
From: Yo. Enkhtur <yo.enkhtur@mcaa.gov.mn>
Sent: Friday, January 7, 2022 4:41 PM
To: tumurpurev.g@mcaa.gov.mn; munkhnasan.s@mcaa.gov.mn
Cc: rule.notification@mcaa.gov.mn
Subject: [rule] FW: Иргэний нисэхийн тухай хуулийн төслийн талаар
Attachments: 1. Хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийсэн тайлан 2018.pdf; 2. L.Khaltar concept.pdf; 3. INtH tusul ZTHYa 03.Dec.2021.pdf; 4. INtH tusul ZTHYa 03.Dec.2021 with DBT comment.pdf; 5. Model Law v2.10.pdf; 6. Zagvar huuli v2.9 (alban bus orchuulga).pdf

Хүндэт Нөхөдөө

Та бүхэнд ИНТХ-ийн төсөлийн талаар мэдээлэл хүргүүлж байна.

Ё. Энхтөр

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн төслийн талаарх санал

Энэхүү ИНТХ-ийн төсөл нь 2017 - 2020 онуудад хийж байсан төсөлд өөрчлөлт оруулан, хязгаарлагдмал хүрээнд хэлэлцүүлээд ЗТХЯ-нд УИХ-аар батлуулахаар хүргүүлжээ.

Дүрэм боловсруулалтын тасаг нь ИНТХ, түүний төсөлд санал өгөх чиг үүргийнхээ хүрээнд ЗТХЯ-ны цахим хуудсанд 2021 оны 12 сарын сүүлчээр байршуулсан ИНТХ-ийн төсөлд санал өгөхөөр богино хугацаанд судлан, энэхүү танилцуулгыг хүргүүлж байна.

Та бүхэнд энэхүү ИНТХ-ийн төсөлд санал өгөхөд тус болж болох дараах бичиг баримтыг хавсаргав:

1. ИНТХ-ийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээний тайлан - 2018 (84 хуудас),
2. ИНТХ-ийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үзэл баримтлал (5 хуудас),
3. ЗТХЯ-ны ИНТХ-ийн төсөл (18 хуудас),
4. ИНТХ-ийн төсөлд өгөх ДБТ-ийн санал (31 хуудас),
5. Model civil aviation safety act V2.10 (38 хуудас),
6. Иргэний нисэхийн загвар хууль V2.9 - албан бус орчуулга (31 хуудас).

Энэ ИНТХ-ийн төсөлд засаж залруулах маш олон зүйл, заалтууд байгаа бөгөөд тэдгээрээс зарим чухал, анхаарах хэсгүүдийг онцлон дараах байдлаар ангиллаа. Үүнд:

1. ЗТХСайд болон ХЗДХСайдын хамтран баталсан ИНТХ-ийн төслийн үзэл баримтлалын хэрэгжилт. Үүнд үзэл баримтлалын:

- 1.2.1-д заасан “...*нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, зохицуулалтыг нэмж тусгах*” гэсэн шаардлагыг тусгаагүй.
- 1.2.2-т заасан “...*Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэх, холбогдох зохицуулалтыг нэмж тусгах*” гэсэн шаардлагыг дагаж мөрдөөгүй.
- 1.2.3-т “*Иргэний нисэхийн салбарын нэр томъёо, тодорхойлолтыг ... ИНД-үүдэд хэрэглэсэн нэгдмэл утга агуулгаар тодорхойлох*” гэж заасан байхад ИНД-д зааснаас өөр, буруу оруулсан.
- 1.2.4-т заасан “...*ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалт, арилжааны нислэгийн үйл ажиллагааны зааг ялгааг тодорхойлох*” гэсэн шаардлагыг

хэрэгжүүлээгүй бөгөөд “арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа”, “ерөнхий зориулалт” зэрэг тодорхойлолтыг ИНД-д зааснаас өөрөөр буруу тодорхойлсон.

- 1.2.6-д заасан “...загвар хуульд заасны дагуу агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмших ... Монгол Улсын иргэн, хуулийн этгээдэд тавих шаардлагыг нарийвчлан тусгах” гэсэн шаардлагыг огт тусгаагүй буюу тухайн улсын иргэн л агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэх конвенцид заасан онцгой эрхийг орхигдуулсан.
- 1.2.7-д заасан “...аэродромын үйлчилгээ болон аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг бие даасан аж ахуйн нэгжүүд хэрэгжүүлэх...” гэсэн чиглэлийг дагаагүй.
- 1.2.9-д заасан “...нислэгийн аюулгүй байдлыг салбарын сайд ... биечлэн хариуцдаг байхаар тусгах” гэсэн шаардлагыг оруулаагүй.
- 1.2.11-д заасан “...агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэх эдийн засгийн зөвшөөрөл олгох, олон улсын нислэг гүйцэтгэх үндэсний болон гадаадын агаарын тээвэрлэгчид зөвшөөрөл олгох, **даатгалын зохицуулалт**, үйлчилгээний үнэ тариф, хураамжийн тогтолцоотой холбоотой зохицуулалтуудыг тодорхой болгох” гэсэн шаардлагыг огт тусгаагүй. (**даатгалын зохицуулалтыг ойлгомжгүй, дутуу тусгасан**)
- 1.2.12-д заасан “Иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг төрөөс дэмжих, орон нутгийн алслагдсан бүс нутагт нийгмийн зайлшгүй шаардлагатай үйлчилгээг татаасын бодлогоор дэмжих, агаарын тээврийг өргөжүүлэн тогтворжуулахад чиглэсэн оновчтой, үр дүнтэй эдийн засгийн зохицуулалтыг бий болгох” гэсэн шаардлагыг огт тусгаагүй.
- 1.2.14-д заасан “...хууль тогтоомж зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлагыг тодорхой болгох, нэмэгдүүлэх зорилгоор холбогдох хууль, тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах” гэсэн шаардлагыг тодорхой тусгаагүй.

2. ОУИНБ-ын гаргасан Загвар хуулийн танилцуулга хэсэгт “Хэлэлцэн тохирогч улс бүр нь өөрийн иргэний нисэхийн хуультай байдаг хэдий ч тухайн хуулиа шинэчлэхдээ ОУИНБ-ын санал болгосон Загвар хуулийг дагаж мөрдөх шаардлагатай” гэж заасан байдаг.

MODEL CIVIL AVIATION SAFETY ACT - INTRODUCTION

It is recognised that most signatories to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) may already have a civil aviation law. The purpose of the Model Civil Aviation Safety Act is to provide the basis for review and modification of existing law, where such review and modification is deemed necessary by [STATE].

3. ИНТХ-д агаарын зайг дараах байдлаар маш буруу тодорхойлон ИНЕГ-ын хариуцах агаарын зайг хийн мандлын давхарга буюу газраас дээш 200-1000 км байхаар тодорхойгүй болгосон нь хариуцлагын хүрээг ойлгомжгүй болгосон. Гэтэл ИНЕГ-ын хариуцах агаарын зай нь хөөрөх буухаас бусад тохиолдолд газраас дээш 150 м-ээс эхлэн 20 км хүртэлх нислэг үйлдэх агаарын зай гэж тодорхойлогдсон байдаг:

ИНТХ-ийн төсөлд:

5.1.1. “агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зайг;

5.1.1. “агаарын зай” гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр агаарын хөлөг хөөрөлт, буултыг аюулгүй гүйцэтгэхэд шаардлагатай орон зайг багтаасан,

нислэгийн нам өндрөөс хяналттай агаарын зайн дээд хязгаар хүртэлх нислэг үйлдэх агаарын зайг; гэж засах шаардлагатай

(Монгол Улсын ямар ч хуульд хийн мандлын тодорхойлолт ороогүй бөгөөд хийн мандал нь 200-1000 км үргэлжилдэг бөгөөд Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуулийн дээрх нэр томъёо буруу.)

Airspace sovereignty (<https://en.wikipedia.org/wiki/Airspace>):

The Fédération Aéronautique Internationale has established the Kármán line—at an altitude of 100 km (62 mi)—as the boundary between the Earth's atmosphere and outer space, while the United States considers anyone who has flown above 80 kilometres (50 mi) to be an astronaut. АНУ-ын агаарын хилийн дээд хязгаарыг 80 км гэж тодорхойлсон.

The U.S. Supreme Court in 1946 ruled that private property owners have exclusive rights to the airspace above their land, up to an altitude of 365 feet.

АНУ-ын хувь хүний агаарын зай гэж 112 м (365 feet) байхаар тодорхойлсон ба Конвенцийн Хавсралтаар хувь хүний аливаа үйл ажиллагаа 120 м-ээс дээшгүй байхаар, хөөрөлт, буулт үйлдэхээс бусад тохиолдолд агаарын хөлгийн үйл ажиллагааны минимум өндрийг 150 м-ээс доошгүй байхаар, хяналттай агаарын зайн дээд өндрийг 20 км (66,000 ft) байхаар иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа гүйцэтгэх агаарын зайг тодорхойлж өгсөн.

Агаарын зайг нисэхэд ашиглах хуульд:

6.1. “Иргэний нисэхэд ашиглах агаарын зайг олон улсын хэм хэмжээ, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд нийцүүлэн иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тогтооно.” гэж заасныг баримтлан ОУИНБ-ын Загвар хуулийн “нислэг үйлдэх агаарын зай” гэдэг тодорхойлолтыг авч хэрэглэх шаардлагатай.

4. ИНТХ-ийн төсөлд орсон нэр томъёонууд нь 2 сайдын баталсан үзэл баримтлалыг зөрчин, 2019 болон 2021 онд батлагдсан 48 ИНД-үүдэд орсон нэр томъёонуудтай зөрчилдсөн буруу ташаа ойлголтыг ИНТХ-ийн төсөлд оруулсан байна:

- 21 дугаар зүйл. Арилжааны агаарын тээврийн үйл ажиллагаа

21.1. Арилжааны агаарын тээврийн үйл ажиллагаа нь агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн дараах үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ:

21.1.1. 30-аас дээш зорчигчийн суудалтай, эсхүл төлбөрт ачааллын багтаамж 3410 килограммаас дээш том нисэх онгоцны;

21.1.2. 10-30 зорчигчийн суудалтай, эсхүл төлбөрт ачааллын багтаамж 3410 килограмм дунд нисэх онгоцны;

21.1.3. нисдэг тэрэг, эсхүл 9 ба түүнээс доош зорчигчийн суудалтай нисэх онгоцны.

Арилжааны нислэг гэдэг ойлголтыг зөвхөн агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд хамааруулж, олон улсын иргэний нисэхийн түгээмэл шаардлагыг зөрчсөн заалт оруулсан байна.

- 25 дугаар зүйл. Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа

25.1 “Ерөнхий зориулалтын нисэх” гэдэгт арилжааны агаарын тээврийн үйл ажиллагаанаас бусад агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг ойлгоно.

25.2. Ерөнхий зориулалтын нисэхийн үйл ажиллагаа нь агаарын хөлгийн овор жингээс үл хамаарч, тусгай зориулалтын нисэх, чөлөөт нисэх, нисэх клуб болон хувийн нислэгийн үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ.

9 ба түүнээс доош зорчигчийн суудалтай, гэрчилгээжсэн хөөрөлтийн дээд жин нь 5700 кг, эсхүл түүнээс доош жинтэй нисэх онгоц, эсхүл нисдэг тэрэг байх шаардлагыг томруулж олон зорчигчийн суудалтай, том болон дунд агаарын хөлгөөр хувийн нислэг хийж болох мэтээр олон улсын иргэний нисэхийн түгээмэл шаардлагыг зөрчсөн заалт оруулсан байна.

5. Энэ ИНТХ-ийн төсөлд зарим нэр томъёог өөр өөр хэрэглэсэн байна. Жишээ нь:

- байцаагчийг:
 - o Нисэхийн аюулгүйн хяналтын улсын байцаагч -3 удаа,
 - o Иргэний нисэхийн аюулгүйн хяналтын байцаагч -8 удаа,
 - o Нисэхийн хяналтын байцаагч -1 удаа.
- Иргэний нисэхийн дүрмийг:
 - o Иргэний нисэхийн дүрэм -40 удаа
 - o Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт -1 удаа
 - o аюулгүй байдлын стандарт -1 удаа
- эдийн засгийн зохицуулалтын дүрмийг:
 - o эдийн засгийн зохицуулалтын дүрэм -1 удаа
 - o эдийн засгийн дүрэм -1 удаа гэх мэт.

6. Зарим үг хэллэгийг буруу утгаар хэрэглэсэн байна. Жишээ нь:

- “буюу” гэдэг үг нь нэг зүйлийг 2 талаас нь илэрхийлдэг байхад “эсхүл” гэдэг үгийн оронд 9 удаа буруу хэрэглэсэн,
- “хэв журам”-ын оронд “дэг журам” гэж хэрэглэсэн.

7. 2017 оноос хойш боловсруулсан өмнөх төслүүдэд оруулсан байсан Загвар хуулийн олон зүйл, заалтуудыг үзэл баримтлал болон ОУИНБ-ын зөвлөмжийг зөрчин энэ ИНТХ-ийн төсөлд орхигдуулсан бөгөөд оронд нь хуульчлах шаардлагагүй олон зүйл, заалтуудыг зохиомлоор нэмсэн байна.

Багцлаад дүгнэхэд энэхүү ИНТХ-ийн төслийг яаралтай татан авч, засаж сайжруулахгүй бол түүхий, зөрчилтэй хуулийн төсөл болсон гэж үзэж байна.

Дүрэм боловсруулалтын тасаг