



МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР

Төрийн ордон, Жанжин Д.Сүхбаатарын талбай,
6 дугаар хороо, Сүхбаатар дүүрэг, Улаанбаатар хот, 14201
Утас: (976-51) 26 08 17, Факс: (976-51) 26 24 08
Цахим шуудан: info@cabinet.gov.mn,
Цахим хуудас: www.mongolia.gov.mn

10.03. 05. 05 № 3Г-1/86
танай _____-ны № _____-т

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ДАРГА
ГОМБОЖАВЫН ЗАНДАНШТАР
ТАНАА

Хуулийн төсөл өргөн мэдүүлэх тухай

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлж байна.

Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдаанаар хэлэлцүүлж өгөхийг хүсье.

МОНГОЛ УЛСЫН ЕРӨНХИЙ САЙД

ЛОЮУН-ЭРДЭНЭ



Л.О.

000234002130



УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ЕРӨНХИЙ
НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА
Л.ӨЛЗИЙСАЙХАН ТАНАА

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН
ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР

Төрийн ордон Жанжин Д.Сүхбаатарын талбай
6 дугаар хороо. Сүхбаатар дүүрэг, Улаанбаатар хот. 14201
Утас: (976-51) 26 08 17, Факс: (976-51) 26 24 08.
Цахим шуудан: info@cabinet.gov.mn,
Цахим хуудас: www.cabinet.gov.mn

2023. 05. 24 № ХГ/1219
танаи -ны № -т

Г Хуулийн төсөл өргөн мэдүүлэх
хугацааг товлох тухай

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр шийдвэрлэсний дагуу холбогдох материалын хамт хүргүүлж байна.

Хянан үзэж, Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх хугацааг товлож өгөхийг хүсье.

Хавсралт/ ДАМ хуудастай.

МОНГОЛ УЛСЫН САЙД,
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ
ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН ДАРГА

Д.АМАРБАЯСГАЛАН



**МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ ЗҮЙ,
ДОТООД ХЭРГИЙН САЙД**

Засгийн газрын V байр, Б.Ширэндэвийн тудамж 8/4,
Чингэлтэй дүүрэг, Улаанбаатар хот, 15160
Утас/Факс: (976-51) 26 75 33.
Цахим шуудан: info@mojha.gov.mn,
Цахим худас: www.mojha.gov.mn

2023.05.23 № 1/2911
таний 2023.05.19 -ны № 01/2388 -т

**Г ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН
САЙД С.БЯМБАЦОГТ ТАНАА**

Танаас ирүүлсэн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.8 дахь хэсэгт заасны дагуу Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх нь зүйтэй гэж үзэв.



151612593

A5 Файл.2023



МОНГОЛ УЛСЫН САНГИЙН САЙД

15160 Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг,
С.Данзангийн гудамж 5/1, Засгийн газрын II байр,
Утас/факс: (976-51) 26 74 68, И-майл:info@mof.gov.mn
Вэбсайт:www.mof.gov.mn

2023.05.23 № 01/3546
танай 2023.05.19 ны № 01/2387 -т

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН САЙД С.БЯМБАЦОГТ ТАНАА

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн
найруулгын төслийг Хууль тогтоомжийн тухай
хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.7 дахь хэсэгт заасны
дагуу Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх
зөвшөөрлийг олгож байна.

Хүндэтгэсэн,

Б.ЖАВХЛАН

9761001140

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛЭС

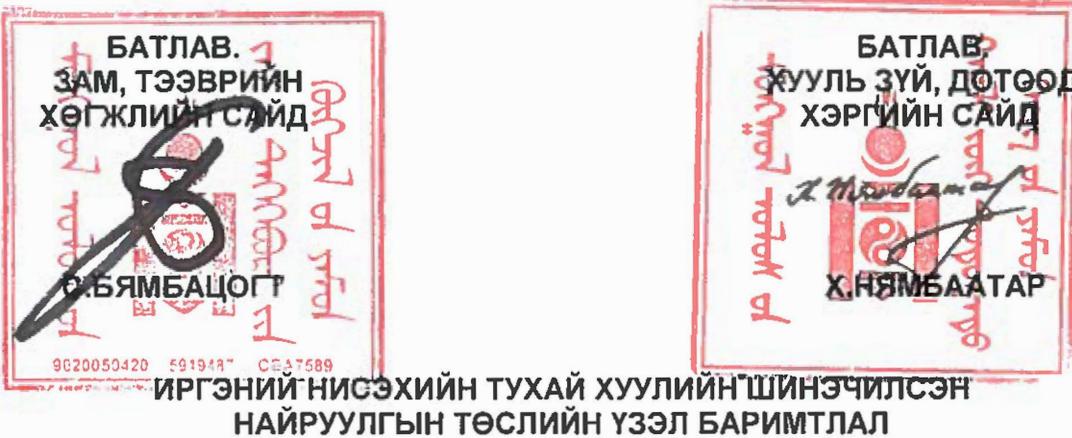
Монгол Улсын Засгийн газрын 2023 оны 05 дугаар сарын 17-ны өдрийн хуралдааны 21 дүгээр тэмдэглэлд:

"Х.ХЭЛЭЛЦСЭН нь: Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл

ШИЙДВЭРЛЭСЭН нь: Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг хэллэлцээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр тогтов." гэжээ.



ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР



Нэг.Хуулийн төсөл боловсруулах үндэслэл, практик шаардлага

1.1.Хууль зүйн үндэслэл

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан "Алсын хараа 2050" Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын Дөрөвдүгээр зүйлийн Зорилго 1-ийн Зорилт 4.2-т "Иргэний нисэхийн дэд бүтэц, ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлсэн байна" гэж, Тавдугаар зүйлийн Зорилт 5.2-т "Төрийн захиргааны байгууллагуудын бүтэц, зохион байгуулалтыг оновчтой тодорхойлох замаар чиг үүрэг, эрх мэдлийн хуваарилалтыг нарийвчилна" гэж заасны хүрээнд 2021-2030 онд төрийн захиргааны байгууллагуудын бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүрэг, эрх мэдлийн зааг, ялгааг оновчтой тодорхойлж, оролцоог зохистой хангасан, хувийн хэвшилтэйгээ хамтарч ажилладаг тогтолцоог төлөвшүүлэхээр заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан "Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл"-ийн 121-т зааснаар Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу нисэхийн аюулгүй байдлын 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 зорилгоор Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулахаар тусгасан.

Иргэний нисэхийн тухай хууль 1999 онд батлагдаж, 2001, 2003, 2008, 2011, 2015 болон 2017 онд тус тус нэмэлт, өөрчлөлт орсон. Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг дагаж иргэний нисэхийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоо нэмэгдэн агаарын тээврийн цар хурээ өргөжиж, аюулгүй байдлын олон улсын стандарт шаардлага илүү боловсронгуй болж, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль, Захиргааны ерөнхий хууль тус тус шинэчлэн батлагдсантай холбогдуулан иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох шаардлага үүссэн.

1.2.Практик шаардлага

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаварт Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор баталсан аргачлалын дагуу хийсэн үнэлгээг үндэслэн Иргэний нисэхийн тухай

хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл боловсруулах хэрэгцээ шаардлагыг дараах байдлаар тодорхойлж байна. Үүнд:

1. Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүргийг хэрэгжүүлэх, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, үр ашигтай хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн зохицуулалтыг сайжруулах;
2. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэх, холбогдох зохицуулалтыг нэмж тусгах;
3. Иргэний нисэхийн тухай хуульд тусгасан нислэгийн үйл ажиллагааны ерөнхий заалтыг нарийвчлан ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалт, арилжааны нислэгийн үйл ажиллагааны зааг ялгааг тодорхойлох;
4. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт шаардлагын шинэчлэлтэй холбогдуулж, иргэний нисэхийн дүрмийг батлах “тусгайлан эрх олгосон заалт”-ыг Захиргааны ерөнхий хуульд заасны дагуу тодорхой тусгах;
5. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжийн дагуу иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлах зорилгоор Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь Засгийн газрын тохируулагч агентлаг байхаар, агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэродромын үйлчилгээ болон аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг бие даасан аж ахуйн нэгжүүд хэрэгжүүлэх зохицуулалт бүрдүүлэх;
6. Чикагогийн конвенцын 13 дугаар хавсралтын дагуу шинжлэн шалгах ажиллагаа гүйцэтгэгч байгууллагыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв болон төрийн захиргааны байгууллагаас хараат бус байхаар зохион байгуулах;
7. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжид иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтыг хэрэгжүүлэх байгууллагын даргын бүрэн эрхийг тодорхой хуульчлахыг зөвлөдөг тул нисэхийн аюулгүй байдлыг салбарын сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга хариуцдаг байхаар тусгах;
8. Нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг үр дүнтэй гүйцэтгэх зорилгоор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын санхүүжилтийн зарчмыг тодорхой тусгах;
9. Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг төрөөс дэмжих, орон нутгийн алслагдсан бус нутагт нийгмийн зайлшгүй шаардлагатай үйлчилгээг бодлогоор дэмжих, агаарын тээврийг өргөжүүлэн тогтвортжуулахад чиглэсэн оновчтой, үр дүнтэй эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгох;
10. Агаарын навигацийн хураамжийн тодорхой хувиар нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагааг санхүүжүүлэх, зохицуулалтыг бүрдүүлэх;
11. Иргэний нисэхийн хууль тогтоомж зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагыг нэмэгдүүлэх, тодорхой болгох зорилгоор холбогдох хууль, тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах.

Хоёр.Хуулийн төслийн ерөнхий зорилго, бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээ

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл нь 10 бүлэгтэй бөгөөд дараах агуулгатай байхаар боловсруулна. Үүнд:

Нэгдүгээр бүлэгт нийтлэг үндэслэл буюу хуулийн зорилт, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж, түүний үйлчлэх хүрээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчим болон нэр томъёоны тодорхойлолт;

Хоёрдугаар бүлэгт иргэний нисэхийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх буюу Монгол Улсын Их Хурал, Засгийн газар, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүрэн эрх, иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, түүний даргын бүрэн эрх, эрх шилжүүлэх зохицуулалт;

Гуравдугаар бүлэгт иргэний нисэхийн зохицуулалт, иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалт, дүрмийн шаардлагаас чөлөөлөх, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын болон эдийн засгийн зохицуулалт;

Дөрөвдүгээр бүлэгт иргэний агаарын хөлөг, түүнд хамаарах үйл ажиллагаа, агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсгийн бүртгэл, иргэний агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадвар, нислэгийн үйл ажиллагааны төрөл, арилжааны агаарын тээврийн үйл ажиллагаа, агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ, агаарын тээвэрлэгчийн үүрэг, агаарын хөлгийн дарга, түүний бүрэн эрх, ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа, нислэгийн үеийн дэг журам, нислэгийн үйл ажиллагаанд хориглох зүйл, аюул тулгарсан агаарын хөлөг болон агаарын тээвэрлэгчийн даатгалын зохицуулалт;

Тавдугаар бүлэгт агаарын навигацийн үйлчилгээ, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт, агаарын навигацийн үйл ажиллагааны санхүүжилтийн талаарх зохицуулалт;

Зургаадугаар бүлэгт аэродром, нисэх буудал, аэродромын аюулгүйн бүс, дохио тэмдэг, тэдгээрийн зохицуулалт;

Долоодугаар бүлэгт нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын зохицуулалт;

Наймдугаар бүлэгт нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, иргэний нисэхийн хяналт, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, түүний бүрэн эрх, ажиллах нэхцэл, баталгаатай холбоотой зохицуулалт;

Есдүгээр бүлэгт агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа, түүний зарчим, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба, ерөнхий шинжлэн шалгагч, шинжлэн шалгагч тэдгээрийн бүрэн эрх, шинжлэн шалгах багийн ахлагч, түүний бүрэн эрх, шинжлэн шалгах ажиллагааны тайлан, аюулгүй байдлын зөвлөмж, шинжлэн шалгах ажиллагааг сэргээх зохицуулалт;

Аравдугаар бүлэгт бусад зүйл буюу нисэхийн үйл ажиллагааны санхүүжилт, иргэний нисэхэд ашиглах хэл, хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага, хууль хүчин төгөлдөр болох зэрэг зохицуулалтыг тус тус тусгана.

Гурав.Хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсэж болох нийгэм, эдийн засаг, хууль зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар дараах үр дүнд хүрнэ гэж тооцож байна. Үүнд:

1. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд хийсэн Аудит шалгалтын зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх замаар эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулна. Монгол Улсын иргэний нисэхийн эрх зүйн зохицуулалт олон улсын хэм хэмжээнд нийцэж, салбарын урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлого, түүнийг хэрэгжүүлэх нөхцөл бүрдэж, нисэхийн аюулгүй байдал сайжирна.

2. Шинжлэн шалгах ажиллагааны бие даасан, хараат бус байдал хангагдсанаар нислэгийн осол, зөрчил гарах нөхцөлийг бууруулна.

3. Нислэгийн үйл ажиллагаа, түүнд дэмжлэг үзүүлэх агаарын навигаци, аэродром, аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний чиг үүрэг тодорхой болж, харилцан уялдаатай өргөжин хөгжих, улс орны эдийн засгийн өсөлтөд дэмжлэг болохуйц иргэний нисэхийн дэд бүтэц, агаарын тээврийн тогтолцоо бүрдэх, бие даасан үйл ажиллагаа явуулах, орон тооны давхардлыг арилгах болон хөрөнгө оруулалтын үр ашиг нэмэгдэх нөхцөл бүрдэнэ.

4. Хувийн хэвшлийн оролцоо, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих, зах зээлийн шударга өрсөлдөөнийг бий болгох, агаарын тээврийн тогтвортой байдлыг хангах, нийтэд хүртээмжтэй үйлчилгээг үзүүлэх нөхцөл бүрдэнэ.

5. Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгож, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд оролцогч иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын нисэхийн аюулгүй байдалтай холбоотой хүлээх үүрэг, хариуцлагыг тодорхой болгосноор төр, иргэн, хуулийн этгээдийн хариуцлага дээшилнэ.

6. Ерөнхий зориулалтын, арилжааны болон арилжааны бус нислэгийн үйл ажиллагааг хуулийн хүрээнд тодорхой, нийтэд ойлгомжтой байдлаар зохицуулснаар агаарын тээврийн тэгш оролцоог хангах, хөрөнгө оруулалт, тээврийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх боломж бүрдэнэ.

7. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагыг чиг үүргийнх нь дагуу Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болгон өөрчлөн зохион байгуулах тул шинээр агентлаг байгуулахгүй болно. Бүтцийн өөрчлөлттэй холбоотойгоор улсын төсөвт дарамт учрахгүй, мөн агентлагийн орон тоо дунд хугацаанд нэмэгдэхгүй байхаар тооцсон.

8. Засгийн газрын агентлагийн үзүүлдэг агаарын навигацийн болон нисэх буудал, нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын үйлчилгээг үзүүлэх төрийн өмчит аж ахуйн нэгжийг байгуулах эрх зүйн зохицуулалт бүрдсэнээр орон нутгийн өмчийн болон хувийн өмчийн нисэх буудал, аэродром байгуулах, орон нутгийн агаарын тээврийн дэд бүтцийг сайжруулах зэрэг ач холбогдолтой байна.

Дөрөв.Хуулийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ болон бусад хуультай хэрхэн уялдах, хуулийг

хэрэгжүүлэхэд шинээр боловсруулах, хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн талаарх санал

Энэ хуулийн төслийг Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ болон бусад хуульд нийцүүлэн боловсруулна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлтэй холбогдуулан Агаарын зайлж нисэхэд ашиглах тухай, Улсын нисэхийн тухай хууль, Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хууль, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай зэрэг хуулиудад тус тус нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, Иргэний нисэхийн тухай хуулийг хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн төслүүдийг боловсруулна.

Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагыг чиг үүргийнх нь дагуу Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болгон өөрчлөн зохион байгуулахтай холбогдуулан “Төрийн захиргааны байгууллагын тогтолцоо, бутцийн ерөнхий бүдүүвчийг шинэчлэн батлах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 07 дугаар сарын 07-ны өдрийн 07 дугаар тогтоолын хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тогтоолын төслийг боловсруулна.

—oOo—

ТАНИЛЦУУЛГА

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл”-ийн 121-т “Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, үр ашигтай хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн зохицуулалтыг бүрдүүлэх, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлж шинэчлэн найруулах зорилгоор Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах”-аар тусгасан.

Иргэний нисэхийн тухай хууль нь 1999 онд батлагдсан бөгөөд 2001, 2003, 2008, 2011, 2015, 2017 онд тус тус нэмэлт, өөрчлөлт орсон хэдий ч иргэний нисэхийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоо нэмэгдэн агаарын тээврийн цар хүрээ өргөжиж, аюулгүй ажиллагааны олон улсын стандарт шаардлага илүү боловсронгуй болж, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль, Захиргааны ерөнхий хууль тус тус шинэчлэн батлагдсантай холбогдуулан иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох шаардлага үүссэн.

Түүнчлэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах нэгдсэн тогтолцоог бүрдүүлэх үүднээс Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-аас “Агаарын хөлгийн ослыг шинжлэн шалгах загвар хууль”-ийг 2013 онд, “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хууль”-ийг 2014 онд тус тус боловсруулж, иргэний нисэхийн тухай хууль шинээр болон шинэчлэн боловсруулж байгаа гишүүн улс орнуудад мөрдөж ажиллахыг зөвлөмж болгосон.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Нийтлэг үндэслэл, Иргэний нисэхийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх, Иргэний нисэхийн зохицуулалт, Иргэний агаарын хөлөг, түүнд хамаарах үйл ажиллагаа, Агаарын навигацийн үйлчилгээ, Аэродром, нисэх буудал, Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах зэрэг нийт 10 Бүлэг, 51 зүйлтэй байхаар боловсрууллаа.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд дараах шинэ зохицуулалтуудыг тусгасан. Үүнд:

- Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, түүний бүрэн эрхийг олон улсын эрх зүйн зохицуулалтын практик туршлагад тулгуурлан эрхийг төвлөрүүлж, үүргийг хавтгайруулсан тогтолцоог өөрчлөх зорилгоор шийдвэр гаргах эрх бүхий субъект болох “Дарга”-ын эрх, үүргийг тодотгон тусгаж өгсөн;
- Иргэний нисэхийн мэргэжлийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэгтэй агентлаг (ИНЕГ)-ын бүтэц, үйл ажиллагаанаас эдийн засгийн зохицуулалт, аж ахуйн үйл ажиллагааг салгаж, эдийн засгийн зохицуулалтыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн яаманд, бизнесийн үйл ажиллагааг компанийн хэлбэрт шилжүүлэх, ИНЕГ-ын статусыг тохируулагч агентлаг байхаар тус тус тусгасан;
- Нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналтыг хэрэгжүүлэх байгууллага нь ИНЕГ байхаар тусгасан;

- Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцүүлэн зохицуулах, үр ашигтай, өрсөлдөх чадвартай агаарын тээврийг хөгжүүлэх, зорчигч, иргэдийн эрх ашгийг хамгаалахад чиглэсэн эдийн засгийн зохицуулалтыг шинээр тусгасан;

- Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалт, түүнийг хэрэгжүүлэх байгууллагын зохион байгуулалт, чиг үүрэг, үйл ажиллагааг олон улсын жишигт нийцүүлэх, олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас санал болгосон “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хууль”-д нийцүүлэн боловсруулсан;

- Одоогийн хуульд зөвхөн тээвэрлэгчийн эзэмшилд байгаа агаарын хөлгийг зохицуулж байсан бол шинэчилсэн төсөлд өмчийн олон хэлбэрийн агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг зохицуулахаар шинэчилсэн;

- Өмчийн олон хэлбэр, ашиглалтын төрөл бүрийн нөхцөлтэй нисэх буудлуудын зохицуулалт, нислэгийн аюулгүй байдал, хөдөлгөөний нэгдмэл байдлыг хангасан үйлчилгээний үйл ажиллагаа, төрийн зохицуулалтыг шинээр тусгаж өгсөн;

- “Агаарын навигацийн үйлчилгээ” гэсэн тодорхойлолтыг өргөжүүлж, Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд /цаашид агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага гэх/ Монгол Улсын нэрийн өмнөөс үзүүлнэ гэж тусгасан;

- Шинжлэн шалгах, судалгаа дүгнэлт хийх эрх бүхий байгууллагын статусыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас санал болгосон “Агаарын хөлгийн ослыг шинжлэн шалгах загвар хууль”-д нийцүүлэн боловсруулсан болно.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар дараах ач холбогдолтой гэж үзэж байна. Үүнд:

- Олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээнд нийцсэн иргэний нисэхийн эрх зүйн орчин бүрдэж, нислэгийн аюулгүй байдал сайжирна.

- Засгийн газрын тохируулагч агентлагийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын болон иргэний нисэхийн салбарын эдийн засгийн зохицуулалтын чиг үүрэг тодорхой болно.

- Шинжлэн шалгах ажиллагааны бие даасан, хараат бус байдал хангагдсанаар осол, зөрчил гарах нөхцөл буурна.

- Нислэгийн үйл ажиллагаа, агаарын навигаци, аэродром, аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний чиг үүрэг тус тус тодорхой болж, улс орны эдийн засгийн өсөлтөд дэмжлэг болохуйц харилцан уялдаатай өргөжин хөгжих тогтолцоо бүрдэж, хөрөнгө оруулалт үр дүнтэй байх нөхцөл бүрдэнэ.

- Иргэний нисэхийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоо нэмэгдэх, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих, зах зээлийн шударга өрсөлдөөнийг бий болгох эдийн засгийн зохицуулалтын орчин бий болно.

- Агаарын тээврийн тогтвортой байдлыг хангах, өрсөлдөөнийг дэмжих, нийтэд хүртээмжтэй үйлчилгээ үзүүлэх нөхцөл бүрдэнэ.

- Аймаг, суманд ерөнхий зориулалтын нислэгийн үйлчилгээг хүргэх эрх зүйн орчин бүрдэнэ.

Хуулийн төсөлд дараах өөрчлөлтийг оруулсан. Үүнд:

- Төсвийн тухай хуульд нийцүүлэн төрийн өмчтэй аэродром, нисэх буудал, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагааны зардлыг улсын төсөв болон агаарын навигацийн хураамжийн орлогоос санхүүжүүлэхээр тусгасан байсныг хуулийн төслөөс хассан.
- Хуулийн төслийн зарим зохицуулалтыг Зөвшөөрлийн тухай хуульд нийцүүлэн өөрчлөн найруулсан.
- Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог шинэчилсэн.
- Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл хүснэгчээс шаардах хуульд тусгайлан заах нэхцэл, шаардлагын талаарх зохицуулалтыг хуулийн төсөлд нэмж тусгасан болно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ... -ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ /Шинэчилсэн найруулга/

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ

1 дүгээр зүйл.Хуулийн зорилго

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

2 дугаар зүйл.Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж

2.1. Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж нь Монгол Улсын Үндсэн хууль, энэ хууль болон эдгээр хуультай нийцүүлэн гаргасан хууль тогтоомжийн бусад актаас бүрдэнэ.

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

3 дугаар зүйл.Хуулийн үйлчлэх хүрээ

3.1. Энэ хуулиар дараах харилцааг зохицуулна:

3.1.1. Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа;

3.1.2. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаа, эсхүл агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа иргэний агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа;

3.1.3. Гадаад улсын хуульд өөрөөр заагаагүй бол тухайн улсын нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаа Монгол Улсын бүртгэлтэй, эсхүл Монгол Улсын агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа.

3.1.4. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа улсын агаарын хөлгийн байлдааны үүргийн нислэгээс бусад нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдахтай холбоотой харилцаа.

4 дүгээр зүйл.Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд баримтлах зарчим

4.1. Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд дараах зарчмыг баримтална:

4.1.1. аюулгүй;

4.1.2.үр ашигтай;

4.1.3.хүртээмжтэй.

5 дугаар зүйл.Хуулийн нэр томьёоны тодорхойлолт

5.1.Энэ хуульд хэрэглэсэн дараах нэр томьёог дор дурдсан утгаар ойлгоно:

5.1.1.“агаарын зайд” гэж агаарын хөлөг хөөрөлт, буулт гүйцэтгэхэд шаардлагатай орон зайлт багтаасан, нислэгийн нам өндөөс хяналттай агаарын зайн дээд хязгаар хүртэлх нислэг үйлдэх зайлт;

5.1.2.“агаарын навигацийн үйлчилгээ” гэж агаарын зайд үйлдэж байгаа нислэгийн бүх үе шатанд үзүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний менежмент, холбоо, навигаци, ажиглалт, нисэхийн мэдээлэл, нисэхийн цаг уурын үйлчилгээ болон эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл дамжуулах, тэдгээрийг багтаасан цогц үйл ажиллагаа;

5.1.3.“агаарын навигацийн байгууламж” гэж агаарын навигацийн үйлчилгээнд ашиглаж байгаа барилга, байгууламж, тоног төхөөрөмжийг;

5.1.4.“агаарын тээвэрлэгч” гэж иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу олгосон агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигч хуулийн этгээдийг;

5.1.5.“агаарын хөлөг” гэж агаар газрын гадаргуутай харилцан үйлчилснээс өөр, агаарын урсгалын харилцан үйлчлэлээр агаар мандалд хөөрөн нисэх чадвартай төхөөрөмжийг;

5.1.6.“аюулгүй байдлын зөвлөмж” гэж шинжлэн шалгах ажиллагааны үр дүнд, эсхүл аюулгүй байдлын талаар гаргасан судалгаа болон бусад эх үүсвэрийг үндэслэн агаарын хөлгийг ослоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах эрх бүхий байгууллагаас гаргасан баримт бичгийг;

5.1.7.“аюулгүйн үзлэг” гэж хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд ашиглаж болзошгүй зэвсэг, тэсрэх бодис, эсхүл бусад аюултай хэрэгсэл, эд зүйлс болон бодисыг илрүүлэхэд чиглэсэн техникийн болон бусад арга хэрэгслээр хийх үзлэгийг;

5.1.8.“аэродром” гэж агаарын хөлгийн хөөрөлт, буулт болон гадаргуу дээрх хөдөлгөөнд бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн ашиглахад зориулсан газар, усан дээр тогтоосон талбай болон түүн дээрх барилга, байгууламж, тоног төхөөрөмжүүдийг;

5.1.9.“зөрчил” гэж агаарын хөлгийн аюулгүй байдалд нөлөөлж байгаа, эсхүл нөлөөлж болох, ослоос бусад эрсдэл бүхий тохиолдлыг;

5.1.10.“иргэний нисэхийн дүрэм” гэж Олон улсын иргэний нисэхийн тухай “Чикагогийн конвенц” /цаашид “Конвенц” гэх/, түүний Хавсралтад заасан стандартын суурь түвшинг хангах зорилгоор энэ хуульд нийцүүлэн гаргасан нисэхийн аюулгүй байдлыг зохицуулах баримт бичгийг;

5.1.11."нислэг" гэж агаарын хөлөг зогсоолоос хөдлөхөөс эхлэн хөөрөх, нисэх, газарт бууж, хөдөлгөөнөө бүрэн зогсоох хүртэлх үйл явцыг;

5.1.12."нислэгийн аюулгүй байдал" гэж нислэгийн үйл ажиллагаа болон түүнд хамаарах бусад үйл ажиллагааг хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөнд хохирол учруулахгүйгээр гүйцэтгэх нөхцөл байдал болон чадварыг;

5.1.13."нислэгт тэнцэх чадвар" гэж агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсэг нислэгийн аюулгүй байдлын шаардлагад нийцэж байгаа төлөв байдлыг;

5.1.14."нисэхийн аюулгүй байдал" гэж агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой, эсхүл түүнд шууд дэмжлэг үзүүлдэг нисэхийн үйл ажиллагаанд хамаарах эрсдэлийг хүлээн зөвшөөрөгдөхүйц түвшинд хадгалах ба удирдах нисэхийн байгууллага, эсхүл тогтолцооны төлөв байдлыг;

5.1.15."нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт" гэж хүний болон материаллаг нөөцийг хослуулах замаар хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах цогц үйл ажиллагааг;

5.1.16."нисэхийн мэргэшсэн ажилтан" гэж иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу олгосон үнэмлэх, гэрчилгээ эзэмшигчийг;

5.1.17."нисэхийн мэдээллийн эмхтгэл" гэж тухайн улсаас, эсхүл тухайн улсын зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэн гаргадаг, нисэхийн үйл ажиллагаанд чухал шаардлагатай, тогтмол шинж чанартай мэдээллийг агуулсан хэвлэлийг.

5.1.18."осол" гэж Чикагогийн конвенцын Хавсралт 13-т заасныг;

5.1.19."шинжлэн шалгах" гэж агаарын хөлгийг осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор мэдээлэл цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх, осол, зөрчилд нөлөөлсөн хүчин зүйл бүрийг тогтоож, дүгнэлт, аюулгүй байдлын зөвлөмж гаргах үйл ажиллагааг.

**ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ
ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТАЛААРХ
ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН БҮРЭН ЭРХ**

6 дугаар зүйл.Улсын Их Хурлын бүрэн эрх

6.1.Улсын Их Хурал иргэний нисэхийн талаар дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

6.1.1.иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлогыг тодорхойлох;

6.1.2.иргэний нисэхийн тухай олон улсын гэрээнд Монгол Улс нэгдэн орох, гарах асуудлыг шийдвэрлэх;

6.1.3.хуульд заасан бусад.

7 дугаар зүйл. Засгийн газрын бүрэн эрх

7.1.Засгийн газар иргэний нисэхийн талаар дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

7.1.1.иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх төрийн бодлого, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх;

7.1.2.хууль тогтоомжид заасны дагуу агаарын харилцааны тухай олон улсын гэрээ байгуулах;

7.1.3.олон улсын гэрээ, хууль тогтоомжид нийцүүлэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын, нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын болон агаарын тээврийг хялбаршуулах журмыг батлах;

7.1.4.олон улсын нисэх буудал байгуулах, татан буулгах асуудлыг шийдвэрлэх;

7.1.5.иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний санал болгосноор иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын даргыг томилох, чөлөөлөх;

7.1.6.хуульд заасан бусад.

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

8.1.Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

8.1.1.иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх төрийн бодлого, хууль тогтоомж, Засгийн газрын шийдвэрийг хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулж, биелэлтийг хангуулах;

8.1.2.иргэний нисэхийн салбарт төрөөс баримтлах бодлого боловсруулах;

8.1.3.иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулах;

8.1.4.иргэний нисэхийн дүрмийг батлах;

8.1.5.иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих;

8.1.6.олон улсын хуваарыт нислэг үйлдэх агаарын тээвэрлэгчийг томилох;

8.1.7.Монгол Улсын агаарын хилээр агаарын хөлөг нэвтрэн орох, гарах цэгийг батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай зөвшилцсөний үндсэн дээр тогтоох;

8.1.8.агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны дүрмийг батлах;

8.1.9.иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны бүтцийг батлах;

8.1.10.агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны дарга бөгөөд ерөнхий шинжлэн шалгагчийг томилох, чөлөөлөх;

8.1.11.шаардлагатай гэж үзвэл гадаад улсын агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг тухайн улсын эрх бүхий байгууллагатай хамтран гүйцэтгэх, эсхүл тухайн байгууллагад хэсэгчлэн, эсхүл бүрэн шилжүүлэх асуудлыг шийдвэрлэх;

8.1.12.агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийн хэмжээг тогтоох;

8.1.13.иргэний нисэхийн хяналтын Улсын ерөнхий байцаагч, хяналтын байцаагчийн эрх олгох;

8.1.14.хуульд заасан бусад.

9 дүгээр зүйл.Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, түүний чиг үүрэг

9.1.Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага /цаашид “төрийн захиргааны байгууллага” гэх/ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг мөн.

9.2.Төрийн захиргааны байгууллага дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

9.2.1.Конвенц, түүний Хавсралтад нийцүүлэн иргэний нисэхийн дүрэм боловсруулж, эрх бүхий байгууллагаар батлуулах, бүртгүүлэх, хэрэгжилтэд хяналт тавих;

9.2.2.хэлэлцэн тохирогч улсын иргэний нисэхийн байгууллагатай хамтран ажиллах, мэдээлэл харилцан солилцох;

9.2.3.иргэний нисэхийн дүрэм болон Конвенцын Хавсралтад заасан стандарт, журмын зөрүүтэй байдлыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад мэдээлэх;

9.2.4.иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалттай холбоотой өгөгдөл, мэдээлэл цуглуулах, бэлтгэх, солилцох, түгээх, хадгалалт хамгаалалтыг хариуцаж, уг асуудлаар бусад этгээдтэй хамтран ажиллах;

9.2.5.иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл, иргэний нисэхийн мэргэшсэн ажилтны үнэмлэх, гэрчилгээ, зэрэглэл олгох;

9.3.төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал болон аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг тасралтгүй, үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөц, санхүүгийн чадавхитай байна.

10 дугаар зүйл.Төрийн захиргааны байгууллагын дарга, түүний бүрэн эрх

10.1.Төрийн захиргааны байгууллагын дарга бөгөөд иргэний нисэхийн хяналтын Улсын өрөнхий байцаагч /цаашид "Дарга" гэх/ иргэний нисэхийн мэргэжлийн дээд боловсролтой, тухайн салбарт 15-аас доошгүй жил ажилласан, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчид тавих шаардлагыг хангасан, Монгол Улсын иргэн байна.

10.2.Дарга нь дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

10.2.1.иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хариуцах;

10.2.2.иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийг томилох, чөлөөлөх;

10.2.3.иргэний нисэхийн дүрмийн тайлбар, хүсэлт гаргах маягт, бүртгэлийн дэвтэр, техник, технологийн баримт бичгийг батлах, тэдгээрт өөрчлөлт оруулах;

10.2.4.аюулгүй байдлын зөвлөмжийг үндэслэн агаарын хөлгийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;

10.2.5.нислэгийн аюулгүй байдалд нөлөөлөхүйц иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулагдаагүй нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд тодорхой хугацаатай шийдвэр гаргаж, мэдээлэх;

10.2.6.нислэгт тэнцэх чадвараа алдсан агаарын хөлгийн нислэгийг зогсоох, зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох;

10.2.7.хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд хохирол учруулж болзошгүй тохиолдолд нислэгийг зогсоох арга хэмжээг авах;

10.2.8.хууль болон албадан хэрэгжүүлэх дүрмийн дагуу хүн, хуулийн этгээдэд хариуцлага хүлээлгэх, зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох арга хэмжээ авах;

10.2.9.аюулгүйн үзлэг, хамгаалалт шаардлагатай нисэх буудал болон агаарын навигацийн байгууламжийн жагсаалтыг батлах;

10.2.10.энэ хуульд заасны дагуу иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлагаас чөлөөлөх;

10.2.11.хуульд заасан бусад.

11 дүгээр зүйл.Эрх шилжүүлэх

11.1.Дарга иргэний нисэхийн аюулгүй байдал болон аюулгүйн хамгаалалтын үзлэг шалгалт хийх эрхээ иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч болон иргэний нисэхийн мэргэшсэн ажилтанд гэрээгээр бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн шилжүүлж болно.

11.2.Дарга эрхээ шилжүүлсэн нь түүнийг хариуцлагаас чөлөөлөх үндэслэл болохгүй.

11.3.Эрх шилжүүлэн гүйцэтгүүлэх журмыг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, холбогдох хууль тогтоомжид нийцүүлэн иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

12 дугаар зүйл..Иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалт

12.1.Дараах үйл ажиллагааг Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцүүлэн Иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулна.

12.1.1.Иргэний нисэхийн дүрмийн нэр томъёоны тайлбар;

12.1.2.осол, зөрчлийг мэдээлэх болон албадан хэрэгжүүлэх, дүрэмд заасан шаардлагаас чөлөөлөх;

12.1.3.агаарын хөлөг, бүтээгдэхүүн, эд анги, агаарын хөлгийн бүртгэл, нислэгт тэнцэх чадварын удирдамж болон техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.4.иргэний нисэхийн мэргэшсэн ажилтны үнэмлэх, зэрэглэл, эрүүл мэндийн гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.5.агаарын зайд тогтоох, ангилах болон агаарын зайн зохицуулалт;

12.1.6.нислэгийн үйл ажиллагааны ерөнхий дүрэм;

12.1.7.аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны нийтлэг зохицуулалт;

12.1.8.хүнгүй агаарын хөлөг, аргамжаат шүхэр болон хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.9.агаарын тээвэрлэгчийн аюулгүйн хамгаалалтын хөтөлбөр;

12.1.10.агаарын хөлгөөр аюултай барааг тээвэрлэх болон зохицуулалттай агаарын ачааны байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.11.том, дунд, жижиг оврын агаарын хөлгийн нислэгийн үйл ажиллагаа болон дотоод, гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.12.нисдэг тэргээр дүүжин ачаа тээвэрлэх, агаараас ажил гүйцэтгэх болон чөлөөт нисэхийн үйл ажиллагааны гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.13.аэродром байгуулах болон аэродромын үйл ажиллагааны гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.14.нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.15.нисэхийн сургалтын байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.16.агаарын хөлөг зохион бүтээх, үйлдвэрлэх, техник үйлчилгээ хийх байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.17.шүхэр, хэт хөнгөн агаарын хөлөг болон нисэх клубийн гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.18.агаарын навигацийн техник үйлчилгээ, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ, хэрэглэлийн нислэгийн журам боловсруулах, нисэхийн цаг уурын болон нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт;

12.1.19.иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалт;

12.1.20.олон улсын гэрээнд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийн дагуу батлах бусад дүрэм.

12.2.Иргэний нисэхийн дүрэмд Конвенцын Хавсралтад нийцүүлэн шаардлагатай нэмэлт, өөрчлөлтийг тухай бүр оруулна.

12.3.Дүрмээр хориглоогүй бөгөөд дараах нөхцөлийг зэрэг хангасан тохиолдолд хүсэлт гаргагчийг иргэний нисэхийн дүрэмд заасан шаардлагаас чөлөөлж болно:

12.3.1.хүлээн зөвшөөрч болохуйц өөр хэлбэрээр дүрмийн шаардлагыг хангасан, эсхүл санал болгосон арга хэмжээ нь дүрмийн тухайн заалтыг хэрэгжүүлэхээс илүү үр дүнтэй байж;

12.3.2.нислэгийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөхгүй болох нь тогтоогдсон.

12.4.Иргэний нисэхийн дүрэмд заасан шаардлагаас чөлөөлсөн тухай шийдвэрийг нийтэд мэдээлнэ.

12.5.Дүрэмд заасан шаардлагаас чөлөөлөхдөө энэ хуулийн 12.1.2-т заасан дүрмийг баримтална.

12.6. Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу олгоно.

13 дугаар зүйл.Иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалт

13.1.Иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалтад хамаарах дараах харилцааг энэ хуулийн 12.1.19-д заасан дүрмээр зохицуулна:

13.1.1.олон улсын хуваарьт нислэг үйлдэх агаарын тээвэрлэгчийг томилох;

13.1.2.иргэний нисэхийн төлбөртэй үйлчилгээний төрөл, төлбөрийн хэмжээг тогтоох;

13.1.3.зорчигч, тээш, ачаа тээвэрлэлтийн ерөнхий нөхцөл;

13.1.4.агаарын тээвэрлэгчийн даатгал;

13.1.5.иргэний нисэхийн статистикийн мэдээлэл цуглуулах, түгээх;

13.1.6.иргэний нисэхийн салбарын хөрөнгө оруулалтын зардал, үр ашгийн тооцоо хийх;

13.1.7.агаарын навигаци, нисэх буудал болон агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагын хөрөнгө оруулалт, аюулгүй байдлыг хангах санхүүгийн чадавхид үнэлгээ хийх аргачлал;

13.1.8.хуульд заасан бусад.

**ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ
АГААРЫН ХӨЛӨГ,
ТҮҮНД ХАМААРАХ ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА**

14 дүгээр зүйл.Агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсгийн бүртгэл

14.1.Төрийн захиргааны байгууллага Монгол Улсад бүртгэх агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсгийн бүртгэлийг хөтөлнө.

14.2.Хүн, хуулийн этгээд өөрийн өмчлөл, эсхүл эзэмшилд байгаа, бусад улсад бүртгэлгүй агаарын хөлгийг иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу Монгол Улсын агаарын хөлгийн бүртгэлд бүртгүүлнэ.

14.3.Бүртгэлгүй агаарын хөлгөөр Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэхийг хориглоно.

14.4.Энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийг зөрчсөн тохиолдолд агаарын хөлгийн бүртгэлийн гэрчилгээг түдгэлзүүлэх, эсхүл хүчингүй болгоно.

14.5.Агаарын хөлгийн бүртгэлийн гэрчилгээ тухайн агаарын хөлгийн үндэсний харьяаллыг гэрчлэх бөгөөд агаарын хөлгийн өмчлөлийг нотлохгүй.

15 дугаар зүйл.Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадвар

15.1.Төрийн захиргааны байгууллагаас олгосон, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн маягийн гэрчилгээтэй агаарын хөлгийг нислэгийн үйл ажиллагаанд ашиглана.

15.2.Маягийн гэрчилгээний шаардлага болон үзлэг, шалгалтаар нислэгийн аюулгүй байдлыг хангасан агаарын хөлөгт нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгоно.

15.3.Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээнд түүний хүчинтэй хугацаа, агаарын хөлгийн зориулалт, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай ангилал, хязгаарлалт болон бусад мэдээллийг тусгана.

15.4.Энэ хуулийн 15.1-д заасан “маягийн гэрчилгээ” гэж тухайн агаарын хөлгийн хийц нислэгт тэнцэх чадварын холбогдох шаардлагад нийцэж байгааг Хэлэлцэн тохирогч улсын эрх бүхий байгууллагаас тодорхойлж олгосон баримт бичгийг ойлгоно.

15.5.Маягийн гэрчилгээгүй агаарын хөлөгт арилжааны нислэгийн зөвшөөрөл олгохгүй.

16 дугаар зүйл.Нислэгийн үйл ажиллагааны төрөл

16.1.Нислэгийн үйл ажиллагаа нь арилжааны агаарын тээвэр, агаараас гүйцэтгэх ажил, ерөнхий зориулалтын нислэг гэсэн төрөлтэй байна.

16.1.1.арилжааны агаарын тээврийн төрөлд зорчигч, ачаа, шууданг төлбөртэй тээвэрлэх, эсхүл эдийн засгийн үр шим хүртэх зорилгоор гүйцэтгэх нислэг хамаарна.

16.1.2.Агаараас гүйцэтгэх ажил гэдэгт агаарын хөлгөөр хөдөө аж ахуй ажил гүйцэтгэх, зураг авах, судалгаа, ажиглалт, эргүүл хийх, эрэн хайх, авран туслах, зар сурталчилгаа хийх болон нислэгээр гүйцэтгэх бусад ажил, үйлчилгээ хамаарна.

16.1.3.арилжааны агаарын тээвэр болон агаараас гүйцэтгэх ажлаас бусад төрлийн нислэг ерөнхий зориулалтын нислэг хамаарна.

17 дугаар зүйл.Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ

17.1.Төрийн захиргааны байгууллага нь энэ хууль болон иргэний нисэхийн холбогдох дүрэмд заасан шаардлага хангасан Монгол Улсын хуулийн этгээдэд агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгоно.

17.2.Томилогдсон гадаадын агаарын тээвэрлэгч энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлагыг хангасан бол түүнд гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн Монгол Улсын гэрчилгээ олгож болно.

17.3.Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг бусдад шилжүүлэхийг хориглоно.

18 дугаар зүйл.Агаарын тээвэрлэгчийн үүрэг

18.1.Монгол Улсад үйл ажиллагаа явуулж байгаа агаарын тээвэрлэгч дараах үүрэгтэй:

18.1.1.нислэгийн үйл ажиллагааг гэрчилгээ болон түүнд заасан эрх, хязгаарлалтын хүрээнд гүйцэтгэх;

18.1.2.агаарын хөлөг үйлдвэрлэгчийн нислэгийн үйл ажиллагааны болон нислэгт тэнцэх чадварын шаардлагыг хангасан заавар, журам боловсруулж, мөрдөх;

18.1.3.нийтийн ашиг сонирхолд нийцсэн үйлчилгээ үзүүлэх.

19 дүгээр зүйл.Агаарын хөлгийн дарга, түүний бүрэн эрх

19.1.Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор тухайн төрлийн нислэгийн үйл ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардлагатай үнэмлэх, гэрчилгээ бүхий нисгэгчийг агаарын хөлгийн даргаар томилно.

19.2.Агаарын хөлгийн дарга нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах зорилгоор нисгэх багийн гишүүд болон зорчигчид шаардлага тавьж, биелэлтийг хангуулах бөгөөд нислэгтэй холбоотой эцсийн шийдвэрийг гаргана.

19.3.Агаарын хөлгийн дарга дараах онцгой нөхцөлд иргэний нисэхийн дүрэмд зааснаас өөр шийдвэр гаргах эрхтэй:

19.3.1.хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд аюул тулгарсан;

19.3.2.өөрөөр шийдвэрлэх боломжгүй нөхцөлийг зохицуулах шаардлагатай болсон.

19.4.Агаарын хөлгийн дарга Нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргаж болно.

19.5.Агаарын хөлгийн дарга хүний амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалах зорилгоор эмнэлгийн болон бусад яаралтай тусlamж хүргэх нислэгийг энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийг зөрчин гүйцэтгэж болно.

19.6.Гадаад улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгийн дарга албадан саатуулагдах нөхцөл байдалд орсон тохиолдолд тухайн улсын эрх бүхий байгууллагаас тавьсан шаардлагыг дагаж мөрдөх үүрэгтэй.

20 дугаар зүйл.Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа

20.1.Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа нь чөлөөт нисэх, нисэх клуб болон хувийн нисэхийн үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ.

20.2.Чөлөөт нисэхэд шүхэр, агаарын бөмбөлөг, хүнгүй, хэт хөнгөн, хөнгөн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа хамаарна.

20.3.Чөлөөт нисэх, нисэх клуб, хувийн нислэгийн аюулгүй байдлыг агаарын хөлөг өмчлөгч, эзэмшигч хариуцна.

20.4.Нисэх клуб болон хувийн нисэхийн үйл ажиллагааг зардал хуваах хэлбэрээр гүйцэтгэж болно.

20.5.Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаанд иргэний нисэхийн дүрмээс гадуур хязгаарлалт тогтоохыг хориглоно.

21 дүгээр зүйл.Нислэгийн үеийн дэг журам

21.1.Зорчигч нь багийн гишүүдээс өгсөн зааварчилгааг нислэгийн туршид дагаж мөрдөх үүрэгтэй.

21.2.Багийн гишүүн нислэгийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй үйлдэл гаргасан, гаргахыг завдсан зорчигчийг аюулгүй болгох арга хэмжээ авна.

21.3.Нислэгийн дэг журам зөрчсөн зорчигчид авах арга хэмжээний журмыг иргэний нисэхийн болон хууль зүйн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хамтран батална.

21.4.Агаарын тээвэрлэгч нислэгийн аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахуйц дэг журам зөрчсөн, зөрчиж байсан зорчигчийг тээвэрлэхээс татгалзаж болно.

22 дугаар зүйл.Нислэгийн үйл ажиллагаанд хориглох зүйл

22.1.Нислэгийн үйл ажиллагаанд дараах зүйлийг хориглоно:

22.1.1.нислэгт тэнцэх чадварын шаардлага хангаагүй агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсгийг нислэгийн үйл ажиллагаанд ашиглах;

22.1.2.нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ нь хүчингүй болсон, эсхүл гэрчилгээний эрх, хязгаарлалтыг зөрчсөн үйл ажиллагаа эрхлэх;

22.1.3.агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээгүй, эсхүл энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийг зөрчиж нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх;

22.1.4.агаарын хөлөгт гарал үүсэл тодорхойгүй, үйлдвэрлэгчийн техникийн тодорхойлолтод нийцээгүй эд анги ашиглах;

22.1.5.гэрчилгээнд заасан эрх, хязгаарлалтыг зөрчиж агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсэгт техник үйлчилгээ хийх;

22.1.6.агаарын хөлөгтэй холбоотой ажил, үйлчилгээнд нисэхийн мэргэшсэн ажилтны үнэмлэх, гэрчилгээгүй этгээдийг ажиллуулах, гэрчилгээнд заасан эрхээс хэтэрсэн ажил үүрэг гүйцэтгүүлэх;

22.1.7.нисгэх багийн гишүүдээс бусад этгээд агаарын хөлгийн даргын зөвшөөрөлгүйгээр нисгэх багийн бүхээгт нэвтрэх;

22.1.8.бүрэн бус бүрэлдэхүүнтэй нисгэх баг нислэг үйлдэх.

23 дугаар зүйл.Зөрчил гаргасан агаарын хөлөг

23.1.Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх болон улсын хилийн орох, гарах цэгээр нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчих, эрх бүхий байгууллагын зохих зөвшөөрөлгүйгээр улсын хил нэвтэрсэн агаарын хөлгийг зөрчил гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ.

23.2.Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага энэ хуулийн 23.1-д заасан агаарын хөлгийн талаар Монгол Улсын агаарын зайн аюулгүй байдлыг хангах эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэж, агаарын хөлгийн нисгэх багт зөрчлөө нэн даруй зогсоох, заасан газарт хөлгийг буулгах шаардлага тавина.

23.3.Агаарын хөлгийг абадан saatuuлахад зэвсэг хэрэглэхийг хориглоно.

24 дүгээр зүйл.Аюул тулгарсан агаарын хөлөг

24.1.Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт аюул тулгарсан агаарын хөлгийн талаар холбогдох байгууллагад зохих журмын дагуу нэн даруй мэдэгдэнэ.

24.2.Улсын онцгой комисс аюул тулгарсан агаарын хөлгийг эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагааг Чикагогийн конвенцын 25 дугаар зүйлийн дагуу тухайн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл бүртгэгч улсын эрх бүхий байгууллагатай хамтран гүйцэтгэнэ.

24.3.Хүн, хуулийн этгээд нь аюул тулгарсан агаарын хөлгийн талаар холбогдох байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах, эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй шаардлагатай тусламж үзүүлэх үүрэгтэй.

25 дугаар зүйл.Агаарын тээврийн даатгал

25.1.Агаарын тээвэрлэгч нь зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд, ачаа, тээш, шуудан, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг барагдуулах хариуцлагын даатгалд даатгуулсан байна.

25.2.Агаарын тээвэрлэгч албан үүргээ гүйцэтгэж байгаа багийн гишүүдийн амь нас, эрүүл мэндийг заавал даатгуулна.

25.3.Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөг гуравдагч этгээдэд учрах хохирлыг хариуцах баталгаа бүхий даатгалд даатгуулсан байна.

25.4.Энэ хуулийн 25.1, 25.2, 25.3-т заасан даатгалын эрсдэл, нөхцөл, үнэлгээ, хураамжийн хэмжээг тогтоох, даатгалын үйл ажиллагааг зохицуулах, хяналт тавих журмыг Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн Санхүүгийн зохицуулах хороотой хамтран батална.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ АГААРЫН НАВИГАЦИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ

26 дугаар зүйл.Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага

26.1.Монгол Улсын агаарын зайн агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчтэй хуулийн этгээд /цаашид “агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага” гэх/ үзүүлнэ.

26.2.Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь нислэгийн хөдөлгөөнийг аюулгүй, үр ашигтай удирдан, зохион байгуулахад чиглэсэн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага, зохицуулалтыг хэрэгжүүлнэ.

26.3.Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь энэ хуулийн 26.1-д заасан үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх чадамж бүхий хүний нөөцтэй байна.

27 дугаар зүйл.Нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт

27.1.Агаарын хөлөг нь Монгол Улсын агаарын хилийн орох, гарах цэгээр нэвтэрч, нислэг үйлдэнэ.

27.2.Агаарын зайн ангилал, бүтэц, зохион байгуулалт, агаарын хөлгийн хоорондын аюулгүйн зайчлал нь Конвенцын Хавсралтын стандарт, журмын шаардлагад нийцсэн байна.

27.3.Нислэгийн хөдөлгөөний хяналттай агаарын зайн нь нислэгийн аюулгүй байдал, Конвенцын Хавсралтын стандарт, журмын шаардлагад нийцсэн агаарын навигацийн байгууламжаар тоноглогдсон байна.

28 дугаар зүйл. Агаарын навигацийн үйл ажиллагааны санхүүжилт

28.1.Агаарын навигацийн үйл ажиллагааг агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийн орлогоор санхүүжүүлнэ.

28.2.Агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос жил бүрийн төсвийн тухай хуульд заасан дүнгээр, хуульд заасан хугацаанд улсын төсөвт төвлөрүүлнэ.

28.3.Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийн орлого нь агаарын навигацийн үйлчилгээг аюулгүй, тасралтгүй үзүүлэх, Конвенцын Хавсралтын стандартын суурь түвшнийг хангахад хүрэлцэхгүй тохиолдолд үйл ажиллагааг хэвийн явуулахад шаардагдах хэмжээгээр улсын төсвөөс санхүүжүүлнэ.

ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ АЭРОДРОМ, НИСЭХ БУУДАЛ

29 дүгээр зүйл.Аэродром

29.1.Монгол Улсын иргэн, хуулийн этгээд иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу аэродром байгуулна.

29.2.Агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд тогтмол ашиглах аэродромд иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу гэрчилгээ олгоно.

29.3.Нийтэд үйлчлэх аэродром нь нислэгийн аюулгүй байдлыг зайлшгүй хангах шаардлагатайгаас бусад тохиолдолд агаарын хөлөгт үйлчилгээ үзүүлэхээс татгалзахыг хориглоно.

29.4.Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь аэродромыг Конвенцын Хавсралтын стандартын суурь түвшинд нийцсэн, үйл ажиллагаанд нь тохирсон төхөөрөмжөөр тоноглох үүрэгтэй.

30 дугаар зүйл.Нисэх буудал

30.1.Нисэх буудал гэж аэродром, агаарын тээврийн үйлчилгээний барилга, байгууламжийн цогцолборыг ойлгоно.

30.2.Нисэх буудал нь олон улсын болон орон нутгийн нислэгт аэродром, нисэхийн хангамж, газрын үйлчилгээ болон бусад нисэхийн ба нисэхийн бус үйлчилгээ үзүүлж болно.

30.3.Аэродромын гэрчилгээ эзэмшигч нь нисэх буудлыг хөгжүүлэх төлөвлөгөөг тухайн хот, аймаг, сумын нутгийн захиргааны байгууллагатай зөвшилцэн төлөвлөнө.

31 дүгээр зүйл.Аэродромын аюулгүйн бүс

31.1.Аэродромын аюулгүйн бүсийг аэродромын техник, технологийн баримт бичигт заасны дагуу тухайн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга тогтооно.

31.2.Аэродромын аюулгүйн бүсэд эрхлэх нислэгийн аюулгүй байдалд нөлөөлж болзошгүй үйлдвэрлэл, үйлчилгээ болон барилга байгууламжийн хязгаарлалтыг аэродромын техник технологийн баримт бичигт зааснаар зохицуулна.

32 дугаар зүйл.Дохио, тэмдэг

32.1.Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь аэродром болон түүний орчимд агаарын хөлөг хөөрөх, буух, явгалах үед агаарын хөлгийн чиг баримжаа тогтооход зориулсан аэродромын тэмдэг, тэмдэгт, тэмдэглэгээ, гэрэл дохионы системийг аэродромын техник, технологийн баримт бичигт заасны дагуу байрлуулж, ашиглана.

32.2.Аэродромын аюулгүйн бүс дэх барилга байгууламжийг өмчлөгч, эзэмшигч нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай саадын дохио, тэмдэг, тэмдэглэгээ, тэмдэглэгээ, тэмдэгтгийг аэродромын техник, технологийн баримт бичигт заасны дагуу байрлуулна.

32.3.Аэродромын аюулгүйн бүсэд агаарын хөлгийн чиг баримжаа тогтооход зориулсан дохио, тэмдэг, тэмдэглэгээ, тэмдэгтгийг ижил төстэй зүйл байрлуулахыг хориглоно.

ДОЛООДУГААР БҮЛЭГ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙН ХАМГААЛАЛТ

33 дугаар зүйл.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээ

33.1.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээ нь аюулгүйн үзлэг, шалгалт болон нисэх буудал, агаарын навигацийн байгууламжийн харуул хамгаалалтын үйлчилгээнээс бүрдэнэ.

33.2.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд гүйцэтгэнэ.

33.3.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын байгууллага нь аюулгүйн хамгаалалттай холбоотой хууль, дүрмийг зөрчсөн этгээдийг эрх бүхий байгууллагад шилжүүлэх зорилгоор түр saatuuлах эрхтэй.

33.4.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллага нь үзлэг, шалгалтаар илэрсэн зөвшөөрөгдөөгүй эд зүйлсийг хураан авах, эсхүл saatuuлана.

34 дүгээр зүйл.Аюулгүйн үзлэг, шалгалт

34.1.Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын байгууллага нь дараах үзлэг, шалгалтыг хийнэ:

34.1.1.аюулгүйн хамгаалалт шаардлагатай нисэх буудал, аэродромд нисгэх багийн гишүүн, зорчигч, нэвтрэн орох бусад этгээд, тээш, ачаа, шуудан, нислэгийн хоол хүнс болон хангамжийн эд зүйлд;

34.1.2.аюулгүйн өндөржүүлсэн хамгаалалттай бүсэд болон түүнд нэвтрэхээс өмнө хүн, тэдгээрийн авч яваа эд зүйл, тээврийн хэрэгсэлд.

34.2.Аюулгүйн үзлэг, шалгалт хийлгэхээс татгалзсан этгээдийг нисэхийн аюулгүйн хамгаалалттай бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглоно.

НАЙМДУГААР БҮЛЭГ ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ХЯНАЛТ

35 дугаар зүйл.Иргэний нисэхийн хяналт

35.1.Иргэний нисэхийн хяналт нь нислэгийн аюулгүй байдлын болон иргэний нисэхийн үйлчилгээнд тавих хяналтаас бүрдэнэ.

35.1.1.Нислэгийн аюулгүй байдлын хяналт дараах чиглэлтэй байна:

35.1.1.1.нисэхийн мэргэшсэн ажилтны үнэмлэх, гэрчилгээжүүлэлт;

35.1.1.2.нислэгийн үйл ажиллагааны стандарт;

35.1.1.3.нислэгт тэнцэх чадвар.

35.1.2.Иргэний нисэхийн үйлчилгээний хяналт дараах чиглэлтэй байна:

35.1.2.1.агаарын навигацийн үйлчилгээ;

35.1.2.2.нисэх буудал, аэродромын үйлчилгээ;

35.1.2.3.аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээ.

36 дугаар зүйл.Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч

36.1.Энэ хуулийн 35 дугаар зүйлд заасан хяналтыг иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч /цаашид "байцаагч" гэх/ хэрэгжүүлнэ.

36.2.Байцаагч нь тухайн хяналтын чиглэлээр 7-оос доошгүй жил ажилласан, дээд боловсролтой, иргэний нисэхийн олон улсын эрх зүйн зохицуулалтын зохих мэдлэг, ур чадвартай байна.

36.3.Байцаагч өөрийн гаргасан шаардлага, нотолгоо, шийдвэр, дүгнэлтийн үнэн зөвийг бүрэн хариуцна.

37 дугаар зүйл.Байцаагчийн бүрэн эрх

37.1.Байцаагч нь Төрийн хяналт шалгалтын тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасан нийтлэг бүрэн эрхээс гадна дараах бүрэн эрхтэй:

37.1.1.үзлэг шалгалт хийх зорилгоор иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбогдолтой объект, барилга байгууламжид саадгүй нэвтрэх;

37.1.2.иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой баримт бичгийн хувийг шаардан гаргуулах;

37.1.3.шаардлагатай тохиолдолд агаарын хөлгийг saatuuлах;

37.1.4.шаардлагатай тохиолдолд холбогдох этгээдийн иргэний нисэхийн баримт бичгийг түр хураах;

37.1.5.хуульд заасан бусад.

38 дугаар зүйл. Байцаагчийн ажиллах нөхцөл, баталгаа

38.1.Байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах бусад албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно.

38.2.Байцаагч нь түүний эрхийг тодорхой заасан үнэмлэхтэй байна.

38.3.Байцаагч нь дүрэмт хувцас болон үзлэг шалгалт хийхэд шаардлагатай тоног төхөөрөмж, тээврийн хэрэгслээр хангагдсан байна.

ЕСДҮГЭЭР БҮЛЭГ АГААРЫН ХӨЛГИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ

39 дүгээр зүйл.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа

39.1.Агаарын хөлөг өмчлөгч, эзэмшигч, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгч, агаарын хөлгийн дарга, нисгэх багийн гишүүн, аэродром болон агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын ажилтан нь агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн талаарх анхан шатны мэдээллийг нэн даруй, боломжит хэлбэрээр өгөх, дэлгэрэнгүй мэдээллийг холбогдох дүрэмд заасны дагуу өгөх үүрэгтэй.

39.2.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага осол, зөрчлийн мэдээллийг хүлээн авмагц шинжлэн шалгах ажиллагааг нэн даруй эхлүүлнэ.

39.3.Агаарын хөлөг эзэмшигч болон холбогдох бусад этгээд осол, зөрчилд өртсөн агаарын хөлөгтэй холбоотой эд мөрийн баримтыг шинжлэн шалгах ажиллагааг гүйцэтгэж дуусах хүртэл хадгалж, хамгаална.

39.4.Иргэн, нутгийн захиргааны байгууллага, онцгой байдлын алба, цагдаагийн байгууллага Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр агаарын хөлгийн осол, зөрчил гарсан үед шинжлэн шалгах байгууллагын үйл ажиллагааг явуулахад шаардлагатай туслалцааг цаг тухайд нь үзүүлэх үүрэгтэй.

40 дүгээр зүйл.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны зарчим

40.1.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилготой ба аливаа этгээдийн гэм бурууг тогтоох зорилгогүй байна.

40.2.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь хараат бус, бие даасан байна.

40.3.Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага шаардлагатай гэж үзвэл шинжлэн шалгах ажиллагааг агаарын хөлөг бүртгэгч улс, агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгогч улс, агаарын хөлөг үйлдвэрлэгч улс, бүс нутгийн нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагад хэсэгчлэн болон бүрэн шилжүүлж болно.

41 дүгээр зүйл.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага

41.1.Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт гарсан агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг Конвенцын Хавсралт 13-ын дагуу шинжлэн шалгах, ангилах, бүртгэх ажиллагааг агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага гүйцэтгэнэ.

41.2.Монгол Улсад бүртгэлтэй агаарын хөлөг тус улсын нутаг дэвсгэрийн гадна осол, ноцтой зөрчилд өртсөн үед шинжлэн шалгах ажиллагааг олон улсын гэрээний дагуу гүйцэтгэх ба Монгол Улсын нэрийн өмнөөс агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага оролцож болно.

41.3.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага осол, зөрчилтэй холбоотой мэдээллийг цуглуулан дүн шинжилгээ хийж, шалтгаан нөхцөл, нөлөөлсөн хүчин зүйлсийн талаар тайллан гаргана.

41.4.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага нислэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулах, урьдчилан сэргийлэх зорилгоор шинжлэн шалгах ажиллагааны аль ч үе шатанд аюулгүй байдлын зөвлөмж гаргаж болно.

41.5.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгагчийг албан үүргээ гүйцэтгэсэнтэй нь холбогдуулан аливаа этгээдийн гэм бурууг тогтоох зорилгоор захиргааны болон иргэн, эрүүгийн хэрэг хянан шийдвэрлэх болон шүүн таслах ажиллагаанд гэрчээр оролцуулахыг хориглоно.

41.6.Энэ хуульд заасан шинжлэн шалгах ажиллагаа нь Шүүх шинжилгээний тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1-д заасан үйл ажиллагаанд хамаарахгүй.

41.7.Шинжлэн шалгах багийг осол, зөрчил гарсан газарт ажиллахад шаардлагатай хамгаалах хувцас, хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж, холбооны болон тээврийн хэрэгслээр хангасан байна.

42 дугаар зүйл.Ерөнхий шинжлэн шалгагч, түүний бүрэн эрх

42.1.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагыг Ерөнхий шинжлэн шалгагч удирдана.

42.2. Ерөнхий шинжлэн шалгагч нь шинжлэн шалгах чиглэлээр мэргэшсэн, холбогдох хууль, иргэний нисэхийн дүрэм, заавар, иргэний нисэхийн олон улсын эрх зүйн зохицуулалтын талаар зохих мэдлэгтэй, Монгол Улсын иргэн байна.

42.3. Ерөнхий шинжлэн шалгагч шинжлэн шалгагчийг 6 жилийн хугацаагаар томилоно.

42.4. Ерөнхий шинжлэн шалгагч дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

42.4.1. агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагын ажилтан, шинжлэн шалгагчийг томилох, чөлөөлөх;

42.4.2. агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах багийн ахлагч болон гишүүдийг томилох;

42.4.3. агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааг зохион байгуулах;

42.4.4. ослын газрыг хамгаалалтад авах асуудлыг эрх бүхий байгууллагад тавьж шийдвэрлүүлэх;

42.4.5. шинжлэн шалгах ажиллагааны тайланг батлах;

43.4.6. агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны төсвийг хууль тогтоомжийн дагуу захиран зарцуулах;

42.4.7. шинжлэн шалгах ажиллагаанд мөрдөх дотоод үйл ажиллагааны заавар, журмыг батлах.

43 дугаар зүйл. Шинжлэн шалгагч, түүний бүрэн эрх

43.1. Шинжлэн шалгагч нь агаарын тээврийн нисгэгчийн үнэмлэхтэй нисгэгч, агаарын навигацийн болон агаарын хөлгийн инженер, эсхүл шинжлэн шалгах чиглэлээр мэргэшсэн нисэхийн бусад мэргэжилтэй байна.

43.2. Шинжлэн шалгагч дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

43.2.1. албан үүргээ гүйцэтгэхдээ агаарын хөлгийн осол, зөрчилтэй холбоотой барилга байгууламжид ямар ч үед саадгүй нэвтрэх, холбогдох нотлох баримтыг гаргуулах;

43.2.2. шинжлэн шалгах ажиллагаанд шаардлагатай мэдээ, судалгаа, тодорхойлолт болон бусад нотлох баримтыг холбогдох хүн, хуулийн этгээдээс шаардан авах;

43.2.3. ерөнхий шинжлэн шалгагчаас олгосон бусад эрх.

44 дүгээр зүйл. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч, түүний бүрэн эрх

44.1. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

44.1.1.агаарын хөлгийн осол, зөрчил болсон газарт ямар ч үед саадгүй нэвтрэх, шинжлэн шалгах ажиллагаанд хамааралтай ослын үлдэгдэл, бүх төрлийн эд зүйлст хяналтаа тогтоох;

44.1.2.нислэгийн бичлэгийн төхөөрөмж, тухайн нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой агаарын навигацийн үйлчилгээний бичлэг, бусад нотлох баримтыг өөрийн хяналтад авах;

44.1.3.шинжлэн шалгах ажиллагааны явцад эд мөрийн баримтыг хамгаалах, агаарын хөлөг, түүний үлдэгдэл байгаа бүсэд зөвшөөрөлгүй этгээд нэвтрэх, эд зүйл үрэгдэж гэмтэх, алдагдахаас хамгаалах боломжит бүх арга хэмжээг авах;

44.1.4.ослын газрыг хамгаалалтад авах асуудлыг эрх бүхий байгууллагад хандаж шийдвэрлүүлэх;

44.1.5.шинжлэн шалгах ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардлагатай ажиглагч, оролцогчийг томилох;

44.1.6.шинжлэн шалгах ажиллагааны явцыг ерөнхий шинжлэн шалгагчид танилцуулах, ослын боломжит шалтгаан, нөлөөлсөн байж болох хүчин зүйлд тулгуурлан аюулгүй байдлын зөвлөмж гаргах ажиллагааг зохион байгуулах;

44.1.7.ослын газрын хамгаалалтыг буулгах, цаашид шинжлэн шалгах ажиллагаанд шаардлагагүй болсон агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсэг, эд зүйлсийг хадгалалтаас чөлөөлөх;

44.1.8.шинжлэн шалгах ажиллагааны тайлан гаргах;

44.1.9.хуульд заасан бусад.

45 дугаар зүйл.Шинжлэн шалгах ажиллагааны тайлан

45.1.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба тайланг гаргахаас өмнө шинжлэн шалгах ажиллагаанд хамааралтай байгууллага, хамтран оролцсон улс болон эрх бүхий байгууллагад тайлангийн төслийг хүргүүлж, саналыг нь авсан байна.

45.2.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба тайланг боломжит богино хугацаанд гаргаж, ерөнхий шинжлэн шалгагчид хүргүүлж батлуулах бөгөөд баталсан тайланг нийтэд нээлттэй мэдээлнэ.

45.3.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн шинжлэн шалгах ажиллагааны тайлан болон аюулгүй байдлын зөвлөмжийг аливаа этгээдийн гэм бурууг тогтоох болон хэрэг хянан шийдвэрлэх болон шүүн таслах ажиллагаанд нотлох баримтаар ашиглахгүй.

46 дугаар зүйл.Аюулгүй байдлын зөвлөмж

46.1.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага шинжлэн шалгах ажиллагааны аль ч үе шатанд аюулгүй байдлын зөвлөмж гаргаж болно.

46.2. Аюулгүй байдлын зөвлөмжийг агаарын хөлөг үйлдвэрлэгч, төрийн захиргааны байгууллага, агаарын тээвэрлэгч болон бусад холбогдох байгууллагад, шаардлагатай бол Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад хүргүүлнэ.

46.3. Аюулгүй байдлын зөвлөмжийг хүлээн авсан этгээд зөвлөмжийн дагуу шаардлагатай арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэн 90 хоногийн дотор эргэж мэдэгдэх бөгөөд хэрэгжүүлэх боломжгүй бол үндэслэл бүхий тайлбарыг гаргаж хүргүүлнэ.

46.4. Энэ хуулийн 46.3-т заасан этгээд аюулгүй байдлын зөвлөмжийг хэсэгчлэн, эсхүл бүхэлд нь хүлээн зөвшөөрөхгүй байх бодит үндэслэл байгаа бол тайлбарыг агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагад нэн даруй хүргүүлнэ.

46.5. Аюулгүй байдлын зөвлөмжийг хүлээн авсан этгээд зөвлөмжийг үндэслэлтэй гэж үзвэл хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар 90 хоногийн дотор эргэж мэдэгдэх үүрэгтэй.

47 дүгээр зүйл. Шинжлэн шалгах ажиллагааг сэргээх

47.1. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны эцсийн тайлан гарсны дараа тайлангийн дүгнэлтийг өөрчилж болох баримт, нөхцөл байдал шинээр илэрсэн бол агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага шинжлэн шалгах ажиллагааг сэргээнэ.

АРАВДУГААР БҮЛЭГ БУСАД ЗҮЙЛ

48 дугаар зүйл. Үйл ажиллагааны санхүүжилт

48.1. Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалт, агаарын тээврийн эдийн засгийн зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангахуйц санхүүгийн чадавхитай байна.

49 дүгээр зүйл. Иргэний нисэхэд ашиглах хэл

49.1. Иргэний нисэхэд ашиглах техник, технологийн баримт бичгийг монгол, англи хэл дээр хэрэглэж болно.

49.2. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээг англи хэл дээр үзүүлж болно.

50 дугаар зүйл. Хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага

50.1. Энэ хуулийг зөрчсөн албан тушаалтны үйлдэл гэмт хэргийн шинжгүй бол Төрийн албаны тухай болон холбогдох хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

50.2. Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд үйлдлийн шинж чанараас хамааран Эрүүгийн болон Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

51 дүгээр зүйл. Хууль хүчин төгөлдөр болох

51.1. Энэ хуулийг 20... оны дугаар сарын ...-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙГ ХҮЧИНГҮЙ БОЛСОНД ТООЦОХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. 1999 оны 01 дүгээр сарын 21-ний өдөр баталсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийг хүчингүй болсонд тооцугай.

2 дугаар зүйл. Иргэний нисэхийн тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ЗӨРЧЛИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Зөрчлийн тухай хуулийн дараах хэсгийг дор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

1/ 14.8 дугаар зүйлийн 1, 2, 4, 5 дахь хэсэг:

“1. Иргэний нисэхийн дүрэмд заасан баримт бичгийн бүрдэлгүй, эсхүл зохих зөвшөөрөлгүйгээр нисэхийн үйл ажиллагаа эрхэлсэн бол учруулсан хохирол, нөхөн төлбөрийг гаргуулж, хүнийг хоёр мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг хорин мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

2. Хуулиар эрх олгогдсон этгээд нисэхийн аюулгүй байдлын үзлэг шалгалтыг зохих журмын дагуу хийгээгүй бол үзлэг шалгалт хийх эрхийг нэг жил хүртэл хугацаагаар хасаж, хуулийн этгээдийг нэг зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

4. Нислэгийг хэвээр үргэлжлүүлэх боломжгүй онцгой тохиолдлын талаар хүндэтгэх шалтгаангүйгээр мэдээлээгүй бол агаарын хөлгийн даргыг таван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

5. Иргэний нисэхийн хамгаалалттай бүсэд хууль бусаар нэвтэрсэн бол хүнийг нэг зуун нэгжээс нэг зуун тавин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

2/ 14.9 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэг:

“1. Агаарын зайлж нисэхэд ашиглах журам зөрчсөн бол агаарын хөлгийн даргыг таван зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг таван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

3/ 14.9 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг:

“3. Агаарын зайн зөрчил үйлдсэн агаарын хөлгийн даргыг таван зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг таван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

2 дугаар зүйл. Зөрчлийн тухай хуулийн 14.9 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсгийг хүчингүй болсонд тооцсугай.

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

Төсөл

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ЗӨРЧИЛ ШАЛГАН ШИЙДВЭРЛЭХ ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуулийн 1.8 дугаар зүйлийн 6.24 дэх заалтын “нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт хариуцсан байцаагч” гэснийг “иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч” гэж өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

УЛСЫН НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Улсын нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 дахь хэсгийн “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлд” гэснийг “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлд” гэж, 6 дугаар зүйлийн 6.2.3 дахь заалтын “агаарын хаалгаас” гэснийг “орох, гарах цэгээс” гэж, 9 дүгээр зүйлийн 9.3.1 дэх заалтын “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 18.2-т” гэснийг “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 22 дугаар зүйлд” гэж тус тус өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ...дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

АГААРЫН ЗАЙГ НИСЭХЭД АШИГЛАХ ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Агаарын зайд нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 дахь хэсгийн "Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлд" гэснийг "Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлд" гэж, 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь хэсэг, мөн зүйлийн 6.4 дэх хэсгийн "агаарын хаалгыг" гэснийг "орох, гарах цэгийг" гэж, мөн хэсгийн "Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 7.1.3-т" гэснийг "Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8.1.7-д" гэж, 8 дугаар зүйлийн 8.1.3 дахь заалтын "агаарын хаалгаар" гэснийг "орох, гарах цэгээр" гэж тус тус өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрднө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ...дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

УЛСЫН ТЭМДЭГТИЙН ХУРААМЖИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.32-т “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 11.2.2-т заасан гэрчилгээ, зөвшөөрөл олгох;” гэснийг “Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 15.2.-т заасан гэрчилгээ, зөвшөөрөл олгох;” гэж өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ...дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

МОНГОЛ УЛСЫН ХИЛИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Монгол Улсын хилийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.2 дахь хэсгийн "агаарын хаалгаар" гэснийг "орох, гарах цэгээр" гэж өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН
ТӨСЛИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ
ЗАРДЛЫН ТООЦОО**

**УЛААНБААТАР ХОТ
2023 ОН**

АГУУЛГА

Нэг. Ерөнхий үндэслэл

Хоёр. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар иргэнд үүсэх зардлын тооцоо

2.1. Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох

Гурав. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар хуулийн этгээдэд үүсэх зардлын тооцоо

3.1. Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох

Дөрөв. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар төрийн байгууллагад үүсэх зардлын тооцоо

4.1. Төрийн байгууллагад шинээр нэмэгдэж байгаа болон өргөжиж байгаа чиг үүргийг тогтоох

4.2. Уг чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөцийг тодорхойлох

4.3. Гарах зардлыг тооцох

4.4. Зардлыг нэгтгэн тооцох

4.5. Хувилбарыг нягталж зардлыг бууруулах боломжийг эрэлхийлэх

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦООНЫ ТАЙЛАН

НЭГ.ЕРӨНХИЙ ҮНДЭСЛЭЛ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн¹ 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргав.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар уг хуулийг хэрэгжүүлэх иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг тооцож, үүнийг хялбарчлах, бууруулах талаар санал боловсруулахад энэхүү тайлан чиглэгдэх болно.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар зардал үүсгэгч этгээд болох иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад тодорхой үүрэг бий болгосон, түүнийг хэрэгжүүлэхэд мөнгөн зардал бий болохоор тусгагдсан эсэхийг шалгана.

Хуулийн төслийн зардлыг тооцоходо бодит статистик болон хугацааг шууд ашиглах боломжгүй тохиолдолд аргачлалын 2.5.2, 4.4.2 дахь заалтуудыг тус тус үндэслэн адил төстэй ажил, үйлчилгээ байгаа эсэхийг судалж, баримжаалах авах зэргээр хугацаа, тохиолдлын тоо зэргийг тогтооно.

ХОЁР. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСӨЛ БАТЛАГДСАНААР ИРГЭНД ҮҮСЭХ ЗАРДАЛ

Хуулийн төсөл батлагдсанаар иргэнд үүсэх зардлыг тооцоолоходо дараах дарааллыг баримтална. Үүнд:

- Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- Цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох
- Тоон үзүүлэлтийг тооцох
- Нийт дүнг тооцож гаргах
- Хялбарчлах боломжийг шалгах

2.1.Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох

Энэ үе шатанд Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгагдсан иргэний гүйцэтгэх үүргийг болон түүний мэдээллийн агуулгыг нэг бүрчлэн тодорхойлж, иргэнд үүсэх зардлын зөвхөн цаг хугацааны ачааллаар тооцдог болохыг дурдах нь зүйтэй болно.

¹ “Төрийн мэдээлэл” эмхтгэлийн 2015 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдрийн 25 дугаарт нийтлэгдсэн

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд² “Агаарын хөлгийн бүртгэл болон агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшихтэй холбоотой харилцааг хуулиар зохицуулаагүй тул олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын загвар хуульд заасны дагуу агаарын тээврийн гэрчилгээ эзэмших, агаарын хөлгийг бүртгүүлэхэд Монгол Улсын иргэн, хууль ёсоор оршин суугч иргэн, хуулийн этгээдэд тавих шаардлагыг нарийвчлан тусгах”-аар заасан байна.

Хуулийн төсөлд иргэний гүйцэтгэх үүргийг тусгасан дараах зохицуулалт байна гэж үзлээ.

Д/д	Хуулийн төслийн заалт	Зохицуулалт
1	17.2.	Хувь хүн, хуулийн этгээд өөрийн өмчлөл, эсхүл эзэмшилд байгаа, бусад улсад бүртгэлгүй агаарын хөлгийг иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу Монгол Улсад бүртгүүлнэ.
2	24.1.	Багийн гишүүдээс өгсөн зааварчилгааг зорчигч нислэгийн туршид дагаж мөрдөх үүрэгтэй
3	27.3.	Хувь хүн, хуулийн этгээд нь аюул тулгарсан агаарын хөлгийн талаар холбогдох байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах, эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй шаардлагатай тусламж үзүүлэх үүрэгтэй.

Хуулийн төслийн 17 дугаар зүйлийн 17.2.-т “Хувь хүн, хуулийн этгээд өөрийн өмчлөл, эсхүл эзэмшилд байгаа, бусад улсад бүртгэлгүй агаарын хөлгийг иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу Монгол Улсад бүртгүүлнэ.” гэж заасан нь аргачлалын³ дагуу иргэнд үүрэг хүлээлгэсэн агуулга бүхий заалт мөн боловч энэ нь хүчин төгөлдөр дагаж мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.1. дэх заалтаар зохицуулж байгаа харилцаа байх бөгөөд уг асуудлыг хуулийн төсөлд өөрөөр нарийвчилж тодорхой тусгаагүй байна.

Хуулийн төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.1.-т “Багийн гишүүдээс өгсөн зааварчилгааг зорчигч нислэгийн туршид дагаж мөрдөх үүрэгтэй.” гэж заасан нь аргачлалын⁴ дагуу иргэнд үүрэг хүлээлгэсэн агуулга бүхий заалт мөн боловч энэ нь хүчин төгөлдөр дагаж мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1. дэх заалтаар зохицуулж байгаа харилцаа байх бөгөөд уг асуудлыг хуулийн төсөлд өөрөөр нарийвчилж тодорхой тусгаагүй байна.

Хуулийн төслийн 27 дугаар зүйлийн 27.3.-т “Хувь хүн, хуулийн этгээд нь аюул тулгарсан агаарын хөлгийн талаар холбогдох байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах, эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй шаардлагатай тусламж үзүүлэх үүрэгтэй.” гэж заасан нь аргачлалын⁵ дагуу иргэнд үүрэг хүлээлгэсэн агуулга бүхий заалт мөн боловч энэ нь хүчин төгөлдөр дагаж мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.2. дох

² Зам тээврийн хөгжлийн сайд, Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд нарын хамтраа баталсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үзэл баримтлал.

³ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”

⁴ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”

⁵ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”

заалтаар зохицуулж байгаа харилцаа байх бөгөөд уг асуудлыг хуулийн төсөлд өөрөөр нарийвчилж тодорхой тусгаагүй байна.

Өөрөөр хэлбэл үзэл баримтлалд тусгасан дээрх хэрэгцээ, шаардлагыг хуулийн төсөлд шинээр болон нарийвчилсан байдлаар тусгаагүй, бүртгэх үйл ажиллагааг Иргэний нисэхийн дүрмээр⁶ зохицуулахаар заасан байх тул иргэнд үүсэх цаг хугацааны ачаалал болон мөнгөн зардал буй болгосон зохицуулалт байхгүй байна. Иймд тусгайлан зардал тооцох хэрэгцээ шаардлагагүй байна.

ГУРАВ. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГА БАТЛАГДСАНААР ХУУЛИЙН ЭТГЭЭДЭД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

Энэ хэсэгт тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар хуулийн этгээдийн эрхлэх үйл ажиллагаатай холбоотой гүйцэтгэх үүргийн улмаас үүсэх зардлыг мөнгөн дүнгээр тооцоолон гаргана.

Ийнхүү үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан "Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал"-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно.

Үүнд:

- Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- Тоон үзүүлэлтийг тооцох
- Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах
- Хялбарчлах боломжийг шалгах
- Нэмэлт зардлыг тооцох

3.1.Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох:

Хуулийн төслийн хүрээнд хуулийн этгээдэд ямар үүргийг шинээр бий болгож байгааг тодорхойлж уг үүргийг гүйцэтгэхэд шаардлагатай баримт бичгийн агуулгыг тодорхойлсны үндсэн дээр зардлын тооцоог хийх болно.

Засгийн газрын 2019 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан "Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал"-ын 2.2-т "Хуулийн этгээдийн хувьд хууль тогтоомжид заасан үүргийг гүйцэтгэхтэй холбогдуулан гарах мөнгөн зардлыг тооцно" гэж заасан.

Иргэнд үүсэх зардал нь цаг хугацааны ачааллаар, хуулийн этгээдэд тооцох зардал нь мөнгөн зардлаар тооцдогоороо ялгаатай юм.

Хэдийгээр хуулийн төсөлд хуулийн этгээдэд үүрэг хүлээлгэсэн зохицуулалтууд тусгагдсан боловч эдгээр нь хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Иргэний нисэхийн тухай хууль болон тус хуулиар эрх олгогдсоны дагуу Сайдын тушаалаар батлагдан мөрдөгдөж байгаа Иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулагдаж байгаа харилцаа байна.

Өөрөөр хэлбэл дээрх зохицуулалтууд нь зардал шинээр үүсгэх зохицуулалт биш хууль болон эрх бүхий этгээдийн шийдвэрийн дагуу хэрэгжиж байгаа, практикт хэвшсэн зохицуулалт байна.

⁶ Зам тээврийн сайдын

Тухайлбал, эдгээрийг дараах байдлаар /Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Иргэний нисэхийн дүрэмд хэрхэн туссан талаар/ харуулбал:

Д/д	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл	Иргэний нисэхийн тухай хууль, ИНД
1	17.2.Хувь хүн, <u>хуулийн этгээд</u> өөрийн өмчлөл, эсхүл зээмшилд байгаа, бусад улсад бүртгэлгүй агаарын хөлгийг иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу Монгол Улсад бүртгүүлнэ.	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.
2	18.1.Монгол Улсад төрийн захиргааны байгууллагаас олгосон, эсхүл хүлээн зөвшөөрсөн маягийн гэрчилгээтэй агаарын хөлгийг нислэгийн үйл ажиллагаанд ашиглана.	15.2.Гадаад улсад үйлдвэрлэгдсэн агаарын хөлөг /маяг/-ийг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд уг агаарын хөлгийг Монгол Улсад иргэний нислэг үйлдэх зорилгоор ашиглахыг зөвшөөрнэ. 23.1.3.нислэг үйлдэх агаарын хөлөг нь агаарын хөлгийн упсын бүртгэлийн гэрчилгээ, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ, хөлгийн дотоод бүртгэл, радио станцыг ашиглах зөвшөөрөл зэрэг баримт бичгийг бүрдүүлсэн байх. 39 ² .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.
3	20.1. Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага нь энэ хууль болон холбогдох иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлага хангасан Монгол Улсын хуулийн этгээдэд агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг олгоно.	39 ³ .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.
4	20.2. Томилогдсон гадаадын агаарын тээвэрлэгч энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлагыг хангасан нөхцөлд түүнд гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн Монгол Улсын гэрчилгээ олгож болно.	ИНД 129 Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт
5	21.1.1.нислэгийн үйл ажиллагааг олгосон гэрчилгээ болон түүний үйл ажиллагааны тодорхойлолтод заасан эрх, хязгаарлалтын хүрээнд гүйцэтгэх.	ИНД 119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт
6	21.1.2. агаарын хөлгийн үйлдвэрлэгчийн нислэгийн үйл ажиллагааны болон нислэгт тэнцэх чадварын шаардлагыг хангасан заавар, журам боловсруулж, мөрдөх, холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу нийтийн ашиг сонирхолд нийцсэн үйлчилгээ үзүүлэх.	39 ⁴ .1.Агаарын тээвэрлэгч нь нислэгийн үйл ажиллагааны болон агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын шаардлагад нийцсэн заавар, журам боловсруулж мөрдөх, холбогдох дүрэм, журмын дагуу нийтийн ашиг сонирхолд нийцсэн, найдвартай үйлчилгээ үзүүлэх үүрэгтэй.
7	22.1.Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор тухайн нислэгийн үйл ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардлагатай үнэмлэх, гэрчилгээ бүхий нисгэгчийг агаарын хөлгийн даргаар томилно.	ИНД 61 Нисгэгчийн үнэмлэх зэрэглэл
8	22.2.Агаарын хөлгийн дарга нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, хүний амь нас, эрүүл	18.2.3.нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон

	мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах зорилгоор нисгэх багийн гишүүд болон зорчигчид шаардлага тавьж, биелэлтийг хангулах бөгөөд нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой эцсийн шийдвэрийг гаргана.	түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргах
9	22.3.Агаарын хөлгийн дарга иргэний нисэхийн дүрэмд зааснаас өөр шийдвэрийг дараах онцгой нэхцөлд гаргах эрхтэй: 22.3.1.хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөнд аюул тулгарсан бол; 22.3.2.өөрөөр шийдвэрлэх боломжгүй онцгой нэхцөлийг зохицуулах шаардлагатай бол.	18.2.2.агаарын хөлгийг хөөргөх, буулгах, нислэг үйлдэх, нислэгийг үргэлжлүүлэх, түүнчлэн агаарын хөлгийн аргагүйдсэн буулт хийх талаар эцсийн шийдвэр гаргах 18.2.3.нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргаж болно.
10	22.4.Агаарын хөлгийн дарга Нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргаж болно.	18.2.3.нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргах
11	22.5.Агаарын хөлгийн дарга хүний амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалах зорилгоор эмнэлгийн болон бусад яаралтай тусламж хүргэх нислэгийг энэ хууль болон иргэний нисэхийн дүрмийг зөрчин гүйцэтгэж болно.	18.2.1.агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангах; 18.2.3.нислэгийн аюулгүй байдалд илт аюул тулгарсан тохиолдолд агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн амь насыг аврах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн удирдагчийн өгснөөс өөр шийдвэр гаргах
12	24.2.Багийн гишүүн нислэгийн үед аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй үйлдэл гаргасан, гаргахыг завдсан зорчигчийг аюулгүй болгох арга хэмжээ авна.	ИНД 91 Нислэгийн үйл ажиллагааны өрөнхий дүрэм
13	24.4.Агаарын тээвэрлэгч нислэгийн аюулгүй байдалд эрсдэл учруулахуйц дэг журам зөрчсөн, зөрчиж байсан зорчигчийг тээвэрлэхээс татгалзаж болно.	ИНД 91 Нислэгийн үйл ажиллагааны өрөнхий дүрэм
14	27.3.Хувь хүн, хуулийн этгээд нь аюул тулгарсан агаарын хөлгийн талаар холбогдох байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгийг хамгаалах, эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй шаардлагатай тусламж үзүүлэх үүрэгтэй.	29.2.Нутгийн захиргааны байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэд аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлгийн талаар өөрт мэдэгдсэн мэдээс сэлтийг зохих байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүмүүсийн амь насыг аврах, тэдэнд эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй тусламж үзүүлэх, түүнчлэн агаарын хөлөг, түүний баримт бичгийг хамгаалалтад авах үүрэгтэй.
15	28.1.Агаарын тээвэрлэгч зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд, ачаа, тээш, шуудан, эд хөрөнгөнд учрах хохирлыг барагдуулах хариуцлагын даатгалтай байна.	38.1.Агаарын тээвэрлэгч нь агаарын хөлгөөр зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд болон гуравдагч этгээдэд учруулсан хохирол, түүнчлэн зорчигчийн ачаа, тээш, шуудан алдагдах, дутах буюу гэмтсэн тохиолдолд нөхөн олговор олгох зориулалттай хариуцлагын даатгалд даатгуулна
16	28.2.Агаарын тээвэрлэгч албан үүргээ гүйцэтгэж байгаа багийн гишүүдийн амь нас, эрүүл мэндийг зааевал даатгуулна.	37.1.Иргэний агаарын хөлгийн багийн гишүүдийг албан үүргээ гүйцэтгэж байгаа үед тэдний амь нас, эрүүл мэндийг тэдгээрийг ажиллуулагч аж ахуйн нэгж, байгууллага даатгуулах үүрэгтэй.
17	28.3.Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөг гуравдагч этгээдэд учрах хохирлыг хариуцах баталгаа бүхий даатгалтай байна.	38.1.Агаарын тээвэрлэгч нь агаарын хөлгөөр зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд болон гуравдагч этгээдэд учруулсан хохирол, түүнчлэн зорчигчийн ачаа, тээш, шуудан алдагдах, дутах буюу гэмтсэн тохиолдолд нөхөн олговор олгох зориулалттай

		хариуцлагын даатгалд даатгуулна. 30.2.Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх гадаад улсын агаарын хөлөг нь гуравдагч этгээдэд учирч болзошгүй хохирлыг хариуцах баталгаа бүхий даатгалтай байна.
18	30.1. Агаарын хөлөг нь Монгол Улсын агаарын зайн орох, гарах цэгээр нэвтэрч, нислэг үйлдэнэ.	30.1.Монгол Улсын болон гадаад улсын агаарын хөлөг нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын зөвшөөрлийн үндсэн дээр олон улсын нислэг үйлдэнэ.
19	32.1.Монгол Улсын иргэн, хуулийн этгээд иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу аэродром байгуулна.	19.1.Аэродром байгуулах, ашиглах, үйл ажиллагааг нь зогсоох, түүнчлэн улсын бүртгэлд бүртгэх, гэрчилгээ олгох, бүртгэлээс хасах, түр аэродром ашиглах журмыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна.
20	32.2.Агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд тогтмол ашиглагдах аэродром нь иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу гэрчилгээжсэн байна.	19.1.Аэродром байгуулах, ашиглах, үйл ажиллагааг нь зогсоох, түүнчлэн улсын бүртгэлд бүртгэх, гэрчилгээ олгох, бүртгэлээс хасах, түр аэродром ашиглах журмыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна.
21	32.3.Нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэлд нийтэд үйлчлэхээр зарласан аэродром нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах бодит шаардлагаас бусад үед агаарын хөлөгт үйлчилгээ үзүүлэхээс татгалзахыг хориглоно.	ИНД139 Аэродромын үйл ажиллагаа, гэрчилгээжүүлэлт
22	32.4.Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь Конвенцын Хавсралтын стандартын суурь түвшинд нийцсэн, үйл ажиллагаандаа тохирсон төхөөрөмжөөр тухайн аэродромыг тоноогох үүрэгтэй.	19.1.Аэродром байгуулах, ашиглах, үйл ажиллагааг нь зогсоох, түүнчлэн улсын бүртгэлд бүртгэх, гэрчилгээ олгох, бүртгэлээс хасах, түр аэродром ашиглах журмыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна. ИНД139
23	33.3.Аэродромын гэрчилгээ зээмшигч нь нисэх буудлыг хөгжүүлэх төлөвлөгөөг тухайн хот, аймаг, сумын нутгийн захиргааны байгууллагатай зөвшилцэн төлөвлөнө.	20.1.Нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах шаардлагын үүднээс иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага харьяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтарч аэродром орчмын аюулгүйн бусийг тогтооно
24	35.1.Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь аэродром, түүний орчимд агаарын хөлөг хөөрөх, буух, явгалах үед агаарын хөлгийн чиг баримжaa тогтооход зориулсан аэродромын тэмдэг, тэмдээгт, тэмдэглээз, гэрэл дохиоллыг аэродромын техник, технологийн баримт бичигт зааснаар байрлуулж, ашиглана.	21.1.Агаарын хөлөг хөөрөх, буух, явгалах үед агаарын хөлгийн баг чиг баримжаагаа тогтооход зориулсан аюулгүй байдлын дохио, тэмдгийг Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасны дагуу аэродром, түүний орчинд байрлуулна
25	35.2.Аэродромын аюулгүйн бусэд барилга байгууламж өмчлөгч, эсхүл зээмшигч агаарын хөлгийн нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор уг барилга байгууламж дээр аюулгүй байдлыг хангах саадын дохио, тэмдэглээзэг аэродромын техник, технологийн баримт бичигт заасны дагуу байрлуулна.	22.1.Барилга байгууламж өмчлөгч буюу зээмшигч нь агаарын хөлгийн нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор уг барилга байгууламж дээр аюулгүй байдлын дохио, тэмдгийг Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасны дагуу байрлуулна.
26	35.3.Аэродромын аюулгүйн бусэд агаарын хөлгийн чиг баримжaa тогтооход зориулсан аюулгүй байдлын дохио, тэмдэглэгээтийн ижил төстэй зүйл байрлуулахыг хориглоно.	21.2.Аэродром орчмын дэвсгэр газарт энэ хуулийн 21.1-д засан дохио, тэмдэгтэй ижил төстэй зүйл байрлуулахыг хориглоно
27	42.1.Агаарын хөлөг зээмшигч, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгч, агаарын хөлгийн дарга, нисгэх багийн гишүүд, аэродром болон агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын ажилтан агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн талаарх анхан шатны	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,

	мэдээллийг нэн даруй, боломжит хэлбэрээр өгөх, дэлгэрэнгүй мэдээллийг холбогдох дүрэмд заасан хугацаанд өгөх үүрэгтэй.	зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагад үйл ажиллагаагаа явулахад нь шаардагдах туслалцааг цаг тухайд нь үзүүлэх үүрэгтэй.
28	42.3. Осол, зөрчилд өртсөн агаарын хөлөгтэй холбоотой эд мөрийн баримтыг агаарын хөлөг эзэмшигч болон холбогдох бусад этгээд шинжлэн шалгах ажиллагааг гүйцэтгэж дуусах хүртэл хадгалж, хамгаална.	29.2. Нутгийн захиргааны байгууллага, аж ахуйн нэгж, иргэд аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлгийн талаар ёөрт мэдэгдсэн мэдээ сэлтийг зохих байгууллагад нэн даруй мэдээлэх, хүмүүсийн амь насыг аврах, тэдэнд эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй тусламж үзүүлэх, түүнчлэн агаарын хелег, түүний баримт бичгийг хамгаалалтад авах үүрэгтэй.
39	42.4. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр агаарын хөлгийн осол, зөрчил гарсан үед иргэн, нутгийн захиргааны байгууллага, онцгой байдлын газар, цагдаа болон зэвсэгт хүчиний анги салбар агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагад үйл ажиллагаагаа явулахад шаардагдах туслалцааг цаг тухайд нь үзүүлэх үүрэгтэй.	42.5. Нислэг-техникийн осол, зөрчил Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр гарсан тохиолдолд иргэд, нутгийн захиргааны болон цагдаагийн байгууллага, зэвсэгт хүчиний салбар ангиуд энэ хуулийн 29 дүгээр зүйлийн заалтуудыг биелүүлэхээс гадна нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагад үйл ажиллагаагаа явулахад нь шаардагдах туслалцааг цаг тухайд нь үзүүлэх үүрэгтэй.

Дээрх хүснэгтэд харуулсны дагуу хуулийн төслийн эдгээр заалтууд нь хуулийн этгээдэд зардал үүсгэсэн байх хэдий ч энэ нь хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Иргэний нисэхийн тухай хууль, Иргэний нисэхийн дүрмээр нэгэнт зохицуулагдсан харилцаа болох нь харагдаж байна.

Хуулийн төслийн аливаа зардлыг зөвхөн шинээр зохицуулсан, нэмэлт үүрэг хүлээлгэсэн, өргөжүүлсэн хүрээнд тооцдог болно.

Өөрөөр хэлбэл үзэл баримтлалд тусгасан дээрх хэрэгцээ, шаардлагыг хуулийн төсөлд шинээр болон нарийвчилсан байдлаар тусгаагүй, холбогдох үйл ажиллагааг Иргэний нисэхийн тухай хууль болон Иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулахаар заасан байх тул хуулийн этгээдэд үсэх мөнгөн зардал буй болгосон зохицуулалт байхгүй байна. Иймд тусгайлан зардал тооцох хэрэгцээ шаардлагагүй байна.

ДӨРӨВ. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ДАГУУ ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГАД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

4.1.Хүний нөөцийн хэрэгцээг тооцох

Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагад шинэ чиг үүрэг нэмэгдүүлсэн, үүнтэй холбогдуулан тодорхой мөнгөн зардал бий болохоор тусгагдсан байх тул төрд үсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан "Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал"-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно. Үүнд:

- 4.1. төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг буюу ажил үйлчилгээг тодорхойлох;
- 4.2. уг чиг үүргийг гүйцэтгэх хүний нөөцийг тодорхойлох;
- 4.3. гарах зардлыг тооцох;
- 4.4. зардлыг нэгтгэн тооцох;
- 4.5. хувилбарыг нягталж, үр дүнг танилцуулах.

Энэ шатанд төрийн байгууллагын ажил үйлчилгээг хэрэгжүүлэхэд зарцуулах хугацаа болон жилд гүйцэтгэх тоо буюу тохиолдлын тоо, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах нийт ажлын цаг гэсэн 3 үзүүлэлтийг гаргана.

Энэ нь төрийн байгууллагад шинээр үүсэх хүний нөөцийн хэрэгцээг энэ хэсэгт тодорхойлох зорилготой. Ийнхүү хүний нөөцийн хэрэгцээг тооцож гаргахдаа хуулийн төсөлд тодорхой чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд зарцуулах хугацаа, ажлын хөлс, тохиолдлын тоо зэргээс хамааруулж гаргадаг.

Хуулийн төсөл дэх төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг /ажил үйлчилгээ/, түүний агуулгыг тодорхойлбол:

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд "...иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлах зорилгоор Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагыг /Цаашид Төрийн захиргааны байгууллага гэх/ тохируулагч агентлаг болгох, Засгийн газрын агентлагийн үзүүлж байсан агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэродромын үйлчилгээ болон нисэх буудал, нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын үйлчилгээг бие даасан аж ахуйн нэгж хуулийн этгээд хэрэгжүүлэх зохицуулалт бүрдүүлэх;"-ээр тусгажээ.

Дээрх хэрэгцээ, шаардлагыг хуулийн төслийн дараах заалтуудаар тухайн төрийн байгууллагуудад шинээр үүрэг болгосон болон ажил үүргийн оролцоог ялгасан байна. Үүнд:

Д/д	Хуулийн төслийн заалт	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын зохицуулалт
1	8.1.5.	Иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих.
2	9.1.	Иргэний нисэхийн асуудал <u>хариуцсан</u> төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн <u>аюулгүй</u> байдал, <u>аюулгүйн хамгаалалтын</u> хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг мөн.
3	29.1.	Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн <u>дүрмээр</u> гэрчилгээжсэн төрийн өмчит <u>хуулийн этгээд үзүүлнэ</u> .
4	33.2.	Нисэх буудал нь олон улсын болон орон нутгийн нислэгт аэродром, нисэхийн хангамж, газрын үйлчилгээ болон бусад нисэхийн ба нисэхийн бус үйлчилгээ үзүүлж болно.
5	36.2.	Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг иргэний нисэхийн <u>дүрмээр</u> гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд гүйцэтгэнэ.
6	41.1.	Олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингаас баагуйгээр тогтооно.
7	44.2.	Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүтцэд байна.

Хуулийн төсөлд тусгасан эдгээр байгууллагуудын тухайд шинээр байгуулагдан шинэ чиг үүрэг хэрэгжүүлэх эсэх, түүнийг хэрэгжүүлэхэд хүний нөөцийн хэрэгцээ нэмэгдэх болон үүнтэй холбогдон зардал гарах эсэхийг нягтлан судлахад хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ыг Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болгоо, Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын бүтцэд хамаарч үйл ажиллагаагаа явуулдаг агаарын навигацийн

үйлчилгээг төрийн өмчит Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага буюу төрийн өмчит үйлдвэрийн газар болгон зохион байгуулахаар бүтэц, санхүүжилтийн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхээр тусгасан.

Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг-Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ыг Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болгохоор тусгасан болохыг Хуулийн төслийн 9 дүгээр зүйлд тусгасан чиг үүргийн заалтуудаас харж болгохор байна. Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ыг иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг мөн гэж тодорхойлон, түүний чиг үүрэгт зөвхөн аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалт хийх талаар тусгажээ.

Мөн Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд гүйцэтгэнэ гэж тусгасан нь Агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагатай нэгдмэл санхүүжилттэй байх эсэх нь тодорхой бус байна.

Хуулийн төслийн заалт	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын зохицуулалт
9.1.	Иргэний нисэхийн асуудал <u>хариуцсан</u> төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн <u>аюулгүй</u> байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг мөн.

Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын одоогийн санхүүжилтийн байдал нь улсын төсвийн болон Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын үйлдвэрлэлийн алба /ИНҮТ/-ны төсвөөс хосолмол байдлаар санхүүждэг. Улсын төсвөөс олгодог санхүүжилт бүрэн дүүрэн санхүүжүүлж хүрэлцдэггүй бөгөөд бүтцийн өөрчлөлтөөс шалтгаалж зардлын зөрүү улсын төсөвт нэмэгдэж болзошгүй.

Аргачлалын дагуу Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын хүний нөөцийн зардлын тооцоог хийж үзвэл:

Д/д	Үзүүлэлт	мянган.төгрөг	
		Сарын зардал	Жилийн зардал
Хүний нөөцийн хэрэгцээ /НААХЗА/ /40/, Бусад /42/			
1	Цалингийн зардал /НААХЗА/ /40/	138,280.00	1,659,360.00
2	Цалингийн зардал /бусад дэмжих үйлчилгээ/ /42/	145,194.00	1,742,328.00
3	Хүний нөөцийн зардал /Цалин хөлс, сургалт дадлана, хөдөлмөр хамгаалал, даатгалын зардал/	86,135.3	1,033,623.0
4	Материаллаг зардал /Эд хөрөнгийн элэгдэл хоргодол, ашиглалт, бичиг хэрэг техник тоног төхөөрөмж, урсгал болон хөрөнгө оруулалтын зардал/	34,402.9	412,835.0
5	Бусад зардал /бусад төлбөр хураамж, аудит баталгаажуулалтын зардал/	58,826.8	705,921.0
НИЙТ ДУНДАЖ ЗАРДАЛ		404,012.2	5,554,067.0

/2023 оны төсөвийн төсөлд тусгагдсан тоон мэдээллийг ашиглав./

Инэг ажилтны дундаж цалин хөлсийг ИНЕГ-ын дундаж цалингаар тооцсон болно.

Дундаж цалин – 3,457,000.0/

Хуулийн төсөлд тусгасан дээрх байгууллагуудын чиг үүргийг /хүний нөөц, санхүүжилтийн хамт/ практикт Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/ нь хэрэгжүүлж байх бөгөөд ийнхүү хуулийн төсөлд тусгасанчлан эдгээр байгууллагын тухайд бүтэц, зохион байгуулалтын өөрчлөлтийг хийх асуудал байх ба хүний нөөцийн орон тоо шинээр нэмэгдэхгүй, үүнтэй холбогдуулан зардал үүсэхээргүй зохион байгуулахаар төлөвлөсөн нь шинээр зардал үүсгэхээргүй байна.

Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын урсгал зардлын зарим хэсгийг улсын төсвөөс санхүүжүүлдэг бөгөөд энэ нь сүүлийн 10 жилд 3.0 тэрбум төгрөгийг тогтмол байдлаар баталсаар ирсэн. Тус байгууллагын зардлыг цаашид улсын төсвөөс бүрэн санхүүжүүлэх тохиолдолд нийт 5.6 тэрбум буюу улсын төсвөөс нэмж 2.6 тэрбум төгрөг санхүүжүүлэхээр байна.

Үүнд хуулийн төслийн “41.1. Олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно.” гэсэн заалтыг нэмэлтээр тооцоогүй болно.

Хуулийн төслийн заалт	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын зохицуулалт
8.1.5.	Иргэний нисэхийн эдийн засгийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих.
44.2.	Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний дэргэд байна.

Харин хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.5; 44 дүгээр зүйлийн 44.2-д заасан агаарын хөлгийн осол, инцидентийг шинжлэн шалгах, эдийн засгийн зохицуулалттай холбоотой зарим чиг үүрэг Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага /Цаашид Төрийн захиргааны төв байгууллага гэх-/ын бүрэн эрхэд шилжиж байгаатай холбогдуулан Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын орон тооноос 12 орон тоог Төрийн захиргааны төв байгууллагад шилжүүлэх, мөн 12 орон тоог хуулийн төслийн 42 дугаар зүйлд заасан Агаарын хөлгийн шинжлэн шалгах алба буюу одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 42 дугаар зүйлийн 42.1-д заасан “Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба”-ыг Засгийн газрын гишүүний дэргэд ажиллахаар тусгасан байна.

Иймд эдгээр 24 орон тооны хүний нөөцийн зардал нь Төрийн захиргааны төв байгууллагад нэмэгдэхээр байгаа тул дараах байдлаар тооцооллоо.

Тухайн шилжиж очих 24 ажилтны цалингийн тувшиг тодорхойлох боломжгүй тул дундаж цалин хөлсөөр тооцож, Төрийн захиргааны төв байгууллагын төсөвт нэмэгдэх ачааллыг тооцов. Нислэг техникийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах алба (Агаарын хөлгийг шинжлэн шалгах)-ны цалин хөлсний сүлжлийг Зам тээврийн хөгжлийн сайд баталсны дагуу мөрдөж ажилладаг. Эдийн засгийн зохицуулалтын нэгж нь Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын баталсан цалин хөлсний сүлжээгээр цалинжиж байна.

Тооцоолол 2.

ЗТХС-ын 2020 оны Б/10 тушаал, болон ИНЕГ-ын даргын А/145 дугаар тушаалаар баталсан цалин /төгрөг/		Орон тоо		Цалингийн хэмжээ /төгрөг/
3,457,000.0	x	12	=	41,484,000.0
3,457,000.0	x	12	=	41,484,000.0

*Цалин хөлсийг ИНЕГ-ын дундаж цалингаар тооцсон болно.

41,484.0 *12= 497,808.0 мянган төгрөг

41,484.0*12=497,808.0 мянган төгрөг

Ийнхүү Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-аас Төрийн захиргааны төв байгууллагад шилжих нийт 24 албан хаагчийн цалингийн зөрүүг 12 сар буюу 1

жилээр тооцвол **995,616.0** мянган төгрөгийн зардал Төрийн захиргааны төв байгууллагын урсгал зардалд нэмэгдэж тооцогдохоор байна.

Харин Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-аас бүтэц, зохион байгуулалтын өөрчлөлтөөр агаарын хөлгийн шинжлэн шалгах албанд шилжүүлэх хүний нөөцийн зардалд тодорхой өөрчлөлт орохгүй, батлагдсан төсөвтөө багтаан дотоод зохион байгуулалтаар шийдвэрлэх боломжтой байна.

Хуулийн төслийн заалт	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын зохицуулалт
41.1.	Олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно гэж заасан тул байцаагчийн цалингийн зардлын ёсөлтөөс үүсэх нэмэгдлийн тооцооллоо.

Хуулийн төслийн 41 дүгээр зүйлийн 41.1-т Олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно гэж заасан тул байцаагчийн цалингийн зардлын ёсөлтөөс үүсэх нэмэгдлийн тооцооллоо.

Мөн Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны байцаагч ёнөөгийн байдлаар дутагдалтай байгаа бөгөөд Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болсноор байцаагчийн тоог /40+20/ нэмэгдүүлэх шаардлага үүсэхээр байна.

Байцаагчийн орон тоог 20-оор нэмэгдүүлснээр нийт 60 байцаагч, 42 захиргаа, санхүү болон бусад ажилтантай буюу ИНЕГ нь нийт 102 ажилтантай байхаар байна.

Тооцоолол 3.

Цалин		Орон тоо		Цалингийн хэмжээ сараар /төгрөг/
6,900,000.0 /Байцаагчийн нэмэгдүүлсэн дундаж цалин*/	x	60	=	414,000,000.00
3,457,000.0 /бусад ажилтан/	x	42	=	145,194,000.00
Нийт				559,194,000.00

*Нэмэгдүүлсэн дундаж цалинг иргээний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингийн дунджаар тооцоов.

559,194.00x12cap=6,710,328.00 мянган төгрөг

Цалин		Орон тоо		Цалингийн хэмжээ сараар /төгрөг/
6,900,000.0 /Байцаагчийн нэмэгдүүлсэн дундаж цалин*/	x	60	=	414,000,000.00
3,457,000.0 /Одоо авч буй дундаж цалин/	x	40	=	138,280,000.00
6,900,000.00 Нэмж орон тоо тооцсон зерүү	x	20	=	138,000,000.00
3,443,000.0 /Нэмэгдсэн цалингийн зерүү/	x	40	=	137,720,000.00
Нийт зерүү				275,720,000.00

275,720.0*12cap=3,308,640.0 мянган төгрөг

Хуулийн төслийн заалт	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын зохицуулалт
29.1.	Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн дурмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд үзүүлнэ.
33.2.	Нисэх буудал нь олон улсын болон орон нутгийн нислэгт аэродром, нисэхийн хангамж, газрын үйлчилгээ болон бусад нисэхийн ба нисэхийн бус үйлчилгээ үзүүлж болно.

36.2.	Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд гүйцэтгэнэ.
-------	--

Дээрх хүснэгтэд харуулсны дагуу хуулийн төслийн эдгээр заалтуудад тусгасан төрийн үйлчилгээний байгууллагын үүрэг чиглэлд хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Иргэний нисэхийн тухай хууль, Иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулагдсан харилцаа нь хэвээр тусгагдсан байна.

Хуулийн төслийн аливаа зардлыг зөвхөн шинээр зохицуулсан, нэмэлт үүрэг хүлээлгэсэн, өргөжүүлсэн хүрээнд тооцдог болно. Одоогийн Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн жилийн зардал нь /2023 оны төсвийн төслөөр тооцов/ 163 тэрбум төгрөг байна.

Шалгур үзүүлэлт	ИНЕГ-Агентлаг			ИНҮТ /Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага/			Аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллага
	2022 он	2023 он	2024 он	2022 он	2023 он	2024 он	
Орон тоо	106	106	102	2,090	2,090	1,736	354
Цалингийн сан	3,871.0	4,397.5	6,710.3	64,668.2	84,149.3	78,100.3	10,744.8
Нийт орлого	-	0	0	153,154.3	313,552.9	308,640.9	12,075.0
Нийт зардал	5,776.3	6,930.0	8,900.0	224,531.7	163,552.9	149,905.9	11,800.0

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, Иргэний нисэхийн үндэсний төв буюу Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага болон Аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллагуудын үйл ажиллагааг чиг үүргийн хувьд ялган, тусдаа бие даасан байгууллага болох боловч санхүүгийн нэмэлт зардал төдийлөн нэмэгдэхээргүй байна.

Төрийн захиргааны байгууллагын хувьд ОУИНБ-ын тавьж буй стандарт шаардлагад нийцүүлэн аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалтыг хийх ба олон улсын шаардлага болон практик шаардлагаар нислэгийн аюулгүй ажиллагааны байцаагчийг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байгаа тул тус нэмэгдүүлсэн байцаагчийн орон тоо, цалин хөлсөөр тооцоолж үзэхэд цалингийн зардалд жилд 3.3 тэрбум төгрөг нэмэгдэхээр байна. Өмнө тооцоолсон Төрийн захиргааны байгууллагын нийт зардал 5.6 тэрбум төгрөг дээр нэмэгдүүлэн тооцсон цалингийн зардлыг нэмснээр Төрийн захиргааны байгууллагын жилийн нийт зардал 8.9 тэрбум төгрөг байхаар байна.

Харин Иргэний нисэхийн үндэсний төв буюу Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага болон Аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллагуудын үйл ажиллагааг чиг үүргийн хувьд ялган, тусдаа бие даасан байгууллага болон орлого зардлыг тооцоолж үзэхэд ямар нэгэн нэмэгдэн гарах орлого, зардлын өөрчлөлт гарахгүй, 2 байгууллага санхүү, захиргааны хувьд тусдаа бие даасан байгууллага болох ба өмнөх орлого, зардлыг салган тооцож үзвэл 2023 оны төсвийн төсөөллөөр нийт 163 тэрбум төгрөгийн зардалтай байсан ИНҮТ /Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь 2024 онд нийт 308 тэрбум төгрөг олж, 150 тэрбум төгрөгийн зардал гаргахаар байна. Аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний байгууллага нь бие даан ажилласнаар 2024 онд нийт 12 тэрбум төгрөг олж, 11.8 тэрбум төгрөгийн зардал гаргахаар байна.

Үзэл баримтлалд тусгасан дээрх хэрэгцээ, шаардлагыг хуулийн төсөлд шинээр болон нарийвчилсан байдлаар үйл ажиллагааны хувьд нэмэлт ажил үйлчилгээ хийх

асуудал тусгаагүй тул төрийн үйлчилгээний байгууллагад шинээр үүсэх мөнгөн зардал буй болгосон зохицуулалт байхгүй байна. Иймд тусгайлан зардал тооцох хэрэгцээ шаардлагагүй байна.

Төрийн байгууллагаас гарах нийт зардлын тооцоо:

Нийт Төрийн захиргааны төв байгууллагад нэмэгдэх зардлын тооцоо:

995.6 сая төгрөг

Нийт Төрийн захиргааны байгууллагын нэмэгдэх зардлын тооцоо:

3,308.64 сая төгрөг

ТАВ. ДҮГНЭЛТ, САНАЛ

Хуулийн төсөлд шинээр тусгасан болон бүтэц зохион байгуулалттай холбогдуулан хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардлыг тооцож гаргалаа.

- Хуулийн төсөлд иргэн болон хуулийн этгээдэд үүсэх цаг хугацааны ачаалал болон мөнгөн зардал буй болгосон зохицуулалт байхгүй байна.

- Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагуудын чиг үүрэг шилжиж байгаа мөн бүтэц зохион байгуулалтын өөрчлөлттэй холбогдуулан Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-аас Төрийн захиргааны төв байгууллага руу 12, Агаарын хөлгийн шинжлэн шалгах алба буюу одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 42 дугаар зүйлийн 42.1-д заасан "Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба" руу 12 ажилтан шилжүүлэхээр төлөвлөсөнтэй холбогдуулан нэг жилд **995.6 сая төгрөгийн** зардал шилжиж тооцогдохоор байна.

- Хуулийн төсөлд Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ыг Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болгох, Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын бүтцэд хамаарч үйл ажиллагаагаа явуулдаг агаарын навигацийн үйлчилгээг төрийн өмчит агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага буюу төрийн өмчит үйлдвэрийн газар болгохоор тусгасан нь бүтэц, зохион байгуулалт, санхүүжилтийн эх үүсвэрийн хувьд өөрчилж байгаа асуудал байх тул эдгээр зохицуулалттай холбоотой зардал шинээр үүсэхээргүй байна. Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн жилийн зардал нь /2023 оны төсвийн төслөөр тооцов/ 163 тэрбум төгрөг байна.

- Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын урсгал зардлын зарим хэсгийг улсын төсвөөс санхүүжүүлдэг бөгөөд сүүлийн 10 жилд 3.0 тэрбум төгрөгөөр баталсаар ирсэн. Цаашид улсын төсвөөс бүрэн санхүүжүүлэх тохиолдолд нийт 5.6 тэрбум төгрөг буюу нэмэлтээр 2.6 тэрбум төгрөг улсын төсвөөс санхүүжүүлэх шаардлага үүсэхээр байна.

Мөн хуулийн төслийн "41.1.Олон улсын гэрээний хэрэгжилтийг хангах зорилгоор байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно." гэсэн заалтыг нэмэлтээр тооцох тохиолдолд Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ын хүний нөөцдөд шинээр 20 байцаагчийг нэмсэн ба байцаагчийн цалинг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах албан тушаалын дундаж цалингаар нэмэгдүүлэн тооцож үзэхэд 3.3 тэрбум төгрөг нэмэгдэх тооцоолол гарлаа. Тус нэмэгдүүлсэн орон тоо, цалингийн зардлыг нэмж тооцсоноор Төрийн захиргааны байгууллага /ИНЕГ/-ийн нийт жилийн зардал нь 8.9 тэрбум төгрөг болохоор урьдчилсан тооцооллыг гаргалаа.

-----оОо-----

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН
НАЙРУУЛГЫН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ
АЖЛЫН ТАЙЛАН**

**УЛААНБААТАР ХОТ
2023 ОН**

НЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

Энэхүү үнэлгээний ажлын гол зорилго нь Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас боловсруулсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгаж, хуулийн төслийг ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой байдлаар боловсруулах, улмаар хуулийн төслийн чанарыг сайжруулахад оршино.

Үнэлгээ хийлгэхээр ирүүлсэн хуулийн төслийн энэхүү хувилбар нь нийт 10 бүлэг, 54 зүйлтэйгээр боловсруулагдсан байх бөгөөд хуулийн төслийн бүтцийг авч үзвэл:

1. Нийтлэг үндэспэл
2. Иргэний нисэхийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх
3. Иргэний нисэхийн зохицуулалт
4. Агаарын хөлөг, түүнд хамаарах үйл ажиллагаа
5. Агаарын навигацийн үйлчилгээ
6. Аэродром, нисэх буудал
7. Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт
8. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт
9. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах
10. Бусад зүйл гэсэн бүлгүүдтэй байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн /цаашид "хуулийн төсөл" гэх/ үр нөлөөг үнэлэх ажиллагааг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан "Хуулийн төслийн үр нөлөө тооцох аргачлал"¹-д /цаашид "аргачлал" гэх/ заасны дагуу дараах үе шаттайгаар хийж гүйцэтгэлээ:

1. Шалгуур үзүүлэлтийг сонгох;
2. Хуулийн төслөөс үр нөлөө тооцох хэсгээ тогтоох;
3. Урьдчилан сонгосон шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу үр нөлөөг тооцох;
4. Үр дүнг үнэлэх, зөвлөмж өгөх.

-Оо-

ХОЁР. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ

Тус үнэлгээний ажлыг хийж гүйцэтгэхдээ хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан, аргачлалд дурдсан б шалгуур үзүүлэлтээс 3 шалгуур үзүүлэлтийг сонголоо. Үүнд:

1. Зорилгод хүрэх байдал;
2. Ойлгомжтой байдал;
3. Харилцан уялдаа зэрэг болно.

“Зорилгод хүрэх байдал” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зорилго, түүнд туссан зохицуулалт нь үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцэж буй байдал, хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төсөл, түүний үзэл баримтлалд нийцэж буй эсэхийг үнэллээ.

Энэхүү үнэлгээг хийхдээ хуулийн төслийн үзэл баримтлалтай танилцаж, хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлага, хуулийн төслийн зорилго болон зорилгод хүрэхэд чиглэгдсэн, мөн түүнийг тодорхой илэрхийлж чадахуйц арга хэмжээ, зохицуулалтыг сонгож авсан болно.

“Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломж байгаа эсэхийг, мөн хэрэгжүүлэх субъект, байгууллага нь хэн байх вэ гэдгийг тогтоох бөгөөд энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг холбогдох байгууллагууд дунд зохион байгуулсан, цаашид зохион байгуулах хэлэлцүүлгүүдээс харагдах бөгөөд ихээхэн хэмжээний цаг хугацаа шаарддаг тул энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг сонгоогүй болно.

“Ойлгомжтой байдал” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийг хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдэд ойлгомжтой, логик дараалалтай томьёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс хуулийн төсөл нь Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг хийхээр сонголоо.

“Зардал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зардлыг “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлал”-ын дагуу тусад нь тооцохоор шийдвэрлэсэн тул энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг сонгох шаардлагагүй гэж үзэв.

“Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийг бүхэлд нь Үндсэн хууль холбогдох бусад хуульд нийцсэн эсэхийг аргачлалд заасан асуултад хариулах байдлаар үнэлгээг хийхээр тооцов.

-оо-

ГУРАВ. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСЭГ БОЛОН ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ

Өмнөх шатанд заасны дагуу аргачлалд заасан нийт 6 шалгуур үзүүлэлтээс хуулийн төсөлд тохирох шалгуур үзүүлэлтийг сонгосны дараа аргачлалын 3.1 дэх хэсэгт заасны дагуу хуулийн төслийг тодорхой зохицуулалтыг сонгон авч үр нөлөөг үнэлнэ. Хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь үнэлэх хэсгийг тогтоохдоо шууд үр дагавар үүсгэж байгаа гол ач холбогдолтой зохицуулалтыг олж тогтоох нь зүйтэй бөгөөд тухайн зохицуулалт бодитой судалгаа хийж болохуйц байх шаардлагатай байдаг.

Мөн түүнчлэн аргачлалын 4 дэх хэсгийн дагуу шалгуур үзүүлэлтуүдэд тохирсон шалгах хэрэгслийн дагуу сонгох шаардлагатай бөгөөд доорхи хүснэгтэд заасанчлан хуулийн төслийн үр нөлөөг тооцох хэсэг болон тохирох шалгах хэрэгслийг сонгон авлаа.

Д/д	Шалгуур үзүүлэлт	Үр нөлөөг үнэлэх хэсэг	Тохирох шалгах хэрэгсэл
1	Зорилгод хүрэх байдал	Хуулийн төсөл бүхэлдээ	Хуулийн төслийн зохицуулалт нь таслийн үзэл баримтлалд дурдсан хэрэгцээ, шаардлагад нийцсэн эсэхэд дүн шинжилгээ хийнэ.
2	Ойлгомжтой байдал	Хуулийн төсөл бүхэлдээ	Ойлгомжтой байдлыг Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалын дагуу судлах
3	Харилцан уялдаа	Хуулийн төсөл бүхэлдээ	Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалын дагуу судлах

-оOo-

3.1.ЗОРИЛГОД ХҮРЭХ БАЙДАЛ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ХҮРЭЭНД

“Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, хэрэгцээ шаардлагад хуулийн төслийн зорилт, зохицуулалтууд нь нийцэж байгаа эсэхэд дүн шинжилгээ хийх үүднээс хуулийн төслийн үзэл баримтлалтай танилцаж, үзэл баримтлал болон хуулийн төслийн зорилт, түүнийг хангахад чиглэсэн зохицуулалтуудыг харьцуулах байдлаар дүн шинжилгээ хийлээ. Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд дурдсанаар энэхүү хуулийн төслийг доорхи хууль зүйн хэрэгцээ, шаардлагад үндэслэн боловсруулсан гэжээ:

1. Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын Дөрөвдүгээр зүйлийн Зорилго 1-ийн Зорилт 4.2-т “Иргэний нисэхийн дэд бүтэц, өрөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлсэн байна” гэж, Тавдугаар зүйлийн Зорилт 5.2-т “Төрийн захиргааны байгууллагуудын бүтэц, зохион байгуулалтыг оновчтой тодорхойлох замаар чиг үүрэг, эрх мэдлийн хуваарилалтыг нарийвчилна” гэж заасны хүрээнд 2021-2030 онд төрийн захиргааны байгууллагуудын бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүрэг, эрх мэдлийн зааг, ялгааг оновчтой тодорхойлж, оролцоог зохистой хангасан, хувийн хэвшилтэйгээ хамтарч ажилладаг тогтолцоог төлөвшүүлэхээр тус тус заасныг хэрэгжүүлэх;
2. Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан “Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл”-ийн 121-т зааснаар Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу нисэхийн аюулгүй байдлын 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 зорилгоор Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулахаар тусгасаныг хэрэгжүүлэх;
3. Иргэний нисэхийн тухай хууль 1999 онд батлагдаж, 2001, 2003, 2008, 2011, 2015 болон 2017 онд тус тус нэмэлт, өөрчлөлт орсон. Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг дагаж иргэний нисэхийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоо нэмэгдэн агаарын тээврийн цар хүрээ өргөжиж, аюулгүй байдлын олон улсын стандарт шаардлага илүү боловсронгуй болж, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль, Захиргааны өрөнхий хууль тус тус шинэчлэн батлагдсантай холбогдуулан иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох.

Харин практик хэрэгцээ, шаардлагын хувьд хуулийн төслийн үзэл баримтлалд дурдсанаар энэхүү хуулийн төслийг доорхи практик хэрэгцээ, шаардлагад үндэслэн боловсруулсан гэжээ:

1. Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүргийг хэрэгжүүлэх, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, үр ашигтай хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн зохицуулалтыг сайжруулах;

2. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэх, холбогдох зохицуулалтыг нэмж тусгах;

3. Иргэний нисэхийн тухай хуульд тусгасан нислэгийн үйл ажиллагааны ерөнхий заалтыг нарийвчлан ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалт, арилжааны нислэгийн үйл ажиллагааны зааг ялгааг тодорхойлох;

4. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт шаардлагын шинэчлэлттэй холбогдуулж, иргэний нисэхийн дүрмийг батлах "тусгайлан эрх олгосон заалт"-ыг Захиргааны ерөнхий хуульд заасны дагуу тодорхой тусгах;

5. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжийн дагуу иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон үйлчилгээний чиг үүргийг тусгаарлах зорилгоор Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь Засгийн газрын тохируулагч агентлаг байхаар, агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэроромын үйлчилгээ болон аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг бие даасан аж ахуйн нэгжүүд хэрэгжүүлэх зохицуулалт бүрдүүлэх;

6. Чикагогийн конвенцын 13 дугаар хавсралтын дагуу шинжлэн шалгах ажиллагаа гүйцэтгэгч байгууллагыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв болон төрийн захиргааны байгууллагаас хараат бус байхаар зохион байгуулах;

7. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжид иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтыг хэрэгжүүлэх байгууллагын даргын бүрэн эрхийг тодорхой хуульчлахыг зөвлөдөг тул нисэхийн аюулгүй байдлыг салбарын сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга хариуцдаг байхаар тусгах;

8. Нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг үр дүнтэй гүйцэтгэх зорилгоор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын санхүүжилтийн зарчмыг тодорхой тусгах;

9. Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг төрөөс дэмжих, орон нутгийн алслагдсан бүс нутагт нийгмийн зайлшгүй шаардлагатай үйлчилгээг бодлогоор дэмжих, агаарын тээврийг өргөжүүлэн тогтворжуулахад чиглэсэн оновчтой, үр дүнтэй эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгох;

10. Агаарын навигацийн хураамжийн тодорхой хувиар нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагааг санхүүжүүлэх, зохицуулалтыг бүрдүүлэх;

11. Иргэний нисэхийн хууль тогтоомж зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагыг нэмэгдүүлэх, тодорхой болгох зорилгоор холбогдох хууль, тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын 2 дахь хэсэгт хуулийн төслийн ерөнхий зорилгыг тодорхойлох ёстой боловч энэхүү хэсэгт хуулийн төслийн бүтцийг тоочих байдлаар томьёолсон байна.

Аливаа хуулийн төслийн зохицуулалт нь түүний үзэл баримтлалд заасан тухайн хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцсэн, түүнчлэн хамрах хүрээ, зорилгод нийцсэн байх ёстой.

Үнэлгээ хийлгэхээр ирүүлсэн хуулийн төслийн хувьд түүнд тусгасан зохицуулалт нь хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгасан хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн эсэхийг хуулийн төслийн зохицуулалттай харьцуулан үнэллээ.

Энэхүү хуулийн төслийн зохицуулалтаас харахад нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, түүнийг олон улсын стандартад нийцсэн, шинэ шатанд гаргах талаар ач холбогдол өгч анхаарч ажилласан нь харагдаж байна. Тухайлбал, Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэх, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах талаар загвар хуулиуд болон олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан зөвлөмж, заавруудад нийцүүлэх, Монгол Улсын нөхцөл байдалд тохирсон зохицуулалтуудыг тусгахад анхаарч ажилласан гэж үзэж болохоор байна.

Учир нь хуулийн төслийн зохицуулалт, тэдгээрийн агуулга болон зорилгыг шинжлэн судлах явцад, хуулийн төслийн үзэл баримтлалд заасан хэрэгцээ, шаардлагад тохирсон хуулийн зохицуулалтыг цогц байдлаар бий болгох, хуулийг хэрэгжүүлэх явцад үүсдэг хүндрэл бэрхшээлтэй олон асуудлуудыг шийдвэрлэх зорилго бүхий зохицуулалтыг тусгасан нь харагдаж байна.

Хэдийгээр хуулийн төслийн хувьд засаж сайжруулах зүйлүүд байгаа хэдий ч төслийн хувьд урьд өмнөх Засгийн газруудын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн хүрээнд боловсруулагдсан үзэл баримтлал, түүний дагуу боловсруулагдсан хуулийн төслүүдтэй харьцуулахад дэвшилттэй, үзэл баримтлалаа оновчтой тодорхойлж, түүнд нийцүүлэхэд чиглэсэн олон шинэлэг зохицуулалттай байгаа нь онцлогтой болсон төдийгүй нийтлэг байдлаараа хуулийн төсөл нь түүний үзэл баримтлалд заасан хэрэгцээ, шаардлага, зорилгод нийцсэн байна гэж дүгнэхээр байна.

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Иргэний нисэхийн тухай хуульд заасан ойлгомжгүй, эсхүл оновчгүй, бусад хууль тогтоомжууд дахь нэр томьёотой зөрчилдсөн, эсхүл давхардсан нэр томьёоны хувьд анхаарч, тэдгээрийг энэхүү шинэчлэн найруулсан хуулийн төсөлд залруулахад анхаарч хуулийн төслийг боловсруулсан байна.

Тухайлбал, “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 “нислэгийн аюулгүй ажиллагаа”, “нисэхийн аюулгүй ажиллагаа”, “нисэхийн аюулгүй байдал” гэх мэт хоорондоо ижил төстэй нэр томьёонуудыг харилцан адилгүй байдлаар томьёолж, практикт нийцүүлэн хэрэгжүүлж байсныг халж “нислэгийн аюулгүй байдал”, “нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт” гэх нэр томьёог төслийн зохицуулалтын агуулгад нийцүүлэн оновчтой тодорхойлон хуулийн төсөлд тусгасан байна.

1. Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүргийг хэрэгжүүлэх, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, үр ашигтай хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн зохицуулалтыг сайжруулах;

Хуулийн төсөлд иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын тогтолцоот тус тусад ялгаж, чиг үүргийг тодорхой болгож, дээрхи хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэн боловсруулсан байна.

2. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн

аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэх, холбогдох зохицуулалтыг нэмж тусгах;

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас гаргасан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэх, холбогдох зохицуулалтыг нэмж тусгах дээрх хэрэгцээ шаардлагын дагуу судлахаар хуулийн төслийг загвар хуультай харьцуулан үнэлэхэд зүйл заалт, дараалал өөр боловч тусгах шаардлагатай зохицуулалтууд орсон бөгөөд бүтцийн хувьд Монгол Улсын бусад хууль тогтоомжтой адил жишгээр боловсруулсан гэж үзэж байна.

3. Иргэний нисэхийн тухай хуульд тусгасан нислэгийн үйл ажиллагааны ерөнхий заалтыг нарийвчлан, ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалт, ажиллагааны нислэгийн үйл ажиллагааны зааг ялгааг тодорхойлох;

Хуулийн төсөлд нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой зохих зохицуулалтыг тусгасан нь үзэл баримтлалд заасан нь дээрхи хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэхэд чиглэсэн чухал алхмуудын нэг болсон байна. Хуулийн төслийн зохицуулалтууд нь ерөнхий байдлаараа арилжааны нислэг үйлдэх үйл ажиллагааг дийлэнхид нь зохицуулсан, ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалт, нислэгийн үйл ажиллагааны талаархи зохицуулалтыг дурдсан байна.

4. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт шаардлага боловсронгуй болж, өөрчлөгдсөнтэй холбогдуулж иргэний нисэхийн дүрмийг шинэчлэхэд Захиргааны ерөнхий хуульд заасан “тусгайлан эрх олгосон заалт”-ыг тодорхой тусгах;

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлд иргэний нисэхийн дүрмээр зохицуулах харилцааг тусгасан байна. Мөн зүйлийн 14.1 дэх хэсэгт тухайн дүрмийн агуулга болон түүгээр зохицуулах асуудлыг нэр бүрчлэн тоочин заасан байна.

Хуулийн төсөлд тусгасан иргэний нисэхийн дүрэм, түүний агуулга нь Захиргааны ерөнхий хуулийн 59 дүгээр зүйлийн 59.1 дэх хэсэгт заасан “хуулиар тусгайлан эрх олгосон” буюу батлах хэм хэмжээний актын агуулга, зохицуулах асуудал тодорхой байх, түүнийг батлах субъект, журам нь тодорхой байх, “нийтээр заавал дагаж мөрдөх” буюу хуулийн үйлчлэлд хамаарах бүхий л этгээдэд хамаарах, “гадагш чиглэсэн” буюу үйлчлэл нь зөвхөн тухайн төрийн байгууллага, албан тушаалтнаар хязгаарлагдахгүйгээр, хувь хүн, хуулийн этгээд бүрд хамаарах, “үйлчлэл нь байнга давтагдах” буюу нэг удаа үйлчлээд зогсох бус харин батлагдсан цагаас хүчингүй болох хүртэл энэ хууль тогтоомжийн бүрэлдэхүүн хэсэг болон үйлчлэх гэсэн шаардлагуудад бүрэн нийцэж байна.

5. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжийн иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон үйлчилгээний чиг үргийг тусгаарлах зорилгоор Иргэний нисэхийн ерөнхий газрыг тохируулагч агентлаг болгох, агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэродромын үйлчилгээ болон аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг бие даасан аж ахуйн нэгжүүд хэрэгжүүлэх

зохицуулалт бүрдүүлэх;

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд заасан энэхүү хэрэгцээ, шаардлага нь хуулийн төсөлд бүрэн тусгалаа олсон буюу хуулийн төслийн зохицуулалт нь түүний үзэл баримтлалын энэхүү хэсэгт заасан хэрэгцээ, шаардлагад бүрэн нийцэж байна.

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомжийн хүрээнд иргэний нисэхтэй холбоотой гурван гол чиг үүрэг буюу хяналт, зохицуулалт, нисэхийн хөдөлгөөний үйлчилгээ болон нисэх буудлын үйлчилгээ нь нэг төвлөрсөн удирдлага дор нэг байгууллагад харьяалагдаж байгаа нь хуулийн хэрэгжилтийг зохих түвшинд хангах, хяналтыг хэрэгжүүлэхэд бүхий л үйл ажиллагаа нэг албан тушаалтнаас хамааралтай байдлаараа томоохон саад тогтор болж байгаа гэж үздэг. Хуулийн төслийн зохицуулалтаас харахад иргэний нисэхийн ерөнхий газар буюу иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь нисэхийн хөдөлгөөний үйлчилгээ болон нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэх чиг үүргээс салж, гол чиг үүрэг нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, түүнтэй холбоотой асуудлууд болсон нь дэвшилттэй алхам болсон байна.

6. Чикагогийн конвенцын 13 дугаар хавсралтын дагуу шинжлэн шалгах ажиллагаа гүйцэтгэгч байгууллагыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв болон төрийн захиргааны байгууллагаас хараат бус байхаар зохион байгуулах;

Хуулийн төсөлд Агаарын хөлгийн ослыг шинжлэн шалгах алба, түүний үйл ажиллагааны бие даасан байдалтай холбоотой зохицуулалтуудыг тусгажээ. Тухайлбал, хуулийн төслийн 43 дугаар зүйлийн 43.2 дахь хэсэгт: “Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь хараат бус, бие даасан байна.” гэж, түүнчлэн 51.2 дахь хэсэгт: “...агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах, ..байгууллагын үйл ажиллагааны зардлыг улсын төсөв болон агаарын навигацийн хураамжийн орлогоос санхүүжүүлнэ.” гэж тус тус заажээ.

Харин хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.10 дахь заалтад зааснаар Сайд нь Агаарын хөлгийн ослыг шинжлэн шалгах албаны дарга бөгөөд ерөнхий шинжлэн шалгагчийг томилох бүрэн эрхтэй байхаар заажээ.

7. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжид иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтыг хэрэгжүүлэх байгууллагын даргын бүрэн эрхийг тодорхой хуульчлахыг зөвлөдөг тул нисэхийн аюулгүй байдлыг салбарын сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга хариуцдаг байхаар тусгах;

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах талаар иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны болон төрийн захиргааны төв байгууллагын бүрэн эрх, чиг үүргийг нарийвчлан томьёолсон байна. Түүнчлэн “нислэгийн аюулгүй байдлыг салбарын сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга биечлэн хариуцдаг байх” талаар хуулийн төсөлд тусгасан байна.

8. Нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг үр дүнтэй гүйцэтгэх зорилгоор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын санхүүжилтийн зарчмыг тодорхой тусгах;

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд туссан энэхүү зорилго, хэрэгцээ шаардлага нь хуулийн төсөлд бүрэн хэмжээнд тусгалаа олсон гэж үзэхээр байна.

Мөн хуулийн төслийн Тавдугаар бүлэгт агаарын тээвэрлэгчийн эд хөрөнгийн хариуцлагын талаархи зохицуулалтыг нарийвчлан тусгаж өгсөн нь нэг талаас тээвэрлэгч, нөлөө талаас агаарын тээврээр үйлчлүүлэгчийн эрх, ашиг сонирхолд нийцсэн зэрэг зохицуулалт болсон гэж үзэхээр байна.

9. Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг төрөөс дэмжих, орон нутгийн алслагдсан бус нутагт нийгмийн зайлшгүй шаардлагатай үйлчилгээг бодлогоор дэмжих, агаарын тээврийг өргөжүүлэн тогтворжуулахад чиглэсэн оновчтой, үр дүнтэй эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгох;

Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлд заасан иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчмуудын нэгд иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа нь "хүртээмжтэй" байх зарчмыг тусгасан нь үзэл баримтлалын дээрхи хэрэгцээ, шаардлагад нийцэж байх боловч үзэл баримтлалд туссан зорилгыг бүрэн хэмжээнд хэрэгжихүйц хэмжээний зохицуулалт хуулийн төсөлд хараахан тусгалаа олоогүй байна гэж дүгнэхээр байна.

10. Агаарын навигацийн хураамжийн тодорхой хувийг нислэгийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтыг санхүүжүүлэх, агаарын навигаци, аэродром, нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний тоног төхөөрөмжийн шинэчлэл хийх болон мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэхэд зориулдаг байх эрх зүйн зохицуулалтыг бурдуулэх;

Хуулийн төслийн 51 дүгээр зүйлийн 51.2-т "Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалт, агаарын тээврийн эдийн засгийн зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах, төрийн өмчтэй аэродром, нисэх буудал, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагааны зардлыг улсын төсөв болон агаарын навигацийн хураамжийн орлогоос санхүүжүүлнэ" гэж ерөнхийлөн заасан нь дээрх хэрэгцээ шаардлагыг хангаж байна.

11. Иргэний нисэхийн хууль тогтоомж зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын хэмжээ бага, тодорхой бус байгаа тул хууль тогтоомж зөрчигчдэд хүлээлгэх хариуцлагыг тодорхой болгох зорилгоор холбогдох хууль тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах.

Хуулийн төслийн 53 дугаар зүйлд хууль зөрчсөн этгээдэд тухай бүр нөлөөллийн арга хэмжээ авах, улмаар хуулийг хэрэгжүүлэх боломж нөхцөлийг бүрдүүлэх зохицуулалт болсон байна.

Түүнчлэн Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг боловсруулахаар тусгасан байна.

3.4.ОЙЛГОМЖТОЙ БАЙДАЛ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ХҮРЭЭНД

Хуулийн төслийн зохицуулалт тухайн хуулийг хэрэгжүүлэх, хэрэглэх этгээдэд ойлгомжтой томьёологдсон эсэхийг шалгаж үзэхэд ойлгомжтой, сайн системчлэгдсэн, хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд нийцсэн гэж үзэхээр байна.

Хэдий тийм боловч аргачлалын 4 дүгээр зүйлийн 4.7.1 дэх заалтад заасны дагуу "тухайн хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүдээс санал авч, хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх"-ийг үнэлэхийн тулд хуулийн төслийн талаар иргэд, төрийн болон төрийн бус байгууллагуудаас санал авах ажиллагааны явцад илүү тодорхой санал, шүүмжлэл гарах боломжтой юм.

Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалын дагуу үнэлэхэд:

29.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан байх;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.2.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
29.1.3.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.4.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд үл хамаарах хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай заалт тусгахгүй байх;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.5.зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо зөрчилгүй байх;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
29.1.6.хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалт тусгахгүй байх;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн

	гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
29.1.7.бусад хуулийн заалтыг давхардуулан заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.8.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох, харгалзан үзэх нөхцөл байдал, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, тэдгээрийг биелүүлэх журам;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.9.шаардлагатай тохиолдолд эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын төрөл, хэмжээ, хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа, хууль буцаан хэрэглэх тухай заалт, хуулийг дагаж мөрдөх журмын зохицуулалт, бусад хуулийн зүйл, заалтыг хүчингүй болсонд тооцох, хасах заалт;	Шаардлага хангасан байна.
29.1.10.шаардлагатай тохиолдолд бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болон хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг боловсруулсан байх;	Үнэлгээнд хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг ирүүлээгүй тул аргачлалын энэхүү хэсэгт заасныг үнэлэх боломжгүй
29.1.11.хуулийн төсөл нь хуулийн зорилго гэсэн зүйлтэй байж болох бөгөөд зорилгод тус хуулиар хангахаар зорьж байгаа иргэний үндсэн эрх, бэхжүүлэх үндсэн зарчим, хүрэх үр дүнг тусгана.	Шаардлага хангасан байна.

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд заасан Хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлага	
30.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, бусад хуульд хэрэглэсэн нэр томьёог хэрэглэх;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
30.1.2.нэг нэр томьёогоор өөр өөр ойлголтыг илэрхийлэхгүй байх;	Шаардлага хангасан байна.

	Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
30.1.3.үг хэллэгийг монгол хэл бичгийн дүрэмд нийцүүлэн хоёрдмол утгагүй товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
30.1.4.хүч оруулсан нэр томьёо хэрэглэхгүй байх;	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
30.1.5.жинхэнэ нэрийг ганц тоон дээр хэрэглэх.	Шаардлага хангасан байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.

-оОо-

3.5.ХАРИЛЦАН УЯЛДАА ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ХҮРЭЭНД

Хууль тогтоомжийн төслийн үр нэлөө үнэлэх аргачлалд заасан дараах асуултад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог бүхэлд нь шалгахыг зорьлоо.

д/д	Асуулт	Хариулт буюу дүн шинжилгээ
1	Хуулийн төслийн зохицуулалт тухайн хуулийн зорилттой нийцэж байгаа эсэх;	Нийцэж байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
2	Хуулийн төслийн "Хууль тогтоомж" гэсэн хэсэгт заасан хуулиудын нэр тухайн харилцаанд хамаарах хууль мөн эсэх;	Хамаарч байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
3	Хуулийн төсөлд тодорхойлсон нэр томьёо тухайн хуулийн төслийн болон бусад хуулийн нэр томьёотой нийцэж байгаа эсэх;	Нийцэж байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
4	Хуулийн төслийн зүйл, заалт тухайн хуулийн төсөл болон бусад хуулийн заалттай нийцэж байгаа эсэх;	Нийцэж байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
5	хуулийн төслийн зүйл, заалт тухайн хуулийн төслийн болон бусад хуулийн заалттай давхардсан эсэх;	Нийцэж байна. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
6	хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой тусгасан эсэх;	Шаардлага хангасан.
7	хуулийн төсөлд шаардлагатай зохицуулалтыг орхигдуулсан эсэх;	Шаардлага хангасан. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
8	хуулийн төсөлд төрийн байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг давхардуулан тусгасан эсэх;	Шаардлага хангасан. Үнэлгээний зөвлөмж хэсэгт аргачлалын энэхүү хэсэгт заасан шаардлагыг бүрэн гүйцэд хангах талаар цаашид анхаарах шаардлагатай асуудлын тусгасан тул тухай хэсгээс үзнэ үү.
9	төрийн байгууллагын чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодор гүйцэтгүүлэх боломжтой эсэх;	Шаардлага хангасан.
10	татварын хуулиас бусад хуулийн төсөлд албан татвар, төлбөр, хураамж тогтоосон эсэх;	төлбөр, хураамж тогтоосон зохицуулалт байгаа бөгөөд тэдгээрийн хэмжээг хуулийг дагаж гарах эрх зүйн дэд актуудаар

		зохицуулахаар тусгасан.
11	тухайн хуулийн төсөлд тусгасан тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалтыг Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд тусгасан эсэх;	Үнэлгээнд хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг ирүүлээгүй тул аргачлалын энэхүү хэсэгт заасныг үнэлэх боломжгүй
12	Монгол Улсын Үндсэн хууль болон Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасан хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт тусгасан эсэх;	Шаардлага хангасан.
13	хуулийн төслийн зүйл, заалт жендерийн эрх тэгш байдлыг хангасан эсэх;	Шаардлага хангасан.
14	хуулийн төсөлд шударга бус өрсөлдөөнийг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх;	Тусгагдаагүй.
15	хуулийн төсөлд авлига, хүнд суртлыг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх;	Тусгагдаагүй.
16	хуулийн төсөлд тусгасан хориглосон хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын талаар тодорхой тусгасан эсэх.	Тусгасан. Гэвч үнэлгээнд хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг ирүүлээгүй тул аргачлалын энэхүү хэсэгт заасныг үнэлэх боломжгүй

-Оо-

ТАВ.ҮР ДҮНГ ҮНЭЛЖ, ЗӨВЛӨМЖ ӨГСӨН БАЙДАЛ

Хуулийн төслийн үр нөлөөг шалгуур үзүүлэлт бүрээр дараахь байдлаар үнэлж дүгнэлээ.

Хуулийн төслийн зохицуулалт, тэдгээрийн агуулга нь хуулийн төслийн үзэл баримтлалд туссан түүнийг боловсруулах болсон хэрэгцээ, шаардлага, хуулийн төслийн хамрах хүрээ, зорилтод бүрэн нийцсэн байна.

Үнэлгээний практикт хэрэгжих боломжтой эсэх хэсгийг практикт туршилт явуулах замаар хийдэг боловч хүний нөөц болон зардал, цаг хугацааны боломжгүй тул туршилт явуулахгүйгээр санал авах, одоогийн нөхцөл байдал, ирүүлсэн саналуудад дүн шинжилгээ хийх замаар шийдвэрлэх боломжтой байна.

Хуулийн төслийн эх бичвэр, найруулга нь ерөнхий байдлаараа ойлгомжтой байх, бусад хууль тогтоомжтой харилцан уялдаа холбоотой байх шаардлагыг хангаж байгаа боловч хуулийн төслийн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, цаашид хуулийн төсөл батлагдсан тохиолдолд үүсч болзошгүй хийдэл, давхардлыг арилгах зорилгоор дараахь зөвлөмжийг өгч байна. Үүнд:

1. Хуулийн төслийн бүтцийн хувьд, хуулийн төсөл дэх бүлгийн нэрнийн хувьд, өөрөөр хэлбэл бүлгийн дарааллын хувьд дахин нэг авч үзэж илүү ерөнхий зохицуулалттайгаас тусгайлсан зохицуулалттай уруу нь шилжих байдлаар дарааллыг нь тогтооход анхаарах;
2. Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.7 дахь хэсгийн "...хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл..." гэснийг "хууль бус үйлдлээс" гэж өөрчлөх. Учир нь "хууль бус үйлдэл" гэсэн нь аливаа "хөндлөнгийн" болон "хөндлөнгийн бус" бүхий л хууль бус үйлдлийг нэгтгэсэн ойлголт гэж үзэж болохоор байна. Төслийн томьёоллыг хэвээр хадгалсан тохиолдолд "хөндлөнгийн хууль ёсны үйлдэл" болон "хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл" гэсэн хоёр ойлголт байгаа мэтээр ойлгогдох байдалд хүргэхээр байгааг анхаарах;
3. Улсын нисэхийн тухай хууль болон Агаарын зайд нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 1 дүгээр зүйлүүдэд заасан зорилгуудын томьёоллыг анхаарах.
4. Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомжийн хувьд анх тухай хууль боловсруулагдах, хэлэлцэн батлагдах үед нисэхийн аюулгүй байдалд гол анхаарлаа хандуулсны улмаас нисэхийн аюулгүй байдлаас бусад иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбогдсон харилцааг хангалттай хэмжээнд зохицуулж чадаагүй гэх шүүмжлэл байдаг. Энэхүү хуулийн төслийн үзэл баримтлал болон хуулийн төслийн бусад зохицуулалтаас харахад зохицуулах харилцааны хувьд зөвхөн аюулгүй байдлаар хязгаарлагдахгүйгээр илүү өргөн хүрээний зохицуулалтыг тусгахыг зорьсон нь харагдаж байна. Эдгээр хуулийн төсөл дэх зохицуулалтуудын нэг үндсэн зорилго нь "иргэний агаарын тээврийн салбарт нийгмийн хэрэгцээг хангах"-д чиглэсэн гэж ойлгогдохоор байна. Иймд хуулийн төслийн зорилгод энэ талаархи зорилгыг тусгах эсэх талаар анхаарах;
5. Монгол улсын агаарын зайд агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа нь Агаарын зайд нисэхэд ашиглах тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Улсын нисэхийн тухай хууль гэсэн үндсэн гурван хуулиар зохицуулагдаж

байна. Агаарын зайлгын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1 дэх хэсэгт зааснаар уг хууль нь Монгол Улсын агаарын зайлгын болон улсын нисэхэд ашиглахад үйлчилнэ гэж зааснаас хараад тус хууль нь нөгөө хоёр хуулиар зохицуулж буй харилцааны үндэс болохийц суурь зохицуулалттай хууль гэж үзэж болохоор байна. Иймд хуулийн төслийн 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт “Агаарын зайлгын нисэхэд ашиглах тухай хууль” гэж нэмж, “хууль тогтоомжийн бусад актаас” гэснийг “хууль тогтоомжоос” гэж өөрчлөх;

6. Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.2, 3.1.3 дахь заалтад заасан “Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаа” гэснийг хэрхэн ойлгох талаар тодорхой тусгах, эсхүл ойлгомжтой, нэг мөр ойлгогдохийц байдлаар найруулгыг өөрчлөх;
7. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.2 дахь хэсэгт заасан “үр ашигтай” байх зарчмыг анхаарах. Үүний тулд энэхүү зарчим нь хэрхэн хэрэгжих, аль субъектэд хамаарах зохицуулалт вэ гэдгийг сайтар боловсруулах шаардлагатай байна. Учир нь хуулийн төслийн энэхүү хэсэгт заасан зарчим нь иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны бүхий л оролцогч буюу энэхүү хуулийг хэрэгжүүлэгчид, энэ хуулийн үйлчлэлд хамаарч байгаа бүхий л этгээдэд хамаарахаар агуулгатай байдаг. Төрийн байгууллагын зүгээс иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг үр ашигтай байдлаар зохицуулах, эсхүл түүний зүгээс хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа нь үр ашигтай байх зарчмыг хэрэгжүүлэх нь зүйн хэрэг боловч энэхүү зарчим нь иргэний агаарын тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчид буюу бусад энэхүү хуулийн үйлчлэлд хамаарах этгээдүүдэд бүгдэд нь хамаарах, бүх этгээд үйл ажиллагаандaa хэрэгжүүлбэл, баримталбал зохих зүйл мөн эсэхийг анхаарч, энэхүү зарчмыг төслийн зохицуулалтаас хасаж, шаардлагатай бол төслийн өөр хэсэгт нэмэх;
8. Улсын Улсын нисэхийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1 дэх хэсэгт улсын нисэхийн төрлүүдийг зааж, мөн зүйлийн 10.5 дахь хэсэгт зааснаар тэдгээрээс зөвхөн “арилжааны нислэг” нь энэ хуулиар буюу Иргэний нисэхийн тухай хуулиар зохицуулагдана гэж заасан.

Иймд, энэхүү хуулиар зохицуулагдах улсын агаарын хөлгийн арилжааны нислэгийн үйл ажиллагааны хүрээ хязгаар, түүний зохицуулалтын онцлогийг энэ хуулийн төсөлд тодорхой тусгах шаардлагатай байна.

9. Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.2 дахь заалтын “...менежмент...” гэснийг “удирдлага, зохицуулалт” гэж өөрчлөх, “цаг уурын” гэсний дараа “мэдээллээр хангах” гэж нэмэх;
10. Төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.1.10 дахь заалтын “...бараа..” гэснийг хуулийн төслийн бусад зүйл, хэсэг, заалтуудад заасанчлан “ачаа” гэж өөрчлөх;
11. “Арилжааны нислэг” болон “арилжааны бус нислэг” гэх нэр томьёоны тодорхойлолтыг хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлд нэмж тусгах. Энэ нь Улсын нисэхийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.5 дахь хэсэгт заасныг болон энэ хуулийн зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэхэд чухал ач холбогдолтой болохоос гадна, энэхүү хуулийн зарим зохицуулалтуудын хамрах хүрээг тогтооход ач холбогдолтой болохоор байна.
12. Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.6 дахь заалтын хоёр дахь өгүүлбэрийг

- 13.Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.8 дахь заалтыг "аэродром" гэж агаарын хөлгийн хөөрөлт, буулт болон гадаргуу дээрх хөдөлгөөнд ашиглахад зориулсан байгууламж бүхий газрын, эсхүл усны гадаргууг;" гэж өөрчлөн найруулах;
- 14.Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлд ""зорчигч" гэж арилжааны нислэгийн үед тээвэрлэлтийн гэрээний дагуу агаарын хөлөгт зорчиж байгаа хүнийг, арилжааны бус нислэгийн үед агаарын хөлөгт зорчиж байгаа нисгэгчээс бусад хүнийг болон агаарын хөлгийн нислэгийн үед албаны үүрэг гүйцэтгэхээр томилогдсон хүнийг" гэж нэмэх;
- 15.Хуулийн төслийн 22 дугаар зүйлийн 22.4 дэх заалтын "...бүхээгт байгаа хүмүүсийн..." гэснийг "бүхээгт байгаа зорчигчийн" гэж өөрчлөх;
- 16.Хуулийн төсөл нь зохицуулалтын хувьд "арилжааны" гэх нислэгийг түлхүү зохицуулсан агуулгатай байх бөгөөд агаарын тээвэрлэгч нь хуулийн төсөлд заасан тодорхойлолтуудаас харахад арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байх, түүнчлэн хуулийн төслийн дийлэнхи зохицуулалтууд нь энэхүү төрлийн агаарын нислэгийн үйл ажиллагааг зохицуулсан агуулгатай байна. Харин хуулийн төслийн энэхүү заалтад заасан үйл ажиллагааг эрхлэгч хуулийн этгээдүүдийн үйл ажиллагаатай холбоотой зохицуулалтуудыг нэмж тусгах шаардлагатай эсэхийг анхаарах;
- 17.Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.11 дэх заалтын "...газарт бууж..." гэснийг "газар болон усны мандал" гэж өөрчлөх;
- 18.Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.2 дахь заалтын "батлах" гэсний дараа "нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, цуцлах" гэж нэмэх;
- 19.Засгийн агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1 дэх хэсэгт: "Агентлаг нь Засгийн газрын үйл ажиллагааны зохих салбар, хүрээний бодлогыг улсын хэмжээнд хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн захиргааны байгууллага мөн" гэж заасан тул хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэг чиг үүрэг нь Засгийн газрын агентлаг буюу ИНЕГ-т байх нь зохимжтой байна. Харин Засгийн газрын хувьд Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлд зааснаар төрийн захиргааны төв болон нутгийн захиргааны байгууллагаас хуулийн биелэлтийг зохион байгуулж хангах арга замыг тодорхойлон уул ажлыг нэгтгэн удирдах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ;
- 20.Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.4 дэх заалтын "бусад" гэсний дараах "бүрэн эрх" гэснийг хасах;
- 21.Хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага болон энэхүү асуудлыг эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний бүрэн эрхийг нэгтгэн томьёолжээ. Хуулийн төслийн энэхүү хэсэгт заасан бүрэн эрхээс үзвэл энэ хэсэгт дурдсан бүрэн эрхүүд нь яам буюу төрийн захиргааны төв байгууллага, түүний Монгол Улсын Яамны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.3 дахь хэсэг болон сайдын хэрэгжүүлэл зохих бүрэн эрхүүдийг хольсон нь зохимжгүй бөгөөд өдгөө Монгол Улсад хүчин төгөлдөр хэрэгжиж байгаа хууль тогтоомжуудад ийнхүү байдлаар хольж томьёолсон зохицуулалт байхгүй байна. Иймд энэхүү хэсэгт заасан бүрэн эрхүүдийг яам болон сайдын хэрэгжүүлэх бүрэн эрхийг тус тусад

- нь салгаж томьёолох, эсхүл сайдын буюу тухайн асуудал хариуцсан Засгийн газрын гишүүний хэрэгжүүлэх бүрэн эрх байдлаар өөрчлөн найруулах;
- 22.Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.1.6 дахь заалт болон хуулийн төслийн бусад хэсгүүдэд заасан "нислэгийн үйл ажиллагаа" гэсэн нэр томьёонд ямар үйл ажиллагааг ойлгох талаар хуулийн төслийн нэр томьёоны тодорхойлолт хэсэгт нэмэх;
- 23.Хуулийн төслийн "Зургаадугаар бүлэг" гэснийг "Зургадугаар бүлэг" гэж өөрчлөх;
- 24.Хуулийн төслийн зохицуулалтаас харахад Агаарын навигацийн үйлчилгээ эрхлэгч нь төрийн өмчит аж ахуйн тооцоот үйлдвэр болгон өөрчлөн зохион байгуулагдсанаар Өрсөлдөөний тухай хууль тогтоомжийн үйлчлэлд хамаарахаар байна.
- 25.Тус хуулийн төсөлд зааснаар аж ахуй эрхлэгч нь энэ хуулийн үйлчлэлд хамаарах бөгөөд Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасны дагуу өөрт олгогдсон эд хөрөнгийн үндсэн дээр өөрийгөө санхүүжүүлэх зарчмаар ажиллаж бие даан иргэний гүйлгээнд ордог этгээдийг аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газар гэнэ. Энэ тохиолдолд тухайн үйлдвэрийн газар нь үзүүлж байгаа үйл ажиллагааны шинж чанар, цар хүрээнээс хамааран Өрсөлдөөний тухай хуульд заасны дагуу давамгай байдалтай аж ахуйн нэгжид тооцогдож тус хуулийн холбогдох зохицуулалтуудын үйлчлэлд хамаарах үндэслэл бүрэлдэхээр байгааг анхаарах нь зүйтэй байна;
- 26.Хуулийн төслийн 34 дүгээр зүйлд заасан Аэродромын аюулгүйн бүсийн талаархи зохицуулалтыг боловсронгуй болгож, хуулийн төсөл болон Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах замаар аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг тогтоох, түүнийг мөрдүүлэх ажиллагааны үр нелөөг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн зохицуулалтыг тусгах. Тухайлбал, Газрын тухай хууль болон Монгол Улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хуульд аэродром орчмын аюулгүйн бүсэд газар эзэмшүүлэх, ашиглуулах, өмчлүүлэхийг хориглох, эдгээр газруудад эрхлэхийг хориглох үйл ажиллагааны талаар нарийвчлан зохицуулах шаардлагатай. Түүнчлэн сум, дүүргийн Засаг дарга нараар энэхүү бүсийн хэмжээг тогтоох тухай төслийн зохицуулалтыг эргэн харж, энэхүү шийдвэрийг улсын хэмжээнд нэгдсэн байдлаар Засгийн газрын түвшинд гаргах боломжийг судлах нь зүйтэй байна;
- 27.Хуулийн төслийн 44 дүгээр зүйлийн 44.3 дахь хэсэгт найруулгын хувьд "...ажиллагааг олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийн дагуу гүйцэтгэх..." гэж алдаатай томьёолсон байх тул анхаарч, "ажиллагааг" гэснийг "ажиллагаанд" гэж өөрчлөх, эсхүл найруулгыг сайжруулах зорилгоор бусад байдлаар өөрчлөх;
- 28.Хуулийн төслийн 47 дугаар зүйлийн 47.1.3 дахь хэсэгт "цаг алдалгүй" гэснийг "даруй" гэж өөрчлөх;

--Оо--

**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 томьёолох**
- 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 нэлөөг үнэлэх харилцааг 2017 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс дагаж мөрдэж 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 зерэг, 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 томьёолох;
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 дараах 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 зайд нисэхэд ашиглах талаархи бусад хууль тогтоомжууд /Улсын нисэхийн тухай хууль, Агаарын зайд 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 зайд нисэхэд ашиглах тухай хуулийн зохицуулалтуудтай давхардсан, зөрчилдсөн, зарим тохиолдолд хийдэл үүсгэсэн буюу тухайн зохицуулалтын хамрах хүрээ болон хэрхэн яж 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

² Зам, тээврийн сайд А.Гансух, 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,

үр 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 тогтоо 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 зерэг, 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 дараах 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 тогтоопын 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 зерэг, 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

Зорилгод хүрсэн түвшин

Харьцуулах хэлбэр

- 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 дэвшигж, эсхүл асуулт тавьж шалгуур үзүүлэлтийг дараахь байдлаар томьёоллоо.

Сонгосон шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин

Шалгуур үзүүлэлтийг томьёолсон байдал

- 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 томьёоны тодорхойлолт

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойши 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 томьёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилтдоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

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

Монгол улсын агаарын зайд агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа нь Агаарын зайд 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 тодорхойлоходоо 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 зайлж нисэхэд ашиглах тухай хуулиуд нь 2003 оны 5 дугаар сарын 30-ны өдөр батлагдсан байна. Агаарын зайлж нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1 дэх хэсэгт зааснаар уг хууль нь Монгол Улсын агаарын зайлж 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 зайлж нисэхэд ашиглах ерөнхий журмыг тогтоож, хэрэгжилтэд нь хяналт тавина." гэж заасны дагуу Засгийн газрын 2018 оны 52 дугаар тогтоолын хавсралтаар Агаарын зайлж 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 A/602, A/411 дугаар тушаалаар Иргэний нисэхийн ба Зэвсэгт хүчний Агаарын цэргийн хамтын ажиллагааны зөвлөлийг байгуулан ажиллаж байна.

Агаарын зайлж нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1, 6.2 дахь заалтуудад: "Иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайлж олон улсын хэм хэмжээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд нийцүүлэн *иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.*", "Улсын нисэхэд ашиглах агаарын зайлж 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 зайлж ашиглах эрх хэмжээ нь хоорондоо зөрчилдөж болзошгүй мэт байгаа боловч мөн хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.2.4 дэх заалтад заасны дагуу Агаарын зайлж 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 зайлж уян хатан ашиглах* зарчмаар зохицуулна.", "Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага нь шинээр тогтоох бусийн 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.

Шилтгээ 1

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

⁵ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

Агаарын зайлгүй 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 аюулгүй байдал**” гэх нэр томъёоны тодорхойлолтоос хараад 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 зайлгүй нисэхэд ашиглах ерөнхий журмын 4.3 дахь хэсэгт **нисэхийн аюулгүй байдалг хангах хяналтыг иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага холбогдох журмын дагуу гүйцэтгэхээр зохицуулсан байна.**

Агаарын зайлгүй улсын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1 дэх заалтад: “Монгол Улсын агаарын зайн” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхаргын орон зайлгүй ойлгохоор заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.11 дэх заалтад заасан “Монгол Улсын агаарын зайн” 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 зайлгүй нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
4.1.1.“Монгол Улсын агаарын зайн” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайлгүй;	3.1.11.“Монгол Улсын агаарын зайн” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайн;

Мөн Агаарын зайлгүй нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 7, 8 дугаар зүйлд заасан агаарын зайн зөрчил, түүнийг таслан зогсох 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 зайлгүй нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Иргэний нисэхийн тухай хуулиас
7 дугаар зүйл. Агаарын зайн аюулгүй байдлын хяналт 7.1. Агаарын зайн аюулгүй байдлын хяналт нь агаарын зайн зөрчлийг илрүүлэх, илэрсэн зөрчлийг таслан	24.5. Монгол Улсын агаарын зайн нислэг үйлдэх болон улсын хилийг агаарын хаалгаар нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчсөн, түүнчлэн эрх бүхий байгууллагын зохих зөвшөөрөлгүй улсын хил нэвтрэсэн агаарын хөлгийг зөрчи

зогсоох үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ.

7.2. Энэ хуулийн 7.1-д заасан үйл ажиллагааг цэргийн мэргэжлийн удирдлагын дээд байгууллага хэрэгжүүлнэ.

8 дугаар зүйл. Агаарын зайн зөрчил

8.1. Дараах үйлдлүүдийг агаарын зайн зөрчил гэнэ:

8.1.1. нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;

8.1.2. аргагүйдсэнээс бусад тохиолдолд агаарын хөлөг нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй буулт үйлдэх;

8.1.3. тогтоогдсон журмыг зөрчин Монгол Улсын агаарын хаалгаар нэвтрэх;

8.1.4. Монгол Улсын хилийн агаарын бусэд зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;

8.1.5 .хориотой, хязгаарлалттай, аюулттай, цэргийн зориулалтын бусэд нислэгийн хөдөлгөөнийг удирдах эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;

8.1.6. агаарын хилээр орж ирсэн тагнуулын зориулалттай нисэх хэрэгслүүдийн нислэг.

8.2. Энэ хуулийн 8.1.2 дахь заалт байлдааны үүргийн нислэгт хамаарахгүй.

гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ.

24.6. Нислэгийн хөдөлгөөний уйлчилгээний алба энэ хуулийн 24.5-д заасан агаарын хөлгийн тухай Монгол Улсын агаарын зайд аюулгүй байдлыг хангах эрх бүхий байгууллагаад мэдэгдэж, агаарын хөлгийн нисэх багт зөрчлөө нэн даруй зогсоо буюу заасан газар хөлгөө буулгах шаардлага тавина.

Агаарын зайн нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 5, 6 дугаар зүйл, түүнтэй уялдуулан баталсан Агаарын зайн нисэхэд ашиглах ерөнхий журамд иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайн 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 зайн нисэхэд ашиглах тухай хуулиас	Агаарын зайн нисэхэд ашиглах тухай хуулиас
<u>6.1. Иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайн олон улсын хэм хэмжээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд нийцүүлэн иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн</u>	<u>6.2. Улсын нисэхэд ашиглах агаарын зайн батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.</u>

төрийн захиргааны төв байгууллага
тогтооно.

Хэдийгээр дээр дурдсанчлан Агаарын зайд нисэхэд ашиглах ерөнхий журамд “агаарын зайд уян хатан ашиглах”, “тухай бүр хамтран тодорхойлох” зарчмыг тусгасан хэдий ч шинээр боловсруулах хуулийн төсөлд Монгол Улсын агаарын зайд 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 З 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 хараад гишүүн орнууд буюу хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нь **улсын агаарын хөлөгтэй холбоотой зохицуулалтыг боловсруулах-батлахдаа иргэний агаарын хөлгийн навигацийн 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 томьёоны 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 томьёоны тодорхойлолтыг ерөнхий байдлаар буюу тухайн агаарын хөлөг нь улсын, эсхүл иргэний алин болохыг тодорхой заагаагүй тодорхойлсон боловч тус хуулийн бусад зүйл, хэсгүүдэд энэхүү нэр томьёог 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	29.1. Аюулд нэрвэгдсэн болон аюул

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;	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 аюулт тулгарсан, эсхүл аюулд нэрвэгдсэн тохиолдолд зорчигч болон багийнханд цаг алдалгүй мэдэзгээх зорилгоор хөлгийг хэрэгслээр тоноглосон байна.
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 томьёоны тодорхойлолтыг ийнхүү хэрэглэх нь уг хуулийн зохицуулалтууд хооронд аливаа давхардал, зөрчил үүсгэхээргүй харагдаж байгаа боловч дээрхи нэр томьёог буюу "аюул тулгарсан агаарын хөлөг", "аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлөг" гэх нэр томьёог 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 томьёоны тодорхойлолтыг шаардлагатай бол эшлэл хийх, эсхүл харилцан адилгүй өөр утгатай нэр томьёо бол утга, агуулгын хувьд ялгагдахуйц нэр томьёо 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 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 хараад "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 татахыг хориглоно гээд энэ зөрчлийг өөр бусад хориглосон газар татахи татсантай адилтган үзэж, хариуцлагыг нь ч ижил байхаар зохицуулсан байгаа, гэтэл нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт татах, эсхүл гудамж талбай гэх мэт бусад татахыг хориглосон газар татахи татах хоёр бол ур дагавар, хууль бус үйлдлийн хор уршгаараа маш их ялгаатай байдал, 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 байдал...

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, гамшигаас хамгаалах, хүнс, хөдөө аж ахуй, эрүүл мэндийн тургэн 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.

⁶ Ерөнхий зориулалтын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо

⁷ Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас гаргасан мэдээлэл.

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 хараад иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан холбооны /терийн/ 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 хяналт тавих чиг үүргийг, тэдгээрээс үүсэх хариуцлагыг мэргэжлийн холбоодод нь шилжүүлсэн байдалд байна.

Өөрөөр хэлбэл, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжоор хувийн нисгэгчдийн талаархи зохицуулалтыг тодорхой болгож, хуваарыт 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/ B737, 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 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 Эйрэзий" ХХК 2019 оны 02 дугаар сарын 20-нд үйл ажиллагаагаа дахин сэргээж B737-700 EI-ULN бүртгэлийн дугаартай 1 агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэж байна.

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, saatuuлах 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 тогтвортгүй 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 терөл, түүнд тавигдах шаардлагыг тодорхой хуульчилдаг туршлагатай бөгөөд тухайлбал, ОХУ-ын Агаарын хуулийн 61 дүгээр

⁸ Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэх шалгах албаны тайлангаас

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

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

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 наараа 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 негee 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 мөрдөнө.

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 нэээнт 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, өөрчлөлтуудийг үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд цаг хугацаанд нь өөрчлөлт оруулдаггүй" талаар дурдаж иргэний нисэхийн салбарын өөрчлөлт, хөгжилтэй нийцэж, олон улсын стандартаас хоцрохгүй тулд хавсралтуудад орсон нэмэлт, өөрчлөлтуудийг 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 хэлэлийн эзэнтүүлэхээр 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 хучин 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 тоотоор 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 стандартын 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

¹⁰ Хөтөлбөрийн хэрэгжилт

¹¹ Чикагогийн конвенци

хэрэгжүүлснээр олон улсын гэрээ, түүний аль хэсэг нь Монгол Улсын үндэсний хууль тогтоомж, иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалтаас ямар ялгаатай болох болон тээрхүү хэсгийг Монгол Улс дагаж мөрдөхгүй байх асуудал нь ойлгомжтой, илт тод болох боломжтой байна.

Г. Хуулийн нэр томьёоны тодорхойлолт

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

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, 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

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Incident: An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Occurrence: Any accident or incident associated with the operation of an aircraft.

Serious incident: 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

Загвар хуулийн дээрхи зохицуулалтаас харахад:

-“occurrence” буюу “хэрэг явдал/хэрэг/toхиолдол” 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/toхиолдол”-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:

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

б/ агаарын хөлөгт гэмтэл, бүтцийн хувьд доголдол үүссэн,

в/ агаарын хөлөг сураггүй болсон “хэрэг явдал/хэрэг/toхиолдол”-ыг;

¹² Model Aircraft Accident and Incident Investigation Act

-“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, нисгэгчүй 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 ойлгоо заасан байна.

“Нислэгийн аюулгүй ажиллагаа”, “нисэхийн аюулгүй байдал”, “нисэхийн аюулгүй байдал” гэсэн нэр томьёонуудыг 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.

Хуулийн дээрхи хэсгүүдэд заасан нэр томьёонуудаас харахад нислэгийн аюулгүй ажиллагаа, нисэхийн аюулгүй байдал, нисэхийн аюулгүй байдал гэх зэрэг нэр томьёонууд 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 стандартт, 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 томьёоны 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.

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

Хөнгөн болон хэт хөнгөн агаарын хөлөг гэсэн нь нэр томьёог тодорхойлж, зааг ялгааг тодорхой болгосноор хуулийн үйлчлэлд илүү зэрэгзэр 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:

“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 хойши 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 томьёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилтодоо 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 батлахаа “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 тэмэр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого” зэрэг өмнө нь батлагдан гарсан бодлогын бичиг баримт, хөтөлбөруудтэй 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 нелөө 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 гүйцэтгэнээр манай улсад олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн бус 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 бус 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 давууд 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.

¹⁶ Бодлогын баримт бичгийн танилцуулгаас

¹⁷ Бодлогын баримт бичгийн үзэл баримтлалаас

Хөгжлийн бодлого төлөвлөлийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.8 дахь заалтад: "төрөөс баримтлах бодлого" гэж Монгол Улсын хөгжлийн үзэл баримтлалд сууринсан, түүнд заасан тэргүүлэх чиглэлийн хүрээнд салбарын болон салбар хоорондын хөгжлийн бодлогын зорилго, зорилт, хэрэгжүүлэх арга замыг тодорхойлсон баримт бичгийг" ойлгооюр 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

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 хундрэлтэй, цаг хугацаа алдаг. Улсын Их Хурлаас баталсан төрийн бодлого ёсоор 2016 он хүртэлх мөчлөгт дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлж, цаашид бус нутагтаяа 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

¹⁸ Мэргэжлийн холбоодын мэдэгдлээс

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 найруултын төсөл батлагдсаны дараа бодлогын баримт бичигт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах нь зүйтэй гэж үзэж, хойшлуулсан байна.

Шигтгээ 22

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 дунгээр хэрэгжилт 57.6 хувьтай байна. Тухайлбал, эрх зүйн шинэчлэлт 42.2 хувь, аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалт 78.5 хувь, агаарын навигацийн 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 холбогдоо 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 хойши хугацаанд хэрэгжилт хангалтгүй явж ирсэн, хүрэхээр тусгасан зорилтууд 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 нехцөл 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.

¹⁹ Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хэлсэн үгнээс

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

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

²⁰ ИНЕГ-ын тайлангаас

ирүүлсэн байх бөгөөд ИНЕГ-аас шинээр боловсруулсан дүрмийн төслүүдийг батлаагүй байна.²¹

Б.ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АСУУДАЛ ЭРХЭЛСЭН ТӨРИЙН ЗАХИРГААНЫ БАЙГУУЛАГЫН 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 Сн3-ийн 1980 оны нэgdүгээр 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 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 нэgdүгээр 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.

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

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1 дэх хэсэгт: "Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захирагааны 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 захирагааны 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 (ICAO)-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 байгуулгасан 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 оролцож 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 дахардсан 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

²² ИНЕГ-ын дарга Л.Бямбасүрэнгийн ярилцлагаас

Шигтгээ 26

... ИНЕГ нь 21 салбар байгууллага, нийт 2100 гаруй ажилтантай "Төрийн өмчтөй 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 З хүн томилогдон ажилласан бөгөөд бүтэц, зохион байгуулалтын талаар Т.Лхагвасурэн 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 З төрлийн эрх бүхий байгууллага байх ёстой гэсэн байдаг. Энэ нь аюулгүй байдал, аэродром, аэронавигацийн гэсэн байдлаар тодорхойлогдсон байна.

Шигтгээ 28

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

Одоо ойрын хугацаанд шийдвэрлэх асуудлыг дурдъя:

- Иргэний нисэхийн салбарын 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

²³ Үндэсний аудитын газрын 2015 оны санхүүгийн үйл ажиллагаанд хийсэн тайлан

²⁴ Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хэлсэн үгнээс

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.

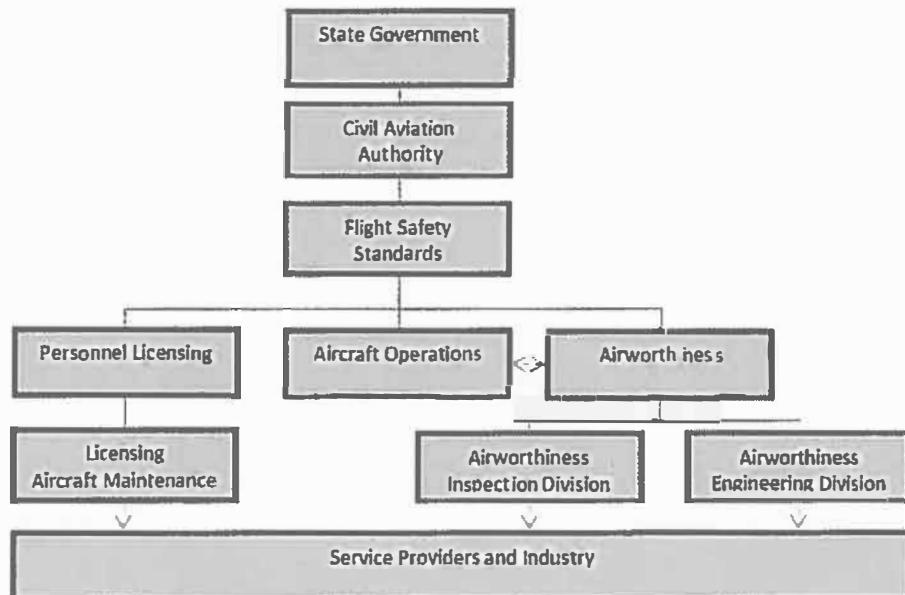
Иргэний нисэхийн загвар хуулийн 204 дэх хэсэгт зааснаар иргэний нисэхийн байгууллагын удирдлага буюу "дарга" нь хуулиар олгогдсон чиг үүрэг, бүрэн эрхээ үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хангалттай удирдах ажлын болон техник ажлын туршлагатай, тухайн салбарт ашиг сонирхлын зөрчилгүй байх шаардлагыг 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

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 байдаар 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 ажиллаа 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 ажиллаа 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:	2.1. Ерөнхий газар нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8.4-т заасан бүрэн эрхээс гадна дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:
8.4.1. Чикагогийн конвенцийн Хаасралтуудад нийцсэн аюулгүй ажиллагааны стандартыг боловсруулж, эрх бүхий байгууллагаар батлуулах буюу буртгүүлэх, тэдгээрийн хэрэгжилтэд хяналт тавих;	2.1.1. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, бодлого, шийдвэрийг иргэний нисэхийн салбарт хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулж, биелэлтийг хангах;
8.4.3. агаарын навигацийн төлбөртэй үйлчилгээтэй холбогдох асуудлыг эрхлэн шийдэх;	2.1.2. иргэний нисэхийн талаарх Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг зохион байгуулах, энэ чиглэлээр олон улсын байгууллагуудтай хамтран ажиллах;
8.4.4. иргэний нисэхийн салбарт холбогдох мэдээлэл цуглуулах, бэлтгэх, солилцох, түгээх, түүнчлэн энэ талаар бусад этгээдтэй хамтран ажиллах;	2.1.3. иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас шилжүүлсэн бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэх;
8.4.5. иргэний нисэхийн үйлчилгээний орлогыг хууль тогтоомжийн хүрээнд нисэхийн аюулгүй байдалг хангах үйл ажиллагаанд зориулан захирсан зарцуулах;	2.1.4. агаарын навигацийн болон аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газраар гүйцэтгүүлэх;
8.4.6. иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын шууд харьяа алба, байгууллагуудын зохион байгуулалтын бүтцийг батлах, иргэний нисэхийн бусад байгууллагын бүтэц, үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт тавих;	2.1.5. иргэний нисэхийн салбарт дагаж мөрдөх стандарт, дүрэм, журмыг боловсруулах замаар эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх;
8.4.7. нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан дүгнэлтийг үндэслэн цаашид осол, зөрчил давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;	2.1.6. иргэний нисэхийн салбарын хүний нөөцийн хэрэгцээг тодорхойлж, хангалтыг зохион байгуулах;
8.4.8. хуульд заасан бусад бүрэн эрх.	2.1.7. нислэг-техникийн осол, зөрчил гарахаас урьдчилан сэргийлэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангуулахад чиглэсэн арга хэмжээ авах;
	2.1.8. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 13.2-т заасны дагуу иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгох;
	2.1.9. иргэний нисэхийн салбарт хөрөнгө оруулах нөхцөл боломжийг судалж, хөрөнгө оруулагчийг дэмжих;
	2.1.10. иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа өмчийн бүх хэлбэрийн байгууллагуудад мэргэжил, арга зүйн

	<p>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 тушаалтын, 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 үүрэгтээ нийцсэн байна.

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

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 захирагааны байгууллага нь нисэхийн аюулгүй байдалнд хамаарах бүрэн эрхийнхээ тодорхой хэсгийг ИНЕГ-ын ажилтан, томилогдсон байцаагч наарт 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 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 хараад "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 томьёо нь хоорондоо зөрчилдэж 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

State Self-Assessment Checklist ...

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?

- 1) *Aircraft*
- 2) *Aerodromes*
- 3) *Air navigation services facilities*
- 4) *Hangars*
- 5) *AMOs*
- 6) *Workshops*
- 7) *Ramp*
- 8) *Fuel storage*
- 9) *Air operator offices*
- 10) *Cargo handling areas*
- 11) *Aviation training organizations*

<i>Does the primary aviation legislation/regulations enable inspectors to access and inspect aviation documents in accordance with their functions and duties?</i>
<i>Does the legislation/regulations provide for a clear delegation of sufficient legal authority to civil aviation inspectors?</i>
<i>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?</i>

Түүнчлэн агаарын хөлөг нь зөвхөн тухайн улсад бүртгэлтэй агаарын хөлөг байх эсэх, гадаад улсын агаарын хөлөг саадгүй нэвтрэч болох эсэх талаархи зохицуулалтыг загвар хуулийн доор дурдсан зохицуулалт, олон улсын гэрээнд нийцүүлэн оновчтой томьёолох 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 наарт 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, эсхул үйл ажиллагаа нь иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай шууд холбоогүй боловч тэдгээрийн үйл ажиллагааны үр дүн нь нисэх, нислэгийн аюулгүй байдалд нелөөлөл 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, нехцэл хязгаарлагдмал байгаа нь хуулийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд сөрөг нелөө 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 зөрэгээр нелөөлнө.

Түүнчлэн шинэчлэн найруулах Иргэний нисэхийн тухай хуульд улсын байцаагчийг эрх олгох, тэдгээрийг томилох тухай зохицуулалтыг нарийвчлан тусгахаас гадна улсын байцаагч нарын шаталалыг 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 мөрдэн ажиллахад хүндрэл

үүсч байна. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ нь тодорхой ангилалтай байх ба хувийн хэвшилд нислэгийн хөдөлгөөний зарим үйлчилгээг шилжүүлэх боломж, нехцэлийн 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 дараах 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 навигацийн хэрэгслийг ашиглах явцад гарч болох сөрөг нөлөөг багасгах, тийм нөлөөллөөс болон агаарын хөлөгт аюул учрахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор тоног төхөөрөмж, гэрэл, дохиог сууринуулах, ашиглах;

11.2.8. агаарын навигацийн 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 бусэд 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 мөрдөгдж буй 63 ИНД-ийн 75 хувь нь Шинэ Зеланд Улсын эх үүсвэртэй байна.²⁶

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 байгаа²⁷ бөгөөд үүнийг ч Иргэний ерөнхий газрын үе үеийн удирдлага, холбогдох албан тушаалтууд 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:

²⁶ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар

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

- 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 чангараулсан, 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

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 сэргеөр нэлөөлж 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, зөрчилдэж 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 томьёолох 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 нийцэн 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

²⁸ Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, НААЗХА-ын тайлан.

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 томьёолж болохоор байна:

- Ерөнхий журам
- Гэрчилгээжүүлэлт болон нислэгт тэнцэх чадвар
- Иргэний нисэхийн ажилтан
- Агаарын зайн
- 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 явцuu утгатай, оновчгүй томьёолсон, 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 стандарттаас хоцрохгүйн тулд хавсралтуудад орсон Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт дагаж мөрдвэл 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 тогтол мониторинг хийхэд шаардлагатай зохих процедурыг бий болгосон байх, түүнчлэн тийнхүү иргэний нисэхийн дүрэм, журмуудыг боловсруулах, боловсронгуй болгоходо 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 дараах 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 зөрчилдэж 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 хойши 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 томьёолсон 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 бурийг 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 хойши 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 томьёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилтдоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

2021 оны эцсийн байдлаар Улаанбаатар хотын “Чингис Хаан” ОУ-ын нисэх буудал, Баянт-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 Улаанбаатар хотоос /км/	Үйл ажиллагаа эрхлэгч
		Нэр	Код		
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	Гурван сайхан	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- Үрт	Баруун-Үрт	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 зурvas, талбайн бүртгэлд захиалгат нислэгт, авиахимиийн нислэгт ашиглах зорилгоор тус тус

ирүүлсэн өргөдөл, холбогдох материалуудыг судлан 2021 оны байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд 180 орчим нислэгийн түр зурvas, 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;
 - o зохих үнэмлэхгүй нисэх буудлын хязгаарлалт, хориглолт тогтоосон бүсэд нэвтрэх, үнэмлэхээс татгалзах;
 - o Аюулгүй байдлыг үзлэг, шалгалт хийлгэхгүй байх, хийлгэхээс татгалзах;
 - o Зөвшөөрөл, үнэмлэхгүй этгээдийг хязгаарлалт, хориглолт тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэх, нэвтрүүлэхийг завдах, агаарын хөлөгт зөвшөөрөлгүй нэвтрэх, ачаа тээш нэвтрүүлэх, нэвтрүүлэхийг завдах;
 - o Билеттгүй 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 хэвшилийн олон төрлийн үйл ажиллагаа явуулдаг хуулийн этгээд, иргэд байдаг бөгөөд здгээр байгууллагууд өөр өөрсдийн баримталдаг эрх зүйн актуудыг тус бүрдээ дагаж мөрдөх учиртай ч аюулгүй байдлыг хангах асуудал дээр бүгдэд тэгш, хүртээмжтэй үйлчлэхуйц 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 харьяалах сүм, 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 харьялах 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 харьялах 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 saatсан, 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 шуугч шүүлтүүр тавих асуудлыг тусгасан боловч хэрэгжихгүй байгаа бөгөөд Дэд бутцийн 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 бутцийн сайдын 2001 оны ... 55 тоот тушаал зэрэээр 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 буудлы аэродromoос 250 метрийн зайд шатахуун түгээх станц баруулж удаа дараа анхааруулга санамж өгсөөр байтал үл тоомсорлон үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлсээр байна...³¹

³⁰ Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлд танилцуулсан материалыас /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 тесөл, түүнтэй уялдуулан боловсруулах Газрын тухай болон Монгол Улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хуулийн тесөлд 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 "Приаэрордомная территория" буюу "Аэрордом орчмын нутаг дэвсгэр"-ийн талаархи зохицуулалтыг тусгаж, энэхүү бүсийн хил, заагийг аэрордомын 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 аэрордом 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 хойши 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 томьёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорьсон зорилгодоо хүрсэн эсэх

Үнэлсэн байдал

A. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ

Шигтгээ 44

24 дүгээр зүйл. Нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт

24.1. Монгол Улсын агаарын зайд агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн удираах үйлчилгээг иргэний нисэхийн Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба гүйцэтгэнэ.

24.2. Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэх нислэгийн хоорондын аюулгүйн зайд, агаарын зам, түүний өргөн, өндөр нь олон улсын стандартад нийцсэн байна.

24.3. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх замыг холбоо, навигацийн төхөөрөмжөөр нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах түвшинд тоноғлосон байна.

24.4. Монгол Улсын хил нэвтрэч нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг иргэний нисэхийн Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний албанаас авна.

24.5. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх болон улсын хилийг агаарын хаалгаар нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчсөн, түүнчлэн эрх бүхий байгууллагын зохиц өөрөөрөлгүй улсын хил нэвтрэсэн агаарын хөлгийг зөрчил гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ.

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.

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

Агаарын навигацийн 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 навигацийн 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 туш зайдлал 90 км байсныг 30 км зайдлалд 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 зайдлалыг 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 ашиглалтын (ADS-B) системийг нэвтрүүлсэн. Уг систем нь хямд өргөөр 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. Сансрыйн холбооны VSAT системийг агаарын навигацийн үйлчилгээний үндсэн дамжуулах байгууламжаар 1997 оноос хойш ашиглагдаж байна. 2015 онд тус газрын инженер техникийн ажилтнууд интернет технологид сууринсан сансрыйн холбооны сүлжээний загварчлалыг боловсруулан амжилттай хэрэгжүүлжээ. Энэ ажлыг гүйцэтгэснээр 240 орчим сая төгрөг хэмнэж, Монгол Улсыг хамарсан сансрыйн 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 зайн болон агаарын замд буудлага, дэлбэлэлт хийх, пуужин харвах зэрэгээр 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 зайн 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 хойши 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 томьёолсон 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

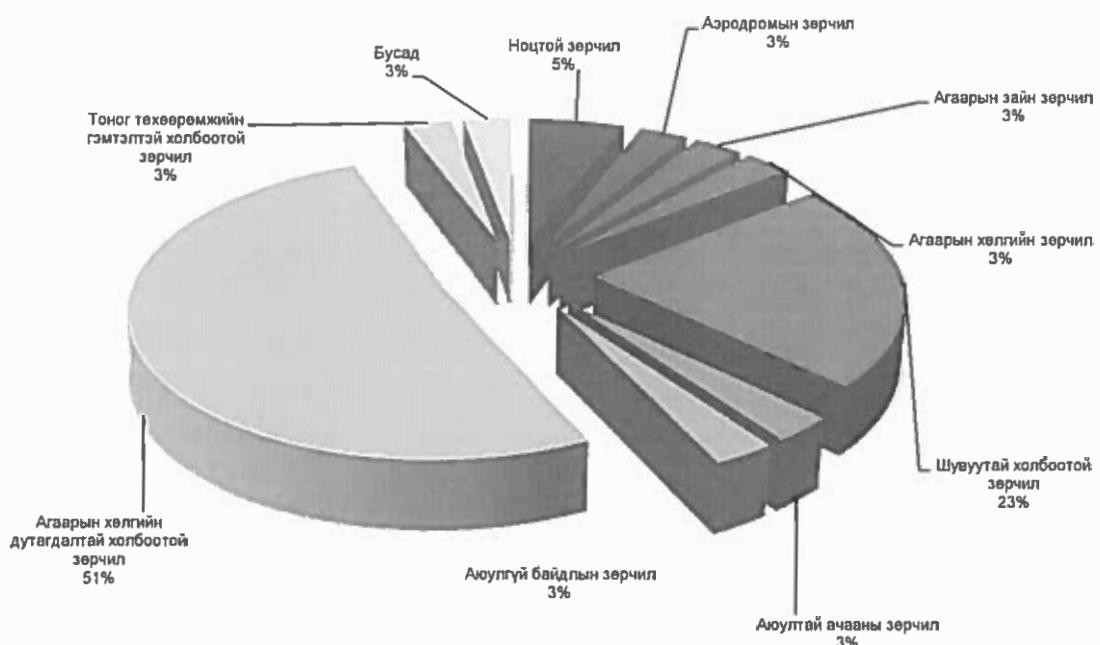
Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын нисэхийн аюулгүй байдлын олон улсын аудитад 2015 оны 10 дугаар сарын 26-наас 30-ны өдрүүдэд шалгуулж, 95%-тай амжилттай дүгнэгдсэн байна.³⁸

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 дараах 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 тээзвэрлэгч 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 үл ажиллагаандаа мөрдөж байгаа эсэхэд тавих хяналт сул байна...
...Аэромонголиа компанийн дотоод хяналтын хэсгээс хөдөлгүүрийн хадгалалт, ашиглалтын техник үйлчилгээ, зөврэлд орсон агаарын хөлгийн эд ангийг авч ашиглах, засварын ажил болон нисгэх 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 Украян 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 Украян 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 Украиин 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 үл 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 суулчийн 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 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 зөвшөөрөгдсэн 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 жинхээс 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 максимальныи 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 бурд 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 болголгүй 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 ажиллагаандaa 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 ССА902 аялалын B-737 агаарын хөлөг тасалдсан хөөрөлт үйлдсэн тухай 2015 оны 1 сарын 8

....Цамхагийн нислэгийн удирдагч ССА902 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/B2-Н4, JU-1911 АГААРЫН ХӨЛӨГ ХӨӨРӨЛТ ҮЙЛДЭХЭЭР ГҮЙХ ҮЕДЭЭ
ЗУРВАСНААС ГАРСАН НОЦТОЙ ЗӨРЧИЛ, ХӨВСГӨЛ, МӨРӨН
2015 оны 06-р сарын 24**

...."Томас Эйр" нь агаарын хөлгийн ашиглалтын хугацаанд дараах өөрчлөлтийг тодорхой техникийн бичиг баримтгүйгээр хийсэн байна. Үүнд:

- Хөдөлгүүрийн тосны илүүдлийг зайлцуулах нэмэлт Шугам/ Extension of oil breather line
- Их биений өөхийн FB5, FB6 нээлхийг аван зориулалтын бус хавтан сууринуулсан / Trap door modification
- Зөөврийн хүчилтөрөгчийн савыг сууринуулсан зэрэг болно....

....ИНЕГ-аас "Томас Эйр"-д АТ-021 Дугаартай Агаарын Тээвэрлэгчийн Гэрчилгээг 2015.03.04-нд шинэчлэн олгосон ба түүний "Үйл ажиллагааны тодорхойполт"-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...

....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...

....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...

....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....

.... 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.....

...."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...

....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 баримттай дутуу, буруу ойлгох нөхцөлийг бий болгож байна...

....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 шаардлагауд тодорхойгүй бөгөөд зөвхөн гэрчилгээжсэн байгууллагаар 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 ниссэгчийн 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 хashiж байна. Нислэгийн төлөвлөлтийг нислэгийн төлөвлөлтийн менежер төлөвлөөд нислэгийн захирал баталгаажуулдаг ба нислэгийн захирлын эзгүйд Чанар баталгаажуулалт хяналтын хэсгийн менежер баталдаг байна. Нислэгийн хяналтын менежерийн үргийг 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 захираанаас урьдчилан авсан зөвшөөрөлгүйгээр агаарын хөлгөөр буулт хийх, хэт нам өндөрөөр 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 Авэйшин 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 зайд нисэхэд ашиглах тухай" Монгол Улсын хуулийн холбогдох заалтууд зөрчигдсөн байна. А-Жет Авэйшин 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 тэрэгээр 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 Авэйшин 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,
СРА279 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 эзэмшиэгүй холбоотой ажлын гологдол гарсаар байна. Тухайн ойртолт болох үед ажилласан 3 нислэгийн удирдагч анхан шатны сургалтанд хамрагдаагүй...

....Нисэхийн анхан шатны боловсрол эзэмшиэгүй, 3-10 сар хүртэл хугацааны түр курсээр мэргэшүүлэх чиглэлээр бэлтгэгдсэн хүмүүс нийт ажиллагсдын 70 хувийг эзэлж байгаа болон дадлагажуулалтын чанар муу, сургалтын чанар үнэлээмжийг 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 хэрэгжих 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 бөгөөд 1999 оноос эхлэн Засгийн газраас иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын

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

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 Бүянт-Ухаа /хуучин нэрээр/ ОУНБ-ын ажилтнууд, аэродром, барилга байгууламж, түүний хамгаалагдсан бус 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 бусэд 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 камераудыг 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 бусэд 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 гол унтраах алба нь болзошгүй гал ослын үед

⁴¹ Мөн тайлан

⁴² Мөн тайлан

агаарын хөлгийг авран 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 зурvas, явгалах замуудад 451, хөөрч буух шороон зурvas, 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. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн ажилтанд мэргэжлийн үнэмлэх, эруул 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 дараах зөрчлүүд илэрсэн нь анхаарал татаж байна.

Шигтгээ 48

... ИНЕГ нь коммерийн нисгэгчийн 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...

... ИНД 61.15-д нисгэгчийн 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 шинэчлэгдээгүй, нэгэн ижил шалгалтыг хувийн нисгэгч, коммерийн нисгэгч болон тээврийн нисгэгчийн үнэмлэх эзэмшигч нараас авдаг байна...

... ИНД 66.1-д агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэхийг хугацаагүй олгохоор заасан боловч ИНЕГ нь 2 жил хүртэл хугацаатай олгодог байна...

... Аэромонголиа ХХК-ний техник үйлчилгээний ажилтнуудын үнэмлэхийг шалгахад бүх үнэмлэх ИНД-66 дүрмийн шаардлагыг хангахгүй байна... Олгосон үнэмлэхийн 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...

... Олгосон ангилалын хүрээнээс хэтэрсэн зэрэглэл олгосон байна. Жишээ нь: Aircraft turbine ангилалын үнэмлэхтэй хунд avionic, electric зэрэглэл олгосон байна...

... 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...

... 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...

... ИНЕГ-ын байцаагч нар нь үнэмлэх олгоходоо өргөдөл гаргасан ангилал,

⁴³ Үйл ажиллагааны тайлан

зэрэглэлийн шалгалт, дадлагын талаарх дүрмийн шаардлага бүрэн хангагдсан эсэхийг хянадаггүй байна. Гэрчилгээжсэн сургалтын байгууллагаын 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 Монголия 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	МИ-8АМТ	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 Монголия 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 тээзвэр
"Блу Скай Авиазишн" ХХК	135	2017/10/13	2018/10/12	Олон улс/орон нутгийн зорчигч, ачаа тээзвэр
"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 Авиазишн" 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

(а) 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.

(б) ӨРГӨДӨЛ ГАРГАХ, ГЭРЧИЛГЭЭ ОЛГОХ. Агаарын тээвэрлэгчээр ажиллахыг зорж 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 тесөл 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 хурээ 7

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр бүлэг:

"Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах"

Шалгуур үзүүлэлт

Зорилгод хүрсэн түвшин - /тухайн хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээс хойши 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 томьёолсон байдал

Хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомж нь зорысон зорилтдоо 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 томьёонууд хэрэглэгдэж байна.

⁴⁸ ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны тайлан

Шигтгээ 55

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 найруулага, үг хэллэгийн хувьд буруу хэрэглэсэн тул "хэргийг мөрдөн шалгах болон гамшигийн талаарх холбогдох хууль тогтоомжтой зөрчилдэж байна.

Шигтгээ 57

42.5 Нислэг-техникийн осол, зөрчил Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр гарсан тохиолдолд иргэд, нутгийн захиргааны болон цагдаагийн байгууллага, зэвсэгт хүчиний 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 томьёолсноос 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 томьёоны 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 томьёоны тодорхойлолтын хувьд ойлгомжгүй буюу салаа угтатай, 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 томьёог 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 томьёолох 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 хүлзэн 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 хараад 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 бодлого 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 сууринсан, 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 зөрчилдэж 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 тодорхойлоо байна.
9. Байгууллагын хэмжээний удирдлага, зохион байгуулалт, бүтцийн өөрчлөлт, хүний нөөцийн шилжилт хөдөлгөөн сүүлийн жилүүдэд маш их хийгдэж байгаа нь байгууллагын үйл ажиллагаанд сэргэөр 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 запруулж 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 шинжилгэгээр 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, зөрчилдэж 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 стандарттаас хоцрохгүйн тулд хавсралтуудад орсон Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт дагаж мөрдөл зохих нэмэлт, өөрчлөлтүүдийг цаг хугацаанд нь үндэсний хууль тогтоомж, дүрэм, журамд өөрчлөлт оруулж хэрэгжүүлэх процедурыг бий болгохыг зөвлөсөн байна.
16. Аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг харьялах 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 дараах 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 дараах зөвлөмжийг гаргаж байна.

- Хуулийн төслийн зорилтыг боловсруулахдаа тухай хуулиар зохицуулахаар зорьж байгаа бүхий л харилцааг бүхэлд нь хамрах байдлаар боловсруулах;
- Агаарын зайлгын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1 дэх заалтад: "Монгол Улсын агаарын зайл" гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайл" ойлгохоор заасан нь Иргэний нисэхийн тухай хуулийн З дугаар зүйлийн 3.1.11 дэх заалтад заасан "Монгол Улсын агаарын зайл" 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", "зэрчил", "ноцтой зэрчил", "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 угийн агуулга, хамрах хүрээг ойлгомжтой, ялгамжтай байдлаар Монгол Улсын Үндсэн хууль болон бусад хууль тогтоомжид нийцүүлэн тодорхойлох;

- Агаарын зайлгын нисэхэд ашиглах тухай хуулийн 7, 8 дугаар зүйлд заасан агаарын зайн зэрчил, 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, зэрчлийг арилгах;
- 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 З дугаар зүйлд нийцүүлэн тодорхой тусгах;
- 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 навигацийн 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 нэлөөллийн 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 зэрүүг 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 зөрчилдэж 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 өрөнхий загвар, бүтцийн нэгжүүдийн өрөнхий 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 өрөнхий 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 томьёолох;
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 жишигийг 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 хамаarahуйц 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 saatсан, 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-

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ЕРӨНХИЙ ГАЗРЫН "АХМАД УДИРДЛАГА, ДАРГА НАРЫН ОРОН
ТООНЫ БУС ЗӨВЛӨЛ"-ӨӨС ИНТХ-Д ӨГСӨН САНАЛЫН НЭГТГЭЛ**

/Бичгээр ирсэн санал/

М.Мэндбаяр даргын санал:

- ✓ Хуулийн эдийн засгийн зохицуулалтын хэсэгт агаарын тээвэрлэгчид болон орон нутгийн нисэх буудлуудын үйл ажиллагааг дэмжих, шинэ техник технологи нэвтрүүлэх, агаарын хөлгийн парк шинэчлэлт, агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээг хөгжүүлэх зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос нехэн олговор олгож болох заалт оруулж хуульчилж авбал салбарын хөгжилд их хэрэгтэй.
- ✓ Агаарын навигацийн байгууллагын хөгжлийг бодох юм бол ашгийн бус гэснийг орхих нь зөв болов уу гэж бодож байна.
- ✓ 30,2- дээр нислэгийн бүх үе шат гэдэг дээр жишээ нь: хувийн нисэх буудлын агаарын хөлгийн газар дахь хөдөлгөөн, буулт хөөрөлтийн цамхаг ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөнийг төр хариуцан хийх ёстой болохоор ойлгогдоод байна.
- ✓ Ашигийн бус гэхээр төр одоо байгаа цаашид ч бий болох хувийн нисэх буудлууд дээр эдгээр нислэгийн бүх үе шатны хөдөлгөөний үйлчилгээнүүдийг үзүүлэхээр ойлгогдож байна.

Б.Эрдэнэбилэг даргын санал:

- ✓ Хуулийн эдийн засгийн зохицуулалтын хэсэгт агаарын тээвэрлэгчид болон орон нутгийн нисэх буудлуудын үйл ажиллагааг дэмжих, шинэ техник технологи нэвтрүүлэх, агаарын хөлгийн парк шинэчлэлт, агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээг хөгжүүлэх зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос нехэн олговор олгож болох заалт оруулж хуульчилж авбал салбарын хөгжилд их хэрэгтэй.

С.Батмөнх даргын санал:

- ✓ Навигацийн гэдгийг Монгол угзэр "замнал" гэж хэрэглэх, Навигаци, менежмент "Удирдлага" утга найруулгыг сайжруулах
- ✓ 5.1.4 Найруулгыг сайжруулах "өгсөх" (-)
- ✓ Аэродром монголчлох,
- ✓ Бусад эдийн засаг зохицуулалтыг дүрмийг хэрхэн авч үзэх талаар тусгах найруулгыг өөрчлөх
- ✓ 5.1.7. "Нислэгийн аюулгүй байдал" гэж дахин найруулга дээр анхаарах, 5.1.8. мөн адил, "
- ✓ " буруу гэж бодож байна.
- ✓ 5.1.10. Нисгэгчгүй агаарын хөлөг их хөгжиж байна. Түүний ослыг юу гэж томьёолох вэ. Юугаараа ялгаатай вэ. Бүхэлд нь эргэж харах.
- ✓ Зөрчил-эзэнгүй хүний буруугаас эсвэл техник гэмтэл, дүрмийн бус гэдэг санаа байх ёстой.
- ✓ 5.1.12 Дахин гаргахгүй байхаас сэргийлэх зорилгоор, доголдлыг үнэн зөв тодорхойлох, утга алга байна.
- ✓ Эдийн засгийн зөвшөөрөл гэж нэр томьёо байхгүй.
- ✓ 4.1.11. "осол" утгагүй! хэл найруулгыг засах

- ✓ 5.1.12. "зөрчил" утгагүй найруулгыг засах
- ✓ 5.1.12. хэл найруулгыг засах, шинжлэн шалгах гэдэг нэр томъёонд тохирохгүй.
- ✓ 5.1.13. "ном хэвлэмэл"-ийг эсвэл "ном товхимол" гэвэл тохирох
- ✓ 6.1.1, ЗГ шийдвэрлэдэг болсон санагдана, ЗГ мөрийн хетэлбөр, алсын хараа 2050 гэх мэт баримт бичгийн үзэл санааг оруулж болох,
- ✓ 6.1.2, хэрэгжилтэд хяналт тавих гэдгийг
- ✓ 7.1.4, энэ ямар дүрэм бий болчихсон бэ.
- ✓ 7-р зүйлд орох Хетэлбөр дутуу,
- ✓ НАБҮ-ний хетэлбөрийг ЗГ батлах нь зөв
- ✓ 8.1.7 ба 8.1.8 нэгтгэх,
- ✓ 8-р зүйлийг заалтуудыг эрэмбэлэх, хэл найруулгыг засах
- ✓ НАБ-ын стандарт юуг үндэслэн батлах вэ! тодорхойгүй!
- ✓ 10.1-д Мэргэжлийн чадварыг тодорхой зааж өгөх Жишээ нь, бүхээгийн ажилтнууд бүхээгийн байгаа нь харагдаж байгаа
- ✓ ИН-ийн аюулгүй байдлыг хариуцах нислэгийн аюулгүй байдал гэх уттыг хамтад нь ойлгох уу?! ер нь Нисэхийн аюулгүй байдлын асуудад маш тодорхой бус орсон байна. Эсхүл өөр байгууллага хариуцах болж байгаа муу!
- ✓ 10.2.5-д шалгаж судлах
- ✓ 10.2.11-д үнэлгээний хэмжээг тогтоох гэдэг утгагүй!
- ✓ 10.2.12 АТ-ийг орхигдуулсан өөр бусад байгууллага ч байх ёстой
- ✓ 11.2, "нисэхийн ажилтнаар" гэдэг утгагүй,
- ✓ 11.2-т Дарга өөрөө хүлээнэ гэж шууд тулгаж буй нь утгагүй
- ✓ 11.3 журмыг ЗГ-ын гишүүн тогтооно утгагүй хэрэв тийм бол түүнийг тэнд нь оруулах,
- ✓ 12-р зүйлд конвенц, хуулийн зохицуулалт орох ёстой, эсвэл дүрмийн зохицуулалт гэх,
- ✓ 12-р хэл найруулга эрэмбэ дараалал өөрчлөх
- ✓ 12, 13, 14-р зүйлийн найруулгыг эргэж харах
- ✓ 15-р зүйлийг бусад зүйлүүдтэй дүйцүүлж жишиж харах, 15.1 ба 15.2 харилцан хамаарлыг тодотгож хуульд яаж орвол зүгээр вэ ?! гэдгийг харах
- ✓ Э:/з-ийн зохицуулалтын асуудлуудыг цомхон хэл найруулга сайтай болгох
- ✓ 21-р зүйлд нисдэг тэрэг АХ-ийг холихгүй байвал зүгээр "салгах" 21.1.1.-21.1.4. гэвэл зүгээр,
- ✓ АТ-ийн Түр гэрчилгээг хуульчлаад өгчихвэл сайн!!
- ✓ 23.1.-25.1-26.1. 27.2., 37.1. 37.2, 50.1-ийг хуулийн тодорхойлолтыг зүйлд оруулах,
- ✓ Түр гэрчилгээ олгохтой холбогдсон асуудлыг тодотгож оруулах,
- ✓ 24.1. зорилгоор бус шаардлагатай гэж байвал зүгээр
- ✓ "нисэх клуб" Монголчлох,
- ✓ 25.2.2. зардал хуваах гэдгийн тодорхойлолтыг гаргах,
- ✓ 25.2.3.2. нисгэгч, ажилтантай гэж өөрчлөх
- ✓ 25.3.. хамтатгах,
- ✓ Ер нь зүйлүүдийн нэрийг эргэж харах Жишээ нь: 26-р зүйл нислэгийн дэг журам, гээд зорчигчийн асуудлыг зүйлчилсэн байх жишээтэй?!
- ✓ 28.1. Журмын дагуу, дүрмийн дагуу байвал зүгээр, чухал асуудал,
- ✓ Асуудал тулгарвал, конвенцын заалтыг уншаад л суух уу?! Ер нь конвенцын зүйл заалт, зөвлөмжийг ашиглах нь зөв ч МУ-д тохирсон заалт оруулах нь зөвөө?!
- ✓ 29.2. Заавал даатгал гэж гэж байхгүй харин албан журмын даатгал гэж байдаг.
- ✓ 29.4. Монреалын конвенцын заалт нь МУ хэрэгжих нөхцөл байгаа юу?! "боломжит" гэдэг үгийг хэрэглэх,
- ✓ 30.2. Менежмент үгийн оронд удирдлага зохицуулалт, зохион байгуулалт гэх ба Бид зөвлөмж дээрээ энэ үгийг ашигласан байгаа.

- ✓ 30.3. Бүх салбарт болгох заалт байвал зүгээр
- ✓ 31-р зүйл АХ зохицуулалт юм уу удирдлага юм уу?!
- ✓ 41.4.-т, Стандарт гэдгийг Монголоор "загвар, шаардлага" гэж орчуулагддаг,
- ✓ 32.2. "сайд" гээд байгаа нь буруу.
- ✓ 6-р бүлэг, 33-р зүйл "Аэродром" гэдэг үгийг монгол үгээр хэрэглэх, "Нисэх талбай", "нисэх зурvas", "нислэгийн зурvas", "Хөөрч буух зурvas" гээд олон монгол үг нэршил байгаа.
- ✓ 33.1. 33.2. дүрмийн дагуу "зурvas" байгуулна гэдэг хуульд хэрэглэх нь зохимжгүй,
- ✓ 34.2. "...аэродромын гэрчилгээ бүхий байна" гэдгийг "шаардана" гэж засах
- ✓ 35.1. Иргэний нисэхэд хамааралгүй байж болохгүй, мэргэжлийн асуудал тул анхаарах
- ✓ 38.6. "...саатуулна" гэдгийг "...саатуулж болно" гэвэл зүгээр байна.
- ✓ 39.2.9. "Зохицуулалттай агаарын ачаа" гэдэг нь ойлгомжгүй байна.
- ✓ 39.2.10. хэнийх вэ, хүн үү, байгууллага уу гэдгийг -тодорхой болгох.
- ✓ 40.3. Хяналтын байцаагч, байцаагч ямар ялгаатай вэ? адил юм шиг, өөр ч юм шиг ойлгогдохоор байна.
- ✓ 41.1.1 Бүрэн хамрагдсан эсэхийг нягтлах,
- ✓ 41.1.3. гарчигтайгаа авцалдахгүй байна
- ✓ 41.1.5. "Шаардлагатай..." гэснээс заавал "найдвартай баталгаажуулах" гэж орвол сайн байна.
- ✓ 42.1. "адилтгах" бус мэргэжлийн ур чадавхын, эсвэл удирдах өндөр зэрэглэлийн цалин хангамжтай дүйцүүлэх гэх утгаар найруулах,
- ✓ 42.2-ыг Анхаарах
- ✓ 43.3. тээврийн хэрэгсэл
- ✓ 43.4. давхардсан утгатай байна.
- ✓ 44.1. шинжлэн шалгах гэх хэрнэ гэм бурууг тогтоохгүй гээд байгаа нь ойлгомжгүй ба давтан гарах, гаргасан дүгнэлтийн зөв эсэхэд дүгнэлт гаргах, гэвэл илүү зохимжтой, бас тавигдсан актын үнэн зөвд дүгнэлт хийдэг биз дээ.
- ✓ 45.7 ойлгомжгүй,
- ✓ 45.1. 45.5, K-13-ийн дагуу л гээд байдаг?
- ✓ 45.9. Зөвлөмж гаргаж болно гэсэн байна зайлшгүй зөвлөмж гаргах нь гол үүрэг нь биз дээ. 45.9 утгагүй байна. /Намайг ажлаас үндэслэлгүй халуулах акт гаргаж өгчхөөд шүүхэд түүнийгээ хамгаалаад зогсож байсан./
- ✓ 46, 47-д байгаа бүрэн эрхийг хэрэгжүүлж буй мөртөө өөр юм ярьдаг.
- ✓ 52-р зүйлд улсын төсөв. Төсөв гэдэг үгийг оруулах нь буруу.
- ✓ 54-р зүйлийг дээшлүүлж оруулах
- ✓ 54.2. дотоодын нислэг МҮ-д үйлдэгдэж буй нислэгийн удирдлага англи хэл дээр гэдэг буруу.
- ✓ АТ-ийн дүрэм журам англи хэл дээр гэдэг ч буруу. Аль аль хэл дээрээ байх хэрэгтэй.
- ✓ Хүчин төгөлдөр болох хугацааг уртхан тавих хэрэгтэй ядахдаа л Ковидын гамшиг арилах, бэлтгэл хангах хугацааг хангалттай авах хэрэгтэй.

- ✓ -Хуулийг мөрдөх асуудал маш чухал
- ✓ Маш сайн сурталчлах
- ✓ Монгол хэл дээр нэршлийг хэвшил болгох,
- ✓ Сургалтын байгууллагын асуудал ор хоосон орхигдсон алга байна
- ✓ Төрөөс барих бодлого, хөтөлбөр,
- ✓ Мэнхбатын 5-санал бол болох хувилбарууд байгааг анхаарах
- ✓ Түр гэрчилгээ, олгож болно, гэдгийг хуульд оруулах

Үулзалтын үеэр өгсөн санал /амаар/

М.Дагва даргын санал:

- ✓ Шинэчилсэн найруулгын төсөл гэхээр одоогийн хүчин төгөлдөр хууль дээр тулгуурлан боловсруулж байгаа тул одоогийн хуулийн зүйл заалт тус бүрээр тайлбар бичиж, аль заалт хаана туссаныг харах. Цоо шинээр орж байгаа зохицуулалт юу байна, өөр хуулиар зохицуулагдаж байгаа зүйл юу байна, аль заалтыг ямар үндэслэлээр хассан гэх мэт.
- ✓ Аль болох одоогийн хуулийн заалтыг тусгах хэрэгтэй. Тодорхойгүй байдлаар хасагдсан зүйл заалтууд их байна.
- ✓ Аюулгүй байдал, шинжлэх шалгах гэх мэт асуудлууд туссан байна. Тэхдээ энэ хууль бол салбарыг дэмжих, бие даасан байдлыг хангасан хууль байх ёстой.
- ✓ Хотын дээгүүр дадлага сургуулит хийж болохгүй тухай заалт одоогийн хүчин төгөлдөр хуульд байгаа энэ зохицуулалтыг хуулийн төсөлд оруулах хэрэгтэй.
- ✓ Төсөв, санхүү, тарифын асуудлыг тодорхой зохицуулж, хуулийн төсөлд байгаа эдийн засгийн зохицуулалтын бүлгийг өргөтгөх хэрэгтэй.
- ✓ Орон нутгийн татаасын асуудал үзэл баримтлал дээр байгаа. Үүнийг төсөлд тусгах.
- ✓ Агентлагийг төрийн байгууллага гэсэн статустай болгох нь зөв.
- ✓ Шинжлэн шалгах ажиллагааны хувьд осол болсон газар хамгийн түрүүнд байцаагч очдог байх ёстой. Мөн гадаадын онгоцыг тойроод улсын хилийн цэг үүсдэг. Үнд хилийн цэрэг хяналт тавьдаг байх ёстой.
- ✓ Хуулийн төсөл дээр эдийн засгийн зохицуулалт яамны чиг үүрэг дээр байна лээ. Одоо бол агентлаг дээр байгаа. Энэ асуудлыг зөв тусгах.
- ✓ Аймаг, орон нутгийн засаг дарга аэродромын аюулгүйн бүсийг тогтооно гэсэн заалт буруу байна. аэродромын аюулгүйн бүсийг яамтай зөвшилцэж тогтоох ёстой.
- ✓ Нисэх буудал, аэродромын бүлэгт нэмэх заалт байна. Олон улсын банкны зээл, тусlamжаар баригдсан нисэх буудал, аэродромыг өөр зориулалтаар ашиглах, мэргэжлийн бус үйл ажиллагаанд ашиглахыг хориглох заалт нэмэх.
- ✓ Агаарын коридор нээх зохицуулалт тусгаарай. Мөн аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын түвшин дээшлүүлэх хэрэгтэй. Хамгаалалттай бүсэд ажилладаг ажилчид аюулгүйн хамгаалалтыг хамгийн их зөрчдөг.

Л.Лхагва даргын санал:

- ✓ Багц дүрмийг анхаарах. Сургалтын байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт-ийн асуудлыг хуулийн төсөлд тусгах.

С.Батмөнх даргын санал:

- ✓ Шинэчилсэн найруулгын төслийн хувьд одоогийн төсөл өмнөх теслүүдээс арай дээрдсэн байна. Гэвч үг үсгийн хувьд засах зүйл их байна. 4 дүгээр зүйлд Зарчмуудыг ямар ч утта, найруулгагүй шууд доош нь цувуулж бичсэн байна. Мөн иргэний нисэхийн тухай хууль болон иргэний нисэхийн дүрэмд гадаад үгийг их хэрэглэхээсээ илүү монголоор бичиж хэрэглэх хэрэгтэй. Нисэхийн нэр томъёоны тайлбар байдаг. Механик инженерийн сургуульд бас 2 толь бичиг байгаа. Тиймээс монгол тайлбараар сайн оруулах хэрэгтэй. 5.1.4-т агаарын хөлгийн өгсөх, уруудах 2 урсгалыг аль алиныг нь оруулах нь зүйтэй.
- ✓ Нэр томъёог тайлбарласан заалтуудыг бүгдийг нь нэр томъёоны тайлбар хэсэгт

- ✓ оруулах хэрэгтэй. Энд тэнд яваад байна.
- ✓ Хуулийн төсөл дээр адилтгах түвшний цалин гэсэн үг байна. Энэ үгийг анхаарах. Мөн хуулийг мөрдөж эхлэх хугацааг анхаарах хэрэгтэй. Ковидын хүнд нөхцөл байдалтай ийм үед Нисэх буудал зэргийг шууд бие даан ажиллуулах нь зөв эсэхэд анхаарах.
- ✓ Сургалтын байгууллагын зохицуулалт хангалтгүй орсон байна. Иргэний нисэхийн сургалт явуулж буй стандартыг боловсролын яам бараг хянахгүй. Манайх мэргэжлийн байгууллага тул анхаарах.
- ✓ Тусгай зөвшөөрлийн асуудлыг Зөвшөөрлийн хуульд оруулах.

Г.Даваа даргын санал:

- ✓ Хэрэв хуулийн төслөө сайн болоогүй гэж үзэж байвал яаран батлуулах хэрэггүй. Шинжлэн шалгах ажиллагааг тусад нь хууль гаргасан ч болно.
- ✓ 32.2 дахь заалтаар Агаарын навигацийн үйлчилгээ эрхлэх байгууллага нь төсвийн байгууллага болчих юм биш үү. Үүнийг анхаараарай.
- ✓ Нисэхийн барилга, байгууламж барих тусгай зөвшөөрөл гэж байх хэрэгтэй.
- ✓ Санхүү, эдийн засгийн хувьд гол заалтууд одоогийн хүчин төгөлдөр хуулиас дордсон байна. Агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогыг яг юунд зарцуулах талаар тодорхой тусгах хэрэгтэй. Мөн хэн тус орлогыг цуглуулж, хэн захиран зарцуулах нь тодорхойгүй байна.
- ✓ Нөхөн олговор, татаастай нислэгийг мөн хуульчлах хэрэгтэй.
- ✓ Арилжааны агаарын тээвэр, ерөнхий зориулалтын нислэгийг хуулийн төсөлдөө тусгасан байна. Тэтгэл бизнесийн зориулалттай жижиг онгоцоор хийх нислэг одоо их болно. Үүнийг зохицуулаагүй байна. Хувийн нислэгээс гадна бизнесийн зориулалттай нислэгүүд хийгдэнэ. Арилжааны нислэг хэсэгт 9-өөс бага суудалтай онгоцны зохицуулалтыг оруулах.
- ✓ Манайд олон улсын нисэх буудал ганц байгаа. Энэ нисэх буудлын өмчлөлд анхаарах хэрэгтэй. Гаднын мэдэлд байж болохгүй.
- ✓ Аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын статусаа дээшлүүлэх хэрэгтэй.

С.Нямдаваа даргын санал:

- ✓ Санхүүжилт, төсвее одоогийн хуулиасаа дордуулсан байна. Одоогийн хуулийн санхүүжилт, татаасны асуудлыг тусгах хэрэгтэй. Одоогийн хууль их сайн хууль шүү.
- ✓ Аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын асуудлыг сайн тусгасан байна. Гол нь салбарын эрх ашгийг хамгаалах хэрэгтэй.
- ✓ Хуулийн мэргэжилтнүүдийн саналыг тусгах. Мөн төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичгийг засгийн газраас баталдаг болсон. Хууль нь шинэчлэгдсэн.
- ✓ Түр гэрчилгээ олгох асуудлыг зохицуулах хэрэгтэй, ядаж дүрмээрээ зохицуулдаг байх ёстой.
- ✓ Хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 32.2 "Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамж нь агаарын навигацийн үйлчилгээг аюулгүй, тасралтгүй үзүүлэх, олон улсын иргэний нисэхийн дүрэм, стандартын суурь түшинг хангахад хүрэлцэхгүй

тохиолдолд санхүү, төсвийн асуудал эрхэлсэн сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн сайд үйл ажиллагаа хэвийн явагдах хэмжээнд төсвөөс санхүүжүүлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтыг хасах.

- ✓ 30.2. "Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь нислэгийн бүх үе шатанд үзүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний менежмент, холбоо, навигаци, ажиглалт, нисэхийн мэдээлэл, нисэхийн цаг уур болон эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл дамжуулах үйлчилгээнүүд, тэдгээрийн кибер аюулгүйн хамгаалалтыг багтаасан цогц үйл ажиллагааг нисэхийн аюулгүй байдлыг хангасан түвшинд хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтаас бүх үе шатанд гэснийг хасах.
- ✓ Энэ чигээр нь явуулаад санхүүжилтээ бүр алдчих вaa. Юу ч үгүй үлдэв. Хэрвээ яаман дээр бидний санаалаас өөр зүйл орвол биднийг уулзуулж, хэлэлцүүлж мөн болно.

С.Буяндай даргын санал:

- 7.1.1. Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаарх төрийн бодлого, иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх; /талаарх гэдгийг хасах/
- 8.1.9 Олон улсын хуваарьт нислэг үйлдэх агаарын тээвэрлэгчийг томилох;
/ Энэ хэсэгт "томилох гэдэг үгийн ард цуцлах гэж үг оруулах.
- 8.1.17. Хуульд заасан бусад бүрэн эрх; "Орон нутаг нисэх буудал байгуулах, татан буулгах асуудлыг шийдвэрлэх" гэж зааж оруулах.
- 10.2.15. Хуульд заасан бусад бүрэн эрх; /Төв суурийн болон тулгамдсан шаардлагатай газруудад нисдэг тэрэгний болон нислэг үйлдэх талбайг байгуулах, татан буулгах" гэж эрх олгох талаар анхаарах

25 дугаар зүйл. Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа

Энэ "Ерөнхий зориулалтын нисэх" гэдэг үг нь англи хэлний "General aviation" гэдэг үгийг л бид анх махчлан орчуулж, оруулж ирсэн үг тул одоо үед утгаар нь олон нийтэд ойлгомжтой байх талаас нь бодоод энэ үгийг "Нийтлэг зориулалтын нисэх" эсвэл "Нийтийн зориулалтын нисэх", "Нийтлэг хэрэглээний нисэх" гэж засаж залруулж оруулах.

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСӨЛД ХУУЛЬЧДЫН БАГААС ӨГӨХ САНАЛ

2022 оны 01 дүгээр
сарын 13-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

1. Хуулийн зорилтын тухайд

Хуулийн төслийн 1.1. дэх заалтыг “Энэхүү хуулийн зорилт нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэхтэй холбогдсон цогц харилцааг зохицуулахад оршино.” гэж өөрлөн найруулах. /3 дугаар зүйлд заасныг нэгтгэж, 1.1-т тусгах/

2. Хуулийн төслийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1. Засгийн газрын тохируулагч агентлаги (статус)-ийн тухайд:

Төрийн байгууллага гэж: “Төрөөс хуулийн дагуу байгуулагдан төсвөөс санхүүжиж, төрийн тодорхой чиг үүргийг, түүний аль нэг хэсгийг шууд эрхлэн хариуцдаг, түүндээ тохирсон захирамжлах бүрэн эрхтэй, материаллаг нөөц бүхий нийтийн эрх зүйн субъектийг хэлнэ.” (С.Нарангэрэл “Монголын эрх зүйн англи, орос, латин, хадмал эх толь бичиг” Улаанбаатар 2015 он, дөрөв дэх хэвлэлт)

Монгол Улсын хууль, тогтоомжид Тохируулагч, Хэрэгжүүлэгч агентлагийн талаар нарийвчлан тодорхойлоогүй байна.

Эрх зүйн онолын хувьд Засгийн газрын тохируулагч агентлаг нь дараах шинжүүдийг агуулсан байна.

Татвар, торгууль, цэрэг арми, шорон гяндан, бүртгэл хяналт, газар нутаг, иргэний харьяалал, төлбөр, хураамж гэх мэт төрийн “төрөлх чанар”-аас үүсмэл олон чиг үүргийг гүйцэтгэхийн зэрэгцээ ашиг орлого олох зорилгогүй нийтийн үйлчилгээний шинжтэй хувийн хэвшлийн юм уу, засгийн газрын бус байгууллагаар гүйцэтгүүлэх боломж хязгаарлагдмал төрийн заяагдмал үүргүүдийг хэрэгжүүлэхэд түүний хууль зүйн шинж илэрдэг.

Эрх зүйн онолын хувьд Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг нь дараах шинжүүдийг агуулсан байна.

Иргэд, хуулийн этгээдэд нийтийн захиргааны үйлчилгээг хүргэх үүрэгтэй засгийн газрын харьяаны үйлчилгээний байгууллага.

Санал:

“Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллага мөн.” гэж тодорхойлох. Төрийн байгууллага гэвэл агентлагийн ажилчид, НААХЗА-ны байцаагч нарын цалин хэлс одоогийн түвшнээс буурахгүй байх боломжтой гэж үзэж байна.

3. Дүрмийн боловсруулалтын нэгжийн харьяаллын тухайд:

Дүрмийн боловсруулалт хариуцсан нэгжийн үндсэн чиг үүрэг нь Чикагогийн Конвенцийн Хавсралтын стандартын минимум суурь түвшинг хангасан, Монгол Улсын

иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тохирсон, хэрэгжүүлэх боломжтой, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааны зохицуулалтын дүрэм, зөвлөмжийн цуврал, маягт болон бүртгэлийн дэвтрэйг жишиг-дүрмийн дагуу боловсруулах, тогтмол шинэчлэх болон дүрмийн шаардлагаас чөлөөлсөн бүртгэлийг зарлах, зөвлөмжийн цуврал, маягт, бүртгэлийн дэвтэр, танилцуулга материал гаргаж салбарын хэрэглэгчдийг үнэн зөв мэдээллээр хангахад оршино.

Иргэний нисэхийн багц дүрэм /ИНБД/ гэж:

Олон Улсын Иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт, зөвлөмжид нийцүүлэн Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас боловсруулсан, иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны минимум шаардлагыг тогтоосон захиргааны хэм хэмжээний актыг;

Зөвлөмжийн цуврал /ЗЦ/ гэж:

Иргэний нисэхийн багц дүрэм /ИНБД/-ийг хэрэгжүүлэх тайлбар болон аргачлалыг агуулсан, Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас гаргадаг гарын авлага, материалыг;

Өргөдлийн маягт гэж:

Иргэн, хуулийн этгээдээс Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасан үнэмлэх, гэрчилгээ, зөвшөөрлийг авах зорилгоор Иргэний нисэхийн ерөнхий газарт гаргах өргөдөл, хүсэлтийн баталгаажсан хэлбэрийг.

Санал:

Дүрмийн боловсруулалт хариуцсан нэгж нь ИНЕГ-ын Иргэний нисэхийн тухай хуулиар хүлээсэн үндсэн чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд чухал ач холбогдол бүхий эрх зүйн баримт бичиг (эрх зүйн хэм хэмжээний акт)-ийг боловсруулах, батлуулах, нэмэлт өөрчлөлт оруулах чиг үүрэгтэй тул ИНЕГ-ын даргын шууд удирдлагад харьяалуулах нь оновчтой гэж үзэж байна.

4. Нэр томъёоны тайлбарын тухайд:

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 5 дугаар зүйлийн нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт нийт 13 нэр томъёог тодорхойлсон.

Стандартчиллын үндэсний зөвлөлийн 2015 оны 5 дугаар сарын 21-ний өдрийн 12 дугаар тогтоолоор Иргэний нисэхийн Ерөнхий Нэр томъёо, тодорхойлолт MNS 6409 : 2015 батлагдсан бөгөөд нийт 807 ширхэг нэр томъёоны тайлбар батлагдсан бол, ИНД-1 “Иргэний нисэхийн дүрмийн нэр томъёоны тайлбар”-ын төсөл дээр 700 гаран нэр томъёоны тайлбар орсон байна.

Санал:

Хуулийн төслийн нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт ороогүй, Иргэний нисэхийн Ерөнхий Нэр томъёо, тодорхойлолт MNS 6409 : 2015, “Иргэний нисэхийн дүрмийн нэр томъёоны тайлбар”-т байхгүй 3 нэр томъёо (иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт¹, иргэний нисэхийн зөвшөөрөл эзэмшигч², нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт³)-г төсөлд тусгах.

5. Дугаарлалтын тухайд:

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 14 дүгээр зүйл “Иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлагаас чөлөөлөх”-ийг төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.4. дэх хэсэг болгон оруулж, дугаарлалтууд өөрчлөх.

**Иргэний нисэхийн тухай Монгол Улсын хуулийн
шинэчилсэн найруулгын төслийг танилцуулах уулзалт**

2022 оны 01 дүгээр
сарын 18-ны өдөр

Улаанбаатар хот

Хурлын бүрэлдэхүүн

С.Мөнхнасан

Л.Лхагва

М.Дагва

С.Батмөнх

С.Буяндалай

Ц.Эрдэнэбилиг

Г.Нямдаваа

Ү.Өнөрцэцэг

З.Туяа

Б.Мөнхбат

С.Хүрэлбаатар

С.Урангоо

12 цагт уулзалт Сэргээн засах амралтын хурлын өрөөнд эхлэв.

Уулзалтаар Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын өмнөх дарга нарт танилцуулна.

3.Туяа

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн танилцуулгыг presentation хэлбэрээр танилцуулав.

Б.Мөнхбат

ИНЕГ, ИНҮТ-ийн хуульчдаас Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд өгөх саналыг танилцуулав. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 1.1 Зорилго хэсэгт “цогц” гэсэн үг нэмэх, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын статусыг “терийн байгууллага” байна гэж тусгах саналуудыг тус тус танилцуулав.

С.Мөнхнасан

Хууль, нэр томъёоны тодорхойлолт, стандарт, Иргэний нисэхийн дүрмүүдээ шинэчлэн боловсруулах төслийг бэлтгэж, яаманд хүргүүлэхээр ажиллаж байгаа.

Мөн Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын орон тооны бус зөвлөл байгуулж, та бүхнийг зөвлөлийн гишүүнээр ажиллахыг хүсч байна, өмнөх дарга нар саналтай байна вэ.

Ц.Эрдэнэбилиг

Зөв зүйтэй санал байна. Хүлээн авч байна.

Хуулийн төслийн талаар дарга нар санал солилцов.

- Одоо манайд ер нь хэдэн онгоц байна вэ?

С.Мөнхнасан

Монголд нийт 46 хувийн онгоц байна. Үүнээс 32 нь гэрчилгээжсэн. Жижиг 32 онгоц байгаа. Цаашид 2025 он хүртэл 100 орчим онгоцтой болох байх. Бид ийм боломжийг бүрдүүлж ажиллах хэрэгтэй.

Ц.Эрдэнэбилиг

Хуулийн төсөлд энэ талаар ерөнхийдөө зохицуулалт орсон байна лээ.

М.Дагва

Шинэчилсэн найруулгын төсөл гэхээр одоогийн хүчин төгөлдөр хуулин дээр тулгуурлан боловсруулж байгаа байх. Одоогийн хуулийн зүйл заалт тус бүрээр тайлбар бичиж, аль заалт хаана туссаныг харах хэрэгтэй. Цоо шинээр орж байгаа зохицуулалт юу байна, өөр хуулиар зохицуулагдаж байгаа зүйл юу байна, аль заалтыг ямар үндэслэлээр хассан гэх мэт. Аль болох одоогийн хуулийн заалтыг тусгах хэрэгтэй. Тодорхойгүй байдлаар хасагдсан зүйл заалтууд их байна.

- Аюулгүй байдал, шинжлэх шалгах гэх мэт асуудлууд туссан байна. Тэхдээ энэ хууль бол салбарыг дэмжих, бие даасан байдлыг хангасан хууль байх ёстой.
- Улаанбаатар хотын дээгүүр дадлага сургуулилт хийж болохгүй тухай заалт байсан. Мөн ямар эрхийн үндсэн дээр шийдвэр гаргадаг.
- Төсөв, санхүү, тариф, татаасын асуудлыг хэрхэн зохицуулж байгаа вэ. Хуулийн төсөлд байгаа эдийн засгийн зохицуулалтын бүлгээ өргөтгөх хэрэгтэй. Мөн орон нутгийн татаасын асуудал үзэл баримтлал дээр байгаа.
- Агентлагийг төрийн байгууллага гэсэн статустай байлгана гэдэг бол зөв.
- Шинжлэн шалгах ажиллагааны хувьд осол болсон газар хамгийн түрүүнд байцаагч очдог байх ёстой. Мөн гадаадын онгоцыг тойроод улсын хилийн цэг үүсдэг. Үүнд хилийн цэрэг хяналт тавьдаг байх ёстой.
- Хуулийн төсөл дээр эдийн засгийн зохицуулалт яамны чиг үүрэг дээр байна лээ. Одоо бол агентлаг дээр байгаа биз дээ.

- Надад хэд хэдэн зөвшөөрөхгүй заалт байна. Аймаг, орон нутгийн засаг дарга аэродромын аюулгүйн бүсийг тогтооно гэсэн байна. Энэ болохгүй асуудал. Яамтай зөвшилцэж тогтоох ёстой.
- Нисэх буудал, аэродромын бүлэгт нэмэх заалт байна. Олон улсын банкны зээл, тусlamжаар баригдсан нисэх буудал, аэродромыг өөр зориулалтаар ашиглах, мэргэжлийн бус үйл ажиллагаанд ашиглахыг хориглох заалт нэмэх хэрэгтэй.
- Багц дүрмийг бас сайн анхаараарай. Сургалтын байгууллагын гэрчилгээжуулэлтийн асуудлыг хуулиндаа сайн тусгаарай.
- Би өмнө мөн хуулийн төслийн ажлын хэсэгт орж байсан. Энэ төслийг их сайн судалж үзлээ. Одоогийн хүчин төгөлдөр хууль Чимидгуйн оролцоотой байсан болохоор их сайн хууль болсон. Шинэчилсэн найруулгын төслийн хувьд одоогийн төсөл өмнөх төслүүдээс арай дээрдсэн байна. Гэвч үг үсгийн хувьд засах зүйл их байна. 4 дүгээр зүйлд Зарчмуудыг ямар ч утга, найруулгагүй шууд доош нь цувуулж бичсэн байна. Мөн иргэний нисэхийн тухай хууль болон иргэний нисэхийн дүрэмд гадаад үгийг их хэрэглэхээсээ илүү монголоор бичиж хэрэглэх хэрэгтэй. Нисэхийн нэр томъёоны тайлбар байдаг. Механик инженерийн сургуульд бас 2 толь бичиг байгаа. Тиймээс монгол тайлбараар сайн оруулах хэрэгтэй. 5.1.4-т агаарын хөлгийн өгсөх, уруудах 2 урсгалыг 2 уланг нь оруулах нь зүйтэй.
- Надад бол 70 орчим санал байгаа. Үүнийг файлаар явуулья.
- Нэр томъёог тайлбарласан заалтуудыг бүгдийг нь нэр томъёоны тайлбар хэсэгт оруулах хэрэгтэй. Энд тэнд яваад байна.
- Хуулийн төсөл дээр адилтгах түвшиний цалин гэсэн үг байна. Энэ зөв үг үү. Мөн хуулийг мөрдөж эхлэх хугацааг анхаарах хэрэгтэй. Ковидын хүнд нөхцөл байдалтай ийм үед Нисэх буудал зэргийг шууд бие даан ажиллууллах нь зөв үү.
- Сургалтын байгууллагын зохицуулалт маш бүдэг орсон байна. Иргэний нисэхийн сургалт явуулж буй стандартыг боловсролын яам бараг хянахгүй. Манайх мэргэжлийн байгууллага тул анхаарах хэрэгтэй.
- Хэрэв хуулийн төслөө сайн болоогүй гэж үзэж байвал яаран батлуулах хэрэгтүй. Шинжлэн шалгах ажиллагааг тусад нь хууль гаргасан ч болно.
- 32.2 дахь заалтаар Агаарын навигацийн үйлчилгээ эрхлэх байгууллага нь төсвийн байгууллага болчих юм бишүү. Үүнийг анхаараарай.
- Нисэхийн барилга, байгууламж барих тусгай зөвшөөрөл гэж байх хэрэгтэй.
- Санхүү, эдийн засгийн хувьд гол заалтууд одоогийн хүчин төгөлдөр хуулиас дордсон байна. Агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогыг яг юунд зарцуулах талаар тодорхой тусгах хэрэгтэй. Мөн хэн тус орлогыг цуглувалж, хэн захиран зарцуулах нь тодорхойгүй байна.
- Нөхөн олговор, татаастай нислэгийг мөн хуульчлах хэрэгтэй.
- Арилжааны агаарын тээвэр, ерөнхий зориулалтын нислэгийг хуулийн төсөлдөө тусгасан байна. Тэгтэл бизнесийн зориулалттай жижиг онгоцоор хийх нислэг одоо их болно. Үүнийг зохицуулаагүй байна. Хувийн нислэгээс гадна бизнесийн зориулалттай нислэгүүд хийгдэнэ. Арилжааны нислэг хэсэгт 9-вэс бага суудалтай онгоцын зохицуулалтыг оруулах.

- Манайд олон улсын нисэх буудал ганц байгаа. Энэ нисэх буудлын өмчлөлд анхаарах хэрэгтэй. Гадны мэдэлд байж болохуу.
- Аюулгүйн хамгаалалтын статусаа дээшлүүлэх хэрэгтэй.
Эрдэнэбилэг.

Санхүүжилт, төсөвөө одоогийн хуулиасаа дордуулсан байна. Одоогийн хуулийн санхүүжилт, татаасын асуудлыг тусгах хэрэгтэй. Одоогийн хууль их сайн хууль шүү. Заавал өөрчлөх шаардлагатай байгаа юу. Дордуулчихий дээ.

- Аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын асуудлыг сайн тусгасан байна. Тэр бол дурмээр зохицуулагддаг тул санаа зоволтгүй. Гол нь салбарын эрх ашгийг хамгаалах хэрэгтэй.
- Хуулийн мэргэжилтнүүдийнхээ саналыг тусгаарай. Мөн төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичгийг засгийн газраас баталдаг болсон. Хууль нь шинэчлэгдсэн шүү.
- Түр гэрчилгээ олгох асуудлыг зохицуулах хэрэгтэй, ядаж дурмээрээ зохицуулдаг байх ёстой.

3.Туяа

Зөвшөөрлийн тухай хуулийн төсөл мөн шинээр явж байгаа. Түүн дээр иргэний нисэхийн зөвшөөрлүүдийг тусгах шаардлагатай.

- Агаарын коридоор нээх зохицуулалт тусгаарай. Мөн аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын түвшинг дээшлүүлэх хэрэгтэй. Хамгаалалттай бүсэд ажилладаг ажилчид аюулгүйн хамгаалалтыг хамгийн их зөрчдөг.
- Хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 32.2 "Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамж нь агаарын навигацийн үйлчилгээг аюулгүй, тасралтгүй үзүүлэх, олон улсын иргэний нисэхийн дүрэм, стандартын суурь түвшинг хангахад хүрэлцэхгүй тохиолдолд санхүү, төсвийн асуудал эрхэлсэн сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн сайд үйл ажиллагаа хэвийн явагдах хэмжээнд төсвөөс санхүүжүүлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтыг хасах нь зүйтэй.
- Мөн 30.2. "Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь нислэгийн бүх үе шатанд үзүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний менежмент, холбоо, навигаци, ажиглалт, нисэхийн мэдээлэл, нисэхийн цаг уур болон эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл дамжуулах үйлчилгээнүүд, тэдгээрийн кибер аюулгүйн хамгаалалтыг багтаасан цогц үйл ажиллагааг нисэхийн аюулгүй байдлыг хангасан түвшинд хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтаас бүх үе шатанд гэснийг хасах хэрэгтэй.
- Энэ чигээр нь явуулаад санхүүжилтээ бүр алдчихваа. Юу ч үгүй үлдэв. Хэрвээ яаман дээр бидний саналаас өөр зүйл орвол биднийг уулзуулж, хэлэлцүүлэх боломжтой.

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН
ТӨСЛИЙН ХЭЛЭЛЦҮҮЛЭГТ ОЛОН НИЙТЭЭС ИРҮҮЛСЭН САНАЛ**

1. Монголын нислэгийн удирдагчдын холбооноос өгсэн санал	
1.	“Иргэний нисэхийн салбарын ажилтны мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэжлийн зэрэг олгох асуудлыг гэрээний үндсэн дээр төрийн бус, мэргэжлийн байгууллагаар гүйцэтгүүлж болно.” гэсэн заалт нэмэх;
2. ИНЕГ-ын хуулийн мэргэжилтнүүдээс өгсэн санал	
1.	Хуулийн төслийн 1.1. дэх заалтыг “Энэхүү хуулийн зорилт нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт иргэний агаарын хелгөөр нислэг үйлдэхтэй холбогдсон цогц харилцааг зохицуулахад оршино.” гэж өөрлөн найруулах.
2.	Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлд заасныг нэгтгэж, 1.1-т тусгах.
3.	“Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллага мөн.” гэж тодорхойлох. Төрийн байгууллага гэвэл агентлагийн ажилчид, НААХЗА-ны байцаагч нарын цалин хөлс одоогийн түвшнээс буурахгүй байх боломжтой гэж үзэж байна.
4.	Дүрмийн боловсруулалт хариуцсан нэгж нь ИНЕГ-ын Иргэний нисэхийн тухай хуулиар хүлээсэн үндсэн чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд чухал ач холбогдол бүхий эрх зүйн баримт бичиг (эрх зүйн хэм хэмжээний акт)-ийг боловсруулах, батлуулах, нэмэлт өөрчлөлт оруулах чиг үүрэгтэй тул ИНЕГ-ын даргын шууд удирдлагад харьяалуулах нь оновчтой гэж үзэж байна.
5.	Хуулийн төслийн нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт ороогүй, Иргэний нисэхийн Ерөнхий Нэр томъёо, тодорхойлолт MNS 6409 : 2015, “Иргэний нисэхийн дүрмийн нэр томъёоны тайлбар”-т байхгүй 3 нэр томъёо (иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт ¹ , иргэний нисэхийн зөвшөөрөл эзэмшигч ² , нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт ³)-г төсөлд тусгах.
6.	Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 14 дүгээр зүйл “Иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлагаас чөлөөлөх”-ийг төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.4. дэх хэсэг болгон оруулж, дугаарлалтууд өөрчлөх.
3. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд иргэний нисэхийн ерөнхий газрын ахмад удирдлагуудаас өгсэн санал	
1.	<p>M.Дагва</p> <p>Шинэчилсэн найруулгын төсөл гэхээр одоогийн хүчин төгөлдөр хуулин дээр тулгуурлан боловсруулж байгаа тул одоогийн хуулийн зүйл заалт тус бүрээр тайлбар бичиж, аль заалт хаана туссаныг харах. Цоо шинээр орж байгаа зохицуулалт юу байна, өөр хуулиар зохицуулагдаж байгаа зүйл юу байна, аль заалтыг ямар үндэслэлээр хассан гэх мэт.</p> <p>Аль болох одоогийн хуулийн заалтыг тусгах хэрэгтэй. Тодорхойгүй байдлаар хасагдсан зүйл заалтууд их байна.</p> <p>Аюулгүй байдал, шинжлэх шалгах гэх мэт асуудлууд туссан байна. Тэхдээ энэ хууль бол салбарыг дэмжих, бие даасан байдлыг хангасан хууль байх ёстой.</p> <p>Хотын дээгуүр дадлага сургуулilt хийж болохгүй тухай заалт одоогийн хүчин төгөлдөр хуулинд байгаа энэ зохицуулалтыг хуулийн төсөлд оруулах хэрэгтэй.</p> <p>Төсөв, санхүү, тариф, татаасын асуудлыг тодорхой зохицуулж, хуулийн төсөлд байгаа эдийн засгийн зохицуулалтын бүлгийг өргөтгөх хэрэгтэй.</p>

		<p>Орон нутгийн татаасын асуудал үзэл баримтлал дээр байгаа. Үүнийг төсөлд тусгах.</p> <p>Агентлагийг төрийн байгууллага гэсэн статустай болгох нь зөв.</p> <p>Шинжлэн шалгах ажиллагааны хувьд осол болсон газар хамгийн түрүүнд байцаагч очдог байх ёстой. Мөн гадаадын онгоцыг тойроод улсын хилийн цэг үүсдэг. Үүнд хилийн цэрэг хяналт тавьдаг байх ёстой.</p> <p>Хуулийн төсөл дээр эдийн засгийн зохицуулалт яамны чиг үүрэг дээр байна лээ. Одоо бол агентлаг дээр байгаа. Энэ асуудлыг зөв тусгах.</p> <p>Аймаг, орон нутгийн засаг дарга аэродромын аюулгүйн бүсийг тогтооно гэсэн заалт буруу байна. аэродромын аюулгүйн бүсийг яамтай зөвшилцэж тогтоох ёстой.</p> <p>Нисэх буудал, аэродромын бүлэгт нэмэх заалт байна. Олон улсын банкны зээл, тусlamжаар баригдсан нисэх буудал, аэродромыг өөр зориулалтаар ашиглах, мэргэжлийн бус үйл ажиллагаанд ашиглахыг хориглох заалт нэмэх.</p> <p>Агаарын коридоор нээх зохицуулалт тусгаарай. Мөн аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын түвшинг дээшлүүлэх хэрэгтэй. Хамгаалалттай бусэд ажилладаг ажилчид аюулгүйн хамгаалалтыг хамгийн их зөрчдөг.</p>
2.	Л.Лхагва	Багц дүрмийг анхаарах. Сургалтын байгууллагын гэрчилгээжүүлэлтийн асуудлыг хуулийн төсөлд тусгах.
3.	Г.Даваа	<p>Хэрэв хуулийн төслөө сайн болоогүй гэж үзэж байвал яаран батлуулах хэрэггүй. Шинжлэн шалгах ажиллагааг тусад нь хууль гаргасан ч болно.</p> <p>32.2 дахь заалтаар Агаарын навигацийн үйлчилгээ эрхлэх байгууллага нь төсвийн байгууллага болчих юм бишүү. Үүнийг анхаараарай.</p> <p>Нисэхийн барилга, байгууламж барих тусгай зөвшөөрөл гэж байх хэрэгтэй.</p> <p>Санхүү, эдийн засгийн хувьд гол заалтууд одоогийн хүчин төгөлдөр хуулиас дордсон байна. Агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогыг яг юунд зарцуулах талаар тодорхой тусгах хэрэгтэй. Мөн хэн тус орлогыг цуглуулж, хэн захиран зарцуулах нь тодорхойгүй байна.</p> <p>Нөхөн олговор, татаастай нислэгийг мөн хуульчлах хэрэгтэй.</p> <p>Арилжааны агаарын тээвэр, ерөнхий зориулалтын нислэгийг хуулийн төсөлдөө тусгасан байна. Тэгтэл бизнесийн зориулалттай жижиг онгоцоор хийх нислэг одоо их болно. Үүнийг зохицуулаагүй байна. Хувийн нислэгээс гадна бизнесийн зориулалттай нислэгүүд хийгдэнэ. Арилжааны нислэг хэсэгт 9-өөс бага суудалтай онгоцны зохицуулалтыг оруулах.</p> <p>Манайд олон улсын нисэх буудал ганц байгаа. Энэ нисэх буудлын өмчлөлд анхаарах хэрэгтэй. Гадны мэдэлд байж болохгүй.</p> <p>Аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын статусаа дээшлүүлэх хэрэгтэй.</p>

4.	Ц.Эрдэнэбил эг	<p>Санхүүжилт, төсөвөө одоогийн хуулиасаа дордуулсан байна. Одоогийн хуулийн санхүүжилт, татаасын асуудлыг тусгах хэрэгтэй. Одоогийн хууль их сайн хууль шүү.</p> <p>Аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын асуудлыг сайн тусгасан байна. Гол нь салбарын эрх ашгийг хамгаалах хэрэгтэй.</p> <p>Хуулийн мэргэжилтнүүдийнсаналыг тусгах. Мөн төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичгийг засгийн газраас баталдаг болсон. Хууль нь шинэчлэгдсэн.</p> <p>Түр гэрчилгээ олгох асуудлыг зохицуулах хэрэгтэй, ядаж дүрмээрээ зохицуулдаг байх ёстой.</p> <p>Хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн 32.2 "Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамж нь агаарын навигацийн үйлчилгээг аюулгүй, тасралтгүй үзүүлэх, олон улсын иргэний нисэхийн дүрэм, стандартын суурь түвшинг хангахад хүрэлцэхгүй тохиолдолд санхүү, төсвийн асуудал эрхэлсэн сайд болон иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн сайд үйл ажиллагаа хэвийн явагдах хэмжээнд төсвөөс санхүүжүүлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтыг хасах.</p> <p>30.2. "Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь нислэгийн бүх үе шатанд үзүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний менежмент, холбоо, навигаци, ажиллалт, нисэхийн мэдээлэл, нисэхийн цаг уур болон эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл дамжуулах үйлчилгээнүүд, тэдгээрийн кибер аюулгүйн хамгаалалтыг багтаасан цогц үйл ажиллагааг нисэхийн аюулгүй байдлыг хангасан түвшинд хэрэгжүүлнэ." гэсэн заалтаас бүх үе шатанд гэснийг хасах.</p> <p>Энэ чигээр нь явуулаад санхүүжилтээ бүр алдчихваа. Юу ч үгүй үлдэв. Хэрвээ яаман дээр бидний саналаас өөр зүйл орвол биднийг уулзуулж, хэлэлцүүлж мөн болно.</p>
5.	М.Мэндбаяр	<p>Хуулийн эдийн засгийн зохицуулалтын хэсэгт агаарын тээвэрлэгчид болон орон орон нутгийн нисэх буудлуудын үйл ажиллагааг дэмжих, шинэ техник технологи нэвтрүүлэх, агаарын хөлгийн парк шинэчлэлт, агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээг хөгжүүлэх зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос нөхөн олговор олгож болох заалт оруулж хуульчилж авбал салбарын хөгжилд их хэрэгтэй.</p>
		<p>Агаарын навигацийн байгууллагын хөгжлийг бодох юм бол ашгийн бус гэснийг орхих нь зөв болов уу гэж бодож байна.</p>
		<p>30.2- дээр нислэгийн бүх үе шат гэдэг дээр жишээ нь: хувийн нисэх буудлын агаарын хөлгийн газар дахь хөдөлгөөн, буулт хөөрөлтийн цамхаг ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөнийг тэр хариуцан хийх ёстой болохоор ойлгогдоод байна.</p>
		<p>Ашгийн бус гэхээр тэр одоо байгаа цаашид ч бий болох хувийн нисэх буудлууд дээр эдгээр нислэгийн бүх үе шатны хөдөлгөөний үйлчилгээнүүдийг үзүүлэхээр ойлгогдож байна.</p>
6.	Б.Эрдэнэбил эг	<p>Хуулийн эдийн засгийн зохицуулалтын хэсэгт агаарын тээвэрлэгчид болон орон орон нутгийн нисэх буудлуудын үйл ажиллагааг дэмжих, шинэ техник технологи нэвтрүүлэх,</p>

		агаарын хөлгийн парк шинэчлэлт, агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээг хөгжүүлэх зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос нөхөн олговор олгож болох заалт оруулж хуульчилж авбал салбарын хөгжилд их хэрэгтэй.
7.	C.Батмөнх	<p>Шинэчилсэн найруулгын төслийн хувьд одоогийн төсөл өмнөх төслүүдээс арай дээрдсэн байна. Гэвч үг үсгийн хувьд засах зүйл их байна. 4 дүгээр зүйлд Зарчмуудыг ямар ч утга, найруулгагүй шууд доош нь цувгуулж бичсэн байна. Мөн иргэний нисэхийн тухай хууль болон иргэний нисэхийн дүрэмд гадаад үгийг их хэрэглэхээсээ илүү монголоор бичиж хэрэглэх хэрэгтэй. Нисэхийн нэр томъёоны тайлбар байдаг. Механик инженерийн сургуульд бас 2 толь бичиг байгаа. Тиймээс монгол тайлбараар сайн оруулах хэрэгтэй. 5.1.4-т агаарын хөлгийн өгсөх, уруудах 2 урсгалыг 2 ууланг нь оруулах нь зүйтэй.</p> <p>Нэр томъёог тайлбарласан заалтуудыг бүгдийг нь нэр томъёоны тайлбар хэсэгт оруулах хэрэгтэй. Энд тэнд яваад байна.</p> <p>Хуулийн төсөл дээр адилтгах түвшиний цалин гэсэн үг байна. Энэ үгийг анхаарах. Мөн хуулийг мөрдөж эхлэх хугацааг анхаарах хэрэгтэй. Ковидын хүнд нөхцөл байдалтай ийм үед Нисэх буудал зэргийг шууд бие даан ажиллууллах нь зөв эсэхд анхаарах.</p> <p>Сургалтын байгууллагын зохицуулалт хангалтгүй орсон байна. Иргэний нисэхийн сургалт явуулж буй стандартыг боловсролын яам бараг хянахгүй. Манайх мэргэжлийн байгууллага тул анхаарах.</p> <p>Тусгай зөвшөөрлийн асуудлыг Зөвшөөрлийн хуулинд оруулах.</p> <p>Навигацийн гэдгийг Монгол үгээр “замнал” гэж хэрэглэх, Навигаци, менежмент “Удирдлага” утга найруулгыг сайжруулах</p> <p>5.1.4 Найруулгыг сайжруулах “өгсөх” (-)</p> <p>Аэродром монголчлох,</p> <p>Бусад эдийн засаг зохицуулалтыг дүрмийг хэрхэн авч үзэх талаар тусгах найруулгыг өөрчлөх</p> <p>5.1.7. “Нислэгийн аюулгүй байдал” гэж дахин найруулга дээр анхаарах, 5.1.8. мөн адил буруу гэж бодож байна.</p> <p>5.1.10. Нисгэгчгүй агаарын хөлөг их хөгжиж байна. Түүний ослыг юу гэж томьёолох вэ. Юугаараа ялгаатай вэ. Бүхэлд нь эргэж харах.</p> <p>Зөрчил-эзэнгүй хүний буруугаас эсвэл техник гэмтэл, дүрмийн бус гэдэг санаа байх ёстой.</p> <p>5.1.12 Дахин гаргахгүй байхаас сэргийлэх зорилгоор, доголдлыг үнэн зөв тодорхойлох, утга алга байна.</p> <p>Эдийн засгийн зөвшөөрөл гэж нэр томьёо байхгүй.</p> <p>4.1.11. “осол” утгагүй! хэл найруулгыг засах</p> <p>5.1.12. “зөрчил” утгагүй найруулгыг засах</p> <p>5.1.12. хэл найруулгыг засах, шинжлэн шалгах гэдэг нэр томьёонд тохирохгүй.</p> <p>5.1.13. “ном хэвлэмэл”-ийг эсвэл “ном товхимол” гэвэл тохирох</p> <p>6.1.1, 3Г шийдвэрлэдэг болсон санагдана, 3Г мөрийн хетэлбөр, алсын хараа 2050 гэх мэт баримт бичгийн үзэл санааг оруулж</p>

		<p>болов,</p> <p>6.1.2, хэрэгжилтэд хяналт тавих гэдгийг</p> <p>7.1.4, энэ ямар дурэм бий болчихсон бэ.</p> <p>7-р зүйлд орох Хөтөлбөр дутуу,</p> <p>НАБҮ-ний хөтөлбөрийг ЗГ батлах нь зөв</p> <p>8.1.7 ба 8.1.8 нэгтгэх,</p> <p>8-р зүйлийг заалтуудыг эрэмбэлэх, хэл найруулгыг засах</p> <p>НАБ-ын стандарт юуг үндэслэн батлах вэ! тодорхойгүй!</p> <p>10.1-д Мэргэжлийн чадварыг тодорхой зааж өгөх Жишээ нь, бухээгийн ажилтнууд бухээгийн байгаа нь харагдаж байгаа</p> <p>ИН-ийн аюулгүй байдлыг хариуцах нислэгийн аюулгүй байдал гэх уттыг хамтад нь ойлгох уу?! ер нь Нисэхийн аюулгүй байдлын асуудад маш тодорхой бус орсон байна. Эсхүл өөр байгууллага хариуцах болж байгаа мую!</p> <p>10.2.5-д шалгаж судлах</p> <p>10.2.11-д үнэлгээний хэмжээг тогтоох гэдэг утгагүй!</p> <p>10.2.12 АТ-ийг орхигдуулсан өөр бусад байгууллага ч байх ёстой</p> <p>11.2, "нисэхийн ажилтнаар" гэдэг утгагүй,</p> <p>11.2-т Дарга өөрөө хүлээнэ гэж шууд тулгаж буй нь утгагүй</p> <p>11.3 журмыг ЗГ-ын гишүүн тогтоосно утгагүй хэрэв тийм бол түүнийг тэнд нь оруулах,</p> <p>12-р зүйлд конвенц, хуулийн зохицуулалт орох ёстой, эсвэл дүрмийн зохицуулалт гэх,</p> <p>12-р хэл найруулга эрэмбэ дараалал өөрчлөх</p> <p>12, 13, 14-р зүйлийн найруулгыг эргэж харах</p> <p>15-р зүйлийг бусад зүйлүүдтэй дүйцүүлж жишиж харах, 15.1 ба 15.2 харилцан хамаарлыг тодотгож хуульд яж орвол зүгээр вэ ?! гэдгийг харах</p> <p>Э:/з-ийн зохицуулалтын асуудлуудыг цомхон хэл найруулга сайтай болгох</p> <p>21-р зүйлд нисдэг тэрэг АХ-ийг холихгүй байвал зүгээр "салгах"</p> <p>21.1.1.-21.1.4. гэвэл зүгээр,</p> <p>АТ-ийн Түр гэрчилгээг хуульчлаад өгчихвэл сайн!!</p> <p>23.1.-25.1-26.1. 27.2., 37.1. 37.2, 50.1-ийг хуулийн тодорхойлолтыг зүйлд оруулах,</p> <p>Түр гэрчилгээ олгохтой холбогдсон асуудлыг тодотгож оруулах,</p> <p>24.1. зорилгоор бус шаардлагатай гэж байвал зүгээр</p> <p>"нисэх клуб" Монголчлох,</p> <p>25.2.2. зардал хуваах гэдгийн тодорхойлолтыг гаргах,</p> <p>25.2.3.2. нисгэгч, ажилтантай гэж өөрчлөх</p> <p>25.3.. хамтатгах,</p> <p>Ер нь зүйлүүдийн нэрийг эргэж харах Жишээ нь: 26-р зүйл нислэгийн дэг журам, гээд зорчигчийн асуудлыг зүйлчилсэн байх жишээтэй?</p> <p>28.1. Журмын дагуу, дүрмийн дагуу байвал зүгээр, чухал асуудал, Асуудал тулгарвал, конвенцын заалтыг уншаад л суух уу?! Ер нь конвенцын зүйл заалт, зөвлөмжийг ашиглах нь зөв ч МУ-д тохирсон заалт оруулах нь зөвөө?!</p> <p>29.2. Заавал даатгал гэж гэж байхгүй харин албан журмын даатгал гэж байдаг.</p> <p>29.4. Монреалын конвенцын заалт нь МУ хэрэгжих нөхцөл байгаа</p>
--	--	--

	<p>юу?! "боломжит" гэдэг үгийг хэрэглэх,</p> <p>30.2. Менежмент үгийн оронд удирдлага зохицуулалт, зохион байгуулалт гэх ба Бид зөвлөмж дээрээ энэ үгийг ашигласан байгаа.</p> <p>30.3. Бүх салбарт болгох заалт байвал зүгээр</p> <p>31-р зүйл АХ зохицуулалт юм уу удирдлага юм уу?!</p> <p>41.4.-т, Стандарт гэдгийг Монголоор "загвар, шаардлага" гэж орчуулагддаг,</p> <p>32.2. "сайд" гээд байгаа нь буруу.</p> <p>6-р бүлэг, 33-р зүйл "Аэродром" гэдэг үгийг монгол үгээр хэрэглэх, "Нисэх талбай", "нисэх зурvas", "нислэгийн зурvas", "Хөөрч буух зурvas" гээд олон монгол үг нэршил байгаа.</p> <p>33.1. 33.2. дүрмийн дагуу "зурvas" байгуулна гэдэг хуульд хэрэглэх нь зохимжгүй,</p> <p>34.2. "...аэродромын гэрчилгээ бүхий байна" гэдгийг "шаардана" гэж засах</p> <p>35.1. Иргэний нисэхэд хамааралгүй байж болохгүй, мэргэжлийн асуудал тул анхаарах</p> <p>38.6. "...саатуулна" гэдгийг "...саатуулж болно" гэвэл зүгээр байна.</p> <p>39.2.9. "Зохицуулалттай агаарын ачаа" гэдэг нь ойлгомжгүй байна.</p> <p>39.2.10. хэзний вэ, хүн үү, байгууллага уу гэдгийг -тодорхой болгох.</p> <p>40.3. Хяналтын байцаагч, байцаагч ямар ялгаатай вэ? адил юм шиг, өөр ч юм шиг ойлгогдоо байна.</p> <p>41.1.1 Бүрэн хамрагдсан эсэхийг нягтлах,</p> <p>41.1.3. гарчигтайгаа авцалдахгүй байна</p> <p>41.1.5. "Шаардлагатай..." гэснээс заавал "найдвартай баталгаажуулах" гэж орвол сайн байна.</p> <p>42.1. "адилтгах" бус мэргэжлийн ур чадавхын, эсвэл удирдах өндөр зэрэглэлийн цалин хангамжтай дүйцүүлэх гэх утгаар найруулах,</p> <p>42.2-ыг Анхаарах</p> <p>43.3. тээврийн хэрэгсэл</p> <p>43.4. давхардсан утгатай байна.</p> <p>44.1. шинжлэн шалгах гэх хэрнэ гэм бурууг тогтоохгүй гээд байгаа нь ойлгомжгүй ба давтан гарах, гаргасан дүгнэлтийн зөв эсэхэд дүгнэлт гаргах, гэвэл илүү зохимжтой, бас тавигдсан актын үнэн зөвд дүгнэлт хийдэг биз дээ.</p> <p>45.7 ойлгомжгүй,</p> <p>45.1. 45.5, К-13-ийн дагуу л гээд байдал?</p> <p>45.9. Зөвлөмж гаргаж болно гэсэн байна зайлшгүй зөвлөмж гаргах нь гол үүрэг нь биз дээ. 45.9 утгагүй байна. /Намайг ажлаас үндэслэлгүй халуулах акт гаргаж өгчхөөд шүүхэд түүнийгээ хамгаалаад зогсож байсан./</p> <p>46, 47-д байгаа бүрэн эрхийг хэрэгжүүлж буй мөртөө өөр юм ярьдаг.</p> <p>52-р зүйлд улсын төсөв. Төсөв гэдэг үгийг оруулах нь буруу.</p> <p>54-р зүйлийг дээшлүүлж оруулах</p> <p>54.2. дотоодын нислэг МУ-д үйлдэгдэж буй нислэгийн удирдлага англи хэл дээр гэдэг буруу.</p> <p>АТ-ийн дүрэм журам англи хэл дээр гэдэг ч буруу. Аль аль хэл дээрээ байх хэрэгтэй.</p> <p>Хүчин төгөлдөр болох хугацааг уртхан тавих хэрэгтэй ядахдаа л Ковидын гамшиг арилах, бэлтгэл хангах хугацааг хангалттай авах хэрэгтэй.</p> <p>Хуулийг мөрдөх асуудал маш чухал</p>
--	--

		<p>Маш сайн сурталчлах</p> <p>Монгол хэл дээр нэршлийг хэвшил болгох,</p> <p>Сургалтын байгууллагын асуудал ор хоосон орхигдсон алга байна</p> <p>Төрөөс барих бодлого, хөтөлбөр,</p> <p>Мөнхбатын 5-санап бол болох хувилбарууд байгааг анхаарах</p> <p>Түр гэрчилгээ, олгож болно, гэдгийг хуульд оруулах</p>
--	--	---

---00---

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГАД ОЛОН НИЙТЭЭС ЦАХИМААР САНАЛ АВСАН МЭДЭЭЛЭЛ



ENGLISH

Иргэний нисэхийн тухай /Шинэчилсэн найруулга/ хуулийн төсөлд санал авч байна.

2021/03/13

МОНГОЛ УЛС АНХНЫ АЛБАН ёСНЫ ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭЙ БОЛООД 98 ДАХЬ ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО

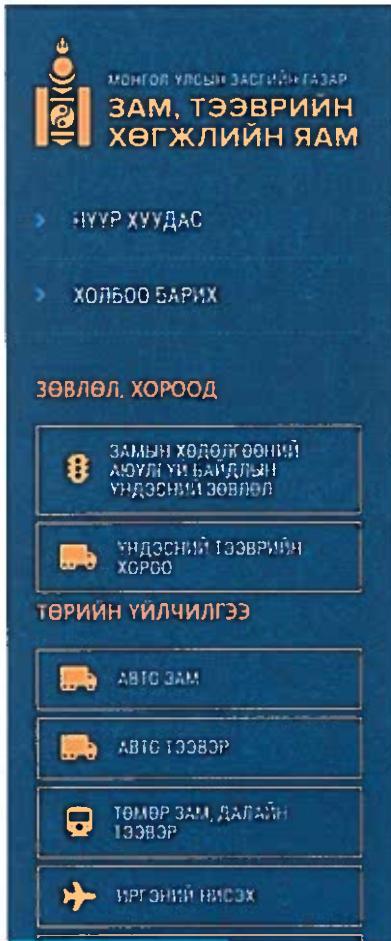
2021 оны 3 дугаар сарын 11

ИНХХ Khuuliin tusul 202...

МОНГОЛ УЛС АНХНЫ АЛБАН ёСНЫ ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭЙ БОЛООД 98 ДАХЬ ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО

Зам. тээврийн хөгжлийн сайдын багцын улсын төсвийн хөрөнгөөр баригдах бүй төсөл, арга хэмжээний ажлын гүйцэтгэл, санхүүжилтийн 2023 оны 04 дугаар сарын мэдээ

"SCHOLARSHIP ROAD 2023" ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЛЬБАРЫН БОЛОВСРОЛЫН УЗЭСГЛЭНД 2000 ОРЧИМ СУРАГЧ, ОЮУТАН ЗАЛУУС ОРОЛЦЛОО



 ENGLISH

Иргэний нисэхийн тухай /Шинэчилсэн найруулга/ хуулийн төсөлд санал авч байна

2021/12/03



МОНГОЛ УЛС АНХЫ
АЛБАН ЁСНЫ ЗАМЫН
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭЙ
БОЛООД 98 ДАХЬ
ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО

© 2023/05/22



Зам, тээврийн хөгжлийн
сайдын багцын улсын
төсийн хөрөнгөөр
баригдаж буй төсөл, арга
хэмжээний ажлын гүйцэтгэл,
санхүүжлийтн 2023 оны 04 дугаар
сарын мэдээ

© 2023/05/19



"SCHOLARSHIP ROAD 2023"
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН
БОЛОВСРОЛЫН
ҮЗЭГЭЛЭНД 2000 ОРЧИМ
СУРАГЧ, ОЮУТАН ЗАЛУУС

ОРОЛЦЛОС



- ▶ НҮҮР ХУУДАС
- ▶ ХОЛБОО БАРИХ

ЗӨВЛӨЛ, ХОРООД

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨННИЙ
АЮУЛГААНЫ БАЙДЛЫН
ЧИДЭСНИЙ ЗӨВЛӨЛ

ЧИДЭСНИЙ ГЭЭВРИЙН
ХОРОО

ТЕРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ

АВТО ЗАМ

АВТО ГЭЭВЭР

ТӨМӨР ЗАМ, ДАЛАЙН
ГЭЭВЭР

Иргэний нисэх

ENGLISH

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг танилцуулж байна.

2022/11/16



Хуулийн төсөлд саналаа 2022 оны 12 дугаар сарын 15-ны өдрийн дотор Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн Д.Бямбасүрэнд byambasuren@mrtd.gov.mn цахим хаягаар ирүүлнэ үү.

Холбоо барих [утас: 5126-3179](#)

ЭШИНЭ

ЭРЭЛТТЭЙ

МОНГОЛ УЛС АНХНЫ
АЛБАН ЁСНЫ ЗАМЫН
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭИ
БОЛООД 98 ДАХЬ
ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО

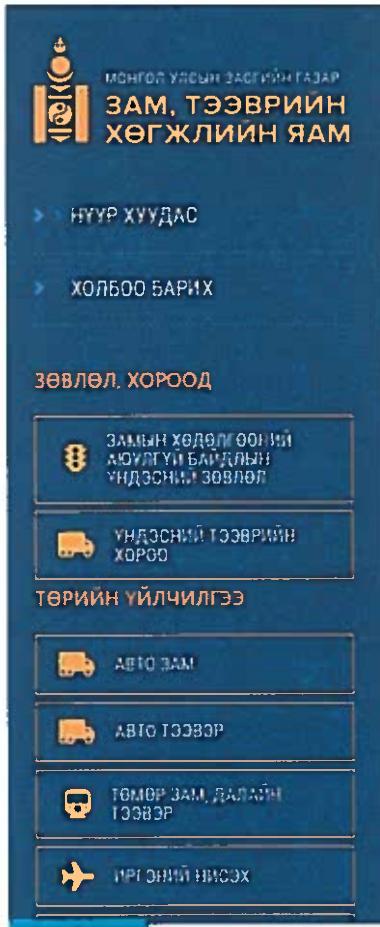
© 2023/05/22

Зам, тээврийн хөгжлийн
сайдын багцын улсын
төсвийн хөрөнгөөр
баригдаж буй төсөл, арга
хэмжээний ажлын гүйцэтгэг
санхүүжилтийн 2023 оны 04 дугаар
сарын мэдээ

© 2023/05/19

"SCHOLARSHIP ROAD 2023"
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН
БОЛОВСРОЛЫН
ҮЗЭСГЭЛЭНД 2000 ОРЧИМ
СУРАГЧ, ОЮУТАН ЗАЛУУС
ОРОЛЦЛОО

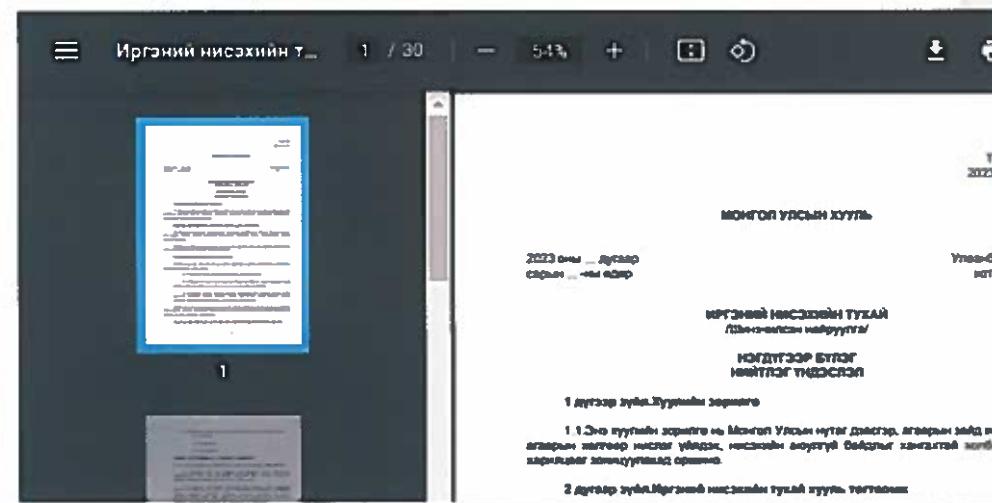
© 2023/05/18



ENGLISH

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд Засгийн газрын гишүүдээс санал авч, тусгав.

2023/03/22



© ШИНЭ

© ЭРЭЛТТЭЙ



МОНГОЛ УЛС АНХНЫ АЛБАН ЁСНЫ ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭЙ БОЛООД 98 ДАХЬ ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО

© 2023/05/22



**Зам, тээврийн хөгжлийн
сайдын багцын улсын
төсвийн хөрөнгөөр
баригдаж буй төсөл, ага
хэмжээний ажлын гүйцэтгэл.
санхүүжилтийн 2023 оны 04 дугаар
сарын мэдээ**

© 2023/05/11



SCHOLARSHIP ROAD 2023
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН
БОЛОВСРОЛЫН
ҮЗЭСГЭЛЭНД 2000 ОРЧИУ
СУРАГЧ ДЮҮТАН ЗАДУУ





ЗАСГИЙ ГАЗРЫН АГЕНТЛАГ
**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН
ЕРӨНХИЙ ГАЗАР**

Нэвтрэх | Холбоо барих | E-mail



НОМЕ АГЕНТЛАГ ДУРМИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ ИП ТОД БАЙДАЛ ЗЭВШӨӨРӨЛ, ГЭРЧИЛГЭЭ ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙ МЭДЭЭЛЭЛ



Нүүр » Мэдээлэл, Шинэ мэдээлэл » Иргэний нисэхийн тухай хуулийн...

Нийтлэгдсэн 2019-01-07

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд санал авч байна

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн талаарх санал хүсэлтээ rule@mcaa.gov.mn цахим хаягаар ажлын хэсэгт ирүүлж болно. Төслийдийг [Энд](#) дарж үзнэ үү.



ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСЛИЙГ ЭЦЭСЛЭН БОЛОВСРУУЛЖ, ТАНИЛЦУУЛЖ БАЙНА

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулан танилцуулж байна. Та бүхэн төсөлтэй танилцан, санаалаа 2022 оны 12 дугаар сарын 15-ны өдрийн дотор Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн Д.Бямбасүрэнд byambasuren@mrtd.gov.mn цахим хаягвар ирүүлнэ үү. Холбоо барих утас: 5126-3179

2022.11.15

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2022 оны ... дугаар
сарын ... -ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ
/Шинэчилсэн найруулга/

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ
НИЙТЛЭГ Үндэслэл

1 дүгээр зүйл.Хуулийн зорилт

1.1.Энэ хуулийн зорилт нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт иргэний агаарын



НОМУУ АГЕНТЛАГ ДҮРМИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ ИЛ ТОД БАЙДАЛ ЗӨВШӨӨРӨЛ, ГЭРЧИЛГЭЭ ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙ МЭДЭЭЛЭЛ

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн төсөл боловсруулахад ашиглах материал:

- Танилцуулга
- Ур дагаврын үнэлгээний тайлан
- ХЗДХСайд болон ЭТХСайдын үзэл баримтлал
- ICAO Загвар хууль (англи)
- ICAO Загвар хуулийн албан бус орчуулга
- Шинжлэн шалгах ажиллагааны загвар хууль

- ICAO протокол асуултууд:

1. LEG
2. ORG
3. PEL
4. OPS
5. AIR
6. AIG
7. ANS
8. AGA



Номур

Мэдээлэл, Шинэ мэдээлэл, Үйл явааны мэдээ

ИНГ-ЫН ҮЕ ҮЕИЙН ДАРГА

Нийтлагдсан 2022-01-19

ИНГ-ЫН ҮЕ ҮЕИЙН ДАРГА НАРТ ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСЛИЙГ ТАНИЛЦУУЛЖ, САНАЛ СОЛИЛЦЛОО



Иргэний нисэхийн тухай хууль 1999 онд батлагдсан. Тус хуулийн хамрах хүрээг өргөжүүлж, иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг аюулгүй, үр ашигтай зохицуулах, еренхий зориулалтын нислэг, агаарын хөлөг болон агаарын тэзвэрийн харилцааг илүү өргөн хүрээлгээр зохицуулах зорилгоор Иргэний нисэхийн тухай хуулийг энэ онд шинэчилэн батлуулахаар ИНЕГ-ын хуульчдын баг Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулан ажиллаж байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг