

## Иргэний нисэхийн тухай хуульд байгаа алдаатай заалтууд:

- 3.1.2."агаарын навигаци" гэж агаарын хөлгийн байршил, хөдөлгөөнийг тодорхойлох, удирдан чиглүүлэхтэй холбогдсон үйл ажиллагааны цогцолбор; "Агаарын навигаци" гэсэн дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "агаарын навигацийн үйлчилгээ" гэж агаарын хөлгийг нислэгийн бүх үе шатанд нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалт, нисэхийн холбоо, нислэгийн хөдөлгөөний ажиглалт, цаг уур, эрэн хайх болон нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээгээр хангах цогц үйл ажиллагаа" гэж залруулах шаардлагатай.
- 3.1.5."агаарын хөлгийн дарга" гэж агаарын хөлгийн удирдлагыг гүйцэтгэж, нислэгийн аюулгүй ажиллагааг биечлэн хариуцаж байгаа нисэгч; Дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "агаарын хөлгийн дарга" гэж агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн томилсон, тухайн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа, нислэгийн аюулгүй байдлыг хариуцсан нисэгч" гэж залруулах шаардлагатай.
- 3.1.8."аюултай ачаа" гэж агаараар тээвэрлэх үед өөрийн шинж чанараараа иргэдийн эрүүл мэнд, эд хөрөнгө болон нислэгийн аюулгүй ажиллагаанд үлэмж хор хүргэж болох биет зүйл болон бодис; Дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "аюултай бараа" гэж агаараар тээвэрлэхэд хүний эрүүл мэнд, аюулгүй байдал, эд хөрөнгө, эсхүл хүрээлэн буй орчинд эрсдэл учруулж болох, Чикагогийн конвенцийн Хавсралт 18-ын Аюултай барааг агаараар аюулгүй тээвэрлэх техникийн зааварчилгаанд заасан, эсхүл ангилсан эд зүйлс, бодис" гэж залруулах шаардлагатай;
- 3.1.11."Монгол Улсын агаарын зай" гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээшхи хийн мандлын агаарын давхрагын орон зай; (Дээрх тодорхойлолт нь Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай хуульд орсон тул хасах. Энэ нь Улсын агаарын хилийг тодорхойлох тодорхойлолт бөгөөд дэлхийд 100 км зай гэж тодорхой заадаг тул Монгол Улсын хуулиудад засах шаардлагатай бөгөөд Иргэний нисэхийн тухай хуульд "нислэг үйлдэх агаарын зай" /navigable airspace-г тодорхойлох ёстой тул "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 зай" гэж залруулах шаардлагатай (Kármán line - [https://en.wikipedia.org/wiki/K%C3%A1rm%C3%A1n\\_line](https://en.wikipedia.org/wiki/K%C3%A1rm%C3%A1n_line));
- 3.1.13."нисэхийн аюулгүй ажиллагаа" гэж нислэгийн үйл ажиллагаа болон түүнд хамаарах бусад үйл ажиллагааг хүний эрүүл мэнд, амь нас, эд хөрөнгөд хохирол учруулахгүйгээр гүйцэтгэх нөхцөл байдал болон чадварыг; "нислэгийн аюулгүй байдал" гэж нислэгийн үйл ажиллагааг хүний амь нас, эрүүл мэнд болон эд хөрөнгөд хохирол учруулах эрсдэлгүй гүйцэтгэх нөхцөл болон чадвар" гэж залруулах шаардлагатай.
- 3.1.16."нисэх" гэж агаарын хөлөг болон түүнд хамаарах бүтээгдэхүүнийг зохион бүтээх, үйлдвэрлэх, тэдгээрээр үйл ажиллагаа эрхлэх цогцолбор ойлголт; Ийм тодорхойлолт шаардлагагүй
- 3.1.17."нисэхийн аюулгүй байдал" гэж нисэхийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалахтай холбогдсон цогцолбор арга хэмжээ; "аюулгүйн хамгаалалт" гэж Чикагогийн конвенцийн Хавсралт 17-д тодорхойлсны дагуу агаарын тээврийн нислэгийн үйл ажиллагааг хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах цогц арга хэмжээ гэж залруулах шаардлагатай.

- 3.1.20."олон улсын нислэг" гэж хоёр **буюу** түүнээс дээш улсын агаарын зайд үйлдэх нислэг; [эсхүл гэж засах](#)
- 3.1.21."шинжлэн шалгах" гэж гарч болзошгүй **нислэг-техникийн** хэргээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор мэдээлэл цуглуулах, дүгнэлт хийх, түүнчлэн гарсан хэргийн шалтгааныг тогтоон **аюулгүй байдлын зөвлөмж** бэлтгэх үйл ажиллагаа; [\(safety\) Чикагогийн конвенцийн шаардлагын дагуу агаарын хөлгийн осол, зөрчил гэж 28 хэсэгт засах шаардлагатай](#)
- 3.1.22."Чикагогийн конвенци" гэж Монгол Улс 1989 оны 9 дүгээр сарын 7-ны өдөр нэгдэн орсон Олон улсын иргэний нисэхийн тухай 1944 оны 12 дугаар сарын 7-ны өдөр Чикаго хотноо батлагдсан олон улсын конвенци болон түүний Хавсралтууд гэж **тус тус** ойлгоно. [найруулга засах](#)
- 3.1.24."агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ" гэж агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхэлж эрх олгож буй тусгай зөвшөөрөл; [Дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ" гэж агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэхээр Монгол Улсын иргэнд иргэний нисэхийн дүрмийн дагуу Даргын олгосон баримт бичиг" гэж залруулах шаардлагатай.](#)
- 3.1.25."нисэх баг" гэж нислэгийн хугацаанд агаарын хөлгийн аюулгүй ажиллагааг хангах хариуцлага хүлээсэн, хүчин төгөлдөр мэргэжлийн үнэмлэхтэй агаарын хөлгийн багийн гишүүд; [Дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "нисэх баг" гэж нислэгийн хугацаанд агаарын хөлөгт нисэгч, эсхүл нисэх-инженерийн үүрэг гүйцэтгэхээр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн томилсон этгээд" гэж залруулах шаардлагатай.](#)
- 3.1.26."агаарын хөлгийн зорчигч" гэж агаарын хөлгөөр зорчихоор агаарын тээвэрлэгчтэй гэрээ байгуулсан этгээд. [Дээрх тодорхойлолт Чикагогийн конвенцийн шаардлагад нийцдэггүй тул "зорчигч" гэж агаарын хөлөгт зорчиж байгаа, багийн гишүүдээс бусад этгээд" гэж залруулах шаардлагатай.](#)
- 4.1.2.Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаа **буюу** тус улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа иргэний агаарын бүх хөлгийн үйл ажиллагаа; [эсхүл гэж засах](#)
- 4.1.3.**гадаад улсын хуульд өөрөөр заагаагүй бол** тухайн улсын нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаа Монгол Улсын иргэний агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа. [Олон улсын конвенцид өөрөөр заагаагүй бол гэж өөрчлөх](#)
- 4.2.Энэ хууль нь улсын агаарын хөлгийн нислэгийн хөдөлгөөн болон **улсын агаарын хөлгөөр арилжааны нислэг үйлдэх бүх үйл ажиллагааг зохицуулна.**
- 4.3.Энэ хуулийн 4.2 дахь хэсэг **байлдааны үүргийн нислэгийн хөдөлгөөнд хамаарахгүй.** [тодорхойгүй заалт](#)
- 6.1.2.иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний санал болгосноор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга **болон Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналтын Улсын ерөнхий байцаагчийг** томилох, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дүрмийг батлах; [Дарга нь улсын ерөнхий байцаагч байх шаардлагатай байдаг тул "болон"-г "бөгөөд" болгох. \(safety + security\)](#)
- 7.1.9.**иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгох журмыг батлах;** [Сайдын баталсан ИНД-үүд нь иргэний нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэх гэрчилгээжүүлэлтийн шаардлагыг тогтоодог тул энэ заалт шаардлагагүй.](#)

Байцаагчийн гэрчилгээжүүлэлтийн үйл ажиллагааны заавар, журмуудыг ИНЕГ-ын Дарга баталдаг.

- 7.1.10. энэ хуулийн 8.3-т заасан **дүрэмт хувцасны загвар батлах**; Дүрэмт хувцасны загварыг ИНЕГ-ын Дарга баталдаг тул өндөр түвшинд Сайдаар батлуулах шаардлагагүй.
- 7.1.11.иргэний нисэхийн салбарт олон улсын нислэг үйлдэх агаарын тээвэрлэгчийг тогтоох, нислэгийн шугамыг хуваарилах, агаарын тээвэрлэлтийн эрх олгох, тарифыг баталгаажуулах, агаарын хөлгийг хамтран эзэмших **буюу** түрээслэхтэй холбогдсон асуудлыг зохицуулах; эсхүл гэж засах
- 7.1.12.**нислэг-техникийн** осол, зөрчлийн Ерөнхий шинжээч /цаашид “Ерөнхий шинжээч” гэх/, шинжээчийг томилж чөлөөлөх, **Нислэг-техникийн** осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах албаны дүрмийг батлах; Чикагогийн конвенцийн шаардлагын дагуу агаарын хөлгийн осол, зөрчил гэж 28 хэсэгт засах шаардлагатай
- 7.2.Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага нь энэ хуулийн **7.1.7, 7.1.8, 7.1.9, 7.1.10, 7.1.12**-т зааснаас бусад бүрэн эрхээ бүхэлд нь **буюу** заримыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагад шилжүүлж болно. (төрийн бодлогын хэмжээнд шийдэх ёстой эрхээ шилжүүлж болохоор оруулсан нь буруу)
- 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. Өнөөгийн ИНЕГ нь Агентлагын тухай хуулийг зөрчин үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаа явуулж байгаа тул “Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн нислэгийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг мөн” гэж өөрчлөх
- 8.4.1.Чикагогийн конвенцийн Хавсралтуудад нийцсэн **аюулгүй ажиллагааны стандартыг** боловсруулж, эрх бүхий байгууллагаар батлуулах **буюу** бүртгүүлэх, тэдгээрийн хэрэгжилтэд хяналт тавих; (safety + security)
- 8.4.5.иргэний нисэхийн үйлчилгээний орлогыг хууль тогтоомжийн хүрээнд нисэхийн **аюулгүй ажиллагааг хангах үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах**; (safety + security, Одоогийн хуулиар аюулгүй байдал тодорхойлогдсон АБХА-г санхүүжүүлэх нь хууль бус байна)
- 8.4.7.**нислэг-техникийн** осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан дүгнэлтийг үндэслэн цаашид осол, зөрчил давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах; Чикагогийн конвенцийн шаардлагын дагуу агаарын хөлгийн осол, зөрчил гэж 28 хэсэгт засах шаардлагатай
- 8.5.Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь **нисэхийн аюулгүй ажиллагаанд** хамаарах бүрэн эрхийнхээ тодорхой хэсгийг **Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын** ажилтан, томилогдсон байцаагч нарт гэрээний үндсэн дээр албан ёсоор шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. Энэхүү гэрээнд ажилтны үүрэг, хариуцлагыг тодорхой тусгана. (safety + security, ИНЕГ гэж 1 удаа орсон)
- 8.7.Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тавих хяналтыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын **Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын алба** бие даан хэрэгжүүлэх бөгөөд албаны дарга нь Улсын ерөнхий байцаагч байна. (safety + security)

- 11.2.4. нисэхийн салбарт гэрээгээр ажил гүйцэтгүүлэх, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор холбогдох байгууллагатай хамтран ажиллах, агаарын хөлгийн үзлэг, шалгалт хийх эрх олгох; ([safety](#))
- 12.1. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт онц болон дайны байдал зарласан буюу гамшиг, аюулт үзэгдэл, осол үүссэн үед иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу зохицуулна. [эсхүл гэж засах](#)
- 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.
- 16.4. Монгол Улсад бүртгэлтэй агаарын хөлгийг даатгуулна. [Даатгалын төрөл нь тодорхойгүй](#)
- 17.1. Иргэний агаарын хөлгийн баг нь нисэх баг, багийн бусад гишүүдээс бүрдэнэ.
- 17.2. Монгол Улсын иргэний агаарын хөлгийн нисэх баг нь иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тогтоосон бүрэлдэхүүнтэй байна. ([Нисэх багийн бүрэлдэхүүнийг үйлдвэрлэгчийн нислэгийн заавраар тогтоодог](#))
- 17.4. Нислэгийн үед агаарын хөлгийн бүхээгт байгаа хөлгийн үйлчлэгч, нислэгтэй холбогдох үйл ажиллагаа явуулах бусад ажилтнууд нь хөлгийн багийн бусад гишүүнд хамаарна. [тодорхойлолтод ордог](#)
- 17.5. Бүрэн бус бүрэлдэхүүнтэй нисэх баг нислэг үйлдэхийг хориглоно.
- 18.1. Нислэг үйлдэх, нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах, түүнчлэн зорчигчдын амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалах зорилгоор хөлгийн даргаас өгсөн үүргийг агаарын хөлгийн бүхээгт байгаа хөлгийн багийн гишүүн болон зорчигч биелүүлэх үүрэгтэй.
- 18.2.1. агаарын хөлөг болон түүний бүхээгт байгаа хүмүүсийн аюулгүй байдлыг хангах; ([safety](#))
- 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; ([safety: Air traffic controller буюу нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулагчийг “нислэгийн удирдагч” гэж тодорхойлсон нь хор үршигтай](#))
- 18.2.4. нислэгийн үед агаарын хөлөгт дэг журам сахиулах, нислэгийн аюулгүй байдалд шууд заналхийлж байгаа этгээдийн үйлдлийг таслан зогсоох боломжтой бүх арга хэмжээ авах; ([safety, хөлгийн дарга ийм үйлдэлд оролцохыг конвенциор хориглодог тул “Багийн гишүүд нь нислэгийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болох үйлдэл гаргасан, гаргахыг завдсан зорчигчийн үйлдлийг таслан зогсооход чиглэсэн арга хэмжээ авах үүрэгтэй” \(Tokyo con. article 6\) гэж өөрчлөх](#))
- 18.2.5. нислэгийг хэвийн үргэлжлүүлэх боломжгүй онцгой тохиолдлын талаар нислэгийн удирдагчид нэн даруй мэдэгдэх. [Air traffic controller буюу нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулагчийг “нислэгийн удирдагч” гэж тодорхойлсон нь хор үршигтай](#)

- 20.1. Нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах шаардлагын үүднээс **иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага** харъяалах сум, дүүргийн Засаг даргатай хамтарч аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг тогтооно. [Төрийн захиргааны байгууллагын үүрэг биш тул](#) “Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор харьяа аймаг, хот, сумын Засаг даргатай хамтарч аэродром орчмын аюулгүйн бүсийг тогтооно” [гэж өөрчлөх](#)
- 20.2. Аюулгүйн бүсийн нутаг дэвсгэрийн ашиглалттай холбогдсон асуудлыг Иргэний нисэхийн багц дүрмээр зохицуулна. [ИНД-д ийм зохицуулалт байхгүй](#)
- 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. [\(safety “ул харааны туслах хэрэгсэл, тэмдэглэгээ” гэж өөрчлөх\)](#)
- 22.1. Барилга байгууламж өмчлөгч **буюу** эзэмшигч нь агаарын хөлгийн нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор уг барилга байгууламж дээр **аюулгүй байдлын дохио, тэмдгийг** Иргэний нисэхийн багц дүрэмд заасны дагуу байрлуулна. [\(safety “ул харааны туслах хэрэгсэл, тэмдэглэгээ” гэж өөрчлөх\)](#)
- 23.1.3. нислэг үйлдэх агаарын хөлөг нь агаарын хөлгийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ, **хөлгийн дотоод бүртгэл**, радио станцыг ашиглах зөвшөөрөл зэрэг баримт бичгийг бүрдүүлсэн байх. [\(Бүртгэлийн дэвтэр болгож засах\)](#)
- 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. [\(ИНД-21, 47, 91, 103, 115, 148-тай зөрчилдсөн заалт\)](#)
- 24.3. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх замыг холбоо, навигацийн төхөөрөмжөөр **нислэгийн аюулгүй байдлыг** хангах түвшинд тоногдсон байна. [\(safety\)](#)
- 24.5. Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх болон улсын хилийг агаарын хаалгаар нэвтрэн өнгөрөх журмыг зөрчсөн, түүнчлэн эрх бүхий байгууллагын зохих зөвшөөрөлгүй улсын хил нэвтэрсэн агаарын хөлгийг **зөрчил гаргасан агаарын хөлөг** гэж үзнэ. [Зөрчил гаргасан агаарын хөлгийг дутуу тодорхойлсон тул Чикагогийн конвенцид нийцүүлэн дараах байдлаар өөрчлөх:](#)
  - 1.1. Дараах агаарын хөлгийг зөрчил гаргасан агаарын хөлөг гэж үзнэ: [ANS 7.007, Annex 2](#)
    - 1.1.1. ажиглалтын төхөөрөмж ашиглан зөв таньж тогтоогдоогүй байдалтай Монгол Улсын агаарын зайд нэвтэрсэн; [Doc 9433 1.2.1.a](#)
    - 1.1.2. Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын зөвшөөрөлгүй нэвтэрсэн; [Doc 9433 1.2.1.a](#)
    - 1.1.3. Монгол Улсын агаарын зайд зөвшөөрөлд зааснаас өөр орох цэгээр нэвтэрсэн; [Doc 9433 1.2.2.b](#)
    - 1.1.4. цэргийн үйл ажиллагааны болон хязгаарлалттай бүсэд зөвшөөрөлгүй нэвтэрсэн; [Doc 9433 1.2.1.b](#)
    - 1.1.5. хяналттай агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдсэн;
    - 1.1.6. бусад агаарын хөлөгт аюул учруулж байгаа; [Doc 9433 1.2.2.c](#)
    - 1.1.7. нислэгийн төлөвлөгөөнд заасан, эсхүл агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын зөвшөөрсөн замаас хүндэтгэх шалгаангүйгээр хазайсан. [Doc 9433 1.2.1.c](#)
    - 1.1.8. тухайн улсын хууль болон Чикагогийн конвенцийг зөрчин хууль бус бараа, эсхүл этгээдийг тээвэрлэж байгаа гэж сэжиглэгдсэн. [Doc 9433 1.2.1.d](#)

- 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. ([safety](#))
  - 25.1.Агаарын хөлгөөр хот, тосгон дээгүүр нислэг үйлдэхдээ нислэгийг хэвийн үргэлжлүүлэх боломжгүй болсон тохиолдолд тухайн хот, тосгоны нутаг дэвсгэрийн гадна буюу ойролцоох аэродромд буух боломжтой өндөрт гүйцэтгэнэ. [эсхүл гэж засах](#)
  - 25.3.Иргэний агаарын хөлгөөр Монгол Улсын хот, тосгон дээгүүр 1-тэй тэнцүү буюу түүнээс их нислэгийн Мах-ын тоотой хурдаар нислэг үйлдэхийг хориглоно. [эсхүл гэж засах](#)
  - **26 дугаар зүйл. Агаарын зайн аюулгүй байдлыг хангах ([safety](#))**
  - 29.3.Агаарын хөлөгт аюул тулгарсан, эсхүл аюулд нэрвэгдсэн тохиолдолд зорчигч болон багийнханд цаг алдалгүй мэдэгдэх зорилгоор хөлгийг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тогтоосон жагсаалтын дагуу түгшүүр, аюулын тухай анхааруулсан дохионы хэрэгслээр тоногдсон байна. ([1. аюулд нэрвэгдсэн болон аюул тулгарсан агаарын хөлгийн тодорхойлолт нь байхгүй. 2. Агаарын хөлгийн тоноглолыг үйлдвэрлэгчийн заавраар тогтоодог тул энэ заалт буруу](#))
  - 29.4.Аюул тулгарсан буюу аюулд нэрвэгдсэн агаарын хөлгийг эрж хайх, авран туслах болон осол, сүйрлийн үр дагаврыг арилгахтай холбогдсон зардлыг тухайн агаарын хөлгийг эзэмшигчээр нөхөн төлүүлж болно. [эсхүл гэж засах](#)
  - 29.5.Монгол Улсын агаарын хөлөг гадаад улсын нутагт нислэг үйлдэх үед аюул тулгарсан буюу аюулд нэрвэгдсэн тохиолдолд түүний зорчигч болон багийнхныг эрэн хайх, авран туслах ажилд тухайн улсад тогтоосон журам, олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн зарчим, хэм хэмжээг дагаж мөрдөнө. [эсхүл гэж засах](#)
  - 30.2.Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх гадаад улсын агаарын хөлөг нь гуравдагч этгээдэд **учирч болзошгүй хохирлыг хариуцах баталгаа бүхий даатгалтай** байна.
  - 36.1.Иргэний агаарын хөлгөөр зорчигч нь өөрийн амь насыг даатгуулах үүрэгтэй. ([зорчигчийн амь насыг даатгал агаарын тээвэрлэгчийн үүрэг](#))
  - 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.
  - 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.
- [Энэ хуулийн 16.4, 30.2, 36, 37, 38 дугаар зүйлд даатгалын асуудал нь хоорондоо зөрчилтэйгээр орсон тул Олон улсын даатгалыг Монреалийн конвенцид нийцүүлэн, орон нутгийн даатгалын асуудлыг энэ хуульд тодорхойлж дараах байдлаар өөрчлөх:](#)

36.1. Агаарын тээвэрлэгч нь агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд зорчигч амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирч болох хохирлыг барагдуулах зорилготой дараах шаардлагыг хангасан зорчигчийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгалтай байх үүрэгтэй. ([passenger liability](#))

36.1.1. олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд зорчигч амь насаа алдах, хүнд гэмтэл авах, эсхүл ачаа, тээш, шуудан гэмтэх, алдагдах тохиолдолд Монреалийн конвенцийг дагаж мөрдөх; [Монреалийн конвенци 135 улс](#)

36.1.2. орон нутгийн агаарын тээврийн үйл ажиллагаа гүйцэтгэж байгаа тээвэрлэгчийн хариуцлагын хязгаар нь Монреалийн конвенцид 36.1.1-д заасан нөхөн олговрын 25 хувиас доошгүй хэмжээтэй байх;

36.1.3. агаарын хөлгийн ослын улмаас зорчигч нас барсан, эсхүл хүнд гэмтсэн тохиолдолд агаарын тээвэрлэгч энэ хуулийн 36.1.1, эсхүл 36.1.2-т заасан нөхөн олговрын 15-аас багагүй хувийг үл маргах журмаар, тухайн ослын хохирогчийг таньж тогтоосноос хойш 15 хоногийн дотор урьдчилан төлөх. [\(EC\) No 2027/97](#)

36.2. Агаарын тээвэрлэгч нь агаарын хөлгийн үйл ажиллагаанаас гуравдагч этгээдийн амь нас, эд хөрөнгөд учирч болох хохирлыг барагдуулах зорилготой гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгалтай байх үүрэгтэй. [third party liability](#)

36.3. Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч нь албан үүргээ гүйцэтгэж байгаа агаарын хөлгийн багийн гишүүд амь насаа алдах, эсхүл хүнд гэмтэл авах тохиолдолд учирч болох хохирлыг барагдуулах зорилгоор даатгуулсан байх үүрэгтэй.

36.4. Энэ зүйлд заасан даатгалын бодлого, эсхүл Сайддын баталсан агаарын тээвэрлэгчийн даатгалын төлөвлөгөөний дагуу олгох нөхөн олговор нь агаарын хөлгийн техник үйлчилгээ, үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй хохирлыг барагдуулахад хүрэлцээтэй байх ёстой. [§901.h](#)

36.5. Агаарын тээвэрлэгч нь тээвэрлэлтийн гэрээний нөхцөлийг гэрээ байгуулахаас өмнө зорчигчид танилцуулсан байх үүрэгтэй.

- **НАЙМДУГААР БҮЛЭГ. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГААНЫ ЗОХИЦУУЛАЛТ** ([safety + security](#))

- 39<sup>3</sup>.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. [Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг тухайн улсын иргэнд олгодог тул](#) “Дарга Энэ хууль болон холбогдох иргэний нисэхийн дүрмийн шаардлага хангасан Монгол Улсын иргэнд агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэх дараах гэрчилгээг олгож болно” ([§604.а](#)) [гэж өөрчлөх](#)

- 40.1.Нислэгийн аюулгүй ажиллагааг хангах, агаарын хөлгийн багийн гишүүд, зорчигчдын амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах зорилгоор агаарын хөлгийн багийн гишүүн, зорчигчийн бие болон тээшинд агаарын тээвэрлэгч **буюу** эрх бүхий байгууллага иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас баталсан журмын дагуу үзлэг хийнэ. [эсхүл гэж өөрчлөх](#)

- 40.2.Зорчигч үзлэг хийлгэхээс татгалзвал агаарын хөлгөөр тээвэрлэх гэрээг цуцална. Агаарын тээвэрлэгчийн гэрээг хамгаалалтын ажилтан цуцлах эрхгүй тул “Аюулгүйн үзлэг хийлгэхээс татгалзсан этгээдийг аюулгүйн үзлэгийн дараах бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглоно” гэж өөрчлөх
- 41.1.Нислэг-техникийн осол, зөрчил гэдгийг Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар хавсралтад зааснаар ойлгож хэрэглэнэ. Чикагогийн конвенцийн шаардлагын дагуу агаарын хөлгийн осол, зөрчил гэж 28 хэсэгт засах шаардлагатай

Энэ хуульд дараах нийтлэг алдаанууд өргөн байна:

- Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Загвар хуулийг баримтлаагүй тул хуулийн бүтэц, уялдаа, агуулга ойлгомжгүй;
- ИНЕГ-ын бүтэц тодорхойгүй;
- ИНЕГ-ын даргын эрх үүрэг тодорхойгүй;
- ИНЕГ-ын даргын дүрмийг албадан хэрэгжүүлэх механизм тусгагдаагүй;
- Аюулгүйн хамгаалалтын байгууллагын эрх үүрэг, нэгж тодорхойгүй;
- Даатгалын асуудал тодорхойгүй;
- Чикагогийн конвенцийн дагуу боловсруулж, Сайдын баталсан ИНД-тэй зөрчилдсөн заалт олон орсон;
- Зөрчил гаргасан агаарын хөлөг, аюулд нэрвэгдсэн, аюул тулгарсан агаарын хөлгийн тодорхойлолтууд ойлгомжгүй;
- “эсхүл”-ийн оронд “буюу” гэж буруу хэрэглэсэн;
- Нэр томьёоны тодорхойлолтууд нь Чикагогийн конвенцийн шаардлага хангадаггүй.

“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”** гэж Иргэний нисэхийн тухай хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээний тайланд тусгасан.