадлагажуурын хугацааг 112 болон 298 хоног хэтрүүлж байсан;

- “flight test” нислэгийн шалгалт хоорондын хугацааг 6 болон 954 хоногоор хэтрүүлж байсан;

- эрүүл мэндийн гэрчилгээг нийт 7 удаа хугацаандаа сунгагдаагүй, 27-оос 202 хоногуудаар завсардсан;

- нийт 29 удаа эрүүл мэндийн хүчинтэй гэрчилгээгүй нислэг үйлдсэн зэрэг зөрчил үйлдэж байсан бөгөөд эдгээр зөрчилд нь тухай бүр ямар нэгэн хариуцлага хүлээлгэж байсан, албадлагын арга хэмжээ авч байсан гэх мэдээлэл байхгүй байна.

Иймд дээр дурдсан зөрчил, алдаа, дутагдлаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор нисэхийн баримт бичгийг хураах, түдгэлзүүлэх, агаарын хөлөг болон иргэний нисэхийн хуулиар эрх олгогдсон үйл ажиллагааг зогсоох, саатуулах талаархи оновчтой, үр нөлөө бүхий зохицуулалтыг хуульд тусгахад анхаарах нь зүйтэй.

Дараагийн нэг анхаарах асуудал бол эдийн засгийн зохицуулалтын асуудал бөгөөд мэргэжлийн холбоод, иргэний нисэхийн салбарт үйл ажиллагаа явуулдаг хуулийн этгээдүүдийн төлөөлөлтэй хийсэн уулзалтаас харахад *..гадаадын агаарын тээвэрлэгч нарын асуудлыг цэгцлэх, шашны үйл ажиллагаа явуулдаг, Монгол Улсад татвар төлдөггүй, гадаад улсад бүртгэлтэй хуулийн этгээд Монгол Улсад арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа явуулж, үндэсний аж ахуйн нэгжүүдтэй өрсөлдөж, зах зээлийн хувьд тогтворгүй байдлыг бий болгож байгаа тул Монгол Улсад арилжааны нислэг үйлдэж болох, агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж болох хуулийн этгээдэд тавигдах шаардлага, түүн дэх үндэсний болон гадаадын хөрөнгө оруулалтын хэмжээг тодорхой болгож өгөх шаардлагатай....* гэсэн саналыг түгээмэл илэрхийлж байлаа.

Дэлхийн улс орнуудын хувьд тухайн улсын нутаг дэвсгэрт нислэг үйлдэх гадаадын хуулийн этгээдийн төрөл, түүнд тавигдах шаардлагыг тодорхой хуульчилдаг туршлагатай бөгөөд тухайлбал, ОХУ-ын Агаарын хуулийн 61 дүгээр зүйлд гадаадын хөрөнгө оруулалттай агаарын тээврийн хуулийн этгээдийг байгуулах шаардлагыг хуульчилсан байна. Энэхүү зохицуулалтаас харахад ОХУ-ын нутаг дэвсгэрт гадаадын хөрөнгө оруулалттай агаарын тээврийн хуулийн этгээдийг байгуулж болох боловч түүнд эзлэх гадаадын хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ нь 49 хувиас хэтрэхгүй байх, тухайн хуулийн этгээдийн удирдах албан тушаалтан нь ОХУ-ын иргэн байх, тухайн хуулийн этгээдийн удирдах дээд байгууллага дахь гадаадын иргэдийн төлөөлөл нь тухайн байгууллагын гуравны нэгээс ихгүй байх шаардлагыг тогтоосон байна.

Шигтгээ 10

Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант

⁹ Л410 УВП, JU2032 АГААРЫН ХӨЛГИЙН ЗҮҮН ХӨДӨЛГҮҮРИЙН ТУРБИНЫ БҮТЦИЙН ГЭМТЭЛ, ӨМНӨГОВЬ, ДАЛАНЗАДГАД 2014 ОНЫ 07-Р САРЫН 29

2. Создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа.

Дээр дурдсан байдлаар дотоодын зах зээл, үндэсний хөрөнгө оруулагч нараа дэмжсэн эдийн засгийн зохицуулалттай байх шаардлагатай, үндэсний хөрөнгө оруулагч нар хууль зүйн хүрээнд тодорхой хэмжээнд хамгаалагдсан нөхцөлд энэ салбар дахь үндэсний хөрөнгө оруулалт өсөх, энэ салбар хөгжих үндэс нь бүрдэнэ гэж үзэж байна. Ингэхдээ гадаадын этгээдийг манай зах зээлд орж ирэх боломжийг шууд хязгаарлах, эсхүл бүрэн хориглох бус харин тэдгээрийн оролцоог зохистой түвшинд хадгалах, ингэснээр үндэсний мэргэжилтнүүдэд суралцах, өөрсдийгөө хөгжүүлэх, ур чадвар, үйл ажиллагааны чанар, аюулгүй байдал нь ахин нэмэгдэх нөхцөл боломж бүрдэнэ гэж үзэж байна.

Чикагогийн конвенцийн дагуу хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын харилцан хүлээн зөвшөөрсөн үндэсний агаарын тээвэрлэгч нарыг дэмжих зарчим нь Чикагогийн конвенцийн 7 дугаар зүйлд заасан **Cabotage** гэх ойлголт юм.

Шигтгээ 11

Article 7. Cabotage

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

Дээрхи зүйлийн агуулга нь Хэлэлцэн тохирогч улс бүр өөрийн нутаг дэвсгэрт буюу өөрийн улсын нэг цэгээс нөгөө цэгийн хооронд гадаад улсын агаарын хөлөгт агаарын тээврийн үйлчилгээ эрхлэхийг хориглох эрхтэй байх бөгөөд гадны улсууд энэхүү эрхээ хэрэгжүүлэх зохицуулалтыг үндэсний хууль тогтоомждоо тусгасан байдаг байна.

Жишээлбэл, ОХУ-ын Агаарын хуулийн 62 дугаар зүйлд зааснаар гадаадын агаарын тээвэрлэгч нь тус улсын Засгийн газрас тогтоосон журмын дагуу олгосон иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүйгээр ОХУ-н нутаг дэвсгэр дээрээс тус улсын нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд тээвэрлэхээр зорчигч, ачаа тээш, шуудан, илгээмжийг тээвэрлэх эрхгүй байхаар хуульчилсан байна.

Шигтгээ 12

Статья 62. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации российских авиационных предприятий и российских индивидуальных предпринимателей

5. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

... принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В. Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж

Шигтгээ 13

2 дугаар зүйл. Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж

2.2. Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрднө.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн аравдугаар зүйлд зааснаар олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн хэм хэмжээ, зарчим болон Монгол Улсын олон улсын гэрээ нь тус улсын эрх зүйн тогтолцооны нэг хэсэг бөгөөд Монгол Улс нь олон улсын эрх зүйн үндсэн зарчмуудын нэг болох “гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлэх” зарчмыг баримтлах талаар Үндсэн хуулийн мөн зүйлийн 2 дахь хэсэгт тунхагласан.

Олон улсын гэрээ нь олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх гол хэрэгсэл болж, төрийн болон төрийн бус байгууллагын, тэдгээрийн дотор үндэсний эрх зүйн харилцааны субъектуудын оролцоотой олон улсын харилцааг өргөжүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг хамгаалах салбарт анхдагч үүрэг гүйцэтгэдэг болохын хувьд Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 2 дугаар зүйлийн 2.2 дахь хэсэгт Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөх тухай зохицуулалтыг тусгасан байна.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн аравдугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт “Монгол Улсын олон улсын гэрээ нь соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон тухай хууль хүчин төгөлдөр болмогц дотоодын хууль тогтоомжийн нэгэн адил үйлчилнэ” гэж заасны дагуу олон улсын гэрээ болон олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн зарчим, хэм хэмжээ нь тус улсын эрх зүйн тогтолцооны нэг хэсэг болдог.

Монгол Улсын хувьд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай 1944 оны 12 дугаар сарын 7-ны өдөр Чикаго хотноо батлагдсан олон улсын конвенцид /цаашид “Чикагогийн конвенци” гэх/ 1989 оны 9 дүгээр сарын 7-ны өдөр нэгдэн орсон. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 2 дугаар зүйлийн 2.2 дахь хэсгийн зохицуулалт нь хэдийгээр зөвхөн Чикагогийн конвенциар хязгаарлагдахгүй, Монгол Улсын нэгдэн орох замаар хүлээн зөвшөөрсөн олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн зарчим, хэм хэмжээг баталгаажуулсан бүхий л олон улсын гэрээнд хамаарах зохицуулалт юм.

Тухайлбал, зөвхөн иргэний нисэхийн салбарт Монгол Улс нь Агаарын хөлгийн бүхээгт үйлдсэн хууль зүйн зөрчил болон тодорхой бусад үйлдлийн тухай 1963 оны Токиогийн конвенц, Агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авах үйлдлийг хориглох тухай 1970 оны Гаагийн конвенц, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдэл гаргуулахгүй байх тухай 1971 оны Монреалийн конвенц, Хуванцар

тэсрэх бодис илрүүлэх зорилгоор тэмдэглэл хийх тухай 1999 оны Монреалийн конвенц, Олон улсын иргэний нисэхэд үйлчилж буй нисэх буудалд хүчирхийллийн хууль бус үйлдэлтэй тэмцэх тухай 1999 оны Монреалийн протоколд нэгдэн орж, эдгээр олон улсын гэрээнд заасан үүрэг, хариуцлагыг дагаж мөрдөхөөр хүлээн зөвшөөрсөн байна.

Иргэний нисэхийн салбарт баримтлах үндсэн олон улсын гэрээ нь Чикагогийн конвенци болон түүний Хавсралтууд нь иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг даган үргэлж хувьсан өөрчлөгдөж, түүнийгээ дагаад гишүүн улс орнууд түүнтэй нийцүүлэн хууль тогтоомж, холбогдох дүрэм, журмууддаа өөрчлөлт оруулах замаар тухай бүр олон улсын гэрээний зохицуулалтад үндэсний хууль тогтоомжоо нийцүүлж байх шаардлага тавигддаг.

Энэхүү шаардлагын дагуу тухайн олон улсын гэрээнд иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжид зааснаас өөр утга, агуулга, зохицуулалттай өөрчлөлт орсон тохиолдолд тэдгээрийг хэрхэн дагаж мөрдөх талаархи зохицуулалт тус хуульд тодорхойгүй байна.

Шигтгээ 14

***ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас:** ... Шинээр боловсруулж байгаа хуулийн төсөлд иргэний нисэхийн талаархи нэгэнт нэгдээд орсон Олон улсын гэрээнд орсон нэмэлт, өөрчлөлтийг шууд хүлээн зөвшөөрөх, хэрэгжүүлэх талаар зохицуулалттай байх ёстой байна. Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад байнга өөрчлөлт орж байна, тэгтэл тэр болгонд үндэсний хууль тогтоомжоо нийцүүлж чадахгүй, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудал нь тухай бүр шийдэгдэхгүй байна...*

2010 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас хийсэн аудитын дүгнэлтэд “Монгол Улс нь Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд цаг хугацаанд нь өөрчлөлт оруулдаггүй” талаар дурдаж иргэний нисэхийн салбарын өөрчлөлт, хөгжилтэй нийцэж, олон улсын стандартаас хоцрохгүйн тулд хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг цаг хугацаанд нь үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд өөрчлөлт оруулж хэрэгжүүлэх процедурыг бий болгохыг зөвлөсөн байна.

Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 26 дугаар зүйлийн 26.4, 26.5 дахь хэсгийн зохицуулалтаас харахад тухайн олон улсын гэрээний гол нөхцөлийг хөндөөгүй техникийн шинжтэй бол Засгийн газар тухайн олон улсын гэрээг батлах, техникийн шинжтэй эсэхийг хууль зүйн болон гадаад харилцааны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтоохоор заасан хэдий ч тогтмол өөрчлөлт орж байдаг иргэний нисэхийн салбарын олон улсын гэрээний хувьд шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тэдгээр олон улсын гэрээнд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг хэрхэн дагаж мөрдөх талаар тусгайлсан зохицуулалт оруулах шаардлагатай байна.

Шигтгээ 15

... Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн 9 дүгээр хавсралтад 2013-2015 онуудад хийгдсэн 24 болон 25 дахь удаагийн өөрчлөлтөөр орсон нэр томъёо, нэмэлт шаардлагыг ... Засгийн газрын 2010 оны 289 дугаар тогтоолоор баталсан “Агаарын тээврийг хялбаршуулах үндэсний хөтөлбөр”-т ... нэмэлт оруулах тухай тогтоолын төслийг ... Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлэхээр 2016 оны 10 дугаар сарын 20-ны өдөр ЗГХЭГ-т хүргүүлсэн боловч ЗГХЭГ-аас 2017 оны 02 дугаар

сарын 10-ны өдөр Чикагогийн конвенцийн 9 дүгээр хавсралтад оруулсан нэмэлт, өөрчлөлт болон протоколд Монгол Улс нэгдэн орох эсэх асуудлыг холбогдох хуульд заасны дагуу шийдвэрлэх нь зүйтэй ... тухай хариу ирүүлсэн....

... Конвенцийн Хавсралт 9-т оруулсан хүчин төгөлдөр болсон 24, 25, 26 дахь нэмэлт өөрчлөлтүүдийг Олон улсын гэрээний тухай хуулийн дагуу дүгнэлт гаргуулж өгөхийг хүссэн албан бичгийг Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд 2017 оны 10 дугаар сарын 30-ний өдрийн 01/4054 тоотгоор хүргүүлсэн ...¹⁰

Түүнчлэн дээрхи зохицуулалттай холбогдуулан Чикагогийн конвенцийн 38 дугаар зүйл буюу иргэний нисэхийн талаархи үндэсний болон олон улсын стандарт, журмын зөрүүг мэдээлэх тухай зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгах нь зүйтэй байна.

Шигтгээ 16

Article 38. Departures from international standards and procedures

*Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, **shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard.** In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.¹¹*

Конвенцийн дээрхи зохицуулалт нь гишүүн улс буюу хэлэлцэн тохиролцогч тал иргэний нисэхийн талаархи Олон улсын стандарт, журмыг биелүүлэх боломжгүй гэж үзсэн, эсхүл аль нэг тодорхой асуудлаар олон улсын стандартаас өөр стандарт, журам хэрэглэх шаардлагатай тохиолдолд үндэсний болон олон улсын стандарт хоорондын зөрүү буюу ялгааны талаар Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад мэдэгдэх агуулгатай байна. Энэхүү зохицуулалтыг хэрэгжүүлснээр олон улсын гэрээ, түүний аль хэсэг нь Монгол Улсын үндэсний хууль тогтоомж, иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалтаас ямар ялгаатай болох болон тэрхүү хэсгийг Монгол Улс дагаж мөрдөхгүй байх асуудал нь ойлгомжтой, илт тод болох боломжтой байна.

Г. Хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолт

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн зохицуулалт, түүнд хэрэглэсэн нэр томъёоны утга агуулга, тэдгээрийн тодорхойлолтоос үзэхэд шинээр хуулийн төсөл боловсруулахдаа анхаарах, утга агуулгыг тодорхой болгох, нэг нэр томъёог олон салаа утгаар хэрэглэхгүй байх, эсхүл нэг агуулга бүхий зүйлийг олон нэр томъёогоор нэрлэж заахгүй байх талаар анхаарах асуудлууд байгаа нь ажиглагдаж байна.

¹⁰ Хөтөлбөрийн хэрэгжилт

¹¹ Чикагогийн конвенци

Тухайлбал, Иргэний нисэхийн тухай хуульд “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа” гэсэн нэр томьёо нийт 8 удаа давтагдсан, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.15.2 дахь заалтад: “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх” гэж заасан байна. Хуулийн зорилт, зохицуулалтаас харахад уг нэр томьёо нь хэн бүхэнд ойлгомжтой мэт боловч уг нэр томьёог хэрхэн ойлгох талаар ямар нэгэн тодорхойлолт байхгүй байна. Үүнээс шалтгаалан хуулийн хамрах хүрээг тодорхойлох боломжгүй байдалд хүрэхээр байх тул уг нэр томьёоны тодорхойлолтыг хуулийн төсөлд тусгах шаардлагатай байна.

Энэхүү нэр томьёоны хамрах хүрээ, агуулгыг тодорхой болгосноор хуулийн хэрэгжилтэд эерэгээр нөлөөлөх бөгөөд үүнээс хамаарч хүүлийн үйлчлэх хүрээ илүү тодорхой болох ач холбогдолтой.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.5 дахь заалтад заасан “агаарын хөлгийн дарга” гэх нэр томьёоны тодорхойлолтоос харахад агаарын хөлгийн дарга нь нислэг үргэлжлэх бүхий л цаг хугацаанд өөрөө нислэгийг гардан удирдан гүйцэтгэх агуулгыг илэрхийлж байгаа бөгөөд агаарын хөлгийн дарга нислэгийн туршид агаарын хөлгийн удирдлагыг 2-р нисгэгчиддээ шилжүүлэх нь хэвийн тохиолдол боловч аюулгүй ажиллагааны хариуцлагаа шилжүүлдэггүй тул энэхүү тодорхойлолтын “удирдлагыг гүйцэтгэж” гэснийг ерөнхий утга, агуулгаар буюу агаарын хөлгийн нислэгийг ерөнхийд нь удирдах утга, агуулгаар өөрчлөн найруулах шаардлагатай.

Осол /accident/, зөрчил /incident/, тохиолдол /occurrence/-/хэрэг явдал, хэрэг/, ноцтой зөрчил /serious incident/ гэсэн нэр томьёоны тодорхойлолтыг хуульд тусгаж, тэдгээрийг илрүүлэх, шалган шийдвэрлэх ажиллагааны талаархи зохицуулалтын талаар

Агаарын хөлгийн осол болон зөрчлийг мөрдөн шалгах загвар хуулийн зохицуулалтаас харахад “Accident”, “Incident”, “Occurrence”, “Serious incident” гэсэн нэр томьёо, тэдгээрийн тодорхойлолтыг дараахь байдлаар тодорхойлсон байна.

Шигтгээ 17

Accident: *An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:*

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of:
 - being in the aircraft, or
 - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or*
- b) the aircraft sustains damage or structural failure which:
 - adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes,*

<i>wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or</i> <i>c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.</i>
Incident: <i>An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.</i>
Occurrence: <i>Any accident or incident associated with the operation of an aircraft.</i>
Serious incident: <i>An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. (Schedule 2 of the Regulations provides a list of examples of serious incidents.)¹²</i>

Загвар хуулийн дээрхи зохицуулалтаас харахад:

-“**occurrence**” буюу “хэрэг явдал/хэрэг/тохиолдол” гэж агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой “зөрчил”, эсхүл “осол”-ыг,

-“**incident**” буюу “зөрчил” гэж агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой үйл ажиллагааны аюулгүй байдалд нөлөөлж болохуйц, ослоос бусад “хэрэг явдал/хэрэг/тохиолдол”-ыг,

-“**accident**” буюу “осол” гэж нисгэгчтэй агаарын хөлгийн хувьд аливаа хүн нисэх зорилгоор агаарын хөлөгт нэвтэрснээс буух хүртэл, нисгэгчгүй агаарын хөлгийн хувьд агаарын хөлөг агаарт хөөрөх зорилгоор хөдлөхөд бэлэн болох үеэс үндсэн хөдөлгүүрийн системийн үйл ажиллагаа зогсох хүртэл хугацаан дахь агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой:

a/ хүний амь нас хохирсон, эсхүл түүний эрүүл мэндэд ноцтой хохирол учирсан;

b/ агаарын хөлөгт гэмтэл, бүтцийн хувьд доголдол үүссэн,

v/ агаарын хөлөг сураггүй болсон “хэрэг явдал/хэрэг/тохиолдол”-ыг;

-“**serious incident**” буюу “ноцтой зөрчил” гэж агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой “осол” үүсэх өндөр магадлал бүхий нөхцөл байдлыг хамарсан нисгэгчтэй агаарын хөлгийн хувьд аливаа хүн нисэх зорилгоор агаарын хөлөгт нэвтэрснээс буух хүртэл, нисгэгчгүй агаарын хөлгийн хувьд агаарын хөлөг агаарт хөөрөх зорилгоор хөдлөхөд бэлэн болох үеэс үндсэн хөдөлгүүрийн системийн үйл ажиллагаа зогсох хүртэл хугацаан дахь “зөрчил”-г тус тус ойлгохоор заасан байна.

“Нислэгийн аюулгүй ажиллагаа”, “нисэхийн аюулгүй байдал”, “нисэхийн аюулгүй байдал” гэсэн нэр томъёонуудыг Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.5, 3.1.7, 3.1.8, 3.1.13, 3.1.17 дахь заалт, 8 дугаар зүйлийн 8.3 дахь хэсэг, 9 дүгээр зүйлийн 9.1 дэх хэсэг, 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэг, 20 дугаар зүйлийн 20.1 дэх хэсэг, 22 дугаар зүйлийн 22.1 дэх хэсэг, 28 дугаар зүйлийн 28.1 дэх хэсэг, 40 дүгээр зүйлийн 40.1 дэх хэсгүүдэд ашигласан байна.

¹² Model Aircraft Accident and Incident Investigation Act

Хуулийн дээрхи хэсгүүдэд заасан нэр томъёонуудаас харахад нислэгийн аюулгүй ажиллагаа, нисэхийн аюулгүй байдал, нисэхийн аюулгүй байдал гэх зэрэг нэр томъёонууд нь утга, агуулгын хувьд давхардсан, ялгаа зааг нь тодорхойгүй байгаа бөгөөд иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж болон иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд харилцан адилгүй байдлаар ойлгож, хэрэглэж байгааг анхаарч, шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд нэг мөр ойлгож, хэрэглэх боломж нөхцөлийг бүрдүүлэхэд анхаарал хандуулах шаардлагатай байна.

Шигтгээ 18

Aviation security буюу нисэхийн аюулгүй байдал гэдэг ойлголт нь Дэлхийн 2 дугаар дайны дараа буюу иргэний нисэхийн салбар ид эрчтэй хөгжиж байсан 1940 оны сүүлчээр иргэний агаарын хөлөгт тэсрэг бөмбөг тавьсаны улмаас дэлбэрч олон хүний амь нас эрсэдсэн нь нисэхийн энэхүү салбарыг хөгжүүлэх үндэслэл болжээ.¹³ Улмаар 1974 онд нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт, зөвлөмжийг тусгасан гол эрх зүйн болон удирдлагын баримт бичиг болох 17 дугаар хавсралтыг баталсан.¹⁴ ИКАО-ийн тодорхойлолтоор Aviation security буюу нисэхийн аюулгүй байдал гэдэг нь “Иргэний нисэхийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах зорилгоор авч хэрэгжүүлж буй цогцолбор арга хэмжээ” гэж тодорхойлжээ. “Нисэхийн аюулгүй байдал” болон “Нислэгийн аюулгүй байдал” гэсэн ойлголтууд нь хоорондоо нарийн зааг ялгаатай бөгөөд “нисэхийн аюулгүй байдал”-г дээр дурдсанчлан Иргэний нисэхийн тухай хуульд тодорхойлсон байхад “нислэгийн аюулгүй байдал”-г нислэгийн үйл ажиллагаа болон түүнд хамаарах бусад үйл ажиллагааг хүний эрүүл мэнд, амь нас, эд хөрөнгөд хохирол учруулахгүйгээр гүйцэтгэх нөхцөл байдал болон чадвар” гэж тодорхойлсон байдаг гэжээ.¹⁵

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.2 дахь хэсэгт заасан “**хэт хөнгөн агаарын хөлөг**” гэх нэр томъёоны тодорхойлолтыг нэмэх;

Шигтгээ 19

23 дугаар зүйл. Нислэг үйлдэх
23.2. Энэ хуулийн 23.1.2, 23.1.3 дахь заалт нь **хэт хөнгөн агаарын хөлөг**, агаарын бөмбөлөг болон агаарын хөлгийн загвар /модель/-ын нислэгт хамаарахгүй.

Хөнгөн болон хэт хөнгөн агаарын хөлөг гэсэн нь нэр томъёог тодорхойлж, зааг ялгааг тодорхой болгосноор хуулийн үйлчлэлд илүү эерэгээр нөлөөлөх бөгөөд хуулийн зарим зохицуулалтуудыг тухайн агаарын хөлгийн төрлөөс хамааран ялгамжтай тодорхойлох боломж бүрдэхээр байна. Хөнгөн агаарын хөлөг буюу **light aircraft** гэдэгт хөөрөх жин нь 5 670 кг буюу түүнээс бага, хэт хөнгөн буюу **ultra light aircraft** /зарим улсуудад **microlight aircraft** гэж нэрлэдэг/ агаарын хөлөгт хөөрөх жин нь улс орнуудын зохицуулалтаас хамааран 450 – 600 кг хүртэлх хөөрөх жин бүхий агаарын хөлгийг хамааруулдаг байна.

Үнэлгээний хүрээ 2

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 2 дугаар бүлэг:

¹³ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, олон нутгийн нисэх буудлуудын аюулгүй байдлыг хангах талаар авах арга хэмжээ, цаашид тавих зорилтын тухай илтгэл

¹⁴ Мөн илтгэл

¹⁵ Мөн илтгэл

“Иргэний нисэхийн салбар дахь төрийн оролцоо, төрийн байгууллагуудын бүрэн эрх, төрөөс уг салбарыг зохицуулах арга зам, тэдгээрийн хэрэгжилт”

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

А.УЛСЫН ИХ ХУРАЛ, ЗАСГИЙН ГАЗАР, ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АСУУДАЛ ЭРХЭЛСЭН ТӨРИЙН ЗАХИРГААНЫ ТӨВ БАЙГУУЛЛАГЫН БҮРЭН ЭРХИЙН ТАЛААР

Шигтгээ 19

5 дугаар зүйл. Улсын Их Хурлын бүрэн эрх

- 5.1. Улсын Их Хурал иргэний нисэхийн талаар дараахь бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:
- 5.1.1. иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлогыг тодорхойлох;
 - 5.1.2. иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжийг батлах, хэрэгжилтэд нь хяналт тавих;
 - 5.1.3. иргэний нисэхийн асуудлаарх олон улсын гэрээнд Монгол Улс нэгдэн орох, гарах асуудлыг шийдвэрлэх;
 - 5.1.4. хуульд заасан бусад бүрэн эрх.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.1 дэх хэсэгт заасан бүрэн эрхийн хүрээнд Монгол Улсын Их Хурлаас 2013 оны хоёрдугаар сарын 7-ны өдрийн 18 дугаар тогтоолоор “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичиг”-г батлан гаргасан байна. Энэхүү бодлогын баримт бичгийг батлахдаа “Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”, “Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан Үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”, “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр, “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого” зэрэг өмнө нь батлагдан гарсан бодлогын бичиг баримт, хөтөлбөрүүдтэй уялдуулж, ХБНГУ, Бельги, Голланд, Европын холбоо, АНУ, Канад, Австрали, Япон, БНСУ, Сингапур, ОХУ, БНХАУ, Сингапур зэрэг салбарын хөгжлөөрөө дэлхийд тэргүүлэгч улсуудын иргэний нисэхийн салбарын талаар судалгаа хийж, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO), Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний олон улсын байгууллага (CANSO), Олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо (IATA) зэрэг салбарын хөгжилд нөлөө бүхий

олон улсын байгууллага, холбоодоос гаргасан заавар, зөвлөмж, стандартыг ашигласан байна.¹⁶

Энэхүү бодлогын баримт бичгийг 2016 он, 2020 он гэсэн хоёр үе шаттай хэрэгжүүлэх бөгөөд баримт бичигт тусгагдсан ажлуудыг хийж гүйцэтгэснээр манай улсад олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн бүс нутгийн хэмжээний зангилаа, томоохон хот суурин газруудыг олон улстай холбосон үндэсний агаарын тээврийн нэгдсэн сүлжээ бий болох, агаарын тээвэрлэгч компаниуд олон улсад өрсөлдөх чадвартай болж, Монгол Улсын агаарын тээврийн нэр хүнд өсч, агаарын тээврийн салбарт бүс нутагтаа тэргүүлэх орнуудын хэмжээнд хүрэх, гуравдагч ертөнцтэй шууд холбогдон Монгол Улсын гадаад харилцаа, худалдаа өргөжих, иргэний нисэхийн салбарын хөгжилтэй уялдан олон улсын болон орон нутгийн нислэгийн тоо нэмэгдэж тээврийн тариф буурах, агаарын тээврийн ложистик бүрэн хэмжээгээр хэрэгжих боломж бүрдэх, аялал жуулчлалын салбарын хөгжлийг эрчимжүүлэх гээд олон давуу талууд бий болно гэж үзсэн байна.¹⁷

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.2 дахь хэсэгт заасан бүрэн эрхийн хүрээнд Монгол Улсын Их Хурлаас Иргэний нисэхийн тухай хуулийг 1999 оны 1 дүгээр сарын 29-ний өдөр баталж, мөн хуульд 2001, 2003, 2008, 2011, 2015, 2016 онуудад нэмэлт өөрчлөлт оруулсан байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.3 дахь хэсэгт заасан бүрэн эрхийн хүрээнд Засгийн газрын өргөн мэдүүлсний дагуу энэхүү тайлангийн 36 дугаар хуудаст заасанчлан 20 гаруй улстай Агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулах, тэдгээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах шийдвэрийг Монгол Улсын Их Хурлаас гаргасан байна. Түүнчлэн иргэний нисэхийн салбарт Монгол Улс нь Агаарын хөлгийн бүхээгт үйлдсэн хууль зүйн зөрчил болон тодорхой бусад үйлдлийн тухай 1963 оны Токиогийн конвенц, Агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авах үйлдлийг хориглох тухай 1970 оны Гаагийн конвенц, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдэл гаргуулахгүй байх тухай 1971 оны Монреалийн конвенц, Хуванцар тэсрэх бодис илрүүлэх зорилгоор тэмдэглэл хийх тухай 1999 оны Монреалийн конвенц, Олон улсын иргэний нисэхэд үйлчилж буй нисэх буудалд хүчирхийллийн хууль бус үйлдэлтэй тэмцэх тухай 1999 оны Монреалийн протоколд нэгдэн орсон байна.

Хөгжлийн бодлого төлөвлөлийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.8 дахь заалтад: “төрөөс баримтлах бодлого” гэж Монгол Улсын хөгжлийн үзэл баримтлалд суурилсан, түүнд заасан тэргүүлэх чиглэлийн хүрээнд салбарын болон салбар хоорондын **хөгжлийн бодлогын зорилго, зорилт, хэрэгжүүлэх арга замыг тодорхойлсон баримт бичгийг**” ойлгохоор заасан. Тус хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4 дэх хэсэгт зааснаар төрийн захиргааны төв байгууллага буюу асуудал эрхэлсэн яам өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд хамаарах төрөөс баримтлах бодлогын төслийг боловсруулж, **Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлж, батлуулна.**” гэж заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.1 дэх заалтад заасантай зөрчилдөж байгааг анхаарч, хуулийн төслийг шинэчлэн боловсруулахад хуулийн энэхүү зөрчлийг арилгах шаардлагатай.

Шигтгээ 20

¹⁶ Бодлогын баримт бичгийн танилцуулгаас

¹⁷ Бодлогын баримт бичгийн үзэл баримтлалаас

6 дугаар зүйл. Засгийн газрын бүрэн эрх

6.1. Засгийн газар иргэний нисэхийн талаар дараахь бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

6.1.1. иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаарх төрийн бодлого, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулах;

6.1.2. иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний санал болгосноор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга болон Нисэхийн аюулгүй байдалны хяналтын Улсын ерөнхий байцаагчийг томилох, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дүрмийг батлах;

6.1.4. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг батлах;

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.1 дэх заалтад заасан бүрэн эрх, Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолын 2 дахь хэсэгт зааснаар Засгийн газраас Иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичгийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөг боловсруулан 2013 оны 428 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталж, тухайн жилд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүнд шаардагдах хөрөнгийг жил бүрийн улсын эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх үндсэн чиглэл, улсын төсөвт тусган хэрэгжүүлж байна.

Шигтгээ 21

... Үндэсний агаарын тээврийг хөгжүүлэх талаарх төрийн зохицуулалт тодорхойгүйгээс төрийн болон хувийн хэвшлийн агаарын тээвэрлэгчид нэг шугамд өрсөлдөж бие биесээ улдан чангаах, хэн ч үл хожих нөхцөл үүсэв. Бодлого ойлгомжгүй учраас агаарын тээвэрлэгчид бизнес төлөвлөлт хийхэд хүндрэлтэй, цаг хугацаа алддаг. Улсын Их Хурлаас баталсан төрийн бодлого ёсоор 2016 он хүртэлх мөчлөгт дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлж, цаашид бүс нутагтаа нээлттэй өрсөлдөөнд орох зорилттой атал эсрэгээрээ улс төржсөн салбарт бизнес эрхлэх нь хувь хүн, аж ахуйн нэгжүүдэд давшгүй даваа болж дотоодын агаарын тээвэрлэгчид эхнээсээ үйл ажиллагаагаа зогсоон дампуурлаа зарлах болов. Мэдээж үүнд эдийн засгийн байдал нөлөөлж байгаа ч түүнээс дутахгүй бэрхшээл нь ойлгомжгүй бодлого, шийдвэрийн удаашрал, тодорхойгүй хүлээлт, хүнд суртал байна...¹⁸

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 11 дүгээр сарын 24-ний өдрийн 96 дугаар тушаалаар "Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого"-д нэмэлт өөрчлөлт оруулах ажлын хэсгийг томилж, "Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө"-ний хэрэгжилтийн байдалд үнэлгээ дүгнэлт өгч, нэмэлт өөрчлөлтийн төслийг боловсруулж, 2017 оны 01 дүгээр сарын 13-ний өдөр агаарын тээвэрлэгчид болон холбогдох байгууллагын төлөөллийг оролцуулсан хэлэлцүүлэг зохион байгуулж, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах төслийг бэлтгэсэн боловч Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсаны дараа бодлогын баримт бичигт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах нь зүйтэй гэж үзэж, хойшлуулсан байна.

Шигтгээ 22

¹⁸ Мэргэжлийн холбоодын мэдэгдлээс

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хэлсэн үгнээс: ... Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас 10 бүлэг, 43 зүйл, 81 арга хэмжээ бүхий бодлогын баримт бичгийн 2013-2017 оны хэрэгжилтийн байдалд хийсэн хяналт-шинжилгээний дүнгээр хэрэгжилт 57.6 хувьтай байна. Тухайлбал, эрх зүйн шинэчлэлт 42.2 хувь, аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалт 78.5 хувь, агаарын навигацгийн үйлчилгээ 60.0 хувь, нисэх буудлын бодлого 28.8 хувь, иргэний агаарын тээвэрт хамаарах бодлого 20.0 хувь, хүний нөөцийн бодлого 65.0 хувь, санхүүгийн бодлого 44.6 хувийн хэрэгжилттэй байна. Салбарын энэхүү бодлогыг хэрэгжүүлэхэд хоёр жил хүрэхгүй хугацаа үлдсэн, цаг хугацааны хувьд ач холбогдлоо алдсан арга хэмжээнүүд байгаа бөгөөд эрх зүйн шинэчлэлт хийх, нисэх буудлыг хөгжүүлэх, агаарын тээвэрт хамаарах зорилтыг хангалттай биелүүлээгүй байна ...¹⁹

Дээрхээс харахад бодлогын баримт бичиг нь хэрэгжих боломжгүй буюу батлагдсанаас хойшхи хугацаанд хэрэгжилт хангалтгүй явж ирсэн, хүрэхээр тусгасан зорилгууд нь эргэлзээтэй буюу тооцоо, судалгаа, үндэслэл муутай байгаагаас уг бодлогын баримт бичиг хэрэгжих хугацаа дуусах шатанд түүнд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай асуудал яригдаж байгаа нь харагдаж байна. Харин иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагаас **“хуулиа боловсруулж, батлуулсны дараа бодлогоо тодорхойлох буюу бодлого тодорхойлсон баримт бичигтээ өөрчлөлт оруулахаар”** төлөвлөж байгаа нь мөн л үүсээд асуудлыг шийдвэрлэхгүй буюу “хэрэгжихгүй” бодлогын баримт бичиг гарах үндэслэлийг бүрдүүлэхээр байна. Учир нь аливаа бодлогын баримт бичиг нь дангаараа хууль тогтоомж болон хэрэгждэггүй, хуультай адил хэм хэмжээ тогтоосон эрх зүйн акт бус эсрэгээрээ хуулийн зохицуулалтыг аль чиглэлд, ямар зорилгоор боловсронгуй болгох талаар баримтлах бодлогыг тодорхойлдог буюу хууль нь өөрөө бодлогын баримт бичгийг биелүүлэх хэрэгсэл болох байтал өнөөгийн байдалд нөхцөл байдал эсрэгээрээ байгаа нь анхаарал татаж байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.2 дахь заалтад заасан бүрэн эрхийн хүрээнд Засгийн газар тухай бүр иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний санал болгосноор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга болон Нисэхийн аюулгүй байдалны хяналтын Улсын ерөнхий байцаагчийг томилох, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дүрмийг батлах асуудлыг шийдвэрлэж байна.

Дүрэм батлах тухай Засгийн газрын 2015 оны 258 дугаар тогтоолоор ИНЕГ-ын дүрмийг шинэчлэн баталсан нь одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа бөгөөд үүний өмнө 2001 оны 3 дугаар сарын 28-ны өдрийн 64 дүгээр тогтоолоор анх ИНЕГ-ын дүрмийг баталж байжээ.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.4 дэх заалтад заасныг хэрэгжүүлэх зорилгоор Засгийн газрын 1999 оны 79 дүгээр тогтоолоор Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журам /хөтөлбөр/ батлагдан хэрэгжиж байсан байна. Засгийн газрын 2005 оны 215 дугаар тогтоолоор дээрхи тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцож, мөн тогтоолоор Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг баталсан байна. Засгийн газрын 2007 оны 175 дугаар тогтоолоор мөн дээрхи тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцож, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг шинэчлэн баталсан бөгөөд энэхүү хөтөлбөрт Засгийн газрын 2010 оны 164, 2015 оны 128 дугаар тогтоолоор нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан байна.

Шигтгээ 23

¹⁹ Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хэлсэн үгнээс

7 дугаар зүйл. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүрэн эрх

7.1. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараахь бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

7.1.8.Иргэний нисэхийн багц дүрмийг батлах;

Зам, тээврийн сайдаас өгсөн үүргийн дагуу ИНЕГ нь ИНБД-д мониторинг хийж, ИНЕГ-ын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгчийн 2015 оны 11 дүгээр сарын 20-ны өдрийн А/791 дүгээр тушаалын дагуу ИНБД-ийг олон улсын жишигт нийцүүлэн цогцоор нь, хэрэглэгчдэд ээлтэй байдлаар шинэчлэн боловсруулах ажлын хүрээнд 22 дүрмийг шинэчлэн боловсруулж батлуулахаар 2017 оны 03 дугаар сарын 30-ны 01/1168 тоот албан бичгээр Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд хүргүүлсэн байна.

Зам, тээврийн хөгжлийн яам шинэчлэн боловсруулагдсан дүрмүүдийг 2017 оны 05 сарын 22-ны өдрийн 09/2262 тоот албан бичгээр “Иргэний нисэхийн багц дүрмийн жагсаалт”-ыг сайдын тушаалаар баталгаажуулсны дараа дахин ирүүлэхээр буцаасан бөгөөд үүний дараа ИНБД-ийн шинэчилсэн жагсаалтыг сайдын тушаалаар батлуулахаар 2017 оны 05 дугаар сарын 12 өдрийн 01/1767 тоот албан бичгээр ЗТХЯ-нд хүргүүлсэн боловч Зам, тээврийн хөгжлийн яамны 2017 оны 05 дугаар сарын 31-ний өдрийн 09/2484 тоот албан бичгээр багц дүрмийн жагсаалтыг одоо мөрдөгдөж буй 64 дүрмээс уг жагсаалтад ороогүй буюу хүчингүй болгох 7, эдийн засгийн зохицуулалтад шилжүүлэх 7 дүрмийг цаашид ашиглах эсэхийг шийдвэрлэсний дараа дахин ирүүлэхээр буцаасан байна.²⁰

ИНЕГ-ын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгчийн 2015 оны 11 дүгээр сарын 20-ны өдрийн А/791 дүгээр тушаал болон Аюулгүй ажиллагааны зөвлөлийн 1, 2 дугаар хурлаар ИНЕГ-ын үндсэн чиг үүргийн дагуу ИНБД-ийг зөвхөн аюулгүй ажиллагааны дүрмээр хязгаарлаж, эдийн засгийн болон бусад үйл ажиллагаанд тохирохгүй байгаа дүрмүүдийг салгаж, ИНБД-ийг 50 дүрэмтэй байхаар шийдвэрлэсэн боловч Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас дээрхи байдлаар хариу ирүүлсэн байх бөгөөд ИНЕГ-аас шинээр боловсруулсан дүрмийн төслүүдийг батлаагүй байна.²¹

Б.ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АСУУДАЛ ЭРХЭЛСЭН ТӨРИЙН ЗАХИРГААНЫ БАЙГУУЛЛАГЫН БҮТЭЦ, ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТЫН ТАЛААР

Монголын Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг удирдах байгууллага нь анх 1957 онд “Агаарын харилцааны газар” нэртэй байгуулагдаж, 1980 оныг хүртэл БНМАУ-ын (хуучнаар) Батлан хамгаалах яаманд харьяалагдаж байгаад 1980-1989 онд БНМАУ-ын СнЗ-ийн 1980 оны нэгдүгээр сарын 30-ны өдрийн 32 тоот тогтоолоор Иргэний агаарын тээврийг удирдах ерөнхий газар /ИАТУЕГ/, 1989-1992 онд Зам, тээврийн яамны харьяанд Монголын иргэний агаарын тээврийн “МИАТ” нэгтгэл нэртэйгээр үйл ажиллагаагаа явуулж байсан ба 1992 онд Зам, тээврийн ерөнхий газрын дэргэд төрийн хяналтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Агаарын харилцааны

²⁰ ИНЕГ-ын тайлангаас

²¹ “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”-г хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөний хэрэгжилтээс

газрыг долоон хүний бүрэлдэхүүнтэй төрийн өмчийн аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхлэх улсын үйлдвэрийг “МИАТ” компаниас салган зохион байгуулсан байна.

1993 оны наймдугаар сарын 10-ны өдрөөс Иргэний агаарын тээврийг удирдах газар (ИАТУГ) нэртэй, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах төрийн хяналтыг гүйцэтгэх, Иргэний нисэхийн үйлчилгээ үзүүлэх үүрэг бүхий байгууллага болсон бөгөөд 1999 оны нэгдүгээр сарын 21-ний өдөр батлагдсан “Иргэний нисэхийн тухай” Монгол Улсын хуулиар ИАТУГ-ыг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (ИНЕГ) болгон өөрчилж, хуульчлан баталжээ.

ИНЕГ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүй байдлыг салбарын хэмжээнд хэрэгжүүлэх үндсэн чиг үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлагийн хувьд нисэхийн үйл ажиллагааны хяналт зохицуулалтыг агаарын тээврийн компаниудын үйл ажиллагаанд хэрэгжүүлж, өөрийн бүтцэд байгаа нисэхийн үйлчилгээ, үйлдвэрлэлд мөн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын хяналтыг хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2018 оны 09 дүгээр сарын 24-ний өдрийн 215 дугаар тушаалаар шинэчлэн баталсан “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр”-т заасны дагуу Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны стратегийн мөн чанар нь иргэний нисэхийн салбарын хууль тогтоомж, бодлого, хөтөлбөр, төслийн хэрэгжилтийг хангах, нисэхийн аюулгүй ажиллааны хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх, агаарын навигаци болон нисэх буудлын үйлчилгээг хангахад бүх талаар дэмжлэг үзүүлэхэд оршино.

Агаарын навигаци, нисэх буудлын бодлого зохицуулалтын газрын дарга нь Агаарын навигацийн үйлчилгээний хөгжлийн бодлого, хөтөлбөр, төсөл боловсруулах, бодлогыг хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулах асуудлыг хариуцсан зохион байгуулалтын бүтцийн нэгж болон Нисэх буудлуудын бодлого, зохицуулалт хариуцсан зохион байгуулалтын бүтцийн нэгжийг шууд удирдлагаар ханган ажиллахаар тусгасан байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1 дэх хэсэгт: “Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн”, мөн зүйлийн 8.2 дахь хэсэгт: “Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага үйл ажиллагаагаа иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглүүлнэ” гэж тус тус зааснаас харахад нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт, зохицуулалт нь тус газрын үндсэн чиг үүрэг гэж тодорхойлохоор байна.

Байгууллагын бүтэц, зохион байгуулалтыг тодорхойлохдоо түүний үндсэн чиг үүргийг хэрэгжилтийг бүрэн хэмжээнд хангахуйц байдлаар зохион байгуулах шаардлагатай бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд тогтвортой байдлыг хангах зорилгоор байгууллагын бүтэц, зохион байгуулалтын ерөнхий загвар, бүтцийн нэгжүүдийн ерөнхий чиг үүрэг, түүнийгээ хэрэгжүүлэхэд хангалттай тогтолцоог шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тусгах талаар судлах нь зүйтэй.

Монгол Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан **“Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”** баримт бичгийн 1.2.3-д: “Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ИКАО)-ын зөвлөмжийн дагуу иргэний нисэхийн салбарт олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн шаардлагыг хангахуйц **бүтцийн шинэчлэл хийх**” гэж заасан байна.

Дээрхи арга хэмжээг хэрэгжүүлэх зорилгоор Засгийн газраас 2015 оны 129 дүгээр тогтоол гаргасан нь одоог хүртэл хүчин төгөлдөр байна. Уг тогтоолоор Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-ИНЕГ-ын хэрэгжүүлж байсан агаарын навигаци, агаарын хөлгийн газрын болон нисэх буудлын үйлчилгээ, бусад аж ахуйн үйл ажиллагаатай холбогдох чиг үүргийг хариуцан хэрэгжүүлэх “Иргэний нисэхийн үндэсний корпораци” аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газрыг байгуулж, үүнтэй холбогдуулан ИНЕГ-ын болон шинээр байгуулагдсан хуулийн этгээдийн дүрмийг боловсруулах, ИНЕГ-ын зохион байгуулалтын бүтцийг шинэчлэн батлахыг Зам, тээврийн сайд болон бусад албан тушаалтнуудад даалгасан байна.

Түүнчлэн Засгийн газрын дээрх тогтоолтой холбоотойгоор Засгийн газрын 2015 оны 258 дугаар тогтоолоор батлагдсан ИНЕГ-ын дүрмийн 2.1.4-д ИНЕГ нь агаарын навигацийн болон аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газраар гүйцэтгүүлэхээр тусгасан байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөнд тусгасан “Иргэний нисэхийн салбарын бүтцийг олон улсын жишигт нийцүүлэн шинэчлэх” зорилтыг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд Зам, тээврийн хөгжлийн Сайдын 2019 оны 12 дугаар сарын 26-ны өдрийн “Бүтэц, орон тоо шинэчлэн батлах тухай” 387 дугаар тушаалаар Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоог шинэчлэн баталж, тус газрын үйлдвэрлэл үйлчилгээний алба нэгжүүдийг нэгтгэн мэргэжлийн хяналт зохицуулалтын чиг үүргээс тусгаарлаж, тус газрын харьяанд Иргэний нисэхийн үндэсний төв /ИНҮТ/-ийг байгуулсан бөгөөд мөн сайдын 2020 оны 3 дугаар сарын 30-ны өдрийн “Дүрэм батлах тухай” А/69 дүгээр тушаалаар ИНҮТ-ийн дүрмийг баталж, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын 2021 оны 4 дүгээр сарын 02-ны өдрийн “Дүрэм шинэчлэн батлах тухай” А/45 дугаар тушаал, 2022 оны 03 дугаар сарын 30-ны өдрийн А/59 дүгээр тушаалуудаар тус тус шинэчлэн баталсан.

Энэхүү дүрэм болон Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны 01 дүгээр сарын 31-ны өдрийн “Хөтөлбөр батлах тухай” тушаалаар баталсан “Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр”-т заасны дагуу Иргэний нисэхийн үндэсний төв нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэр, агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээ, нисэх буудлын үйлчилгээ үзүүлэх, удирдан чиглүүлэх, зохион байгуулалтаар хангах чиг үүргийг хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтцэд өөрчлөлт оруулан тус газрын үндсэн чиг үүрэг болох мэргэжлийн хяналт зохицуулалтын чиг үүргээс үйлдвэрлэл үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлан зохион байгуулснаар иргэний нисэхийн салбарын бүтцийг олон улсын жишигт нийцүүлэхийн зэрэгцээ Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийн дараагийн үе шатанд шилжих алхам болох бөгөөд нислэгийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаанд тавих төрийн хяналт бодит утгаар бүрэн хэрэгжин иргэний нисэхийн үйлчилгээнээс улс орны

эдийн засагт орох орлогыг нэмэгдүүлэх, хөрөнгө оруулалтын эдийн засгийн үр өгөөжийг дээшлүүлэх зэрэг томоохон үр дүнтэй, зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай арга хэмжээ болсон. Тодруулбал:

Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг – Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1, 8.2-т зааснаар Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулах чиг үүрэг бүхий төрийн захиргааны байгууллага юм.

Гэтэл Иргэний нисэхийн ерөнхий газар хууль тогтоомжоор заасан дээрх чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээс гадна Иргэний нисэхийн багц дүрмийн дагуу гэржилгээжих шаардлагатай иргэний нисэхийн үндсэн үйлдвэрлэл, үйлчилгээнүүд, тухайлбал, агаарын навигацийн үйлчилгээ, нисэх буудлын үйлчилгээ, газрын тусгай үйлчилгээ гэх зэрэг агаарын тээвэрлэлтийн үйлчилгээнээс бусад бүх үйлчилгээ, аж ахуйн үйл ажиллагааг өөрийн салбар байгууллагуудаар дамжуулан гүйцэтгэж ирсэн.

Ингэснээр иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн захиргааны байгууллага иргэний нисэхийн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ үзүүлж, аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхлэх нь Төрийн хяналт шалгалтын тухай хуульд заасан төрийн хяналт шалгалт хараат бус, шудрага байх зарчимд нийцэхгүйн дээр иргэний нисэхийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудыг гэрчилгээжүүлэх замаар мэргэжлийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэн нисэхийн аюулгүй байдалг хангуулах чиг үүрэг бүхий агентлаг өөрийн хяналт, зохицуулалтад байх байгууллагуудын бүтцийг батлан үйл ажиллагааг удирдан зохион байгуулж, өөрөө өөрийгөө гэрчилгээжүүлж байгаа нь төрийн хяналт шалгалтын чиг үүргийг бодитоор хэрэгжүүлэх боломжгүй болгох юм.

Түүнчлэн Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хуульд 2008 оны 12 дугаар сарын 19-ны өдөр оруулсан нэмэлт өөрчлөлтөөр аж ахуйн үйл ажиллагаанаас олсон орлогоор өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлдэг агентлагийн хэлбэрийг үгүй болгож, Засгийн газрын газрын агентлаг нь улсын төсвөөс санхүүждэг, төрийн захиргааны байгууллага байхаар хуульчилсан боловч энэхүү хуулийн заалт Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын хувьд хэрэгжихгүй, төрийн бодлого шийдвэртэй мөн зөрчилдсөөр ирсэн байна.

Монгол Улсын Их Хурлын 2005 оны “Төрийн өмчийг 2005-2008 онд хувьчлах, өөрчлөн байгуулах үндсэн чиглэл батлах тухай” 48 дугаар тогтоолоор Төрийн өмчийг хувьчлах, өөрчлөн зохион байгуулахад баримтлах нийтлэг зарчмыг тодорхойлсон бөгөөд уг үндсэн чиглэлийн 2.1.5-д “төрөөс аж ахуйн үйл ажиллагаанд оролцох оролцоог багасгах, улсын төсвийн бүтцийг оновчтой болгох, үр өгөөжийг нь дээшлүүлэх;”, 2.1.6-д “төрийн зохицуулалтын үүргийг аж ахуйн үйл ажиллагаанаас тусгаарлаж, зохицуулах үүрэг бүхий байгууллагын хараат бус байдлыг хангах;” гэжээ.

Мөн 2013 онд батлагдсан “Төрөөс Иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”-ын баримт бичигт “1.2.1.Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох; 1.2.3.Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын зөвлөмжийн дагуу иргэний нисэхийн салбарт олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн шаардлагыг хангахуйц бүтцийн шинэчлэл хийх;” гэж тус тус

заасан байна.

Төр засгийн эдгээр бодлого шийдвэрийн хүрээнд Монгол Улсын Засгийн газрын 2015 оны “Төрийн өмчит аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газар байгуулах тухай” 129 дүгээр тогтоолоор “Иргэний нисэхийн үндэсний корпораци” аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газрыг байгуулан Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын хэрэгжүүлж байсан агаарын навигац, агаарын хөлгийн газрын болон нисэх буудлын үйлчилгээ, бусад аж ахуйн үйл ажиллагаатай холбогдох чиг үүргийг хариуцан хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэж байсан бөгөөд мөн Засгийн газрын “Дүрэм батлах тухай” 2015 оны 6 дугаар сарын 22-ны өдрийн 258 дугаар тогтоолын Хавсралтаар “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дүрэм”-ийг баталсан нь хүчин төгөлдөр байгаа, энэ дүрмийн 2.1.4 дэх хэсэгт “агаарын навигацийн болон аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газраар гүйцэтгүүлэх” гэж заасан боловч энэхүү тогтоолууд хэрэгжээгүй байна.

Гэсэн хэдий ч Монгол Улсын Их Хурлаас гаргасан бодлого, чиглэл, шийдвэрүүд, Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх, хууль тогтоомжид нийцүүлэх зорилгоор Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн 4 дахь заалтад “хууль тогтоомжид өөрөөр заагаагүй бол өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд хамаарах төрийн байгууллага, албан газрын бүтэц, дүрмийг баталж, дарга /эрхлэгч, захирал/-ыг томилж, чөлөөлнө” гэж заасан бүрэн эрхийн хүрээнд “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ААТҮГ-ыг байгуулан дүрмийг баталж, даргыг томилсноор тус төв үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн.

Шигтгээ 24

... Дөрвөн жилийн хугацаанд нийтдээ давхардсан тоогоор 400 хүнийг ажлаас чөлөөлж томилсныг АТГ-ын шалгалтаар тогтоосон байгаа. ... Зөвхөн 2012-2016 оны хооронд буюу дөрвөн жилийн дотор ИНЕГ-ын даргыг нийт таван удаа өөрчилсөн ...²²

Шигтгээ 26

... ИНЕГ нь 21 салбар байгууллага, нийт 2100 гаруй ажилтантай “Төрийн өмчит аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газар” гэж Улсын бүртгэлд бүртгэгджээ. Мөн Засгийн газрын тогтоолоор 2012 оны 8 дугаар сарын 27-ны өдрийн 14 дүгээр тогтоолоор “Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг” гэж тодорхойлогджээ.

Ийнхүү тус газар нь хоёрдмол статустай байгааг холбогдох байгууллагууд цаашид анхаарах нь зүйтэй байна. Мөн 2015 онд ИНЕГ-ын даргын **үүргийг түр орлон гүйцэтгэгчээр** 3 хүн томилогдон ажилласан бөгөөд бүтэц, зохион байгуулалтын талаар Т.Лхагвасүрэн 5, Ц.Эрдэнэбилэг 32, Г.Нямдаваа 11 удаа тушаал шийдвэр гаргасан байна....²³

Шигтгээ 27

ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас: ... Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын бичиг баримтуудаас харахад 3 төрлийн эрх бүхий байгууллага байх ёстой гэсэн байдаг. Энэ нь аюулгүй байдал, аэродром, аэронавигацийн гэсэн байдлаар тодорхойлогдсон байна.

²² ИНЕГ-ын дарга Л.Бямбасүрэнгийн ярилцлагаас

²³ Үндэсний аудитын газрын 2015 оны санхүүгийн үйл ажиллагаанд хийсэн тайлан

Шигтгээ 28

... Ийм тогтолцооны тээг, чөдөр хэрхэвч байж болохгүй.

Одоо ойрын хугацаанд шийдвэрлэх асуудлыг дурдъя:

- *Иргэний нисэхийн салбарт нисэх буудлууд бие даан ажиллах боломжийг нь бүрдүүлэх, зах зээлийн зарчмаар ажиллахад нь чиглүүлнэ. ИНЕГ-ыг аж ахуйн үйл ажиллагаанаас нь салгаж, аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтаа дагнан хэрэгжүүлж ажиллана.²⁴*

Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-ИНЕГ-ын эрх зүйн байдлыг Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хууль тогтоомжид нийцүүлэх, үйлдвэрлэл үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлаж, иргэний нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт-зохицуулалтын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэхэд анхаарах шаардлагатай. Энэ хүрээнд нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт зохицуулалтаас үйлдвэрлэл, үйлчилгээний чиг үүргийг тус тусад нь тусгаарлах бодлого баримталж, ИНЕГ-ын үйл ажиллагааг үйлдвэрлэл, үйлчилгээний болон хяналт, зохицуулалтын гэсэн чиглэлээр тусгаарлах бүтцийн өөрчлөлтийн концепцийг Иргэний нисэхийн хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгах талаар судлах хэрэгтэй гэж үзэж байна.

Ингэхдээ хуульд аливаа байгууллагын бүтэц, тогтолцоог тодорхой заах нь тодорхой хэмжээний эрсдэлийг дагуулж байдгийг анхаарч Засгийн газрын агентлагийн бүтэц, зохион байгуулалтыг тогтоох эрх хэмжээ нь Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хууль тогтоомжийн дагуу тухайн асуудал эрхэлсэн сайдад хадгалагдах нь тухайн Засгийн газрын бодлого, чиглэл, цаг үеийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцсэн бүтэц, тогтолцоог уян хатан тогтоож, мөрдүүлэх чухал ач холбогдолтой байдгийг анхаарвал зохино.

Засгийн газрын тогтоол, шийдвэрт дурдсан хэдий ч одоогийн хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хуульд байхгүй нэг заалт нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, түүний үндсэн чиг үүргийн нэгжийн удидлагуудад тавигдах шаардлага бөгөөд загвар хуульд зааснаар доор дурдсанчлан тодорхой хэмжээний мэргэжлийн ажлын дадлага, туршлагатай байхаар заасан байна.

Иргэний нисэхийн загвар хуулийн 204 дэх хэсэгт зааснаар иргэний нисэхийн байгууллагын удирдлага буюу “дарга” нь хуулиар олгогдсон чиг үүрэг, бүрэн эрхээ үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хангалттай удирдах ажлын болон техник ажлын туршлагатай, тухайн салбарт ашиг сонирхлын зөрчилгүй байх шаардлагыг тодорхойлсныг анхаарч, Цагдаагийн албаны тухай хууль, Гүйцэтгэх ажлын тухай зэрэг хуулиудад заасан тэдгээр байгууллагуудын удирдах албан тушаалтанд тавигдах шаардлагатай төстэй шаардлагыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын удирдлагад тавих боломжтой эсэхийг судлах шаардлагатай байна.

Шигтгээ 29

²⁴ Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хэлсэн үгнээс

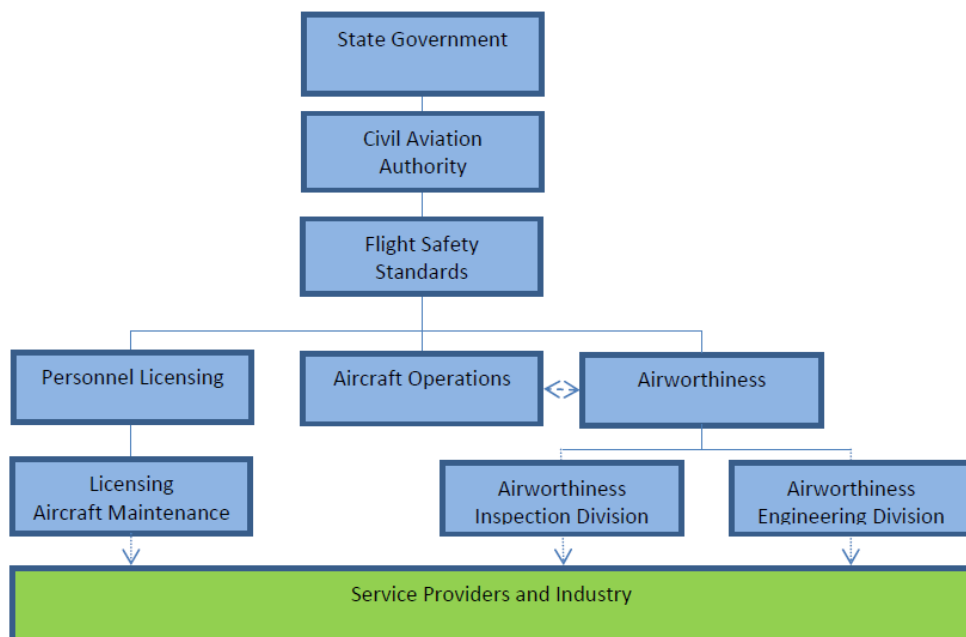
204. QUALIFICATIONS OF DIRECTOR

(a) The Director shall be appointed with regard to fitness for the efficient discharge of the powers and duties vested in and imposed by this Act.

(b) At the time of nomination, the Director shall have significant management or similar technical experience in a field directly related to aviation.

(c) The Director shall have no monetary interest in or own any stocks or bonds of any aeronautical enterprise nor shall the Director engage in any other business, vocation, or employment.

Civil aviation authority буюу иргэний нисэхийн байгууллагын зохион байгуулалтын талаар ИКАО-ын зөвлөмжөөс харахад Иргэний нисэхийн байгууллагын бүтцийн загварыг дараахь байдлаар гаргасан байна:



	Засгийн газар	
	Иргэний нисэхийн байгууллага	
	Нисэхийн аюулгүй байдалны стандарт	
Ажилтнуудыг үнэмлэхжүүлэх	Нислэгийн үйл ажиллагаа	Нислэгт тэнцэх чадвар
Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний үнэмлэхжүүлэлт		Нислэгт тэнцэх чадварын хяналтын хэлтэс Нислэгт тэнцэх чадварын инженерийн хэлтэс

ҮЙЛЧИЛГЭЭ ҮЗҮҮЛЭГЧИД БОЛОН САЛБАР

В.ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АСУУДАЛ ЭРХЭЛСЭН ТӨРИЙН ЗАХИРГААНЫ БАЙГУУЛЛАГЫН БҮРЭН ЭРХ, ЧИГ ҮҮРГИЙН ТАЛААР

Шигтгээ 30

8.1. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн.

8.2. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага үйл ажиллагаагаа иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглүүлнэ.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлд зааснаар ИНЕГ нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн бөгөөд үйл ажиллагаагаа “иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулах”-д чиглүүлнэ. Мөн зүйлийн 8.4 дэх хэсэгт ИНЕГ-аас хуулийн дээрхи зохицуулалтад заасан үйл ажиллагааныхаа зорилго, чиглэлийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүрэн эрхийг хуульчилсан байна.

ИНЕГ-ын дүрмийг анхлан Засгийн газрын 2001 оны 64 дүгээр тогтоолоор баталж, 14 жилийн хугацаанд хүчин төгөлдөр мөрдөж байсан бөгөөд энэхүү дүрмийг Засгийн газрын 2015 оны 258 дугаар тогтоолоор шинэчлэн баталжээ.

ИНЕГ-ын дүрмийн 1.3-т: “Ерөнхий газрын үндсэн зорилго нь иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд аюулгүй ажиллагааны болон аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлж, иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалт, агаарын навигацийн болон нисэх буудлын хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийг хангахад оршино.” гэж зааж, мөн дүрмийн 2.1-д зааснаар ИНЕГ нь **Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8.4-т заасан бүрэн эрхээс гадна “агаарын тээврийн эдийн засгийн зохицуулалтын бодлогыг хэрэгжүүлэх”** чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр зааж, агаарын тээврийн хөгжлийн асуудал хариуцсан бүтцийн нэгж нь энэхүү чиг үүргийг хариуцахаар заасан байна.

Шигтгээ 31

Иргэний нисэхийн тухай хуулиас...	ИНЕГ-ын дүрмээс ...
8.4. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь дараахь бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ: 8.4.1. Чикагогийн конвенцийн Хавсралтуудад нийцсэн аюулгүй ажиллагааны стандартыг боловсруулж, эрх бүхий байгууллагаар батлуулах буюу бүртгүүлэх, тэдгээрийн хэрэгжилтэд хяналт тавих;	2.1. Ерөнхий газар нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8.4-т заасан бүрэн эрхээс гадна дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ: 2.1.1. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, бодлого, шийдвэрийг иргэний нисэхийн салбарт хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулж, биелэлтийг хангах; 2.1.2. иргэний нисэхийн талаарх Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг зохион байгуулах, энэ

<p>8.4.3. агаарын навигаацийн төлбөртэй үйлчилгээтэй холбогдох асуудлыг эрхлэн шийдэх;</p> <p>8.4.4. иргэний нисэхийн салбарт холбогдох мэдээлэл цуглуулах, бэлтгэх, солилцох, түгээх, түүнчлэн энэ талаар бусад этгээдтэй хамтран ажиллах;</p> <p>8.4.5. иргэний нисэхийн үйлчилгээний орлогыг хууль тогтоомжийн хүрээнд нисэхийн аюулгүй байдалг хангах үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах;</p> <p>8.4.6. иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын шууд харъяа алба, байгууллагуудын зохион байгуулалтын бүтцийг батлах, иргэний нисэхийн бусад байгууллагын бүтэц, үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт тавих;</p> <p>8.4.7. нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан дүгнэлтийг үндэслэн цаашид осол, зөрчил давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;</p> <p>8.4.8. хуульд заасан бусад бүрэн эрх.</p>	<p>чиглэлээр олон улсын байгууллагуудтай хамтран ажиллах;</p> <p>2.1.3. иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас шилжүүлсэн бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэх;</p> <p>2.1.4. агаарын навигаацийн болон аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газраар гүйцэтгүүлэх;</p> <p>2.1.5. иргэний нисэхийн салбарт дагаж мөрдөх стандарт, дүрэм, журмыг боловсруулах замаар эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх;</p> <p>2.1.6. иргэний нисэхийн салбарын хүний нөөцийн хэрэгцээг тодорхойлж, хангалтыг зохион байгуулах;</p> <p>2.1.7. нислэг-техникийн осол, зөрчил гарахаас урьдчилан сэргийлэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглэсэн арга хэмжээ авах;</p> <p>2.1.8. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 13.2-т заасны дагуу иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгох;</p> <p>2.1.9. иргэний нисэхийн салбарт хөрөнгө оруулах нөхцөл боломжийг судалж, хөрөнгө оруулагчийг дэмжих;</p> <p>2.1.10. иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа өмчийн бүх хэлбэрийн байгууллагуудад мэргэжил, арга зүйн зөвлөгөө өгч, туслалцаа, дэмжлэг үзүүлэх;</p> <p>2.1.11. Монгол Улсын агаарын зайд хууль бусаар нэвтэрсэн агаарын хөлөгтэй холбоотой асуудлыг шийдвэрлэхэд мэргэжил, арга зүйн зөвлөгөө, туслалцаа үзүүлэх, оролцох;</p> <p>2.1.12. агаарын тээврийн эдийн засгийн зохицуулалтын бодлогыг хэрэгжүүлэх.</p>
--	---

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2018 оны 09 дүгээр сарын 24-ний өдрийн 215 дугаар тушаалаар шинэчлэн баталсан “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл

ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр"-т зааснаар ИНЕГ нь:

- нисэхийн аюулгүй байдал аюулгүй байдлыг хангах;
- Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох;
- Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийн бодлого, хөтөлбөр, төсөл боловсруулахад мэргэшлийн зөвлөгөө өгч, тус салбарыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын бодлого, чиг хандлагад нийцүүлэн хөгжүүлэх;
- агаарын навигацийн болон нисэх буудлуудын үйлчилгээ, дэд бүтцийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандарт, шаардлагад нийцүүлэн хөгжүүлэх;
- аялал жуулчлал дэмжсэн, иргэдийн нийгмийн хэрэгцээг хангасан эрэлтэд нийцэхүйц, хүртээмжтэй агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгох;
- ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлэх;
- иргэний нисэхийн салбарын боловсон хүчинг бэлтгэх тэргүүлэх чиглэлтэй ажиллахаар заасан байна.

Эрх зүйн онол, удирдлагын шинжлэх ухаан, түүнчлэн бараг бүх салбар эрх зүйд **бүрэн эрхийг** байгууллага, албан тушаалтан, аж ахуйн нэгжид удирдлагын чиг үүрэг гүйцэтгэж буй этгээд түүнчлэн хууль тогтоомж буюу хуулийн этгээдийн үүсгэн байгуулах баримт бичигт заасан **чиг үүргийг хэрэгжүүлж буй зарим этгээдийн** (байгууллагын, албан тушаалтны, албаны) **эрх хэмжээ ба эрх зүйн байдлын бүрэлдэхүүн хэсэг** гэж ойлгодог.²⁵

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлд заасан зохицуулалтаас харахад ИНЕГ-ын чиг үүргийг **иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт болон мэргэжлийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх** гэж тодорхойлсон байна. Энэхүү **чиг үүргийг хэрэгжүүлэх эрх хэмжээг** Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4 дэх хэсэгт тоочин заасан бөгөөд чиг үүрэг болон хуульд заасан бүрэн эрх хоорондын харилцан хамааралыг харахад бүрэн эрх нь чиг үүргээ хэрэгжүүлэхэд чиглэгдсэн агуулгатай буюу чиг үүрэгтэй нийцсэн байна.

Харин үүнээс үзэхэд Засгийн газрын тогтоолоор батлагдсан ИНЕГ-ын дүрэм болон ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөрт заасан ИНЕГ-ын чиг үүрэг, бүрэн эрхтэй холбоотой зохицуулалт нь Иргэний нисэхийн тухай хуулиас давсан агуулгатай байна.

Шигтгээ 32

8.5. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь нисэхийн аюулгүй байдалнд хамаарах бүрэн эрхийнхээ тодорхой хэсгийг ИНЕГ-ын ажилтан, томилогдсон байцаагч нарт гэрээний үндсэн дээр албан ёсоор шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. Энэхүү гэрээнд ажилтны үүрэг, хариуцлагыг тодорхой тусгана.

ИНЕГ-ын даргын эрхийг Улсын ерөнхий байцаагчид, нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагчид шилжүүлэх, шилжүүлж болох эрхийн

²⁵ С.Нарангэрэл. “Монголын эрх зүйн англи, орос, латин хадмал эх толь бичиг”, Улаанбаатар 2015 он.

талаархи зохицуулалтыг тодорхой болгож, эрхээ шилжүүлсэн нь хариуцлагаас чөлөөлөх үндэслэл болохгүй тухай зохицуулалтыг нэмж тусгах шаардлагатай.

Түүнчлэн ИНЕГ, түүний харьяа байгууллага, нэгжээс Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлэх явцад иргэн, хуулийн этгээдэд үзүүлж байгаа үйлчилгээний төлөө тэдгээр иргэд, хуулийн этгээдээс тодорхой хэмжээний хураамж авдаг бөгөөд энэ талаархи зохицуулалтыг хууль тогтоомжид илүү нарийвчлан тусгах шаардлагатай гэж үзэхээр байна.

Татварын ерөнхий хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.6 дахь хэсэгт зааснаар төрийн зохих байгууллагаас хувь хүн, хуулийн этгээдэд хууль тогтоомжийн дагуу үйлчилсний төлөө тэднээс тухай бүр авч улс, орон нутгийн төсөвт оруулж байгаа мөнгөн хөрөнгийг хураамж гэх бөгөөд Монгол Улсын татвар нь албан татвар, хураамж, төлбөрөөс бүрдэхээр заасан.

Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.32 дахь заалтад зааснаар Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дан ганц 11.2.2-т заасан үйлчилгээнд буюу нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгох үйл ажиллагаанд хураамж төлөхөөр заасан боловч мөн хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1.7, 29.1.8 дахь заалтаар агаарын хөлгөөр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл олгох үйл ажиллагаанд мөн хураамж төлөхөөр, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2.14-т “иргэний нисэхийн төлбөртэй үйлчилгээний төрөл, төлбөрийн хэмжээ, үйлчилгээний орлогыг зарцуулах журмыг” ИНБД-ээр тогтоохоор заасан нь хуулийн дээрхи заалтууд хоорондоо зөрчилдөх нөхцөл бий болгосон байх тул аливаа төлбөр, хураамжтай холбоотой зохицуулалтуудыг нэг мөр болгох шаардлагатай.

Жишээлбэл, Монгол Улсын Их Хурлаас 2017 оны 5 дугаар сарын 12-ны өдөр батлагдсан Хог хаягдлын тухай хуулийн зохицуулалтаас харахад “хог хаягдлын хураамж” гэдгийг тодорхойлж, энэхүү хураамжийн хувь, хэмжээг тооцох аргачлал, түүнийг тогтоох эрх бүхий субъектыг тодорхой болгосноос гадна, энэхүү хураамжийг орлогыг хэрхэн, ямар үйл ажиллагаанд зарцуулах талаар тодорхой тусгасан байгааг анхаарч энэ талаархи ижил төстэй зохицуулалтыг шинээр боловсруулах Иргэний нисэхийн тухай хууль болон түүнтэй уялдуулан боловсруулах Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуульд тусгах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Мөн дээрхээс гадна Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4.5 дахь заалтад заасан иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын “иргэний нисэхийн үйлчилгээний орлогыг **хууль тогтоомжийн хүрээнд** нисэхийн аюулгүй байдалг хангах үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах” бүрэн эрхийг заасан зохицуулалтыг хэрхэн хэрэгжүүлэх талаархи нарийвчилсан зохицуулалтыг шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тусгах шаардлагатай.

Г. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагчийн бүрэн эрхийн талаар

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйл нь өнөөгийн хэрэгцээ шаардлагад хараахан нийцэхгүй байна гэж дүгнэхээр байна. Зүйлийн нэр болон энэ

зүйлийн 9.1.1 дэх заалтын зохицуулалт, ашигласан нэр томъёо нь хоорондоо зөрчилдөж байна. Учир нь уг зүйлд дурдсан “нислэгийн аюулгүй ажиллагаа” нь “нисэхийн аюулгүй байдал” гэсэн ойлголтод багтдаг эсэхийг тодорхой болгох, түүнчлэн энэхүү асуудлын хүрээнд байцаагчийн чиг үүрэгт “нисэхийн аюулгүй байдлыг” хангахтай холбогдсон асуудал хамаарах эсэх, хамаарахгүй бол “нисэхийн аюулгүй байдлыг” хангах чиг үүргийг хариуцах, хэрэгжүүлэх асуудлыг тодорхой болгох шаардлагатай байна.

Түүнчлэн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1.1 дэх заалтад заасан “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбогдолтой газрууд” гэдэгт “агаарын хөлөг”, “агаарын тээвэрлэгчийн албан байр, тасалгаа”, “семинар /workshop/” зэрэг багтах эсэх нь тодорхойгүй байгаа бөгөөд мөн заалтад “агаарын хөлөг”-г тодорхой тусгахыг ИКАО-ийн Аудитаас шаардсан байна.

Иймд нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагчийн эрх хэмжээний талаархи зохицуулалтыг боловсруулахдаа доор дурдсан Өөрийн үнэлгээний хяналтын хуудаст заасан асуултуудад нийцүүлэн боловсруулах талаар анхаарах:

Шигтгээ 33

<p>State Self-Assessment Checklist ...</p> <p><i>Does the primary aviation legislation/regulations enable civil aviation inspectors to have unrestricted and unlimited access to aircraft and aviation facilities, as applicable, for the performance of their functions and duties?</i></p> <p>1) Aircraft 2) Aerodromes 3) <i>Air navigation services facilities</i> 4) <i>Hangars</i> 5) <i>AMOs</i> 6) <i>Workshops</i> 7) <i>Ramp</i> 8) <i>Fuel storage</i> 9) <i>Air operator offices</i> 10) <i>Cargo handling areas</i> 11) <i>Aviation training organizations</i></p>
<p>Does the primary aviation legislation/regulations enable inspectors to access and inspect aviation documents in accordance with their functions and duties?</p>
<p>Does the legislation/regulations provide for a clear delegation of sufficient legal authority to civil aviation inspectors?</p> <p>Does an inspector have the right to prohibit any person from exercising the privileges of any aviation licence, certificate or other document for just cause either directly or by using an established process that can be applied in a timely manner?</p>

Түүнчлэн агаарын хөлөг нь зөвхөн тухайн улсад бүртгэлтэй агаарын хөлөг байх эсэх, гадаад улсын агаарын хөлөг саадгүй нэвтэрч болох эсэх талаархи зохицуулалтыг загвар хуулийн доор дурдсан зохицуулалт, олон улсын гэрээнд нийцүүлэн оновчтой томъёолох шаардлагатай.

Шигтгээ 34

§ 415. RIGHT OF ACCESS FOR INSPECTION

(a) The Director shall be authorised access to civil aircraft without restriction wherever they are operated within [STATE] for the purposes of the ensuring that those aircraft are airworthy and being operated in accordance with this Act, regulations issued under this Act, and applicable ICAO Annexes.

(b) The Director shall be authorised access to civil aircraft registered in [STATE] without restriction wherever they are operated in the world for the purposes of ensuring that these aircraft are airworthy and are being operated in accordance with this Act and applicable regulations and directives.

(c) The Director shall be authorised access by [STATE] Air Operators any place and any time to conduct any tests or inspections in order to determine that those operations are conducted in accordance with this Act and applicable regulations and directives.

Агаарын хөлгөөр тээвэрлэх аливаа ачаа барааг шалгах эрх нь нисэхийн аюулгүй байдал хариуцсан байцаагч нарт байдаг боловч энэхүү эрхээ бүрэн дүүрэн хэрэгжүүлэх баталгаа дутмаг байна. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 35 дугаар зүйлийн 35.1 дэх хэсэгт: “Агаарын хөлгөөр аюултай ачаа тээвэрлэх ажлыг хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас баталсан дүрмийн дагуу гүйцэтгэнэ.” гэж заасан нь хуулийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд хангалттай бус байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлд иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагчийн эрхийг тодорхойлсон. Энэхүү зүйлийн 9.1 дэх хэсэгт зааснаар хяналт хариуцсан байцаагч нь **“иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой газруудад шалгалт хийх зорилгоор саадгүй нэвтрэх, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбогдол бүхий баримт бичгийн хувийг шаардан гаргуулж авах, шаардлагатай тохиолдолд агаарыг хөлгийг саатуулах, аливаа этгээдийн иргэний нисэхийн бичиг баримтыг түр хураах”** бүрэн эрхтэй байхаар хуульчлагджээ.

Гэвч хуулийн дээрхи зохицуулалтад байцаагчийн бүрэн эрхийг **иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой газар** саадгүй нэвтрэх эрхтэй байхаар хуульчилсан нь хуулийн хэрэгжилтэд сөргөөр нөлөөлөх үндэслэл болж болзошгүй байна. Учир нь **иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоогүй буюу карго компани, ачаа тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэгч бусад** хуулийн этгээд, эсхүл үйл ажиллагаа нь **иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай шууд холбоогүй боловч** тэдгээрийн үйл ажиллагааны үр дүн нь нисэх, нислэгийн аюулгүй байдалд нөлөөлөл үзүүлж болох иргэн, хуулийн этгээдийн үйл ажиллагаанд хамаарахгүй байхаар тусгасан байна.

Жишээлбэл, аюултай ачааны хувьд, тухайн ачааны савлагаа, баглаа, боодол ихээхэн ач холбогдолтой байдаг ч тухайн үйл ажиллагаанд хяналт тавих, гүний гаалийн хяналт шалгалтын үед оролцох ямар нэгэн боломж, нөхцөл хязгаарлагдмал байгаа нь хуулийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй юм.

Шигтгээ 35

ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас: ... Байцаагчийн эрх хэмжээний асуудал, зөвхөн иргэний нисэхийн салбарын асуудал бус өөр салбарын байгууллагад манайхаас гэрчилгээжээгүй байгууллагуудад мөн хамаарахаар байна уу, манай одоо байгууллагын хувьд бол зөвхөн ИН-ийн салбарын гэрчилгээжсэн байгууллага бус бусад байгууллагууд дээр мөн үйлчлэх ёстой.

Хэдийгээр энэхүү үйл ажиллагааг иргэний нисэхийн багц дүрэм, эрх зүйн дэд актаар зохицуулж болохоор хуульд тусгасан ч, аливаа хяналт шалгалтын үйл ажиллагаа нь иргэд, хуулийн этгээдийн эрх, эрх чөлөөг тодорхой хэмжээнд хязгаарлаж, халдаж байдгийн хувьд байцаагчийн бүрэн эрх, үйл ажиллагааг хуульчлан тогтоож өгөх нь хуулийн хэрэгжилтэд эерэгээр нөлөөлнө.

Түүнчлэн шинэчлэн найруулах Иргэний нисэхийн тухай хуульд улсын байцаагчийг эрх олгох, тэдгээрийг томилох тухай зохицуулалтыг нарийвчлан тусгахаас гадна улсын байцаагч нарын шатлалыг улсын байцаагч, улсын ахлах байцаагч болон улсын ерөнхий байцаагч гэсэн шат дараалалтай байхаар тогтоох нь зүйтэй байна. Учир нь улсын байцаагч нар нь үйл ажиллагаандаа иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжоос гадна төрийн хяналт шалгалтын тухай хууль тогтоомж болон зөрчлийг хянан шалгаж, шийдвэрлэх талаархи хууль тогтоомжийг мөн хэрэгжүүлдэг бөгөөд дээрхи хууль тогтоомжийн дагуу хэрэгжүүлэх зарим бүрэн эрхийг улсын ахлах байцаагч эдлэхээр заасан.

Д. Нислэгийн хөдөлгөөнд үйлчлэх зориулалттай нэгдмэл системийн барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийг өмчлөх талаар

Шигтгээ 36

10 дугаар зүйл. Нислэгийн хөдөлгөөнд үйлчлэх зориулалттай нэгдмэл системийн барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийг өмчлөх

10.1. Нислэгийн хөдөлгөөнд үйлчлэх зориулалттай нэгдмэл системийн барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж төрийн өмчид байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дээрхи зохицуулалт нь нислэгийн хөдөлгөөний нэгдмэл, аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэгдсэн байна.

Гэвч энэхүү заалтаар хувийн хэвшил салбарын үйл ажиллагаанд оролцох оролцоог энэ заалтаар тодорхойгүй болгож, цаашид мөрдөн ажиллахад хүндрэл үүсч байна. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ нь тодорхой ангилалтай байх ба хувийн хэвшилд нислэгийн хөдөлгөөний зарим үйлчилгээг шилжүүлэх боломж, нөхцөлийн талаар судалж, улсын болон хувийн хэвшлийн үйл ажиллагааг зохицуулах, заавал төрийн өмчид байх шаардлагатай зүйлсийн талаархи зохицуулалтыг илүү боловсронгуй болгох шаардлагатай.

Е. Иргэний нисэхийн багц дүрмийн талаар
Шигтгээ 37

11 дүгээр зүйл. Иргэний нисэхийн багц дүрэм

11.1. Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулахдаа Иргэний нисэхийн багц дүрмийг баримтална.

11.2. Иргэний нисэхийн багц дүрмээр дараахь үйл ажиллагааг зохицуулна:

11.2.1. Монгол Улсад агаарын хөлгийг бүртгэх;

11.2.2. нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгох;

11.2.3. агаарын хөлөг, түүний эд ангиудын үйлчилгээ засварын газар, нисэхийн үйлчилгээний байгууллагад үзлэг, шалгалт хийх, тэдгээрт нэвтрэх;

11.2.4. нисэхийн салбарт гэрээгээр ажил гүйцэтгүүлэх, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор холбогдох байгууллагатай хамтран ажиллах, агаарын хөлгийн үзлэг, шалгалт хийх эрх олгох;

11.2.5. Монгол Улсын хилээр агаарын хөлөг нэвтрэх, аэродромд буух, хөөрөх, түүнчлэн Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх, нислэгийн хөдөлгөөн удирдах;

11.2.6. агаарын хөлгийг зорчигч, тээш, ачаа тээвэрлэх болон бусад зориулалтаар ашиглах;

11.2.7. иргэний нисэхэд навигацгийн хэрэгслийг ашиглах явцад гарч болох сөрөг нөлөөг багасгах, тийм нөлөөллөөс болон агаарын хөлөгт аюул учрахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор тоног төхөөрөмж, гэрэл, дохиог суурилуулах, ашиглах;

11.2.8. агаарын навигацгийн аюулгүй ажиллагаа, үр өгөөж, зохицуулалтыг хангах, агаарын хөлөг болон зорчигч, эд зүйлсийн аюулгүй байдлыг хангах, учирч болзошгүй аюулаас урьдчилан сэргийлэх;

11.2.9. нислэгийг цаг уурын мэдээгээр хангах байгууллагыг гэрчилгээжүүлэх;

11.2.10. агаарын хөлөгтэй харилцах холбоо, дохиог ашиглах;

11.2.11. Монгол Улсын агаарын зайн хориотой бүсэд нислэг үйлдэх;

11.2.12. иргэний нисэхийн холбогдолтой бүх төрлийн гэрчилгээ, үнэмлэх болон бусад баримт бичгийн загварыг тодорхойлох, тэдгээрийг олгох, үйлчлэлийг нь түр зогсоох, хураах, хадгалах;

11.2.13. нислэг, түүний үйл ажиллагаанд оролцогч ажилтнуудын ажлын цагийг хуваарилах;

11.2.14. иргэний нисэхийн төлбөртэй үйлчилгээний төрөл, төлбөрийн хэмжээ, үйлчилгээний орлогыг зарцуулах журмыг тогтоох;

11.2.15. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт дуу чимээний хязгаарлалт тогтоох.

Гишүүн улсуудын иргэний нисэхийн Дүрмийг сайжруулах замаар иргэний нисэхийн салбарт нэгдсэн нэг Дүрмийн зохицуулалтад шилжих Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын 1992 оны 29 дүгээр чуулганы А29-3 тоот тогтоолыг хэрэгжүүлэх зорилгоор, Монгол Улс болон Шинэ Зеланд Улсын иргэний нисэхийн байгууллагууд хооронд 1999 оны 5 дугаар сарын 6-ны өдөр байгуулсан “Техникийн хамтын ажиллагааны санамж бичиг”-ийн хүрээнд Монгол Улсын иргэний нисэхийн багц дүрмүүдийг анхлан боловсруулсан байна. Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй 63 ИНД-ийн 75 хувь нь Шинэ Зеланд Улсын эх үүсвэртэй байна.²⁶

²⁶ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар

Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” баримт бичгийн 2.1.2 дахь хэсэгт: “Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн Хавсралтууд, стандарт, зөвлөмжийн шаардлагад нийцүүлэн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга болон Иргэний нисэхийн багц дүрмийг шинэчлэн боловсруулж батлуулна...” гэж заасан.

Иргэний нисэхийн багц дүрмүүдийг 2001-2003 онд боловсруулж, 2019-2020 онд зарим нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан боловч тэдгээрийг олон улсын стандарт, шаардлагад нийцүүлэх хэрэгцээ, шаардлага байсаар байгаа²⁷ бөгөөд үүнийг ч Иргэний ерөнхий газрын үе үеийн удирдлага, холбогдох албан тушаалтнууд хүлээн зөвшөөрч тэдгээрийг өөрчлөх, шинэчлэх ажлуудыг шат дараатай авч хэрэгжүүлсээр иржээ.

2015 онд ИНЕГ-аас ИНД-ийн хэрэгжилтэд мониторинг судалгаа хийсэн бөгөөд уг судалгаагаар:

- ИНД-д тухайн дүрэм хамаарахгүй байх үйл ажиллагааны талаархи зохицуулалтыг орхигдуулснаас тухайн дүрэмд заасан шаардлагыг хэт хавтгайруулсан;
- Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тавигдах зарим тоон үзүүлэлт, хязгаарлалтыг хавтгайруулж, дүрмийн шаардлагыг үндэслэлгүйгээр хүндрүүлсэн;
- ИНД-ийн дагуу олгодог үнэмлэх, гэрчилгээ, зөвшөөрлийн хугацаа болон түүний сунгалтыг хэт богино хугацаагаар тогтоосноос үзлэг, хяналт шалгалтын хугацаа хэт ойртсон;
- Нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой зарим албан тушаалуудад тавигдах шаардлагыг хэт ерөнхий буюу энгийн болгож өөрчилсөн зэрэг шалтгаан, нийтлэг дутагдлууд илэрсний улмаас ИНД-ийг Шинэ Зеланд Улсын ИНД-д нийцүүлэн цогцоор нь шинэчлэх шаардлагатай гэсэн дүгнэлтэд хүрсэн байна.

Мөн түүнчлэн 2017 онд ИНЕГ-аас 2017 онд шинэчлэн боловсруулсан 28 дүрмийг хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа дүрмүүдтэй харьцуулан судлахад:

- ИКАО-ийн стандартын гүйцэтгэлийг хэт хөөснөөс дүрмүүдийн зохицуулалт нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тохирсон, хэрэгжих боломжтой байх зарчмыг алдагдуулсан;
- Зарим тоон үзүүлэлт, шалгууруудыг хэт чангаруулсан, зөвшөөрөл, гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа, давтамжийг олон улсын стандарт, шаардлагатай харьцуулахад хэт богино тогтоосон;
- Дүрмийн шаардлагыг нийтэд нь хавтгайруулсан;
- Нисэхийн аюулгүй байдал хариуцсан алба нь иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн дотоод үйл ажиллагаанд хэт их ордог байхаар боловсруулагдсан зэрэг нийтлэг зөрчил, дутагдлууд илэрсэн байна.²⁸

²⁷ Олон улсын иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны аудит шалгалтаар Иргэний нисэхийн тухай хууль болон ИНД-ийг шинэчлэх шаардлагын талаар тогтмол шаардлага тавьдаг.

²⁸ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, НААЗХА-ын тайлан.

Дээрхээс харахад ИНЕГ-ын даргын 2015 оны А/791 тушаал, ИНЕГ-ын Аюулгүй ажиллагааны зөвлөлийн хурлын 2017 оны 1/17 тоот шийдвэр зэргээр Чикагогийн хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтийг ИНБД-д нэмж тусгах, дүрмийн зохицуулалтад сөргөөр нөлөөлж байгаа орхигдсон зүйл, заалт, орчуулгын алдаа болон үндэслэлгүйгээр нэмж тусгасан зүйл, заалтыг залруулж дүрмийн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, үйл ажиллагаанд тохирдоггүй, ашигладаггүй зохиомол дүрмүүдийг хүчингүй болгох замаар ИНБД-ийн зохицуулалтыг оновчтой болгон цэгцлэх ажлууд хийгдэж байгаа бөгөөд 2019 оны байдлаар 50 багц дүрмийн шинэчлэл хийсэн байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2 дахь хэсэгт заасан өнөөгийн хэрэгцээ шаардлагыг хангахгүй, практикт нийцэхгүй байна. Тухайлбал, мөн хэсэгт тоочин заасан үйл ажиллагаанууд нь Иргэний нисэхийн багц дүрэм /ИНБД/-ийн бүтцэд нийцэхгүй, зөрчилдөж байгаагаас дүрмийг батлуулах, захиргааны хэм хэмжээ тогтоосон актын улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгүүлэх ажилд хүндрэл үүсгэж байгаа талаар ИНЕГ-ын ажилтнууд дурдсан.

Хуулийн дээрхи хэсгийн зохицуулалтыг боловсруулахдаа ИНБД бүрийг нэр буюу гарчгаар нь нэг бүрчлэн тоочин заах, эсхүл хамрах хүрээ буюу зохицуулах харилцааны агуулгаар нь ангилан, агуулга тус бүрээр нь бие даасан хэсэг болгон томъёолох нь зүйтэй байна. Учир нь 2016 оны 7 дугаар сарын 1-ний өдрөөс мөрдөгдөж эхэлсэн Захиргааны ерөнхий хуульд заасны дагуу ИНБД нь захиргааны хэм хэмжээ тогтоосон акт болохын хувьд тус хуульд заасан тодорхой шаардлагуудад нийцсэн байх учиртай. Энэхүү шаардлагуудын нэг нь тухайн асуудлыг дүрэм, журам гаргаж зохицуулахаар тусгайлан эрх олгогдсон байх шаардлага буюу өөрөөр хэлбэл ямар асуудлаар ямар эрх зүйн акт гаргахыг тодорхой заасан байх явдал юм. Иймд ИНБД-ийн агуулга, уг дүрмүүдээр ямар асуудлыг зохицуулах талаар аль болох тодорхой зааж өгөх шаардлагатай боловч дүрэм тус бүрийг нэг бүрчлэн тоочиж бичих нь учир дутагдалтай юм. Учир нь хууль хэрэгжих аль ч шатанд тухайн үеийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан нэмж дүрэм гаргаж зохицуулах харилцаа үүсч болзошгүй бөгөөд тухай бүрд хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулж, дүрмийн нэрийг хуульд нэмж, түүн дээр үндэслэн дүрэм боловсруулж батлах боломжгүй юм.

Иймд дүрмүүдийн агуулгыг тэдгээрийн зохицуулах буюу үйлчлэх харилцаагаар нь багцлан ерөнхий байдлаар тусгах нь одоо мөрдөгдөж байгаа иргэний нисэхийн 60 гаруй дүрэм болон ирээдүйд бий болох дүрмүүдийн үйлчлэх хүрээтэй зохицох боломжийг бүрдүүлнэ.

Тухайлбал, ИНЕГ-ын НААХЗА-ны Дүрмийн боловсруулалтын хэлтсээс боловсруулсан танилцуулгад дурдсанчлан ИНБД-ийн агуулгыг доор дурдсан байдлаар бүлэглэн авч үзэж, эдгээртэй холбогдох дүрмийг олон улсын иргэний нисэхийн стандарт шаардлагад нийцүүлэн боловсруулна гэсэн утгаар томъёолж болохоор байна:

- Ерөнхий журам
- Гэрчилгээжүүлэлт болон нислэгт тэнцэх чадвар
- Иргэний нисэхийн ажилтан
- Агаарын зай
- Нислэгийн үйл ажиллагаа
- Гэрчилгээжлсэн агаарын тээвэрлэгчид;

- Гэрчилгээжсэн байгууллагууд;
- Аэродром;
- Агаарын навигацийн үйлчилгээ.

Түүнчлэн хуулийн төсөлд ИНБД-ын жагсаалтыг батлах эрх хэмжээг зам тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүнд мөн олгож болох бөгөөд энэ тохиолдолд зам тээврийн сайд энэхүү хуульд нийцүүлэн ИНБД-ийн жагсаалтын гаргадаг, тэрхүү жагсаалтад үндэслэн дүрмүүдийг баталдаг байж болох юм.

Түүнчлэн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2.11 дэх заалт /Монгол Улсын агаарын зайн хориотой бүсэд нислэг үйлдэх/, 11.2.3 дахь заалт /агаарын хөлөг, түүний эд ангиудын үйлчилгээ засварын газар, нисэхийн үйлчилгээний байгууллагад үзлэг, шалгалт хийх, тэдгээрт нэвтрэх/, 11.2.4 дэх заалт /нисэхийн салбарт гэрээгээр ажил гүйцэтгүүлэх, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор холбогдох байгууллагатай хамтран ажиллах, агаарын хөлгийн үзлэг, шалгалт хийх эрх олгох/, 11.2.12 дахь хэсэг /иргэний нисэхийн холбогдолтой бүх төрлийн гэрчилгээ, үнэмлэх болон бусад баримт бичгийн загварыг тодорхойлох, тэдгээрийг олгох, үйлчлэлийг нь түр зогсоох, хураах, хадгалах/ зэрэг явцуу утгатай, оновчгүй томъёолсон, ИНБД-ээр зохицуулагддаггүй заалтуудыг практикт нийцүүлэн хасах, эсхүл өөрчлөлт оруулах нь зүйтэй байна.

2010 онд хийгдсэн Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас хийсэн аудитын дүгнэлтэд “Монгол Улс нь Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд цаг хугацаанд нь өөрчлөлт оруулдаггүй” талаар дурдаж иргэний нисэхийн салбарын өөрчлөлт, хөгжилтэй нийцэж, олон улсын стандартаас хоцрохгүйн тулд хавсралтуудад орсон Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт дагаж мөрдвөл зохих нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг цаг хугацаанд нь үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд өөрчлөлт оруулж хэрэгжүүлэх процедурыг бий болгохыг зөвлөсөн байна. Энэхүү зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх үүднээс ИНБД-үүдэд мониторинг хийх, тэдгээр нь хууль тогтоомж, холбогдох стандартуудад нийцэж байгаа эсэхийг тогтмол шалгаж байх цаг хугацааны хязгаар, Чикагогийн конвенц түүний хавсралтуудад нэмэлт, өөрчлөлт орсон тохиолдолд ИНБД-үүдэд хэрхэн ямар дараалал, цаг хугацаанд өөрчлөлт оруулж байх шаардлагатай талаархи зохицуулалтыг шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тусгах эсэхийг судалж, шийдвэрлэх шаардлагатай.

Учир нь ИКАО-ийн стандартын хэрэгжилтийг шалгах Өөрийн үнэлгээний хяналтын хуудас /Self-Assessment Checklist/-т заасан шалгах асуултуудаас харахад гишүүн улс орнууд нь өөрсдийн иргэний нисэхийн дүрэм, журмыг батлах болон түүнийг Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад цаг тухайд нь нийцүүлэх болон хэрхэн нийцэж байгаад нь тогтмол мониторинг хийхэд шаардлагатай зохих процедурыг бий болгосон байх, түүнчлэн тийнхүү иргэний нисэхийн дүрэм, журмуудыг боловсруулах, боловсронгуй болгохдоо ИКАО-ийн заалтууд болон тэдгээрийн нэмэлт өөрчлөлтүүдийг харгалзан үзэх шаардлагыг тавьдаг байна.

Шигтгээ 38

State Self-Assessment Checklist ...

Does the State's rulemaking process ensure the timely promulgation of specific operating regulations in compliance with the Annexes?

Has the State developed means for the amendment of its specific regulations taking into consideration ICAO provisions and their amendments?

Е.Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд олгох тусгай зөвшөөрөл

Шигтгээ 39

13 дугаар зүйл. Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд олгох тусгай зөвшөөрөл

13.1. Иргэн, аж ахуйн нэгж иргэний нисэхийн дараахь үйл ажиллагаанд тусгай зөвшөөрөл авна:

- 13.1.1. агаарын хөлгөөр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх;
- 13.1.2. аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэх;
- 13.1.3. агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээ хийх.

13.2.Энэ хуулийн 13.1-д заасан тусгай зөвшөөрлийг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага Иргэний нисэхийн багц дүрмийн дагуу олгоно.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 13 дугаар зүйл нь Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.1 дэх хэсэгт: “Энэ зүйлд заасан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ.”, мөн зүйлийн 15.15.2 дахь заалтад: “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх” гэж тус тус заасантай зөрчилдөж байх тул шинээр боловсруулах хуулийн төсөл, түүнтэй уялдуулан бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслөөр хуулийн энэхүү зөрчлийг арилгах шаардлагатай.

Үнэлгээний хүрээ 3

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар бүлэг:

“Иргэний агаарын хөлөг, тэдгээртэй холбоотой зохицуулалт”

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

Шигтгээ 40

16 дугаар зүйл. Иргэний агаарын хөлгийг бүртгэх, бүртгэлээс хасах

16.1. Иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага нь өөрийн өмчлөлд байгаа иргэний агаарын хөлгийг гадаад улсад бүртгүүлээгүй бол Монгол Улсын бүртгэлд бүртгүүлж үндэсний таних тэмдэг, бүртгэлийн гэрчилгээ авна.

16.2. агаарын хөлгийг ашиглалтаас хассан, гадаад улсад шилжүүлсэн тохиолдолд улсын бүртгэлээс хасна.

16.3. Иргэний агаарын хөлгийг улсын бүртгэлд бүртгэх, бүртгэлээс хасах үйл ажиллагааг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага эрхлэн гүйцэтгэнэ.

16.4. Монгол Улсад бүртгэлтэй агаарын хөлгийг даатгуулна.

Монгол Улсад 2021 онд шинээр бүртгэсэн агаарын хөлөг 11 бөгөөд тус оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 45 бүртгэлтэй агаарын хөлөг байгаагаас том оврын агаарын хөлөг 12, дунд оврын агаарын хөлөг 4, бага оврын агаарын хөлөг 12, хөдөө аж ахуйн агаарын хөлөг 2, хэт хөнгөн агаарын хөлөг 12, халуун бөмбөлөг 1 байна. Эдгээрээс нь нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлөг 21 байгаагаас том оврын агаарын хөлөг 10, дунд оврын агаарын хөлөг 3, бага оврын агаарын хөлөг 7, хөдөө аж ахуйн агаарын хөлөг 1 тус тус байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.4 дэх хэсэгт заасан агаарын хөлгийг даатгуулах тухай зохицуулалт нь практикт нийцээгүй буюу бүртгэлтэй агаарын хөлөг бүрийг даатгах бус зөвхөн Монгол Улсад бүртгэлтэй бөгөөд нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлөг даатгуулсан байх агуулгаар өөрчлөн найруулах шаардлагатай.

Түүнчлэн олон улсын жишиг болон олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын загвар хуульд нийцүүлэн зөвхөн Монгол Улсын иргэн, эсхүл Монгол Улсад хууль ёсоор байнга оршин суудаг хүн, эсхүл Монгол Улсын хуулийн дагуу байгуулагдсан хуулийн этгээд өөрийн эзэмшиж, ашиглаж буй агаарын хөлгийг бүртгүүлэх гэж өөрчлөх нь зүйтэй гэж үзэж байна.

Агаарын хөлгийн бүртгэлийн талаар Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан загвар хуульд дараахь байдлаар зохицуулсан байна:

- Агаарын хөлгийн бүртгэлтэй байх;
- Агаарын хөлөг нь бүртгэлгүй бол нислэг үйлдэхгүй байх, тухайн улсад эсхүл гадаадын аль нэг улсад бүртгэлгүй агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх нь хууль бус байх;
- Гадаад улсад бүртгэлгүй бол тухайн улсад бүртгүүлж болох;
- Бүртгүүлэхээр хүсэлт гаргасан агаарын хөлөг нь тухайн улсын иргэн, эсхүл тухайн улсад хууль ёсны дагуу оршин сууж байгаа гадаад улсын иргэн, тухайн агаарын хөлөг байрлаж байгаа буюу ихэвчлэн ашиглагдаж байгаа улсын хууль тогтоомжийн дагуу аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхэлж

байгаа хуулийн этгээд, эсхүл тухайн улсын Засгийн газрын өмчлөлд байх шаардлагыг тавьсан байна.

Агаарын хөлгийн бүртгэлээс гадна агаарын хөлөг, түүний эд ангиудын өмчлөгч, эзэмшигч нарын талаар буюу тухайн агаарын хөлөг, түүний эд ангиудын өмчлөлийн талаар бүртгэл хөтлөх, тэдгээрийн өмчлөл, эзэмшилтэй холбоотой аливаа гэрээ, хэлцэл нь асуудал нь тухайн бүртгэлд заавал бүртгэгдэх, эс бөгөөд хүчин төгөлдөр бус байх шаардлагыг тавьсан байна.

Шигтгээ 41

17 дугаар зүйл. Иргэний агаарын хөлгийн баг

17.2. Монгол Улсын иргэний агаарын хөлгийн нисэх баг нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тогтоосон бүрэлдэхүүнтэй байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дээрхи хэсэг нь практикт нийцэхгүй байгаа. Агаарын хөлгийн нисэх багийн бүрэлдэхүүн, тухайлбал, хэдэн нисгэгчтэйгээр нислэг үйлдэхийг тухайн агаарын хөлгийг үйлдвэрлэгч тогтоодог тул энэ хэсгийг хүчингүй болгох шаардлагатай.

Үнэлгээний хүрээ 4

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр бүлэг:

“Аэродром”

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

2021 оны эцсийн байдлаар Улаанбаатар хотын “Чингис Хаан” ОУ-ын нисэх буудал, Буянт-Ухаа нисэх буудал болон хувийн хэвшлийн 5 нисэх буудал, орон нутгийн 18 нисэх буудал, нийт 25 нисэх буудал байна. Үүнээс гэрчилгээтэй нисэх буудал 12, хязгаарлагдмал аэродромын гэрчилгээтэй нисэх буудал 1, гэрчилгээжээгүй аэродромууд 12 тус тус байна.

Олон улсын болон орон нутгийн нисэх буудлуудын үндсэн үзүүлэлтүүд

№	Аймаг, сум	Нисэх буудал		Алслалт	Үйл ажиллагаа эрхлэгч
		Нэр	Код	Улаанбаатар хотоос /км/	
Гэрчилгээтэй нисэх буудал					
1	Баян-Өлгий, Өлгий	Өлгий	ULG	1262	ИНЕГ
2	Говь-Алтай Есөнбулаг	Алтай	LTI	810	ИНЕГ
3	Завхан, Алдархаан	Отгонтэнгэр	ULZ	820	ИНЕГ
4	Увс, Түргэн	Дэглий цагаан	ULO	1121	ИНЕГ
5	Ховд Жаргалант	Ховд	HVD	1201	ИНЕГ
6	Баянхонгор, Баянхонгор	Баянхонгор	BYN	497	ИНЕГ
7	Хөвсгөл, Мөрөн	Мөрөн	MXV	521	ИНЕГ
8	Өмнөговь, Даланзадгад	Гурвансайхан	DLZ	506	ИНЕГ
9	Дорнод, Хэрлэн	Чойбалсан	COQ	563	ИНЕГ
10	Өмнөговь, Цогтцэций	Тавантолгой		520	Тавантолгой нисэх буудал ХХК
11	Төв, Сэргэлэн	Чингисхаан	UBN	50	Нью Улаанбаатар Интернэйшнл Эйрпорт ХХК
12	Өмнөговь Ханбогд	Ханбумбат		30	“Эй Си Эйч сервисес” ХХК
Хязгаарлагдмал аэродромын гэрчилгээтэй нисэх буудлууд					
13	Улаанбаатар Хан-уул	Буянт-Ухаа	ULN	14.7	ИНЕГ
Гэрчилгээжээгүй аэродромууд					
14	Сүхбаатар, Баруун-Урт	Баруун-Урт	UUN	514	ИНЕГ
15	Өвөрхангай, Арвайхээр	Арвайхээр	AVK	347	ИНЕГ
16	Хэнтий, Хэрлэн	Өндөрхаан	UNR	302	ИНЕГ
17	Завхан, Тосонцэнгэл	Тосонцэнгэл	TNZ	638	ИНЕГ
18	Ховд, Булган	Булган	HBU	1140	ИНЕГ
19	Дундговь, Мандалговь	Мандалговь	MXW	239	ИНЕГ
20	Булган, Булган	Булган	UGA	264	ИНЕГ
21	Хөвсгөл, Хатгал	Хатгал	HTM	564	ИНЕГ
22	Өвөрхангай, Хархорин	Хархорин	KHR	302	ИНЕГ
23	Булган, Хутаг өндөр	Баатарван	--	580	Тэнгэрийн улаач шинэ ХХК
24	Улаанбаатар Хан-уул	Богдхан /Хэлипорт/	-	1.8	Саксесс райдер ХХК
25	Улаанбаатар, Налайх	Скайфрендс	-	44	Тэнгэрийн найзууд ХХК

Ерөнхий зориулалтын нислэгт зориулагдсан нислэгийн түр зурвас, талбайн бүртгэлд захиалгат нислэгт, авиачимийн нислэгт ашиглах зорилгоор тус тус

ирүүлсэн өргөдөл, холбогдох материалуудыг судлан 2021 оны байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд 180 орчим нислэгийн түр зурвас, талбайг бүртгэсэн байна.²⁹

Нисэхийн аюулгүй байдал, нисэх буудлын аюулгүй ажиллагааг хангахтай холбоотой асуудлаар мөн хуулийг хэрэгжүүлэх явцад хүндрэл бэрхшээл цөөнгүй гарч байгаа нь:

- нисэх буудал, түүний цогцолборт үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа аливаа этгээд нь нисэх буудлын аюулгүй байдлыг хариуцсан нэгж, албан тушаалтны шаардлагыг биелүүлдэггүй, нисэх буудалд үйл ажиллагаа явуулах талаар гэрээгээр хүлээсэн аюулгүй байдлыг хангах наад захын шаардлагуудыг биелүүлдэггүй, тухайлбал;
 - зохих үнэмлэхгүй нисэх буудлын хязгаарлалт, хориглолт тогтоосон бүсэд нэвтрэх, үнэмлэхээ үзүүлэхээс татгалзах;
 - Аюулгүй байдлыг үзлэг, шалгалт хийлгэхгүй байх, хийлгэхээс татгалзах;
 - Зөвшөөрөл, үнэмлэхгүй этгээдийг хязгаарлалт, хориглолт тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэх, нэвтрүүлэхийг завдах, агаарын хөлөгт зөвшөөрөлгүй нэвтрэх, ачаа тээш нэвтрүүлэх, нэвтрүүлэхийг завдах;
 - Билетгүй зорчигч, үнэгүй ачаа оруулахыг завдах зэрэг зөрчлүүд нийтлэг тохиолддог байна.

Нисэх буудал, аэродромын аюулгүй байдал хариуцсан алба хаагчдын эрх зүйн байдлыг тодорхой болгох, тэдгээрээс нисэх буудал, аэродромын аюулгүй байдлыг хангахдаа хэрэгжүүлэх бүрэн эрх, тэдгээрийн шаардлагыг биелүүлээгүй этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагыг хуульд тодорхой тусгах шаардлага байна гэж дүгнэхээр байна. Шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд аюулгүй байдлын үйл ажиллагаа явуулах журам, түүнийг хариуцсан этгээдүүдийн эрх, үүргийг тодорхой зааж өгөхөөс гадна, эдгээр зохицуулалт нь тухайн байрлалд үйл ажиллагаа явуулж байгаа, үйлчлүүлж байгаа бүхий л этгээдэд хамаарахуйц өргөн хүрээтэй боловсруулах нь зүйтэй.

Учир нь нисэх буудал, түүний ойр орчимд харилцан өөр чиг үүрэг олон төрлийн төрийн байгууллага үйл ажиллагаа явуулдаг, мөн хувийн хэвшлийн олон төрлийн үйл ажиллагаа явуулдаг хуулийн этгээд, иргэд байдаг бөгөөд эдгээр байгууллагууд өөр өөрсдийн баримталдаг эрх зүйн актуудыг тус бүрдээ дагаж мөрдөх учиртай ч аюулгүй байдлыг хангах асуудал дээр бүгдэд тэгш, хүртээмжтэй үйлчлэхүйц нэгдсэн эрх зүйн зохицуулттай байх шаардлагатай байна.

Шигтгээ 42

20 дугаар зүйл. Аэродром орчмын аюулгүйн бүс

20.1. Нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах шаардлагын үүднээс иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага харъяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтарч аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг тогтооно.

²⁹ ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

20.2.Аюулгүйн бүсийн нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбогдсон асуудлыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна.

Аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг харьяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтран тогтоох, аюулгүйн бүсэд хамаарах нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбоотой асуудлыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулахаар хуульд заасан байна.

ИНЕГ-ын даргын 2017 оны А/173 дугаар тушаалаар Улаанбаатар хотын Олон улсын шинэ нисэх буудлын эзэмшил газар харьяалах аймгийн Засаг даргатай хамтарч аэродромын орчмын аюулгүй байдлыг хангах зориулалттай хамгаалалтын бүсийг шинэчлэн тогтоох, газар дээр нь тэмдэгжүүлэх талаар санал боловсруулах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг байгуулсан байна. Тус ажлын хэсэг Улаанбаатар хотын Олон улсын шинэ нисэх буудлын Аюулгүйн бүсийг тогтоох асуудлыг Монгол улсын Газрын тухай хуульд заасны дагуу Төв аймгийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Тэргүүлэгчдийн хурлаар 2017 оны 06 дугаар сарын 08-ны өдөр хэлэлцүүлэн дэмжүүлж, тухайн өдрийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Тэргүүлэгчдийн 50 дугаар тогтоол гарчээ.

Аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг ашиглах талаар хуулийн холбогдох заалтуудын хэрэгжилт хангалтгүй байгаа бөгөөд энэ нь 2001 онд буюу хууль батлагдаж, хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацааны тайлан мэдээллээс харагдаж байна.

Шигтгээ 43

Жишээ: “ОУНБ-ын аэродром орчмын талбайг Нисэхийн гэр хорооллын айлуудын утаа бүрхэж, нислэг үйлдэх хэвийн нөхцөлийг алдагдуулсаны улмаас олон улс болон орон нутгийн чиглэлийн нислэгүүд удаа дараа саатсан, тэр ч байтугай БНСУ-ын Корейн Эйр агаарын тээврийн компани өвлийн улиралд хийх нислэгээ цуцалж байсан...”

....Буянт-Ухаа ОУНБ-ын аэродром орчмын нислэгийн аюулгүй бүсийг тогтоож, аюулгүйн бүсэд барилга байгууламж, гэр хороолол байршуулахгүй байх асуудлыг удаа дараа нийслэл хотын захиргаанд тавьсны үндсэн дээр ... ажлын хэсэг байгуулагдаж, судалгаа, дүгнэлт гаргасан.Уг дүгнэлтэд аэродромын аюулгүйн бүсэд байрлах гэр хорооллын айлуудыг дэс дараалалтай нүүлгэн шилжүүлэх, Нисэх орчмын гэр хорооллын айлуудыг утаагүй зуухаар хангах, хотын цахилгаан станцуудад утаа шүүгч шүүлтүүр тавих асуудлыг тусгасан боловч хэрэгжихгүй байгаа бөгөөд Дэд бүтцийн сайдын 2001 оны ... 55 дугаар тушаалын Аэродром орчмын дэвсгэр газарт дэлбэрэлт хийх, карьер гаргах ба утаа их гарах гэр хороолол, үйлдвэрийн байгууламж, шатах тослох материалын агуулах байрлуулахыг хориглох тухай 6-р заалт зөрчигдөж, гэр хорооллын айлуудад шинээр гарын зөвшөөрөл олгох, шатахуун түгээх станц үйл ажиллагаа явуулах зэрэг зөрчил дутагдлууд тасрахгүй байна...”³⁰

Жишээ: Говь-Алтай аймаг дахь нисэх буудлын аэродромын аюулгүйн бүсийг Монгол Улсын Засгийн газрын 2001 оны ... 55-р тогтоол, Дэд бүтцийн сайдын 2001 оны ... 55 тоот тушаал зэргээр тогтоон энэхүү бүсэд ямар нэгэн барилга байгууламж барих, тоног төхөөрөмж байрлуулахгүй байхаар заан дагаж мөрдөхийг аймгийн Засаг даргад үүрэг болгосон боловч үл ойшоон тус нисэх буудлыг аэродромоос 250 метрийн зайд шатахуун түгээх станц бариулж удаа дараа анхааруулга санамж өгсөөр байтал үл тоомсорлон үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлсээр байна...”³¹

³⁰ Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлд танилцуулсан материалаас /2001.10.18-ны өдөр/

³¹ Мөн тайлан

Монгол Улсад газрыг иргэн, хуулийн этгээд эзэмшүүлэх, ашиглуулах, өмчлүүлэх болон түүнтэй холбогдсон бусад харилцааг зохицуулж байгаа Газрын тухай хууль болон Монгол Улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хуульд аэродром орчмын аюулгүйн бүсэд газар эзэмшүүлэх, ашиглуулах, өмчлүүлэхийг хориглох, эдгээр газруудад явуулж болох болон явуулахын хориглох үйл ажиллагааны талаар ямар нэгэн тусгайлсан зохицуулалт байхгүй байна. Харин Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.2 дахь хэсэгт аэродром орчмын аюулгүйн бүсийн нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбоотой асуудлыг ИНБД–ээр зохицуулахаар заасан нь хуулийн хэрэгжилтэд сөргөөр нөлөөлж байна.

Иймд шинээр боловсруулах хуулийн төсөл, түүнтэй уялдуулан боловсруулах Газрын тухай болон Монгол Улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хуулийн төсөлд аэродром орчмын бүс, аэродромын аюулгүйн бүсийг тодорхойлж, уг бүсэд хориглох үйл ажиллагааны талаархи зохицуулалт болон түүнийг зөрчсөн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлага, албадлагын арга хэмжээг тодорхой тусгах нь зүйтэй байна.

Жишээлбэл, ОХУ-ын Агаарын хууль³²-ийн энэ талаархи зохицуулалтыг судалж болно. Тус хуулийн 47 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Приаэродромная территория” буюу “Аэродром орчмын нутаг дэвсгэр”-ийн талаархи зохицуулалтыг тусгаж, энэхүү бүсийн хил, заагийг аэродромын аюулгүй ажиллагаа, нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, агаарын хөлгийг үйл ажиллагаанаас үүдэн хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчинд үүсэх хор уршгийг саармагжуулах зорилгоор тус улсын иргэний нисэхийн тухай, газрын тухай хууль тогтоомжид нийцүүлэн тус улсын Засгийн газраас тогтоосон байгууллагын шийдвэрээр тогтоохоор тусгажээ.

Түүнчлэн Засгийн газраас тогтоосон байгууллагын шийдвэрээр тухайн нутаг дэвсгэрт хязгаарласан, хориглосон үйл ажиллагааны төрлийг тогтоохоор тусгасан байна.³³ Мөн хуулийн 3 дахь хэсэгт аэродром орчмын нутаг дэвсгэрийг нийт 7 “подзона” буюу “дэд бүс”-д хувааж, “дэд бүс” бүрд тавигдах хориглолт, хязгаарлалтыг хуульчлан тогтоосон байна. Тухайлбал, нэгдүгээр дэд бүсэд зөвхөн нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ, зохион байгуулалт, агаарын хөлгийн нисэх, буухтай холбоотой барилга, байгууламжийг байгуулж болохоор,³⁴ хоёрдугаар дэд бүсэд ачаа болон зорчигч тээвэрлэх, агаарын хөлгийн үйлчилгээ, агаарын хөлгийн шатахуун хадгалах, агаарын хөлгийг цэнэглэх үйл ажиллагаанд хамааралтайгаас бусад болон нисэх буудлын дэд бүтцэд хамаарахаас бусад барилга, байгууламжийг байршуулахыг хориглосон байна.³⁵

Мөн зүйлийн 4, 5, 6, 7, 8 дахь хэсгүүдэд тухайн бүсийг хэрхэн тогтоох, хууль бус үйлдлийг хэрхэн илрүүлэх, таслан зогсоохтой холбогдсон харилцааг зохицуулсан байна.

Үнэлгээний хүрээ 5

Нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт, агаарын зайн аюулгүй байдал

Шалгуур үзүүлэлт

³² Воздушный кодекс РФ

³³ Мөн зүйлийн мөн хэсгийн 2 дахь догол мөр.

³⁴ Мөн зүйлийн 3 дахь хэсгийн 1 дэх заалт

³⁵ Мөн зүйлийн 3 дахь хэсгийн 2 дахь заалт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

А. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ

Шигтгээ 44

<p>24 дүгээр зүйл. Нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт</p> <p>24.1. Монгол Улсын агаарын зайд агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн удирдах үйлчилгээг иргэний нисэхийн Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба гүйцэтгэнэ.</p> <p>24.2. Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэх нислэгийн хоорондын аюулгүйн зай, агаарын зам, түүний өргөн, өндөр нь олон улсын стандартад нийцсэн байна.</p> <p>24.3. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх замыг холбоо, навигацгийн төхөөрөмжөөр нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах түвшинд тоногдсон байна.</p> <p>24.4. Монгол Улсын хил нэвтэрч нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг иргэний нисэхийн Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний албанаас авна.</p> <p>24.5. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх болон улсын хилийг агаарын хаалгаар нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчсөн, түүнчлэн эрх бүхий байгууллагын зохих зөвшөөрөлгүй улсын хил нэвтэрсэн агаарын хөлгийг зөрчил гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ.</p> <p>24.6. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба энэ хуулийн 24.5-д заасан агаарын хөлгийн тухай Монгол Улсын агаарын зайд аюулгүй байдлыг хангах эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэж, агаарын хөлгийн нисэх багт зөрчлөө нэн даруй зогсоох буюу заасан газар хөлгөө буулгах шаардлага тавина.</p>

Монгол Улсын агаарын зайн ангилал нь ИНД 71-ийн дагуу А, В, С, D, E, F, G гэсэн 7 ангилалд хуваагдах боломжтой ба одоогоор А,С,D,G гэсэн 4 ангилал ашиглагдаж байгаа бөгөөд 2022 оны 10 дугаар сарын байдлаар 16 агаарын хаалга, 49 агаарын зам байна.

Агаарын навигацгийн үйлчилгээний газар нь үйлчилгээний албадыг оролцуулан нийт 680 гаруй мэргэжлийн, нарийн мэргэшсэн ажилтан, албан хаагчидтайгаар Монгол Улсын агаарын зайд үйл ажиллагаа явуулж байгаа агаарын хөлгүүдэд агаарын навигацгийн үйлчилгээг үзүүлж, Монгол Улсын агаарын зайн

бүтэц, ангилал, зохион байгуулалтыг бодлого ба үйлдвэрлэлийн хүрээнд удирдан зохион байгуулж, нислэгийн аюулгүй ажиллагааг 24 цагийн турш тасралтгүй ханган ажиллаж байна.

Монгол Улсын агаарын зайд харж удирдах радарын системийг нэвтрүүлснээр нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хоорондын тууш зайчлал 90 км байсныг 30 км зайчлалд 2015 оны 3 сараас шилжүүлсэн.

2021 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт өнгөрөлтийн нислэгийн тоо 68,715, олон улсын хөөрөлт, буултын тоо 2,435, орон нутгийн хөөрөлт, буултын тоо 4,663 байна. 2021 онд нийт 68,715 өнгөрөлтийн нислэг үйлдэгдсэн нь 2020 онтой харьцуулахад 3 хувиар, 2019 онтой харьцуулахад 51 хувиар тус тус буурсан байна. Олон улсын нислэгүүд хаагдсаны улмаас 2020 онд нийт 1721 олон улсын хөөрөлт, буулт үйлдэгдсэн. 2021 онд 2,435 олон улсын хөөрөлт, буулт үйлдэгдэж өмнөх оноос 30 хувиар өссөн байна. Орон нутгийн хөөрөлт, буулт 2019 оноос 41 хувиар, 2020 оноос 16 хувиар тус тус буураад байна.³⁶

Ийнхүү агаарын хөлөг хоорондын аюулгүй зайчлалыг багасгаж олон улсын жишигт ойртуулснаар Монгол Улсын агаарын зайн багтаамж, нэвтрэн өнгөрүүлэх чадварыг сайжруулж агаарын хөлгүүд үр ашигтай өндөрт ниссэнээр шатахууны зарцуулалт, агаарт хаягдах хорт хийн ялгаруулалтыг багасгах ач холбогдолтой байна. Гэвч өнгөрөлтийн нислэгийн тоо цар тахал, Олон улсын нөхцөл байдлаас хамааран буурсан нь навигацийн үйлчилгээний орлогыг бууруулсан.

Үзүүлэлтэд тулгуурласан навигацийг (PBN) хэрэгжүүлж байна. Орчин үед агаарын хөлгийн чадамж, навигацийн тоноглол өндөр хэмжээнд хүрч, хиймэл дагуулын системийг бүрэн ашиглах болсон. Олон улсын агаарын замуудад үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг үе шаттай хэрэгжүүлж байна.

Автомат хамааралтай ажиглалтын (ADS-B) системийг нэвтрүүлсэн. Уг систем нь хямд өртгөөр босдог, овор хэмжээ жижиг, угсралт суурилуулалтын ажиллагаа хялбар, гол давуу тал нь радиолокатортай адил агаарын хөлгийн байрлалын мэдээллийг дэлгэцэн дээр үзүүлдэг. Энэхүү орчин үеийн дэвшилтэд технологийг Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт 2015 оноос эхлэн үйл ажиллагаанд туршилтаар ашиглаж эхэлсэн. Одоогийн байдлаар нийт 14 байршилд ADS-B системийг ашиглаж байгаа бөгөөд энэ нь Монгол Улсын дээд агаарын зайн (6150 м ээс дээш) нь 98 хувийг бүрхэж байна.

Хиймэл дагуулын холбооны шинэчлэл. Сансрын холбооны VSAT системийг агаарын навигацийн үйлчилгээний үндсэн дамжуулах байгууламжаар 1997 оноос хойш ашиглагдаж байна. 2015 онд тус газрын инженер техникийн ажилтнууд интернэт технологид суурилсан сансрын холбооны сүлжээний загварчлалыг боловсруулан амжилттай хэрэгжүүлжээ. Энэ ажлыг гүйцэтгэснээр 240 орчим сая төгрөг хэмнэж, Монгол Улсыг хамарсан сансрын холбооны шинэ технологи бүхий сүлжээг агаарын навигацийн үйлчилгээний үндсэн дамжуулах байгууламжид зориулан технологи үйл ажиллагаанд амжилттай нэвтрүүлсэн байна.

³⁶ ИНЕГ-ын 2021 оны статистикийн эмхэтгэл

Б.АГААРЫН ЗАЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ

Шигтгээ 45

26 дугаар зүйл. Агаарын зайн аюулгүй байдлыг хангах

26.1. Монгол Улсын иргэний нисэхийн зориулалтаар ашиглаж буй агаарын зай болон агаарын замд буудлага, дэлбэлэлт хийх, пуужин харвах зэргээр нислэгт аюул учруулж болзошгүй үйл ажиллагаа явуулахад иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас зөвшөөрөл авна.

26.2. Улсыг агаарын довтолгооноос хамгаалах зорилгоор байлдааны пуужин харвах, буудлага үйлдэхэд энэ хуулийн 26.1 дэх заалт хамаарахгүй.

Энэ заалтаас Иргэний нисэхийн зориулалтаар ашиглаж буй агаарын зай болон агаарын замд гэсэн хэсгийг хасах шаардлагатай.

Үнэлгээний хүрээ 6

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар бүлэг:

“Иргэний нисэхийн аюулгүй байдалны зохицуулалт”

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

2022 оны 10 дугаар сарын байдлаар гэрчилгээжүүлэлтийн үзлэг шалгалт 14, төлөвлөгөөт үзлэг шалгалт 163, төлөвлөгөөт бус 163, баримт бичгийн хяналтын 940 үзлэг шалгалт тус тус гүйцэтгэж, 189 үл нийцэл илрүүлж, байцаагчийн дүгнэлтэд 721 шаардлагыг тусгаж холбогдох байгууллагуудад хүргүүлэн хэрэгжилтэд хяналт тавин ажилласан байна.³⁷

³⁷ Үйл ажиллагааны тайлан

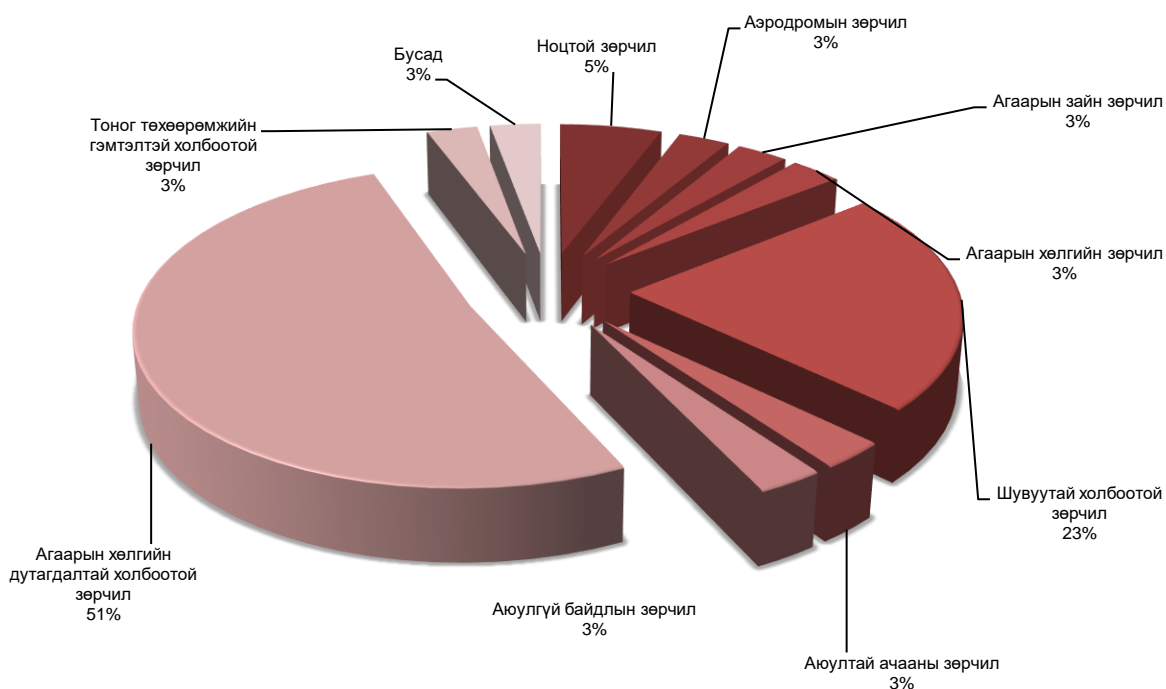
Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын нисэхийн аюулгүй байдлын олон улсын аудитад 2015 оны 10 дугаар сарын 26-наас 30-ны өдрүүдэд шалгуулж, 95%-тай амжилттай дүгнэгдсэн байна.³⁸

2010 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын аудит шалгалтад 88%-тай, энэ аудитын 2017-ны эргэн шалгах аудитад 90%-ийн дүн үзүүлсэн.

Гэвч агаарын хөлөгтэй холбоотой осол, зөрчлийн тоо 2014-2019 оны байдлаар нийт 342, үүнээс ноцтой зөрчил 1, зөрчил 13, зөрчил, дутагдал 328³⁹ байгаа нь анхаарал татаж байна.

Дээрхээс харахад ИНЕГ нь олон улсын аудитад эрх зүйн баримт бичгийн бүрдүүлэлт (дүрэм журам)-ээр өндөр түвшинд шалгагдаж байгаа хэдий ч хэрэгжилт хангалтгүй түвшинд байна гэх үндэслэлтэй байна.

2016 онд гарсан нислэг техникийн зөрчил, дутагдлын бүртгэл :



Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны 2013-2016 оны тайлангаас харахад ИНЕГ-ын үйл ажиллагаатай холбоотой дараахь зөрчлүүд илэрсэн байна.

**НОЦТОЙ ЗӨРЧЛИЙН ЭЦСИЙН ТАЙЛАНГИЙН ТӨСӨЛ
F27 Mk 050, JU-8250 SERIOUS INCIDENT “LEFT ENGINE IN FLIGHT SHUT DOWN”
MONGOLIA, 10 Oct. 2015**

³⁸ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар

³⁹ Нислэг техникийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны дотоодын агаарын тээвэрлэгч байгууллагуудын зөрчлийн бүртгэл, статистик

....Аэромонголиа ХХК заавраа мөрдөж байгаа эсэхэд тавих ИНЕГ-ын хяналт хангалтгүй байна...

... Агаарын тээвэрлэгч болон техник үйлчилгээний байгууллагын заавар ИНД-ийн шаардлагыг хангаж байгаа эсэх, заавраа өдөр тутмын үйл ажиллагаандаа мөрдөж байгаа эсэхэд тавих хяналт сул байна...

...Аэромонголиа компанийн дотоод хяналтын хэсгээс хөдөлгүүрийн хадгалалт, ашиглалтын техник үйлчилгээ, эвдрэлд орсон агаарын хөлгийн эд ангийг авч ашиглах, засварын ажил болон нисгээх багийн давтан сургалтын хэрэгжилт, нислэгийн үеийн аудит шалгалтыг холбогдох зааврын дагуу хийгээгүй...

... ИНЕГ-аас Аэромонголиа ХХК-ний агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ сунгах үзлэгийг 2013 оны 12-р сард, Техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээг сунгах үзлэг шалгалтыг 2015 оны 5-р сард, JU-8250 агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээг сунгах үзлэг шалгалтыг 2015 оны 6-р сард тус тус гүйцэтгэсэн боловч дүгнэлт, дүн шинжилгээнд дурьдагдсан зөрчлүүдийг илрүүлээгүй мэргэжлийн хяналт зохицуулалтыг холбогдох дүрэм зааврын дагуу хэрэгжүүлээгүй байна...

Л410 УВП, JU2032 АГААРЫН ХӨЛГИЙН ЗҮҮН ХӨДӨЛГҮҮРИЙН ТУРБИНЫ БҮТЦИЙН ГЭМТЭЛ, ӨМНӨГОВЬ, ДАЛАНЗАДГАД 2014 ОНЫ 07-Р САРЫН 29

....Маягийн гэрчилгээ /Type certificate/ Монгол улсын ИНЕГ-ын НТЧ-ын хэлтсээс Л410УВП агаарын хөлгийн TYPE ACCEPTANCE CERTIFICATE-ийг Үйлдвэрлэгч улсын "Type-certificate data sheet EASA.A.026 L-410"-ыг ашиглаагүй, харин Украин улсын Type certificate data sheet No.TL 0014-г үндэслэн 2009.02.16-нд олгосон нь ИНД 21.19, 21.41, 21.43 заалтуудыг зөрчсөн байна...

....ИНЕГ "Үйлдвэрлэгчээс гаргаж буй мэдээллээр хангах гэрээ"-г үйлдвэрлэгч Чех улсын агаарын хөлгийн ЛЕТ үйлдвэртэй бус, харин Украин улсын Харьков хотын агаарын хөлгийн "ТОРА" засварын газартай 2009.03.16-нд байгуулсан нь ИНД 21.43 (а) 7/ заалтыг мөрдөөгүй байна...

....Техник үйлчилгээний хөтөлбөр /Maintenance program/ "ТОРА" засварын газраас гарган Украины Иргэний нисэхийн удирдах байгууллагаас баталсан РЕГЛАМЕНТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА Л410УВП (БЕЗ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА С ВЫПОЛНЕНИЕМ МНОГОУРАВНЕВОЙ ОЦЕНКИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА) зааврыг 2009 онд Монгол улсын ИНЕГ-ын НТЧ хэлтэс баталгаажуулж тус "ТУШ"-д ашиглах зөвшөөрлийг олгож үйл ажиллагаандаа мөрдөж байгаа нь ИНД 135.303(в)-д заасан "техник үйлчилгээний хөтөлбөр нь үйлдвэрлэгчийн техник үйлчилгээний хөтөлбөрт тусгагдсан стандартуудаас бүрдэх" тухай шаардлагыг хангахгүй байна....

...Тус агаарын хөлгийн хамгийн сүүлчийн их засварын үеэр хийгдсэн ажлын мэдээлэл байхгүй тул хатуу цагтай эд ангийн тавигдсан хугацаа, дуусах хугацаа зэргийг тодорхойлох боломжгүй байна.....

...."ТУШ"-аас JU2032 агаарын хөлгийн хатууцагтай эд ангийн жагсаалтыг 2013 оны 1-р сар, 2014 оны 6-р сард тус тус ИНЕГ-т гаргаж өгсөн, жагсаалт нь батлагдсан Техник үйлчилгээний заавар дахь жагсаалтаас дутуу, хугацаа дууссан эд ангиудад хийсэн ажлын хэрэгжилт тодорхой бус ИНД 43.103 (а), (б) заалтын шаардлагыг хангахгүй байна....

...РЛЭ2.5.1-1-д заасан зөвшөөрөгдсөн хөөрөлтийн жин 5700кг-аас 345кг-аар хэтрүүлсэн нь ИНД 135.203 а) 1, 2, 3 заалтуудыг мөрдөөгүй байна...

....Тухайн нислэгт ашиглаж байсан 12 зорчигчийн суудлын байрлалтай нөхцөлөөр тооцсон ИНД 135.203 а)-ийн дагуу шаардсан батлагдсан жин төвлөрөлтийн график байхгүй, харин батлагдсан "Нислэгийн ашиглалтын заавар" /РЛЭ3.1.7-2/-т 15 зорчигчийн суудлын байрлалтай, мөн агаарын хөлгийг анх Монгол улсад бүртгүүлэхдээ 9 зорчигчийн суудлын байрлалтайгаар

ашиглахаар зөвшөөрөгдсөн байжээ. Бодит хөөрөлтийн жин 6045кг нь хөөрөлтийн аюулгүй жингээс 1785 кг буюу 31%-иар хэтэрсэн байна...

....Агаарын хөлөг 346 км/цаг жинхэнэ агаарын хурдтай ниссэн нь РЛЭ 7.7.1-1 зааврын дагуу хэрэглэлийн 300 км/цаг буюу максимальный крейсерский режим (МКР)-д тогтмол нислэг үйлдэж байсан байх магадлалтай байна...

....2012.05.31-ээс хойш нислэгийн бичлэг хийгдээгүй байхад 2013, 2014 онуудад хоёр удаа Улаан-Үдийн засварын газарт JU2032 агаарын хөлгийн нислэгийн өгөгдлийн бичлэг тайлах ажиллагаа хийгдсэн мэтээр акт үйлджээ. 2012.05.31-ний өдрөөс хойш бүрэн ажиллагааг үй бичлэгийн төхөөрөмжтэйгөөр агаарын хөлөг нислэг үйлдэж явсан ба энэ хугацаанд үйлдвэрлэгчээс гаргасан ашиглалтын зааврын дагуу бичлэгийн төхөөрөмж БУР-1-2Г-д техник үйлчилгээний зааврын дагуу үзлэг үйлчилгээг цаг тухай бүрд нь хийгээгүй байна. **Улаан-Үдийн засварын газарт бичлэгийн төхөөрөмж байх хугацаанд уг агаарын хөлгөөр 6 сар бичлэгийн төхөөрөмжгүй нислэг үйлдэж байсан нь ИНД 135.269 а) заалтыг зөрчсөн байна...**

....**Маягийн зөвшөөрөл /Type acceptance/ ИНЕГ, “ТУШ” нь Л410 агаарын хөлгийн үйлдвэрлэгч ЛЕТ, хөдөлгүүрийн үйлдвэрлэгч Walter /GE aviation Czech/ -тэй уг агаарын хөлгийн ашиглалтын хугацаанд харилцаа тогтоогоогүй, харин “ТОРА” агаарын хөлгийн засварын газрыг уг агаарын хөлгийн үйлдвэрлэгчтэй адилтган хүлээн зөвшөөрч, JU2032 агаарын хөлгийн нислэг, техникийн ашиглалтын асуудлыг шийдвэрлэж байсан нь иргэний нисэхийн багц дүрмийн ИНД 21.19; 21.41; 21.43 болон ИНД 135.303(в) заалтуудыг тус тус зөрчиж байна...**

....**Хяналтын карт /Checklist/ Хэвийн болон онцгой тохиолдлын хяналтын карт/ Контрольная карта/-ууд нь хоорондоо зөрөөтэй, хэн хэзээ баталгаажуулсан нь тодорхойгүй бичиг баримтыг ашиглаж байжээ....**

....**ИНЕГ нь Л410 агаарын хөлгийн үйлдвэрлэгч болон түүнийг харьяалах иргэний нисэхийн эрх бүхий байгууллагын бичиг баримтыг үндэслэл болгогүй дараах зөвшөөрлүүдийг олгож байсан байна. Үүнд:**

-Маягийг хүлээн зөвшөөрөх гэрчилгээ

-Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ

-НТЧ -ын гэрчилгээ

-Техник үйлчилгээний хөтөлбөр

-Нислэг

-Техникийн ашиглалтын зааврууд “Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ”-ний үйл ажиллагааны тодорхойлолтод өөрчлөлт оруулах, НТЧ-ын гэрчилгээг сунгах зорилгоор ИНЕГ-аас удаа дараа шалгалт хийсэн боловч агаарын хөлгийн ашиглалт, нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалт, техник үйлчилгээний хөтөлбөрийн биелэлттэй холбоотой өмнө дурьдсан зөрчлүүдийг олж илрүүлж засаагүй байна...

....Иймд нисэхийн аюулгүй байдалны хяналтын байцаагч нарын мэдлэг, мэргэшил болон сургалтанд тавигдах шаардлагыг сайжруулан үйл ажиллагаандаа тогтвортой мөрдөх шаардлагатай байна. “ТУШ” компанийн нислэг, техникийн үйл ажиллагаанд гарсан зөрчлүүд нь ИНЕГ-ын хяналт, зохицуулалтын үйл ажиллагаа хэвийн явж чадаагүй, түүнд тавигдах ИНЕГ-ын дотоод хяналтын систем ажиллахгүй байгааг харуулж байна...

УБ хотын Чингис Хаан ОУНБ-д AIRCHINA компанийн CCA902 аялалын В-737 агаарын хөлөг тасалдсан хөөрөлт үйлдсэн тухай 2015 оны 1 сарын 8

....Цамхагийн нислэгийн удирдагч CCA902 аяллын агаарын хөлөгт нисэн гарах журам өөрчлөгдсөнийг нисэх баг ачаалал ихтэй хөөрөлт үйлдэж байх үед мэдээлсэн нь Doc 9432-ын 2.8.3.2 болон 4.5.4 Зөвлөмжийн цуврал 172-01-ийн 5.1.1 заалтыг биелүүлээгүй байна....

**РС-6/В2-Н4, JU-1911 АГААРЫН ХӨЛӨГ ХӨӨРӨЛТ ҮЙЛДЭХЭЭР ГҮЙХ ҮЕДЭЭ
ЗУРВАСНААС ГАРСАН НОЦТОЙ ЗӨРЧИЛ, ХӨВСГӨЛ, МӨРӨН
2015 оны 06-р сарын 24**

<p>....“Томас Эйр” нь агаарын хөлгийн ашиглалтын хугацаанд дараах өөрчлөлтийг тодорхой техникийн бичиг баримтгүйгээр хийсэн байна. Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Хөдөлгүүрийн тосны илүүдлийг зайлуулах нэмэлт Шугам/ Extension of oil breather line - Их биений өөхийн FB5, FB6 нээлхийг аван зориулалтын бус хавтан суурилуулсан / Trap door modification - Зөөврийн хүчилтөрөгчийн савыг суурилуулсан зэрэг болно....
<p>....ИНЕГ-аас “Томас Эйр”-д АТ-021 Дугаартай Агаарын Тээвэрлэгчийн Гэрчилгээг 2015.03.04-нд шинэчлэн олгосон ба түүний “Үйл ажиллагааны тодорхойлолт”-д техник үйлчилгээг ИНД -145 дүрмийн дагуу гэрчилгээжсэн байгууллагаар гүйцэтгүүлэх тухай заажээ. Гэтэл “Томас Эйр” нь ИНД-145 дүрмийн дагуу гэрчилгээжээгүй боловч ИНД 135.305 (а) заалтыг зөрчин тус агаарын хөлгийн цаг үеийн техник үйлчилгээ, 100 цагийн үзлэг, жилийн үзлэгүүдийг бие даан 2011 оноос хойш гүйцэтгэсэн байна...</p>
<p>....Тус агаарын хөлгийн хатууцагтай эд анги, цаг үеийн техник үйлчилгээг хянах LLP/HTC List жагсаалтанд эд ангийн тавигдсан хугацаа, дуусах хугацаа зэргийг буруу тодорхойлсон, үйлдвэрлэгчийн техник үйлчилгээний заавар дахь жагсаалтаас дутуу, хийгдсэн техник үйлчилгээний хэрэгжилт тодорхой бус байна...</p>
<p>....Жин төвлөрөлтийн тооцоог боддог аргачлал нь буруу, жин төвлөрөлтийн хуудас ашиглан хөөрөлтийн жин бодсон боловч төвлөрөлтийн утгыг ашиглан хэвтээ тэнцвэржүүлэгчийн хөөрөлтийн өнцөгийг зааврын дагуу тавьдаг эсэх нь тодорхойгүй байна...</p>
<p>....ИНД 119.109 (а) “... ашиглагдах агаарын хөлөг, түүний бүрэлдэхүүн хэсэг болон аливаа эд анги, тоног төхөөрөмж бүрийн нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалтыг бататгах журмыг тогтоосон байна.” заалтад шаардсан журмыг боловсруулж ИНЕГ–аар батлуулаагүй байна....</p>
<p>.... тус компани нь ИНД-145 дүрмээр гэрчилгээжээгүй Боловч 100 цагийн, жилийн техник үйлчилгээг 2011 оноос хойш бие даан гүйцэтгэж ИНД 135.305 заалтыг биелүүлээгүй байна.....</p>
<p>....“Томас Эйр” ХХК / Operator/ ИНЕГ-аар батлагдсан “General operations manual” зааварт тухайн нисгэгч нь агаарын тээврийн үйл ажиллагаа хариуцсан захирал, нислэгийн менежер, нисэх багын сургалт хариуцсан Менежер бөгөөд ерөнхий нисгэгч зэрэг 3 албан тушаалд зэрэг ажилладаг нь ИНД135-д заасан шаардлагатай нийцэхгүй байна...</p>
<p>....ИНЕГ /МСАА/ Агаарын хөлгийн техникийн бичиг баримт бичигдсэн хэлээр нисгэгч, инженер техникийн ажилтан уншиж, ойлгох чадвартай байх тухай Монгол Улсын иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлага байхгүй байгаа нь нислэг-техникийн Ашиглалтын бичиг баримтаа дутуу, буруу ойлгох нөхцөлийг бий болгож байна...</p>
<p>....Энэхүү зөрчлийг шинжлэн шалгах үед илэрсэн нислэгт тэнцэх чадварын удирдамж, агаарын хөлгийн өөрчлөлт сайжруулалтыг гүйцэтгэсэн байдал, техник үйлчилгээний хөтөлбөрийн боловсруулалт, хатуу цагтай эд анги, техник үйлчилгээний хяналттай холбоотой үл тохирлуудаас харахад агаарын тээвэрлэгчид нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалтыг хангалтгүй түвшинд гүйцэтгэж байна. Энэ нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалт сул, хэт ерөнхий, нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалтын шаардлагууд тодорхойгүй бөгөөд зөвхөн гэрчилгээжсэн байгууллагаар</p>

нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалтыг хийлгэх шаардлага байхгүй байгаатай холбоотой гэж үзэж байна ...

**АГААРЫН ХӨЛГИЙН ОСЛЫГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАСАН ТАЙЛАН
МИ-8, JU5566 АГААРЫН ХӨЛГИЙН БУУЛТЫН
ҮЕД ОСОЛДСОН ТУХАЙ**

....Батлагдсан бүтцээр нислэгийн захирал, түүний дор 4 орон тоо байгаа боловч уг 5 орон тоонд 2 хүн хариуцан ажиллаж байна. Мөн ахлах нисгэгчийн орон тооны зохион байгуулалттай байгаа боловч одоогоор хариуцсан хүн байхгүй үүрэг хариуцлагыг хэн хариуцах нь тодорхойгүй байна. Тус компани нь МИ-8 нисдэг тэрэгний дарга 2, хоёрдугаар нисгэгч 1, борт механик 3 ажиллаж байна. Нисдэг тэрэгний 2 дарга нь компанийн удирдлага болох гүйцэтгэх захирал, нислэгийн захирлын албан тушаалыг давхар хашиж байна. Нислэгийн төлөвлөлтийг нислэгийн төлөвлөлтийн менежер төлөвлөөд нислэгийн захирал баталгаажуулдаг ба нислэгийн захирлын эзгүйд Чанар баталгаажуулалт хяналтын хэсгийн менежер баталдаг байна. Нислэгийн хяналтын менежерийн үүргийг 2-р нисгэгч Ш.Онон хариуцан хийж байна...

.....Тухайн нислэгийг улсын хилийн бүсэд Цахар Минжийн тусгай хамгаалалттай газар үйлдсэн боловч холбогдох төрийн байгууллагаас зөвшөөрөл авагдаагүй байна. Тусгай хамгаалалттай газрын тухай Монгол Улсын хуулийн 12 дугаар зүйл “Дархан цаазат газарт хориглох үйл ажиллагаа”-ны 8-д заасан “Аргагүйгээс бусад тохиолдолд тухайн газрын хамгаалалтын захиргаанаас урьдчилан авсан зөвшөөрөлгүйгээр агаарын хөлгөөр буулт хийх, хэт нам өндрөөр нислэг үйлдэх” тухай заалттай байна...

....Агаараас сонгон авч ослын буулт үйлдсэн талбай нь ОХУ Монгол Улсын хилийн зурваснаас 22,5 км зайд буюу хилийн бүсэд байна. ИНЕГ-ын “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-ын 5-д “Хэрэв хилийн хориглосон бүсэд нислэг үйлдэх бол Хил хамгаалах ерөнхий газраас олгосон зөвшөөрөл”-тэй байх тухай заажээ. А-Жет Авэйшн ХХК –ийн захиалагчтай байгуулсан гэрээний 3.2.2.-т “Энэхүү гэрээг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон нислэгийн тусгай зөвшөөрлийг /Байгалийн дархан цаазат цогцолбор газар, хот тосгон дээгүүр, улсын хилийн зурваст нисэх г.м/ холбогдох байгууллагаас авна” заалт тусгасан байна. Улсын хилийн хориотой бүс, дархан цаазат газарт нисэх нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох талаар “Нислэгийн хөдөлгөөнийг төлөвлөх, зөвшөөрөл олгох журам”-д болон хариуцан ажиллаж байгаа албан тушаалтны ажлын байрны тодорхойлолтод тусгагдаагүй. Тухайн нислэгийг төлөвлөх, гүйцэтгэх явцад “Тусгай хамгаалалттай газрын тухай”, Улсын хилийн тухай, Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай” Монгол Улсын хуулийн холбогдох заалтууд зөрчигдсэн байна. А-Жет Авэйшн ХХК болон Захиалагч нарын хооронд байгуулсан гэрээний “Захиалагчийн эрх үүрэг” хэсэгт байгаа 3.2.2-р заалтыг биелүүлээгүй, тээвэрлэгчийн талаас хяналт тавиагүй байна....

.....Тээврийн ангилалын МИ-8 нисдэг тэргээр үйлчилгээ үзүүлж байгаа компанийг Иргэний нисэхийн багц дүрмийн 135-аар үйл ажиллагааг, Иргэний нисэхийн багц дүрмийн 21, 26-аар нислэгт тэнцэх чадварыг, Иргэний нисэхийн багц дүрмийн 61,63-аар нисгэх багийн гишүүдийг үнэмлэх зэрэг тогтоож байгаа нь тус тус шаардлага хангахгүй байна...

....Нисгэх баг ослын талаар А-Жет Авэйшн ХХК-ийн захиралд иридиум утсаар мэдэгдсэн нь агаарын хөлгийн ослыг эрэн хайх, авран туслах, шинжлэн шалгах зэрэг зайлшгүй шуурхай мэдээллээр хангах тогтолцоо бүрдээгүй байна....

**НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ УДИРДЛАГЫН МӨРӨН СЕКТОРТ AFR112,
CPA279 АЯЛЛЫН АГААРЫН ХӨЛГҮҮД 20NM ОЙРТСОН ТУХАЙ УРЬДЧИЛСАН
ТАЙЛАН**

.....РНХУ хэсгийн нислэгийн удирдагч нарын 73% нь нисэхийн анхан шатны сургалтанд хамрагдаагүй, мэргэшүүлэх, давтан болон бусад төрлийн сургалтанд хамрагдсан тул нислэг, агаарын хөлөг, аэродинамикийн талаархи онолын мэдлэг эзэмшээгүй холбоотой ажлын гологдол гарсаар байна. Тухайн ойртолт болох үед ажилласан 3 нислэгийн удирдагч анхан шатны сургалтанд хамрагдаагүй...

....Нисэхийн анхан шатны боловсрол эзэмшээгүй, 3-10 сар хүртэл хугацааны түр курсээр мэргэшүүлэх чиглэлээр бэлтгэгдсэн хүмүүс нийт ажиллагсдын 70 хувийг эзэлж байгаа болон дадлагажуулалтын чанар муу, сургалтын чанар үнэлэмжийг тооцолгүйгээр сургалтанд хамрагдсан байдлаар нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх зөвшөөрөл олгодог, зарим нислэгийн удирдагч нар өөрийн хариуцан гүйцэтгэх ажлаа бүрэн ойлгоогүйтэй холбоотой ажлын гологдол гарч байна....

Шигтгээ 46

39 дүгээр зүйл. Нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах

39.1. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь нисэхийн аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөртэй байна.

ИНЕГ-ын хувьд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, энэ талаархи үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох, хөгжүүлэх талаар тодорхой арга хэмжээнүүдийг тус салбарын хөгжлийн янз бүрийн үе шатанд авч хэрэгжүүлж ирсэн бөгөөд 1996 оноос эхлэн олон улсын стандарт шаардлагад нийцүүлэн системчлэн хөгжүүлж иржээ.⁴⁰

Иргэний нисэхийн тухай хууль 1999 онд батлагдан гарч, тус хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.4 дэх заалт, 39 дүгээр зүйлийн 39.1 дэх хэсэг, Чикагогийн конвенцийн 17 дугаар хавсралтад заасныг хэрэгжүүлэх зорилгоор Засгийн газрын 1999 оны 79 дүгээр тогтоолоор Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журам /хөтөлбөр/ батлагдан хэрэгжиж байсан байна. Засгийн газрын 2005 оны 215 дугаар тогтоолоор дээрхи тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцож, мөн тогтоолоор Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг баталсан байна. Засгийн газрын 2007 оны 175 дугаар тогтоолоор мөн дээрхи тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцож, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг шинэчлэн баталсан бөгөөд энэхүү хөтөлбөрт Засгийн газрын 2010 оны 164, 2015 оны 128 дугаар тогтоолоор тус тус нэмэлт, өөрчлөлт оруулж, тус тогтоолыг Засгийн газрын 2021 оны 136 дугаар тогтоолоор хүчингүйд тооцож, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг баталсан.

Дээр дурдсан “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр”-үүдийг хэрэгжүүлэх талаар ИНЕГ-аас зохих арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж ирсэн

⁴⁰ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, олон нутгийн нисэх буудлуудын аюулгүй байдлыг хангах талаар авах арга хэмжээ, цаашид тавих зорилтын тухай

бөгөөд 1999 оноос эхлэн Засгийн газраас иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын асуудлыг хариуцах, иргэний нисэхийн эсрэг гарч болох заналхийлэл, хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах, тэдгээрийг таслан зогсоох арга хэмжээг үнэлэх Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийг байгуулан ажиллуулж байна.

Жишээлбэл, Иргэний нисэхийн тухай хууль батлагдсаны дараа батлагдсан хамгийн анхны буюу 1999 оны 79 дүгээр тогтоолоор батлагдсан үндэсний хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх зорилгоор 2000-2001 онд зохион байгуулсан ажлаас харахад Буянт-Ухаа /хуучин нэрээр/ ОУНБ-ын ажилтнууд, аэродром, барилга байгууламж, түүний хамгаалагдсан бүс дэх агаарын навигацийн тоног төхөөрөмж, агаарын хөлөг болон түүний засвар үйлчилгээний техник хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах цогцолбор арга хэмжээг уг хөтөлбөрийн дагуу авч хэрэгжүүлэн ажилласан байна.⁴¹ Энэхүү арга хэмжээний хүрээнд агаарын хөлгийг булаан эзлэх, тэсрэх бөмбөгөөр заналхийлэх болон бусад хууль бус үйлдлээс сэргийлэх, таслан зогсоох, нисэх буудлын хамгаалагдсан бүсэд зохих зөвшөөрөлгүй этгээд нэвтрэн орох, хорлон сүйтгэх үйл ажиллагаа явуулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилготой Аюулгүй байдлын хамгаалалтын албыг харуул хамгаалалтын, тусгай үзлэгийн гэсэн хоёр хэсэгтэйгээр байгуулж, үерийн хамгаалалтын шугамыг шинээр байгуулж, газрын үйлчилгээний болон ачаа тээшинд үзлэг хийх зориулалт бүхий шинэ машин, техник хэрэгсэл, аюулгүй байдлын хяналтын камеруудыг нисэх буудлын эргэн тойрон суурилуулж нэгдсэн сүлжээнд холбон хяналт тавьж эхэлсэн бөгөөд хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг 92 хувь гэж дүгнэж байжээ.⁴²

Засгийн газрын 2005 оны 215 дугаар тогтоолоор батлагдсан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний журам нь Чикагогийн конвенцийн 17 дугаар хавсралтад нэмэгдсэн 10 стандартыг тусгах, салбарын хөгжил, дэвшилд нийцсэн аюулгүй байдлын арга хэмжээнүүдийг шинээр тусгах, хөтөлбөрийн агуулга, зорилго, үндэслэл, хамраг хүрээ зэргийг тодорхой болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын талаар төрийн болон төрийн бус байгууллагуудын хүлээх үүргийг тодорхой болгох зэрэг олон асуудлаар илүү боловсронгуй зохицуулалтуудыг тусгажээ.

Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн Хавсралт 17-д орсон өөрчлөлтийн дагуу Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрт нэмэлт шаардлагуудыг тусган, Засгийн газрын 2015 оны 04 дүгээр сарын 06-ны өдрийн 128 дугаар тогтоолоор батлуулсан байсан бөгөөд Засгийн газрын 2021 оны 136 дугаар тогтоолоор Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг баталж, дээрх тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцсон.

2021 онд аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр: Аюулгүй байдал, хамгаалалтын алба нь нисэх буудлын барилга, түүний орчин болон нислэгт гарч буй агаарын хөлгийг хөндлөнгийн хууль бус халдлагаас хамгаалах, тэдгээрийн аюулгүй байдлыг хангах чиг үүргийн хүрээнд агаарын хөлгийн багийн гишүүд, зорчигчид болон хориотой, хамгаалагдсан бүсэд нэвтэрч байгаа хүмүүсийн бие, гар тээш, ачаа, тээврийн хэрэгсэлд иргэний нисэхийн холбогдох дүрэм, журмын дагуу үзлэг шалгалт хийж, аюулгүй байдлыг ханган ажиллаж байна. Тус алба Иргэний нисэхийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалж аюулгүй байдлыг хангах ИНД140-ийн дагуу, Аврах гал унтраах алба нь болзошгүй гал ослын үед агаарын хөлгийг авран

⁴¹ Мөн тайлан

⁴² Мөн тайлан

хамгаалах, гал унтраах ажиллагаа явуулах ИНД-139 дүрмийн дагуу тус тус гэрчилгээжсэн.

Аюулгүй байдлын үзлэг шалгалтаар олон улсын чиглэлд 100256 зорчигч, 146809 гар тээш, 341118 тээш, орон нутгийн чиглэлд 98267 зорчигч, 804667 гар тээш, 73773 тээш, 45720 ачаа, шуудан, 1854 хайрцаг хоол хүнс шалгагдсан байна.

Хориотой болон хамгаалагдсан бүсэд нэвтэрсэн хүн, тэдгээрийн гар тээш, тээврийн хэрэгслийн үзлэг шалгалтаар давхардсан тоогоор 442972 хүн, 150474 гар тээш, 59005 тээврийн хэрэгсэл, түр үнэмлэхээр 6939 хүн, 2459 тээврийн хэрэгслийг технологийн дагуу шалгаж нэвтрүүлсэн.

Аюулгүй байдлын үзлэг шалгалтаар 10384 хориглосон эд зүйлсийг илрүүлэн хурааж авсан, үүнээс 294 сум ИАТЦХ-т, 129 сум, 34 ширхэг сумны дайз, 2 ширхэг бууны эд ангийг “Чингис хаан” Олон улсын нисэх буудал дахь Гаалийн газарт тус тус журмын дагуу хүлээлгэн өгсөн.

Аюулгүй ажиллагааг хангах чиглэлээр: Аэродром алба нь төв болон орон нутгийн нисэх буудлуудын аэродромын элементүүдийн ашиглалтын бэлэн байдлыг хангах үндсэн үүргийг биелүүлж байна.

“Чингис хаан” ОУНБ-ын перрон талбайн агаарын хөлгийн зогсоолуудад 580, хөөрч буух хучилттай зурвас, явгалах замуудад 451, хөөрч буух шороон зурвас, явгалах замуудад 123, хамгаалалтын хашаа, үерийн суваг, шуудуунд 118, бага оврын тоног төхөөрөмжүүдэд 125 удаа үзлэг шалгалт хийж зөрчил дутагдлаас урьдчилан сэргийлсэн.

Аэродромын хучилттай элементүүдийн цас цэвэрлэгээг 36 удаа, үйрмэг цэвэрлэгээг 45 удаа хийж гүйцэтгэсэн ба технологийн алдаа дутагдал, нислэгийн саатал гаргаагүй байна. Аэродромын хөөрч буух хучилттай зурвасын хагарлын заадсаас шахагдаж ил гарсан 5445 у/м мастикийг хусч цэвэрлэн 12120 у/м хагарлыг мастикаар, перрон талбайн 3775 у/м хагарлыг 2409 кг, үерийн суваг болон пост 8-ын автозамын 930 у/м хагарлыг гагнаж засварласан.

Нисэхийн аюулгүй байдалг хангах үүднээс шувууны аюулаас урьдчилан сэргийлэх үзлэг үргээлгийг 3009 удаа хийж, үүнээс 1907 тохиолдолд шувуу, мал амьтныг илрүүлэн үргээх төхөөрөмж, ангийн бууг ашиглан үргээсэн. Агаарын хөлгийн ойртолтын ажиглалт эргүүл хийсний үр дүнд үхсэн амьтдын 7 тохиолдлыг илрүүлэн, тэдгээрийг булах, зайлуулах арга хэмжээ авч хэрэгжүүлж, “Чингис хаан” ОУНБ-ын Онцгой байдлын үед ажиллах журмын дагуу нийт 3 сургуулилтыг төлөвлөгөөний дагуу зохион байгуулж, 2 дасгал сургуулилтыг зохион байгуулахад оролцсон байна.

Шигтгээ 47

39¹ дүгээр зүйл. Нисэхийн ажилтны мэргэжлийн үнэмлэх

39¹.1. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн ажилтанд мэргэжлийн үнэмлэх, эрүүл мэндийн гэрчилгээ олгоно. Үнэмлэх, гэрчилгээ олгох журмыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр тогтооно.

2020 оны байдлаар иргэний нисэхийн мэргэжлийн үнэмлэх нийт **490** хүн, үүнээс нисгэгч 126, агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтан 147, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч 152, нислэгийн ажилтан 65 хүн тус тус эзэмшиж байсан

байна. Харин 2021 онд нийт иргэний нисэхийн мэргэжлийн үнэмлэх эзэмшигч 529 хүн болж нэмэгдсэн үүнээс нисгэгч 136, агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтан 152, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч 170, нислэгийн ажилтан 71 болж тус тус нэмэгдсэн байна.

2021 оны байдлаар нисгэгчийн үнэмлэх эзэмшигч-136, нислэгийн агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх-152, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч 170, нислэгийн мэдээллийн ажилтан-71 тус тус байна.⁴³

Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны 2013-2016 оны тайлангаас харахад ИНЕГ-ын мэргэжлийн үнэмлэх олгох үйл ажиллагаатай холбоотой дараахь зөрчлүүд илэрсэн нь анхаарал татаж байна.

Шигтгээ 48

<p>... ИНЕГ нь коммерийн нисгээгчийн үнэмлэх эзэмшихээр өргөдөл гаргагч ИНД-61 дүрэмд заагдсан дадлага, туршлага хангагдсан эсэхийг шалгадаггүй, мэдлэгийн шалгалтыг бүрэн авдаггүй, үнэмлэх олгохын өмнө нислэгийн шалгалтыг огт авдаггүй байна...</p>
<p>... ИНД 61.15-д нисгээгчийн үнэмлэхийг хугацаагүй олгохоор заасан боловч ИНЕГ нь үнэмлэхийг 1 жилийн хугацаатай олгосон байна. Сунгалт хийхийн тулд тухайн агаарын хөлгийн маягийн, хууль, дүрмийн болон цаг уурын шалгалтыг давтан авдаг байна. Эдгээр шалгалтуудын агуулга нь шинэчлэгддэггүй, нэгэн ижил шалгалтыг хувийн нисгэгч, коммерийн нисгэгч болон тээврийн нисгээгчийн үнэмлэх эзэмшигч нараас авдаг байна...</p>
<p>... ИНД 66.1-д агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэхийг хугацаагүй олгохоор заасан боловч ИНЕГ нь 2 жил хүртэл хугацаатай олгодог байна...</p>
<p>... Аэромонголиа ХХК-ний техник үйлчилгээний ажилтнуудын үнэмлэхийг шалгахад бүх үнэмлэх ИНД-66 дүрмийн шаардлагыг хангахгүй байна... Олгосон үнэмлэхний ангилал нь ИНД-66.5 (а)-д заасан ангилалтай таарахгүй байна. Жишээ нь: Aeroplane, powerplant, radio, instrument, electrical зэрэг ангилал олгохоор дүрмэнд заасан байхад Aircraft turbine, Fokker-50, Aircraft гэх мэт ангилал олгосон...</p> <p>... Олгосон ангилалын хүрээнээс хэтэрсэн зэрэглэл олгосон байна. Жишээ нь: Aircraft turbine ангилалын үнэмлэхтэй хүнд avionic, electric зэрэглэл олгосон байна...</p>
<p>... Ерөнхий мэдлэгийн шалгалтын асуултын 40% гаруй нь цахилгааны асуултууд буюу цахилгааны ангилал хүсээгүй өргөдөл гаргагчаас цахилгааны асуултаар шалгалт авч байна. Энэ нь Чикагогийн Хавсралт 1-ын 4.2.1.2-д заасан өргөдөл гаргагч нь олгогдох эрхтэй холбоотой сэдвүүдээр мэдлэгээ шалгуулсан байх, Doc 9379 5.2.3.2-т шалгалтын хөтөлбөрт заагдсан сэдэв тус бүрийг хамарсан шалгалт өгөх тухай шаардлагыг хангахгүй байна...</p>
<p>... Шалгалтын босго оноог 65%-аар тогтоосон нь ИНД 66.13 (а) 2/-д заасан бичгээр өгөх шалгалтанд 80%-иас доошгүй үнэлгээ авсан байх шаардлагатай нийцэхгүй байна...</p>
<p>... ИНЕГ-ын байцаагч нар нь үнэмлэх олгохдоо өргөдөл гаргасан ангилал, зэрэглэлийн шалгалт, дадлагын талаарх дүрмийн шаардлага бүрэн хангагдсан</p>

⁴³ Үйл ажиллагааны тайлан

эсэхийг хянадаггүй байна. Гэрчилгээжсэн сургалтын байгууллагын явуулж буй сургалтын чанар, агуулга болон шалгалт, сургалтын үйл ажиллагаа дүрмийн дагуу явагдаж байгаа эсэхэд хяналт тавидаггүй байна ...⁴⁴

Шигтгээ 49

39² дугаар зүйл. Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ

39².1. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсад бүртгэлтэй иргэний агаарын хөлөгт нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгоно. Гэрчилгээнд тухайн агаарын хөлгийн ашиглалтын төрөл, гэрчилгээний хугацаа болон аюулгүй ажиллагаанд шаардлагатай бусад нөхцөл, хязгаарлалт, мэдээлэл зэргийг тусгана.

2021 онд ИНЕГ-аас 11 агаарын хөлгийг улсын бүртгэлд бүртгэж, 9 агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээг шинээр олгож, 19 агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээг сунгаж, агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний дотоодын 6, гадаадын 4 байгууллагаас ирүүлсэн хүсэлтийн дагуу тус тус гэрчилгээг олгосон байна.⁴⁵ Үүнд:

Агаарын хөлгийн Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ сунгасан:

№	Эзэмшигч	Агаарын хөлгийн маяг	Бүртгэлийн дугаар	НТЧ сунгасан огноо	Хүчинтэй хугацаа
Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээний хүчинтэй хугацааг сунгасан-19					
1	Тэнгэрийн Улаач Шинэ ХХК	Cessna-208B	JU-9999	2021.02.03	2022.02.02
2	Скай Жет ХХК	Cessna-208B	JU-7777	2021.03.17	2022.03.16
3	Геосан ХХК	Cessna-208B	JU-9993	2021.05.21	2021.11.19
4	МИАТ ХК	B737-800	JU-1015	2021.05.20	2022.05.20
5	Хүннү Эйр ХХК	ATR72-212A	JU-8801	2021.06.14	2022.06.13
6	Аэро Монголиа ХХК	EMB-145 LR	JU-1802	2021.06.25	2021.06.24
7	МИАТ ХК	B737-800	JU-1088	2021.11.15	2021.11.14
8	Хүннү Эйр ХХК	ERJ190-100	JU-8811	2021.11.08	2021.11.07
9	МИАТ ХК	B767-300ER	JU-1021	2021.11.24	2022.11.23
10	Хүннү Эйр ХХК	MI-8AMT	JU-6601	2021.04.01	2021.09.30
11	Геосан ХХК	Cessna 208B	JU-9991	2021.05.24	2021.08.23
12	Томас Эйр ХХК	Airtractor AT-602	JU-1918	2021.06.24	2022.06.23
13	Хүннү Эйр ХХК	ATR-72-212A	JU-8802	2021.07.05	2022.07.04
14	Аэро Монголиа ХХК	Emb-145LR	JU-1800	2021.09.20	2022.09.19

⁴⁴ НОЦТОЙ ЗӨРЧЛИЙН ЭЦСИЙН ТАЙЛАНГИЙН ТӨСӨЛ F27 Mk 050, JU-8250 SERIOUS INCIDENT "LEFT ENGINE IN FLIGHT SHUT DOWN" MONGOLIA, 10 Oct. 2015

⁴⁵ ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

15	Монголын Нисэхийн Академи ХХК, Монголиан Эйрвэйс ХХК	Robinson R66	JU-6820	2021.10.04	2022.10.03
16	Хүннү Эйр ХХК	МИ-8АМТ	JU-6601	2021.10.11	2021.10.24
17	Хүннү Эйр ХХК	МИ-8АМТ	JU-6601	2021.10.27	2022.06.24
18	Скай Жет ХХК	EC130	JU-5050	2021.11.02	2021.11.01
19	Геосан ХХК	Cessna 280B	JU-9993	2021.11.15	2022.11.14

Шигтгээ 50

39³ дүгээр зүйл. Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ

39³.1.Энэ хуулийн 13.1.1-д заасан, агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх аж ахуйн нэгж, байгууллага энэ хууль болон холбогдох дүрэм, журмын шаардлагыг хангасан тохиолдолд Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгоно.

ИНЕГ-аас 2021 онд 6 дотоодын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ, 4 гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг тус тус сунгаж, 1 гадаадын агаарын тээвэрлэгчид гэрчилгээ шинээр олгосон гэжээ.⁴⁶

Гэрчилгээ эзэмшигч	ИНД	Олгосон огноо	Хүчинтэй огноо	Үйл ажиллагааны төрөл
АГААРЫН ТЭЭВЭРЛЭГЧИЙН ГЭРЧИЛГЭЭЖҮҮЛЭЛТ /дотоодын/				
"МИАТ" ХК	121	2017/08/21	2020/05/21	Олон улс/орон нутгийн зорчигч, ачаа тээвэр
"Блу Скай Авиэйшн" ХХК	135	2017/10/13	2018/10/12	Олон улс/орон нутгийн зорчигч, ачаа тээвэр
"Геосан" ХХК	135	2017/11/06	2018/11/05	Орон нутаг, Захиалгат нислэг ба агаараас зураг авах
Монголын Алт "МАК" ХХК /YAT/	135	2016/06/22	2019/06/21	Орон нутаг, Захиалгат нислэг
"А-Жет Авиэйшн" ХХК /YAT/	135	2016/04/11	2019/05/31	Орон нутаг, Захиалгат нислэг
"Томас Эйр" ХХК	137	Зөрчлийг арилгасны дараа гэрчилгээний хугацааг сунгах		Хөдөө аж ахуйн нислэг
"Вельталь Авиа Стар" ХХК	137	2017/04/19	2018/04/18	Хөдөө аж ахуйн нислэг
"Нисэх клуб" Топ Экстрим ХХК	149	2017/09/14	2018/09/13	Нисэх клубын үйл ажиллагаа
АГААРЫН ТЭЭВЭРЛЭГЧИЙН ГЭРЧИЛГЭЭЖҮҮЛЭЛТ /гадаадын/				
"Air Busan"	129	2017.10.16	2020.10.15	Busan - UB - Busan Passenger
"Turkish Airlines"	129	Өргөдөл гаргасан	-	Istanbul – UB – Istanbul Passenger, cargo
"Angara Airlines"	129	2017.09.22	2018.09.21	Шинээр олгосон /Нислэг үйлдээгүй/

⁴⁶ ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

Шигтгээ 51

604. AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)

(a) *AUTHORITY TO CERTIFICATE CARRIERS AND ESTABLISH SAFETY STANDARDS. The Director is hereby authorised to issue air operator certificates and to establish minimum safety standards for the operation of the air operator to which any such certificate is issued.*

(b) *APPLICATION AND ISSUANCE. Any person desiring to operate as an air operator and who is a **citizen of [STATE]** may file with the Director an application for an air operator certificate. If the Director finds, after thorough investigation, that such person is properly and adequately equipped and has demonstrated the ability to conduct a safe operation in accordance with the requirements of this Act and the rules, regulations, and standards prescribed thereunder, the Director shall issue an air operator certificate to such person.*

604. АГААРЫН ТЭЭВЭРЛЭГЧИЙН ГЭРЧИЛГЭЭ

(a) *АГААРЫН ТЭЭВЭРЛЭГЧИЙН ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ ЭРХ БОЛОН АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГААНЫ СТАНДАРТ ТОГТООХ. Даргад энэ хуулиар, агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох болон гэрчилгээ эзэмшигч агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаанд аюулгүй ажиллагааны минимум стандартыг тогтоох эрхийг олгоно.*

(b) *ӨРГӨДӨЛ ГАРГАХ, ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ. Агаарын тээвэрлэгчээр ажиллахыг зорьж байгаа **Монгол Улсын иргэн** бүр агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ хүссэн өргөдлийг Даргад гаргаж болно. Дарга, өргөдлийг авч үзсэний дараа өргөдөл гаргагч шаардлага хангасан болон энэ хууль, мөн энэ хуульд заасан дүрэм, журам, болон стандартын дагуу аюулгүй үйл ажиллагаа явуулах чадамжтай болон тоноглогдсон гэж үзвэл агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгоно.⁴⁷*

Иргэний нисэхийн загвар хуулийн зохицуулалтаас харахад иргэний агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг зөвхөн өөрийн улсын иргэн буюу өөрийн улсын хууль тогтоомжийн дагуу үүсгэн байгуулагдаж, бүртгэгдсэн хуулийн этгээдэд олгох зохицуулалттай байгааг анхаарч хуулийн төсөл боловсруулахдаа энэ талаархи зохицуулалтыг тусгах шаардлагатай. Түүнчлэн иргэний нисэхийн баримт бичгийг дамжуулах, худалдах асуудлыг хориглох, энэ тохиолдолд тухайн баримт бичиг нь тухайн баримт бичгийг шилжүүлэн авсан этгээдэд ямар нэгэн эрх олгохгүй байх талаар тусгах нь зүйтэй.

Шигтгээ 52

ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас: ... Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох тухай хуулийн зохицуулалтад агаарын тээвэрлэгч хуулийн этгээдийн харьяалал, бүртгэлийн талаар тодорхой шаардлага байхгүй байгааг өөрчлөх шаардлагатай... Зөвхөн Монгол Улсын хуулийн этгээд агаарын тээврийн үйл ажиллагаа явуулах эрхтэй байх нь зүйд нийцнэ...

Шигтгээ 53

ИНЕГ-ын ажилтнуудтай хийсэн ярилцлагаас: ... Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлд иргэн агаарын хөлгийг бүртгүүлж болохоор заасныг өөрчлөх шаардлагатай

⁴⁷ Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын загвар хууль

Үнэлгээний хүрээ 7

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр бүлэг:

“Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах”

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи хугацаанд хуулийн зорилго, зорилтдоо хүрсэн эсэх/

Харьцуулах хэлбэр

Байх ёстой болон одоо байгаа-хууль тогтоомж хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш гарсан үр дагавар

Шалгуур үзүүлэлтийг томъёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

“Төрөөс иргэний нисэхийн салбарын талаар 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” бодлогын баримт бичгийн 3.15-д “Иргэний нисэхийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаа нь бие даасан, хөндлөнгийн, хараат бус байх” зорилгыг тусгасан бөгөөд энэхүү зорилгын хүрээнд иргэний нисэхийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг бие даан хэрэгжүүлэх бүтцийн тогтолцоог бүрдүүлж, санхүү, төсвийн бие даасан байдлыг хангана гэж тодорхойлжээ.

НТОЗШША-наас ИНЕГ-т 2017 онд аюулгүй ажиллагаатай холбоотой 10 зөвлөмж ирүүлснийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээг авч, хэрэгжилтийн тайланг НТОЗШША-нд хүргүүлсэн байна.⁴⁸

Олон улсын жишиг болон Конвенцийн үзэл санаанд нислэгийн үед агаарын хөлөгт тохиолдсон осол, зөрчлийг шинжлэн шалгахаар заасан байдаг бөгөөд энэхүү бүлгийн гарчигт **техникийн** гэдэг үг орсон нь нислэгээс бусад үед болсон бүх тохиолдол хамрагдахаар ойлгогдож байна.

Шигтгээ 54

41 дүгээр зүйл. Нислэг-техникийн осол, зөрчлийн тухай ойлголт

41.1. Нислэг-техникийн осол, зөрчил гэдгийг Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар хавсралтад зааснаар ойлгож хэрэглэнэ.

Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар хавсралтад “нислэг-техникийн осол, зөрчил” гэсэн ойлголт байхгүй харин “агаарын хөлгийн осол, зөрчил” гэсэн нэр томъёонууд хэрэглэгдэж байна.

Шигтгээ 55

⁴⁸ ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

42 дугаар зүйл. Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаа

42.1 Нислэг-техникийн осол, зөрчил болон нислэг-техникийн осол, зөрчлийн урьдчилсан нөхцөл үүссэн тухай асуудлыг шинжлэн шалгах, ангилах, бүртгэх ажиллагааг Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба гүйцэтгэнэ.

Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаа гэсэн гарчиг бүхий энэхүү зүйлийн 42.1 дэх хэсэгт осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг бүрэн зохицуулж чадахгүй байна. Энэ хэсэгт үйл ажиллагааны зорилго тусгагдаагүй, хийх ажлын хамрах хүрээг заагаагүй, албаны харьяаллыг тогтоогоогүй, бүрэн эрхийг зааж өгөөгүй байна.

Шигтгээ 56

42.3. Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээр гарсан нислэг-техникийн хэрэг зөрчлийн газарт Ерөнхий шинжээч өөрийн бүрэн хяналтыг тогтооно.

Энэ хэсэг нь найрууллага, үг хэллэгийн хувьд буруу хэрэглэсэн тул “хэргийг мөрдөн шалгах болон гамшгийн талаарх холбогдох хууль тогтоомжтой зөрчилдөж байна.

Шигтгээ 57

42.5 Нислэг-техникийн осол, зөрчил Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр гарсан тохиолдолд иргэд, нутгийн захиргааны болон цагдаагийн байгууллага, зэвсэгт хүчний салбар ангиуд энэ хуулийн 29 дүгээр зүйлийн заалтуудыг биелүүлэхээс гадна нислэг-техникийн осол, **зөрчлийг** шинжлэн шалгах байгууллагад үйл ажиллагаагаа явуулахад нь шаардагдах туслалцааг цаг тухайд нь үзүүлэх үүрэгтэй

“Зөрчил” гэдгийг “ноцтой зөрчил” гэж өөрчлөх шаардлагатай. Учир нь өдөр тутам гарч байгаа зөрчил бүрийг шинжлэн шалгах боломжгүй юм. Ноцтой зөрчлийн тодорхойлолтыг хуульд оруулж өгвөл шинжлэн шалгах албаны ажлын цар хүрээ тодорхой болох ач холбогдолтой байна.

Шигтгээ 58

42.6. Монгол Улсын бүртгэлтэй агаарын хөлөгт тус улсын хилийн гадна нислэг-техникийн осол, зөрчил тохиолдсон бол уг осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийн заалтын дагуу явуулах бөгөөд Монгол Улсын талаас шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагатай хамтран гүйцэтгэнэ.

Энэ заалтад осол, зөрчил Монгол Улсын хилийн гадна зөвхөн “Монгол улсын бүртгэлтэй” агаарын хөлөгт хамрагдахаар зааж өгсөн нь Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар хавсралтын агаарын хөлгийг “ашиглагч улсын” мөн “осолд тухайн улсын иргэнд олон тоогоор өртсөн” гэсэн үзэл санааг хязгаарласан байна. Мөн агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаанд иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага оролцохоор хуульчилсан нь ашиг сонирхлын зөрчил үүсгэж болзошгүй бөгөөд олон улсын гэрээгээр тогтоосон үзэл санаанд нийцэхгүй байна.

Шигтгээ 59

43 дугаар зүйл. Нислэг-техникийн хэргийг шинжлэн шалгах улсын байцаагч, түүний бүрэн эрх

43.2. Нислэг-техникийн осол, зөрчлийн шинжээч нь дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн энэхүү зүйл, түүний гарчигт “улсын байцаагч” болон “шинжээч” гэж өөр өөрөөр нэр томъёолсноос гадна энэхүү зүйл нь шинжээчийн эрх, үүргийг бүрэн тодорхойлж чадахгүй байна.

Нислэг-техникийн осол, зөрчил болон нислэг-техникийн осол, зөрчлийн урьдчилсан нөхцөл үүссэн тухай асуудлыг шинжлэн шалгах, ангилах, бүртгэх талаар хуулиар олгогдсон чиг үүргийг зохих түвшинд гүйцэтгэж ирсэн ч цаашид анхаарах зүйл байгаа нь үнэлгээний явцад харагдсан. Үүнд:

- Энэ бүлэгт заасан зарим нэр томъёоны тодорхойлолтыг хуулийн нийтлэг үндэслэл бүхий бүлэгт тусгаж, агуулгыг тодорхойлох;
- Шинжлэн шалгах байгууллага нь үйл ажиллагаа явуулахдаа иргэний нисэхийн байгууллага, хуулийн байгууллагаас ангид бие даасан хараат бус байдлаар явуулах Олон улсын Конвенцийн заалтыг бүрэн тусгаж чадаагүй байна.
- Хуулиар заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлэх нөхцөл боломж бүрэн хангагдаагүй, байгууллагын болон гүйцэтгэж буй ажилтнуудын чиг үүрэг, бүрэн эрх тодорхой бус байна.
- Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан тайлан, түүнд тулгуурлан аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг гаргадаг боловч энэ ажлуудыг зохицуулсан заалт хуульд бүрэн тусгагдаагүйгээс тэдгээр зөвлөмжүүдийг хэрэгжүүлэх зохицуулалт тусгагдаагүй байна.

-оОо-

ГУРАВ. ДҮГНЭЛТ, ЗӨВЛӨМЖ

ДҮГНЭЛТ

1. Монгол Улсын агаарын зайг нисэхэд ашиглах харилцааг зохицуулсан үндсэн гурван хууль болох Монгол Улсын агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай, Улсын нисэхийн тухай болон Иргэний нисэхийн тухай хууль нь зохицуулалт, хамрах хүрээ, агуулгын хувьд хоорондоо илт зөрчилдсөн зүйл байхгүй боловч тайланд дурдсанчлан уг хуулиудын уялдаа холбоог сайжруулах, тэдгээрийн зохицуулалт хоорондын давхардал, хийдлийг арилгах шаардлагатай байна.
2. Засгийн газар болон салбарын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний шийдвэрүүдээр ИНЕГ-т иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалтыг хийх бүрэн эрх, чиг үүргийг нэмж олгон хэрэгжүүлж байгаа нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.2 дахь хэсэгт заасан Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулах чиг үүрэгтэй байх зохицуулалттай нийцэхгүй байна.
3. Хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолтын хувьд ойлгомжгүй буюу салаа утгатай, хэт явцуу буюу тодорхойлж байгаа арга хэмжээ, үйл ажиллагааны хүрээ, агуулгыг бүхэлд нь хамраагүй зарим тодорхойлолтууд байгаагаас гадна “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа”, “зөрчил”, “ноцтой зөрчил”, “осол” гэх зэрэг нэр томъёог олон улсын гэрээ, олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан загвар хууль, стандарт, журмуудад заасан агуулгаар тодорхойлох, security болон safety гэх англи үгийн агуулга, хамрах хүрээг ойлгомжтой, ялгамжтай байдлаар томъёолох шаардлагатай байна.
4. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 2 дугаар зүйлд Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан суурь зарчмын хүрээнд Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд өөрөөр заасан бол тухайн олон улсын гэрээг дагаж мөрдөхөөр заасан байна. Гэвч Чикагогийн конвенци болон түүний хавсралтуудыг шууд хүлээн зөвшөөрөх шаардлагагүй буюу зарим тохиолдолд үндэсний иргэний агаарын тээврийн салбарын онцлогт нийцүүлэн зарим зохицуулалтыг хүлээн зөвшөөрөхгүй байх, энэ тохиолдолд олон улсын зохицуулалт болон үндэсний зохицуулалт хоорондын ялгааг эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэх тухай зохицуулалт байхгүй, олон улсын гэрээнд орсон нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг хүлээн зөвшөөрөх бол хуулийн дээрхи зүйлийг хэрхэн хэрэгжүүлэх нь тодорхойгүй байна.
5. Улсын Их Хурал, Засгийн газар болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан бүрэн эрх, чиг үүргээ хэрэгжүүлэх талаар тодорхой шийдвэрүүдийг гаргаж мөрдүүлж байгаа хэдий ч тэдгээр шийдвэрийн агуулга, шийдвэр гаргахад үндэслэсэн тооцоо, судалгаа хангалтгүй байна. Түүнчлэн бодлогын баримт бичигт өөрчлөлт оруулах болон ИНЕГ-ын бүтэц, зохион байгуулалтын талаар зохих шийдвэрүүд гарсан хэдий ч тэдгээр нь одоог хүртэл хэрэгжээгүй байгаагаас харахад иргэний нисэхийн салбарыг цаашид хөгжүүлэх бодлого тодорхойгүй, шийдвэр гаргах ажиллагаа

удаан, “хуулиа батлуулсны дараа шийднэ” гэсэн байдлаар асуудалд хандаж, хууль батлах явцаас хамаарсан хүлээлтийн байдалд байна.

6. Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагаас **“хуулиа боловсруулж, батлуулсны дараа бодлогоо тодорхойлох буюу бодлого тодорхойлсон баримт бичигтээ өөрчлөлт оруулахаар”** төлөвлөж байгаа нь мөн л үүсээд байгаа асуудлыг шийдвэрлэхгүй буюу “хэрэгжихгүй” бодлогын баримт бичиг гарах үндэслэлийг бүрдүүлэхээр байна. Учир нь аливаа бодлогын баримт бичиг нь дангаараа хууль тогтоомж болон хэрэгждэггүй, хуультай адил хэм хэмжээ тогтоосон эрх зүйн акт бус эсрэгээрээ хуулийн зохицуулалтыг аль чиглэлд, ямар зорилгоор боловсронгуй болгох талаар баримтлах бодлогыг тодорхойлдог буюу хууль нь өөрөө бодлогын баримт бичгийг биелүүлэх хэрэгсэл болох байтал өнөөгийн байдалд нөхцөл байдал эсрэгээрээ байгаа нь анхаарал татаж байна.
7. Хөгжлийн бодлого төлөвлөлийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.8 дахь заалтад: “төрөөс баримтлах бодлого” гэж Монгол Улсын хөгжлийн үзэл баримтлалд суурилсан, түүнд заасан тэргүүлэх чиглэлийн хүрээнд салбарын болон салбар хоорондын **хөгжлийн бодлогын зорилго, зорилт, хэрэгжүүлэх арга замыг тодорхойлсон баримт бичгийг**” ойлгохоор заасан. Тус хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4 дэх хэсэгт зааснаар төрийн захиргааны төв байгууллага буюу асуудал эрхэлсэн яам өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд хамаарах төрөөс баримтлах бодлогын төслийг боловсруулж, **Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлж, батлуулна.**” гэж заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.1 дэх заалтад заасантай зөрчилдөж байна.
8. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1 дэх хэсэгт: “Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын иргэний **нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн**”, мөн зүйлийн 8.2 дахь хэсэгт: “**Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага үйл ажиллагаагаа иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглүүлнэ**” гэж тус тус зааснаас харахад нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт, зохицуулалт нь тус газрын үндсэн чиг үүрэг гэж тодорхойлохоор байна.
9. Байгууллагын хэмжээний удирдлага, зохион байгуулалт, бүтцийн өөрчлөлт, хүний нөөцийн шилжилт хөдөлгөөн сүүлийн жилүүдэд маш их хийгдэж байгаа нь байгууллагын үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлөхүйц хэмжээнд хүрсэн байна.
10. Засгийн газрын тогтоолоор батлагдсан ИНЕГ-ын дүрэм болон ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөрт заасан ИНЕГ-ын чиг үүрэг, бүрэн эрхтэй холбоотой зохицуулалт нь Иргэний нисэхийн тухай хуулиас давсан агуулгатай байна. Түүнчлэн хууль, Засгийн газрын шийдвэр, салбарын сайдын шийдвэрээр тогтоосон ИНЕГ-ын бүрэн эрх, чиг үүрэг, үйл ажиллагааны зорилт, чиглэлийн уялдаа холбоо хангалтгүй байна.

11. Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн бүрэн эрх хуулиар хүлээсэн чиг үүргээ хэрэгжүүлэхэд хангалтгүй байна.
12. ИНЕГ-ын даргын 2015 оны А/791 тушаал, ИНЕГ-ын Аюулгүй ажиллагааны зөвлөлийн хурлын 2017 оны 1/17 тоот шийдвэрээр Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлт, орхигдсон зүйл, заалтуудыг ИНБД-д нэмж тусгах, орчуулгын алдаа болон үндэслэлгүйгээр нэмж тусгасан зүйл, заалтыг залруулж дүрмийн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, үйл ажиллагаанд тохирохгүй, ашигладаггүй дүрмүүдийг хүчингүй болгох замаар ИНБД-ийн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох ажлууд хийгдэж байгаа боловч тэдгээрийг баталж, мөрдүүлэх ажил хангалтгүй байна.
13. ИНЕГ-аас ИНБД-д хийсэн хяналт шинжилгээгээр ИНБД-ийн зохицуулалт нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тохирсон, хэрэгжих боломжтой байх зарчмыг алдагдуулсан, зарим тоон үзүүлэлт, шалгууруудыг хэт чангаруулсан, зөвшөөрөл, гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа, давтамжийг олон улсын стандарт, шаардлагатай харьцуулахад хэт богино тогтоосон зэрэг дутагдалтай байгаа нь илэрсэн байна.
14. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2 дахь хэсгийн заалтууд нь өнөөгийн хэрэгцээ шаардлагыг зарим талаар хангахгүй, практикт нийцэхгүй байна. Тухайлбал, энэхүү хэсэгт тоочин заасан үйл ажиллагаанууд нь Иргэний нисэхийн багц дүрэм /ИНБД/-ийн бүтцэд нийцэхгүй, зөрчилдөж байгаагаас дүрмийг боловсруулж батлуулах, захиргааны хэм хэмжээ тогтоосон актын улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгүүлэх ажилд хүндрэл үүсгэж байна.
15. 2010 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас хийсэн аудитын дүгнэлтэд “Монгол Улс нь Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд цаг хугацаанд нь өөрчлөлт оруулдаггүй” талаар дурдаж иргэний нисэхийн салбарын өөрчлөлт, хөгжилтэй нийцэж, олон улсын стандартаас хоцрохгүйн тулд хавсралтуудад орсон Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт дагаж мөрдвөл зохих нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг цаг хугацаанд нь үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд өөрчлөлт оруулж хэрэгжүүлэх процедурыг бий болгохыг зөвлөсөн байна.
16. Аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг харьяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтран тогтоох, аюулгүйн бүсэд хамаарах нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбоотой асуудлыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулахаар хуульд заасан байгаад энэхүү зүйлийн хэрэгжилт нь хангалтгүй байна.
17. ИНЕГ нь олон улсын аудитад эрх зүйн баримт бичгийн бүрдүүлэлт (дүрэм журам)-ээр өндөр түвшинд шалгагдаж байгаа хэдий ч хэрэгжүүлэлт хангалтгүй түвшинд байна гэх үндэслэлтэй байна. Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны 2013-2017 оны тайлангаас харахад ИНЕГ-ын үйл ажиллагаатай холбоотой, хяналт шалгалт болон хяналт шалгалтын чанар хангалтгүй, гэрчилгээжүүлэх, үнэмлэх олгох зэрэг үйл

ажиллагаанд ИНБД-ийн зохицуулалтыг баримтлаагүй гэх зэрэг зөрчлүүд ихээр илэрсэн нь ийнхүү дүгнэх үндэслэл болж байна.

18. Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1 дэх хэсэгт зааснаар хуулийн төсөл нь анхдагч хуулийн төсөл, хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл, багц хуулийн төсөл, хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай гэсэн төрөлтэй байна.

а/ Мөн хуулийн 25 дугаар зүйлийн 25.1.1 дэх заалтад заасан **“ӨМНӨ НЬ ТУХАЙ ХУУЛИЙН НИЙТ ЗААЛТЫН 50-ИАС ДЭЭШ ХУВЬД НЬ НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРСОН БОЛ”** тухайн хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл боловсруулна гэсэн шаардлагыг дараахь байдлаар хангаж байна:

1-р бүлэг 37 заалттайгаас 19-д нь,

2-р бүлэг 65 заалттайгаас 40-д нь,

3-р бүлэг 18 заалттайгаас 9-д нь,

4-р бүлэг 7 заалттайгаас 4-т нь,

5-р бүлэг 22 заалттайгаас 10-т нь,

6-р бүлэг 8 заалттайгаас 4-т нь,

7-р бүлэг 6 заалттайгаас 3-т нь,

8-р бүлэг 8 заалттайгаас 8-т нь

9-р бүлэг 19 заалттайгаас 17-д нь,

10-р бүлэг 2 заалттайгаас 1-д нь буюу хуулийн нийт **192 заалтын 115-д нь буюу 59,8 хувьд нь урьд өмнө нэмэлт, өөрчлөлт орж байсан байна.**

б/ Мөн 1999 онд батлагдсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 1 дүгээр зүйлд заасан хуулийн зорилтоос харахад тус хууль нь тухайн үеийн хэрэгцээ, шаардлагад үндэслэн **“НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГАА БОЛОН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ”**-д чиглэгдсэн байсан бол одоогийн шинээр боловсруулах хуулийн хэрэгцээ шаардлага нь нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахаас гадна иргэний нисэхийн салбарын тогтвортой хөгжлийг хангах, иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны оролцогчдын эрх, үүрэг, хариуцлагыг тодорхойлох, салбарын эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгож, хэрэгжүүлэх зорилтыг хамрахаар байгаа нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 25 дугаар зүйлийн 25.1.3 дахь заалтад заасан **“ХУУЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛЫГ БҮХЭЛД НЬ ӨӨРЧЛӨХӨД ХҮРГЭСЭН НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРОХ БОЛ”**, мөн зүйлийн 25.1.4 дэх заалтад заасан **“ТУХАЙН ХУУЛИАР ЗОХИЦУУЛЖ БАЙГАА НИЙГМИЙН ХАРИЛЦААНЫ ТӨЛӨВ БАЙДАЛ, АГУУЛГАД ИХЭЭХЭН ӨӨРЧЛӨЛТ ГАРЧ, ТҮҮНТЭЙ УЯЛДУУЛАН ХУУЛИЙГ ШИНЭЧЛЭН БАТЛАХ ШААРДЛАГАТАЙ БОЛСОН”** бол хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл боловсруулна гэж заасантай нийцэж байгаа тул хуулийн төслийг хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл хэлбэрээр боловсруулах нь зүйтэй байна.

ЗӨВЛӨМЖ

Дээр дурдсан үндэслэлээр Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах талаар дараахь зөвлөмжийг гаргаж байна.

1. Хуулийн төслийн зорилтыг боловсруулахдаа тухай хуулиар зохицуулахаар зорьж байгаа бүхий л харилцааг бүхэлд нь хамрах байдлаар боловсруулах;
2. Агаарын зайг улсын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1 дэх заалтад: “Монгол Улсын агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайг” ойлгохоор заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.11 дэх заалтад заасан “Монгол Улсын агаарын зай” гэх нэр томъёоны тодорхойлолттой давхардсан байх тул давхардлыг арилгах, эсхүл иргэний болон улсын агаарын хөлгийн хувьд харилцан адилгүй байх шаардлагатай бол дээрхи нэр томъёог шаардлагатай утга, агуулгаар өөрчлөн найруулах;

Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан “аюул тулгарсан, эсхүл аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг” нь улсын, эсхүл иргэний алин болох нь тодорхойгүй байх тул дээрхи хуулиудад заасан нэр томъёоны тодорхойлолтыг шаардлагатай бол нэгнээс нь эшлэл хийх замаар жигдэлж, хуулийг нэр мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх, эсхүл харилцан адилгүй өөр утгатай нэр томъёо бол утга, агуулгын хувьд ялгагдахуйц нэр томъёо ашиглах;

Иргэний нисэхийн тухай хууль дахь зарим нэр томъёоны тодорхойлолтыг эргэн харж, “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа”, “зөрчил”, “ноцтой зөрчил”, “осол” гэх зэрэг нэр томъёог олон улсын гэрээ, олон улсын иргэний нисэхийн байгууллаас гаргасан загвар хууль, стандарт, журмуудад заасан агуулгаар тодорхойлох, security болон safety гэх англи үгийн агуулга, хамрах хүрээг ойлгомжтой, ялгамжтай байдлаар Монгол Улсын Үндсэн хууль болон бусад хууль тогтоомжид нийцүүлэн тодорхойлох;

3. Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 7, 8 дугаар зүйлд заасан агаарын зайн зөрчил, түүнийг таслан зогсоох талаархи зохицуулалтыг Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 24.5, 24.6 дахь хэсгүүдэд заасан зохицуулалттай харьцуулж, тухайн зохицуулалтууд хоорондын давхардал, зөрчлийг арилгах;
4. Агаарын зайн ашиглалтын нэгдмэл байдал, нэгдсэн бодлогыг хариуцах чиг үүрэг, бүрэн эрх бүхий субъектыг тодорхой болгох, эсхүл улсын болон иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагууд агаарын зайн ашиглалтын талаар нэгдсэн байр суурьт хүрээгүй буюу харилцан адилгүй байр суурьтай байгаа тохиолдолд хэрхэн шийдвэрлэх, ямар зарчмыг баримтлах тухай зохицуулалтуудыг Чикагогийн конвенцийн 3 дугаар зүйлд нийцүүлэн тодорхой тусгах;
5. Улсын нисэхийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.5 дахь хэсэгт: “Улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бол Иргэний нисэхийн тухай

хуулийг баримтална.” гэж, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 дахь хэсэгт: “Энэ хууль нь улсын агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн болон улсын агаарын хөлгөөр арилжааны **нислэг үйлдэх бүх үйл ажиллагааг** зохицуулна.” гэж заасныг тодорхой болгож, яг ямар үйл ажиллагаанд нь иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж үйлчлэхийг нарийвчлан тодорхойлох;

6. Чикагогийн конвенцийн 3 дугаар зүйлийн “d” хэсэгт “*The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft*” /хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нь улсын агаарын хөлөгтэй холбоотой зохицуулалтыг боловсруулах-батлахдаа иргэний агаарын хөлгийн навигацгийн аюулгүй байдлыг зохих ёсоор хангах үүрэг хүлээнэ./ гэж, Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичгийн 5.1-д “Иргэний нисэхийн байгууллага нь иргэний зориулалтаар ашиглах агаарын зайн зохион байгуулалтад өөрчлөлт оруулах асуудлаар төрийн бусад байгууллагаас давуу эрхтэй байна.” гэж тус тус заасныг хэрэгжүүлэх зохицуулалтыг бий болгох;
7. Ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийн талаархи тусгайлсан зохицуулалтыг хуульд тусгах шаардлагатай эсэхийг судалж, шаардлагатай тохиолдолд ерөнхий зориулалтын агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх ажиллагааг хялбаршуулах, энэ салбарын хөгжлийг хангахад чиглэсэн зохицуулалтыг тусгаж, ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх субъектыг илүү тодорхой болгох, зарим чиг үүргийг мэргэжлийн холбоодод шилжүүлэх эсэхийг судалж, энэхүү хэрэгжүүлж байгаа чиг үүргийн хүрээнд аливаа осол, зөрчил гарсан тохиолдолд хариуцлага хүлээх субъектыг тодорхой тусгах;
8. Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг дэмжих, үндэсний агаарын тээвэрлэгчид, хөрөнгө оруулагчдыг ижил тэгш дэмжих, хөрөнгө оруулалтыг нь хамгаалахад чиглэсэн эдийн засгийн болон мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтын оновчтой зохицуулалтыг бүрдүүлэх, иргэний агаарын тээврийн салбарт агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэгч аж ахуйн нэгж, байгууллагын эрх, үүрэг, хариуцлагыг тусгах, хуулийн хэрэгжилтийг **хангахад чиглэсэн албадлагын буюу нөлөөллийн арга хэмжээ** авах үр дүнтэй зохицуулалтыг бүрдүүлэх /жишээлбэл, олгосон аливаа үнэмлэх, гэрчилгээ, зөвшөөрлийг хүчингүй болгох, түдгэлзүүлэх үндэслэлийг тодорхой тусгах/;
9. Хуулийн төсөлд Чикагогийн конвенцийн Хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтийг хэрхэн хүлээн зөвшөөрөх, дагаж мөрдөх болон олон улсын стандарт, журмын зөрүүг мэдээлэх тухай зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгах;
10. Хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4 дэх хэсэгт зааснаар төрийн захиргааны төв байгууллага буюу асуудал эрхэлсэн яам өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд хамаарах төрөөс баримтлах бодлогын төслийг боловсруулж, **Засгийн газрын**

хуралдаанаар хэлэлцүүлж, батлуулна.” гэж заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.1 дэх заалтад заасантай зөрчилдөж байгааг анхаарч, зөрчлийг арилгах;

11. Байгууллагын бүтэц, зохион байгуулалтыг тодорхойлохдоо түүний үндсэн чиг үүргийг хэрэгжилтийг бүрэн хэмжээнд хангахуйц байдлаар зохион байгуулах шаардлагатай бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд байгууллагын бүтэц, зохион байгуулалтын ерөнхий загвар, бүтцийн нэгжүүдийн ерөнхий чиг үүрэг, тэдгээрийг хэрэгжүүлэхэд хангалттай тогтолцоог шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тусгах;
12. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4.5 дахь заалтад заасан иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын “иргэний нисэхийн үйлчилгээний орлогыг **хууль тогтоомжийн хүрээнд** нисэхийн аюулгүй байдалг хангах үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах” бүрэн эрхийг заасан зохицуулалтыг хэрхэн хэрэгжүүлэх талаархи нарийвчилсан зохицуулалтыг шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд тусгах;
13. Түүнчлэн ИНЕГ, түүний харьяа байгууллага, нэгжээс Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлэх явцад иргэн, хуулийн этгээдэд үзүүлж байгаа үйлчилгээний төлөө тэдгээр иргэд, хуулийн этгээдээс тодорхой хэмжээний хураамж авдаг бөгөөд энэ талаархи зохицуулалтыг хууль тогтоомжид илүү нарийвчлан тусгах, одоогийн хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж дахь давхардал, зөрчлийг арилгах;
14. Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-ИНЕГ-ын чиг үүрэг, бүрэн эрхийг тодорхой тусгаж, Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хууль тогтоомжид нийцүүлэх, үйлдвэрлэл үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлаж, иргэний нисэхийн аюулгүй байдалны хяналт-зохицуулалтын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэхэд анхаарах.
15. ИНЕГ-ын даргын эрхийг Улсын ерөнхий байцаагчид, нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагчид шилжүүлэх, шилжүүлж болох эрхийн талаархи зохицуулалтыг тодорхой болгож, эрхээ шилжүүлсэн нь хариуцлагаас чөлөөлөх үндэслэл болохгүй тухай зохицуулалтыг нэмж тусгах;
16. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1.1 дэх заалтад заасан “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбогдолтой газрууд” гэдэгт “агаарын хөлөг”, “агаарын тээвэрлэгчийн албан байр, тасалгаа”, “семинар /workshop/” зэрэг багтах эсэх нь тодорхойгүй байгаа тул мөн заалтад “агаарын хөлөг”-г тодорхой тусгах. Түүнчлэн агаарын хөлөг нь зөвхөн тухайн улсад бүртгэлтэй агаарын хөлөг байх эсэх, гадаад улсын агаарын хөлөг саадгүй нэвтэрч болох эсэх талаархи зохицуулалтыг доор дурдсан загвар хуулийн зохицуулалт, олон улсын гэрээнд нийцүүлэн оновчтой томьёолох;
17. Хуульд улсын байцаагчийг эрх олгох, тэдгээрийг томилох тухай зохицуулалтыг нарийвчлан тусгахаас гадна улсын байцаагч нарын

шатлалыг улсын байцаагч, улсын ахлах байцаагч болон улсын ерөнхий байцаагч гэсэн шат дараалалтай байхаар тогтоох

18. ИНБД-ийн талаархи зохицуулалтыг боловсруулахдаа Захиргааны ерөнхий хуульд заасан захиргааны хэм хэмжээний актад тавигдах шаардлагыг анхаарч, ИНД бүрийг нэр буюу гарчгаар нь нэг бүрчлэн тоочин заахаас аль болохоор татгалзах, энэхүү тайлангийн 47, 48 дугаар хуудсуудад заасанчлан ерөнхий зохицуулах харилцаагаар нь ангилан, агуулга тус бүрээр нь бие даасан заалт болгон томъёолох;
19. ИНБД-үүдэд мониторинг хийх, тэдгээр нь хууль тогтоомж, олон улсын холбогдох стандартуудад нийцэж байгаа эсэхэд тогтмол хяналт-шинжилгээ хийх, Чикагогийн конвенц түүний хавсралтуудад нэмэлт, өөрчлөлт орсон тохиолдолд ИНБД-үүдэд хэрхэн ямар дараалал, цаг хугацаанд өөрчлөлт оруулж байх талаар тодорхой зохицуулалтыг тусгах;
20. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 13 дугаар зүйл нь Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.1 дэх хэсэгт: “Энэ зүйлд заасан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ.”, мөн зүйлийн 15.15.2 дахь заалтад: “иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх” гэж тус тус заасантай зөрчилдөж байгааг анхаарч хуулийн энэхүү зөрчлийг арилгах;
21. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.4 дэх хэсэгт заасан агаарын хөлгийг даатгуулах тухай зохицуулалтыг нягталж, бүртгэлтэй агаарын хөлөг бүрийг даатгах бус зөвхөн Монгол Улсад бүртгэлтэй бөгөөд нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлөг даатгуулсан байх агуулгаар өөрчлөн найруулах;
22. Олон улсын жишиг болон олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын загвар хуульд нийцүүлэн зөвхөн Монгол Улсын иргэн, эсхүл Монгол Улсад хууль ёсоор байнга оршин суудаг хүн, эсхүл Монгол Улсын хуулийн дагуу байгуулагдсан хуулийн этгээд өөрийн эзэмшиж, ашиглаж буй агаарын хөлгийг бүртгүүлэх болон Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмших тухай зохицуулалтыг тусгах;
23. Тайлангийн 20, 21 дүгээр хуудаст заасанчлан дэлхийн улс орнуудын жишгийг харгалзан Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт нислэг үйлдэх гадаадын хуулийн этгээдийн төрөл, түүнд тавигдах шаардлага, тухайлбал, түүнд эзлэх гадаадын хөрөнгө оруулалтын хувь хэмжээ, тухайн хуулийн этгээдийн удирдах албан тушаалтан, тухайн хуулийн этгээдийн удирдах дээд байгууллага дахь гадаадын иргэдийн төлөөлөлийн хувь хэмжээнд тавигдах шаардлагыг тодорхойлох;
24. Агаарын хөлгийн нисэх багийн бүрэлдэхүүн, тухайлбал, хэдэн нисгэгчтэйгээр нислэг үйлдэхийг тухайн агаарын хөлгийг үйлдвэрлэгч тогтоодог тул хуульд заасан агаарын хөлөг нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тогтоосон бүрэлдэхүүнтэй байна гэсэн хэсгийг хасах;
25. Нисэх буудал, аэродромын аюулгүй байдал хариуцсан алба хаагчдын эрх зүйн байдлыг тодорхой болгох, тэдгээрээс нисэх буудал, аэродромын

- аюулгүй байдлыг хангах чиг үүргээ хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай эрх, тэдгээрийн шаардлагыг биелүүлээгүй этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагыг тодорхой болгох;
26. Аюулгүй байдлын үйл ажиллагаа явуулах журам, түүнийг хариуцсан этгээдүүдийн эрх, үүргийг тодорхой зааж өгөхөөс гадна, эдгээр зохицуулалт нь тухайн байрлалд үйл ажиллагаа явуулж байгаа, үйлчлүүлж байгаа бүхий л этгээдэд хамаарахуйц байдлаар боловсруулах;
27. Хуулийн төсөл, түүнтэй уялдуулан боловсруулах Газрын тухай болон Монгол Улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хуулийн төсөлд аэродром орчмын бүс, аэродромын аюулгүйн бүсийг тодорхойлж, уг бүсэд хориглох үйл ажиллагааны талаархи зохицуулалт болон түүнийг зөрчсөн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлагыг тодорхой тусгах;
28. Нисэхийн ажилтны мэргэжлийн үнэмлэх, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ зэргийн хүчинтэй байх хугацааг зохистой байдлаар тогтоох, хүчинтэй хугацааг тогтоохдоо баримтлах зарчим, ялгамжтай хугацаа тогтоох шаардлагатай бол баримтлах үндэслэл, журмыг тодорхой болгох;
29. Хуулийн төслийн шинэчилсэн найруулгатай холбоотойгоор загвар хуулийн зохицуулалтад тулгуурлан Зөрчлийн тухай хууль, Эрүүгийн хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хамтад нь боловсруулах, нислэгийн үед нислэгийн үйл ажиллагаанд саад учруулах аливаа үйлдэлд хүлээлгэх хариуцлагыг тодорхой болгох. Тухайлбал, Эрүүгийн хуулийн 27.4 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан “удаан хугацаагаар” гэснийг хэрхэн ойлгож хэрэглэх талаар тодорхой болгох, агаарын хөлөгт хориглосон үйлдэл гаргасан, үйл ажиллагаа явуулсны улмаас агаарын хөлгийн нислэгийн хэвийн ажиллагаа саатсан, төлөвлөгдөөгүй буулт хийсэн зэрэг үйл ажиллагааны улмаас хохирол учирсан бол гэмт хэрэгт тооцох талаар Эрүүгийн хуульд нэмж тусгах;
30. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.2 дахь хэсэгт зааснаар хэт хөнгөн онгоцоор үйл ажиллагаа явуулах, нислэг үйлдэхэд энэ хуулиар тогтоосон шаардлагууд буюу улсын бүртгэлийн гэрчилгээтэй байх, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй байх, радио станц ашиглах зөвшөөрөлтэй байх зэрэг шаардлагыг хангасан байхыг шаардахгүй байгааг ИНД-д нийцүүлэн өөрчлөх.

-оОо-