



Арилжааны агаарын тээвэрт ашиглах зорчигч тээврийн том агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалт (commercial passenger aircraft age limitation)

Агаарын тээврийн үйл ажиллагаа / Air transport operation гэж ИНД-119-ийн дагуу гэрчилгээжин зорчигч, эсхүл барааг агаараар хөлс, эсхүл шан урамшуулалтай тээвэрлэх агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ (АОС) эзэмшигчийн үйл ажиллагааг ойлгоно. (*ИНД-ийн нэр томъёоны тайлбар*)



Агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалтын талаарх өмнөх шийдвэрүүд

❖ 2000 оны Даргын 276 дугаар тушаалд:

АН-24/26/30 болон Ми-8-д дараах байдлаар НТЧ-ын хязгаарлалт тогтоосон байжээ:

1. Агаарын хөлгийн маяг: Бүрэлдэхүүний нэр:		АН-24 Их бие	
№	Нөөц	Ашиглаж эхэлсэнээс хойшхи хугацаанд тавигдах шаардлага	Сүүлчийн их засвар хийгдсэнээс хойшхи ашиглалтын хугацаа, нөөцөд тавигдах шаардлага
1.	Календарийн хугацаагаар	28 жилээс бага	Их засварын дараа тогтоосон нөөцийн 60 хувиас ихгүй байх.
2.	Нислэгийн цагаар	30 000 цагаас бага	
3.	Буултын тоогоор	27 000-аас бага	

❖ 2019 оны Даргын А/61 дугаар тушаалд “Монгол Улсын **иргэний агаарын тээвэрт ашиглах зорчигч тээврийн агаарын хөлгийн** насжилтыг **20 жилээс дээшгүй** байх хязгаарлалтыг 2020 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдсүгэй”.



Агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалт

Агаарын хөлгийн ашиглалт нь дараах үндсэн 3 хүчин зүйлийн аль түрүүлж хүрснээр хязгаарлагддаг:

- Календарийн жил (үйлдвэрлэсэн он),
- FH (нислэгийн цаг),
- FC (нислэгийн цикл).

❖ No age restrictions in US, Canada, EU, Australia and etc.

АНУ, ЕХУ, Канад зэрэг орнууд нь агаарын хөлгийн насжилтад аливаа хязгаарлалт тавьдаггүй бөгөөд агаарын хөлгийг:

- дуу чимээний хязгаарлалт (noise limitation stage 3 or 4);
- хэрэглэл, төхөөрөмжийн стандарт (ADS-B etc.);
- FH/FC-ийн харьцаагаар (structural limit) хязгаарладаг.

Хэрэв техник үйлчилгээний зааварчилгааг бүрэн дагаж мөрддөг ба Бүрдэл хэсгийг календарийн хугацаа, эсхүл FH, эсхүл FC-д сольж НТЧ-ын хяналтыг тогтмол тавьдаг бол агаарын хөлөгт үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хязгаарлалтаас гадна нэмэлт хязгаарлалт тогтоох шаардлагагүй байдаг.

❖ Aircraft age importation limitation:

• ICAO болон ОУ-ын бусад аудит шалгалтаар томоохон үл тохирол илэрсэн Тайланд, Индонез зэрэг улсууд Болив, Малайз, Уганда, Турк зэрэг улсын адил агаарын хөлгийн насжилтын нэмэлт хязгаарлалт тогтоосон.

• Өндөр хөгжилтэй, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа нь эрчимтэй өргөжин тэлж байгаа Энэтхэг, Япон, Хятад, Саудын Араб зэрэг улсуудад агаарын хөлөгт үйлдвэрлэгчээс тогтоосон календарийн насжилт дуусахаас өмнө FH, FC-н хязгаарлалт нь хүрчихдэг тул насжилтыг багасгах шаардлага гардаг тул хязгаарлалт тогтоосон.



Nigeria – 22 year life sentence

But the NCAA had explained in the past that such seemingly stringent measures were a response to Nigeria's rate of accidents in the past and the fact that Nigeria does not have major maintenance facility locally with attendant high maintenance climate so it could not compare itself to some advanced countries where 50-year old aircraft could be operated safely because of robust maintenance culture and environment.

Indonesia – 10 year passenger a/c & 15 year cargo a/c

Transport Minister Ignatius Jonan last month (Oct.2015) amended Indonesia's Civil Aviation Safety Regulations forbidding the importation, registration and use of commercial passenger aircraft older than 10 years of age while freighters are limited to 15 years of age.

Meanwhile, existing commercial passenger and cargo aircraft already in service with local operators may not exceed 30 years of age.

If the structural maintenance program is done according to the manufacturer and there is proper oversight, then there should be no calendar age limit.

Unfortunately some regulatory authorities are not as capable at ensuring every structural repair has been analyzed and approved properly by an authorized representative or some airlines are taking short cuts or making assumptions and the corrosion inspection program and damage tolerance inspections can be elaborate.

When there is not trust that these are being done then an age limit is an artificial way to adjust for that.



ИНД-121-ийн агаарын хөлгийн насжилт

№	Маяг	Бүртгэлийн дугаар	Насжилт	Дундаж насжилт
МИАТ				
1	B737-8	EI-MNG	3 жил	13.5 жил
2	B737-8SH	JU-1015	8 жил	
3	B767-300	JU-1021	9 жил	
4	B737-800	JU-1088	11 жил	
5	B737-8CX	EI-CXV	20 жил	
6	B757-222	JU-1109	30 жил	
Аэро Монголиа				
1	A319-112	JU-1199	13 жил	16.3 жил
2	EMB- 145LR	JU-1800	18 жил	
3	EMB- 145LR	JU-1802	18 жил	
Хүннү Эйр				
1	ERJ190- 100LR	JU-8811	11 жил	13.6 жил
2	ATR 72- 212A	JU-8801	15 жил	
3	ATR 42-500	JU-1803	17 жил	
4	Ми-8АМТ	JU-6601	14 жил	
5	Ми-8АМТ	JU-6600	11 жил	
Изинис Эйрвэйз				
1	B737-700	EI-GVW	11 жил	14.5 жил
2	B737-700	EI-ULN	18 жил	
Монголиан Эйрвэйс Карго				
1	Fokker F27 Mk0502	JU-1050	29 жил	29 жил
Нийт 17 агаарын хөлөг			дундаж насжилт 15 жил	



ИНД-135-ын агаарын хөлгийн насжилт

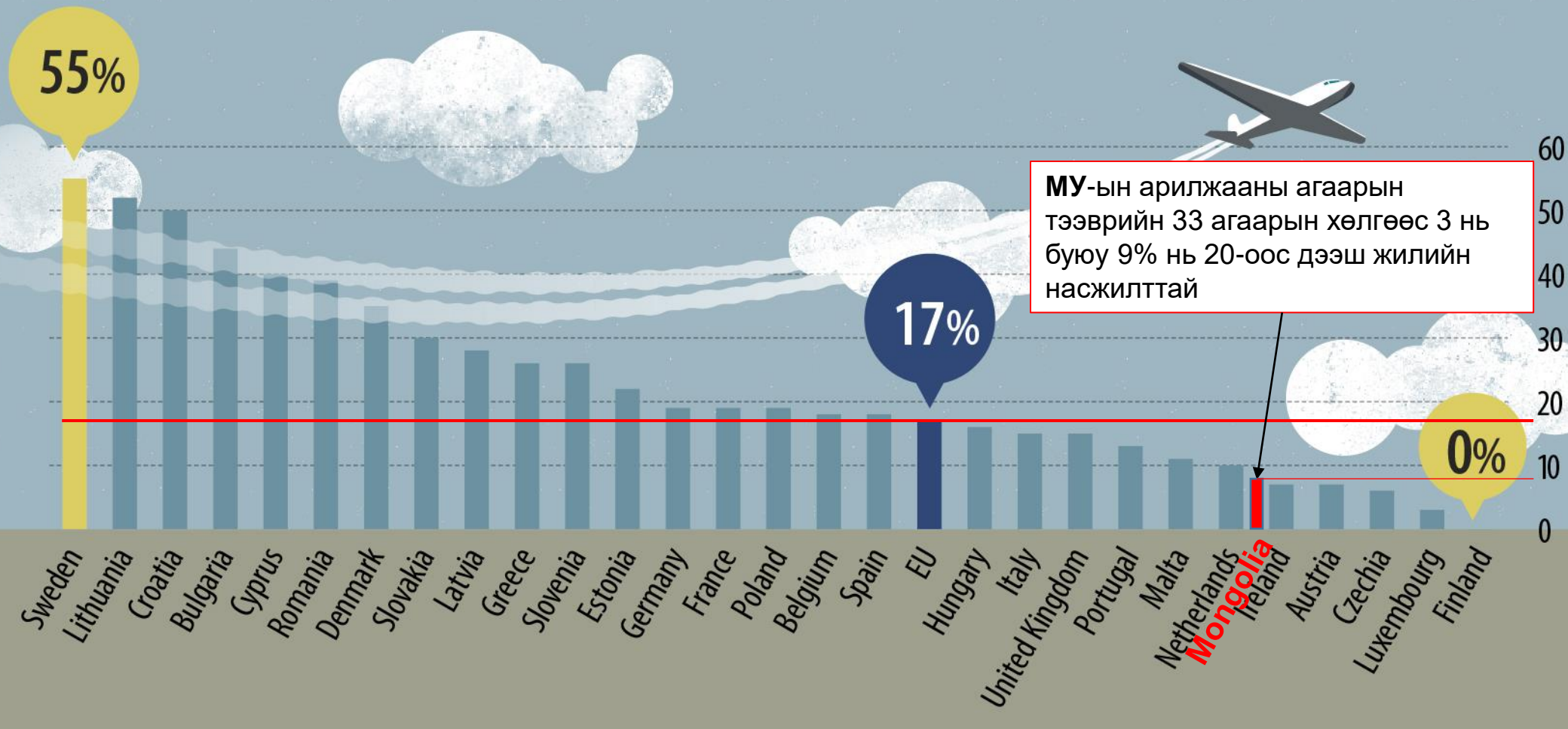
№	Маяг	Бүртгэлийн дугаар	Насжилт	Дундаж насжилт
Монголиан Эйрвэйс				
1	Cessna 208B	JU-3020	3 жил	8 жил
2	AS350 B3	JU-6880	4 жил	
3	EC130 T2	JU-5555	4 жил	
4	AS350 B3	JU-6889	5 жил	
5	AS350 B3	JU-6888	12 жил	
6	MBB-BK117 C-2	JU-6666	12 жил	
7	Schweizer 269C-1	JU-6810	16 жил	
Геосан				
1	CESSNA 208B	JU-3999	0,5 жил	9.5 жил
2	CESSNA 208B	JU-9993	13 жил	
3	CESSNA 208B	JU-9991	15 жил	
Тэнгэрийн Улаач				
1	CESSNA 208B	JU-9999	3 жил	3 жил
Монголын Нисэхийн Академи				
1	Cessna 172S	JU-3010	1 жил	3 жил
2	G2 Cabri	JU-6868	3 жил	
3	Robinson R66	JU-6820	5 жил	
Скай Жет				
1	Cessna 208B	JU-7777	9 жил	8 жил
2	EC130 T2	JU-5050	7 жил	
Нийт 16 агаарын хөлөг			Дундаж насжилт 7 жил	

Агаарын тээвэрлэгч	Агаарын хөлгийн тоо	Дундаж насжилт
ИНД-121	17	15
ИНД-135	16	7
Нийт	33	11



EU state aircraft age

Commercial aircraft fleet aged 20 or over operated in the EU Member States (% of total, 2017 data)



МУ-ын арилжааны агаарын тээврийн 33 агаарын хөлгөөс 3 нь буюу 9% нь 20-оос дээш жилийн насжилттай



Агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалт тогтоох үндэслэлүүд

Дараах үндсэн 2 шалтгаанаар зарим улсууд агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалтыг тогтоодог. Үүнд:

- өндөр насжилттай агаарын хөлгийн үзлэгийн программ (aging aircraft inspection program, CIP) болон НТЧ-ийн байнгын хадгалалтын хяналт сул, эсхүл техник үйлчилгээний байгууллагын чадвар муугаас шалтгаалан үйл ажиллагаанд нь итгэдэггүй, агаарын хөлгийн насжилттай шууд холбоотой осол, зөрчил ихтэй, ИCAO-гийн аудит шалгалтад хангалтгүй дүн үзүүлсэн; эсхүл
- эдийн засгийн болон агаарын тээврийн зах зээлийн үсрэнгүй хөгжлөөс шалтгаалан агаарын хөлгийг эрчимтэй ашиглаж, нислэгийн цаг (FH) болон нислэгийн циклийн (FC) хязгаарлалт нь насны хязгаарлалтаасаа түрүүлж дуусдаг Япон, Хятад, Энэтхэг, Саудын Араб, Арабын Нэгдсэн Эмират, Сингапур, БНСУ зэрэг.

Хэрэв бид дээрх шалтгаанаар агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалтыг тогтооё гэвэл эхлээд арилжааны агаарын тээврийн зорчигч үйлчилгээнд ашиглах агаарын хөлгийн импортын насны хязгаарлалтыг тогтоож, дараа нь 5-10 жилээр их ашиглалтын насны хязгаарлалтыг тогтоох нь зүйтэй.



Country aircraft age restrictions [icao-int](http://www.icao.int)

Country	Age Restriction (years)	Type of Restriction	Comments
Algeria	12	Importation	No used imports allowed for freighters
Congo Brazzaville	16	Importation	
Egypt	15	Importation	
Ethiopia	12	Importation	Case by case exceptions appear allowable
Ghana	25	Importation	
Libya	25	Importation	
Mauritania	10	Importation	
Nigeria	22	Importation	
Sudan	20	Importation	
Bangladesh	15	Importation	
China	10	Importation	Passenger aircraft, 15 years for Freighters
India	15	Importation	Passenger aircraft, 20 years for Freighters
Indonesia	20	Importation	or 50,000 cycles
Japan	10	Importation	
Kazakhstan	20	Importation	
Kyrgyzstan	25	Importation	
Myanmar	20	Importation	Aircraft in service must be no older than 25 years
Nepal	14	Importation	
Pakistan	25	Importation	
South Korea	10	Importation	
Sri Lanka	15	Importation	
Thailand	14	Importation	
Vietnam	15	Importation	
Belarus	22	Importation	
Russia	15	Importation	
Turkey	15	Importation	
Bolivia	25	Importation	
Brazil	15	Importation	Passenger aircraft, 20 years for Freighters



Агаарын хөлгийн насжилтын 20 жилийн хязгаарлалтаар эрх ашиг нь хөндөгдөх АТ

2019 оны Даргын А/61 дугаар тушаал хүчингүй болсон 2021 оны 4 сараас 2022 оны 5 сарын хооронд 20-ээс дээш насжилттай дараах агаарын хөлгүүдийг ашиглаж эхэлсэн. Үүнд:

- ❖ **МИАТ:** Түрээсийн гэрээний хугацаа нь дуусаж байсан, 2002 онд үйлдвэрлэсэн B737-800 EI-CXV-г гэрээг 2024 оны 7 сард дуусахаар 2 жилээр сунгасан.
- ❖ **Eznis airways:** 2021 оны 10 сард, түрээсийн гэрээний хугацаа нь 2024 онд дуусах, 2004 онд үйлдвэрлэсэн B737-700 EI-ULN-г ашиглах гэрээг 2 жилээр сунгасан.
- ❖ **Mongolian airways cargo:** 2021 оны 7 сард 1993 онд үйлдвэрлэсэн Fokker-50 JU-1050-г ашиглахаар оруулж ирсэн. (29 нас)



Хэлэлцүүлгийн шийдвэрийг үндэслэн ИНД-119-д оруулах санал

ЗТХСайдын А/220 болон Даргын А/126 дугаар тушаалыг хэрэгжүүлэх зорилгоор 2 удаа хэлэлцүүлэг зохион байгуулсан боловч агаарын тээвэрлэгчидтэй нэгдсэн саналд хүрээгүй.

Иймд 9 сарын 1-нд НААХЗА-ны саналаар ИНД-119 болон ИНД-47-д агаарын хөлгийн насжилтын хязгаарлалтыг Даргатай зөвшилцөөд, дараах байдлаар оруулахаар агаарын тээвэрлэгчидтэй хэлэлцүүлэг зохион байгуулсан.

47.55. Бүртгэл болон гэрчилгээ олгох

(а) Энэ зүйлийн (с)-г харгалзан, хэрэв Дарга дараах шаардлага хангагдсан гэж үзвэл, хүсэлт гаргагч нь агаарын хөлгийг бүртгүүлж, Монгол Улсын бүртгэлийн гэрчилгээ эзэмших эрхтэй:

(7) 30-аас дээш зорчигчийн суудлын конфигурацитай, агаарын тээврийн зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаанд ашиглах зорилгоор шинээр бүртгүүлэх нисэх онгоц нь 20-оос доош жилийн настай байх.

119.153. Нислэгийн үйл ажиллагааны шаардлага

(d) ИНД-121-ийн дагуу зорчигч тээврийн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа шугамын АТ-ийн гэрчилгээ эзэмшигч нь 25-аас дээш жилийн настай агаарын хөлөг ашиглахгүй.