



УНД-9

**УЛСЫН НИСЭХИЙН НИСЛЭГ-ТЕХНИКИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ
ДҮРЭМ**

2026 он

НЭГ. НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ.

1.1.Энэ дүрмээр Улсын нисэхийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.15-д зааснаас бусад улсын агаарын хөлгийн нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэх, шалтгаан нөхцөлийг бодитоор тогтоож, дахин давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг зохицуулна.

1.2.Батлан хамгаалах асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага /цаашид “БХЯ” гэх/, БХЯ-ны Улсын нисэхийн асуудал хариуцсан бүтцийн нэгж /цаашид “Улсын нисэхийн хэлтэс” гэх/, улсын нисэхийн нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ерөнхий шинжээч /цаашид “ерөнхий шинжээч” гэх/, шинжлэн шалгах комисс /цаашид “комисс” гэх/, улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага, улсын нисэхийн нисгэгч, нисэх баг, инженер техникийн болон нисэхийн тусгай мэргэжлийн бүрэлдэхүүн болон шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцож буй албан тушаалтан, мэргэжилтнүүд дагаж мөрдөнө.

1.3.Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг Улсын нисэхийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.2-т заасан ерөнхий шинжээч болон 7.1.4-т заасан нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах комисс хуульд тусгагдсан эрх, үүргийн хүрээнд шинжлэн шалгана.

1.4.Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны үндсэн зарчим нь хэн нэгнийг буруутгах, шийтгэх бус осол, зөрчлийн нөхцөл, шалтгааныг үнэн зөвөөр тогтоох, дахин давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх байна.

1.5.Осол, зөрчил гаргасан үйлдэл нь санаатай, гэмт хэргийн шинжтэй, эсхүл хайхрамжгүй, хариуцлагагүй байдлаас үүдсэн тохиолдолд хариуцлага тооцох үндэслэл болно.

ХОЁР. ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ АНГИЛАХ ШАЛГУУР, ДАРААЛАЛ.

2.1.Улсын агаарын хөлөгтэй холбоотой нислэг-техникийн осол, зөрчил (тааламжгүй үр дүн бүхий тохиолдол, хэрэг явдал)-ийг гарсан үр дүн, үүссэн нөхцөл, байршил, хохирлоос хамаарч нисэхийн осол, үйлдвэрлэлийн осол, зөрчил, дутагдал гэж ангилна.

2.2.Нисэхийн осол нь агаарын хөлгийн ашиглалтын явцад агаарын хөлөг эвдэрч гэмтсэн, түүнийг сэргээн засварлахгүйгээр хэвийн үйл ажиллагаа явуулах боломжгүй болсон, эсхүл агаарын хөлөг бүрэн сүйдсэн, түүнчлэн нисэх багийн гишүүд зорчигчид бэртэл гэмтэл авсан эсхүл аваагүй үйл явдлыг хэлнэ.

2.3.Нисэхийн ослыг гарсан үр дүн, хохирлоос нь хамаарч сүйдэл, сүйрэл гэж ангилна.

2.3.1.Нисэх багийн гишүүд, зорчигчид эсхүл тухайн ослоос шалтгаалан хүний амь нас эрсэдсэн, осол тохиолдсоноос хойш 10 хоногийн дотор амь насаа алдсан тохилдолд тухайн ослыг бий болсон байрлалаас үл хамааран сүйрэл гэж үзнэ.

2.3.2. нисэх баг нислэгийн үүрэг гүйцэтгэх явцад өөрсдийн алдааны улмаас эсхүл бусад хүчин зүйлээс үүдэн агаарын хөлөгт эвдрэл, гэмтэл гарсан ч хүний амь нас эрсдээгүй тохиолдолд нисэхийн сүйдэл гэж үзнэ.

2.4. Нисэхийн сүйдлээс бусад агаарын хөлөг эвдэрч гэмтсэн, ашиглах боломжгүй болсон тохиолдолд Үйлдвэрлэлийн осол гэж үзнэ.

2.4.1. агаарын хөлгийн хадгалалт, техникийн засвар, үйлчилгээ, түүнийг байрлуулах, тээвэрлэх, чирэх үйл явцад аэродром, ангар эсхүл талбай дээр тохиолдсон агаарын хөлгийн осол, эвдрэл, гэмтлийг газрын сүйдэл гэнэ.

2.4.2. энэ дүрмийн 2.4.1-т зааснаас бусад, нисэхийн үйл ажиллагаанаас хамааралгүйгээр гадны хүчин зүйл (дайн байлдаан, байгалийн давагдашгүй хүчин зүйлс, терроризм, хорлон сүйтгэх ажиллагаа г.м)-ээс шалтгаалан агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсэгт эвдрэл, гэмтэл учирч сүйдсэнийг бусад үйлдвэрлэлийн осол гэж ойлгоно.

2.5. Агаарын хөлгийн ашиглалтын явцад аливаа дүрэм, журам заавар, хязгаарлалтыг зөрчсөнийг зөрчил, түүнээс үүдсэн эсхүл техникийн болон бусад хүчин зүйлээс шалтгаалан агаарын хөлгийн систем, эд ангиуд ажиллагаагүй болох, доголдохыг дутагдал гэж үзнэ.

2.5.1. Нислэг, техникийн зөрчил, дутагдлыг нислэгийн үйл ажиллагаа, аюулгүй байдалд үзүүлэх нөлөө, гарсан үр дүнгийн зэргээс хамаарч ноцтой зөрчил, дутагдал, эсхүл энгийн зөрчил, дутагдал гэж ангилна.

2.5.2. тохиолдсон зөрчил, дутагдал нь агаарын хөлгийг гэмтээх, нисэхийн болон үйлдвэрлэлийн осол болох үндсэн нөхцлийг бүрдүүлсэн, нислэгийн аюулгүй байдалд ноцтой нөлөөлсөн гэж үзвэл ноцтой зөрчил, дутагдалд тооцно.

2.5.3. энэ дүрмийн 2.5.2-т зааснаас бусад агаарын хөлгийн аюулгүй ажиллагаа, нислэгийн аюулгүй байдалд нөлөөлсөн, нөлөөлж болзошгүй бол энгийн зөрчил, дутагдалд тооцогдоно.

2.6. Осол, зөрчил гарсан үеийн урьдчилсан ангиллыг тухайн мөчид мэдэгдэж байгаа баримтад үндэслэн улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагын удирдлага тогтооно. Урьдчилсан ангилал нь комисс томилох, эрэн хайх, аврах, анхан шатны арга хэмжээг тодорхойлох үндэслэл болно.

2.7. Осол, зөрчлийн эцсийн ангиллыг зөвхөн шинжлэн шалгах ажиллагааны үр дүнд бүрэн тогтоогдсон баримтад үндэслэн ерөнхий шинжээч, эсвэл комисс тогтооно. Эцсийн ангилал нь урьдчилсан ангиллаас ялгаатай байж болно.

2.8. Шинжлэн шалгах ажиллагааны явцад шинээр тогтоогдсон нөхцөл байдалд үндэслэн ангиллыг өөрчлөх шаардлагатай бол ерөнхий шинжээч энэ тухай өөрөө шийдвэр гаргана.

2.9.Хэд хэдэн агаарын хөлөг хамарсан осол, зөрчлийг нэг үйл явдал болгон шинжлэн шалгах боловч агаарын хөлөг тус бүрээр нь ангилж, бүртгэнэ.

ГУРАВ. ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ АЖИЛЛАГААНЫ ХАРААТ БУС БАЙДАЛ.

3.1.Ерөнхий шинжээчийг Улсын нисэхийн тухай хуулийн 7.1.2-т заасны дагуу Батлан хамгаалахын сайд томилж, чөлөөлнө.

3.2.Ерөнхий шинжээчээр нисгэгч, инженер, эсвэл шинжлэн шалгах чиглэлээр мэргэшсэн нисэхийн бусад мэргэжилтэй, хараат бус, бие даасан хүнийг томилно.

3.3. Ерөнхий шинжээч нь осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаанд хараат бус байдлыг хангаж ажиллах бөгөөд улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага, түүний удирдлага болон шинжлэн шалгах ажиллагааны үр дүнтэй ашиг сонирхлын хамаарал бүхий аливаа этгээдийн нөлөөллөөс ангид байна.

3.4.Ерөнхий шинжээч Улсын нисэхийн хэлтэстэй захирах, захирагдах харилцаагүй бөгөөд нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, аливаа осол, зөрчлийг дахин давтагдахаас сэргийлэх чиглэлээр хамтарч ажиллана.

3.5.Ерөнхий шинжээч нь өөрийн бүрэн эрхийн хүрээнд гаргасан шийдвэрийн талаар зөвхөн Батлан хамгаалахын сайдын өмнө хариуцлага хүлээнэ.

3.6.Ерөнхий шинжээч Улсын нисэхийн тухай хуулийн 23.1-д заасны дагуу дараах эрхийг эдэлнэ:

3.6.1.албан үүргээ гүйцэтгэхдээ улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага болон шаардлагатай бусад газарт саадгүй нэвтрэх;

3.6.2.шинжлэн шалгах ажиллагаанд шаардлагатай мэдээлэл, судалгаа, тодорхойлолт, бусад нотлох баримтыг холбогдох албан тушаалтан, хуулийн этгээдээс шаардан авах;

3.6.3.Улсын нисэхийн багц дүрэмд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал гаргах;

3.6.4.улсын агаарын хөлгийн эзэмшигч байгууллагын нислэгийн бэлтгэл, гүйцэтгэлд үнэлэлт өгөх.

3.7.Ерөнхий шинжээч Улсын нисэхийн тухай хуулийн 23.2-т заасны дагуу дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

3.7.1.осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааг зохион байгуулж, ахлах;

3.7.2. осол, зөрчлийг ангилах, бүртгэх ажиллагаанд хяналт тавих;

3.7.3. Улсын нисэхийн тухай хуулийн 7.1.3-т заасны дагуу комиссын дүрмийн төслийг боловсруулж, Батлан хамгаалахын сайдаар батлуулах;

3.7.4. осол, зөрчлийн нэгдсэн бүртгэл, мэдээллийн санг хөтөлж, дүн шинжилгээ хийж, шалтгаан, нөлөөлсөн хүчин зүйлийн талаар жил бүр тайлан гаргах;

3.7.5.энэ дүрмийн 9 дүгээр бүлэгт заасны дагуу урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний хэрэгжилт, үр дүнд хяналт тавих.

3.8.Ерөнхий шинжээч энэ дүрмийн 3.5-д заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлсэн талаар жил бүр Батлан хамгаалахын сайдад бичгээр тайлагнана. Улсын нисэхийн хэлтэс нь уг тайланг зөвхөн бодлого, зохицуулалтын зорилгоор хүлээн авах бөгөөд шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцох, түүнд нөлөөлөх эрхгүй.

3.9. Ерөнхий шинжээч тухайн осол, зөрчилтэй ашиг сонирхлын зөрчилтэй (урьд нь холбогдох нэгж, байгууллагыг удирдаж байсан, ойрын хамаатан садан холбогдсон, агаарын хөлөг худалдан авах ажиллагаатай шууд, шууд бус холбоотой зэрэг) бол уг шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцохгүй бөгөөд энэ тухай Батлан хамгаалахын сайдад мэдэгдэнэ. Ийм тохиолдолд Батлан хамгаалахын сайдын шууд томилсон хараат бус албан тушаалтан комиссыг ахална.

ДӨРӨВ. НИСЛЭГ-ТЕХНИКИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ КОМИСС.

4.1.Нислэг-техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах комиссыг Улсын нисэхийн тухай хуулийн 7.1.4-т заасны дагуу Батлан хамгаалахын сайд томилно. Комиссыг ерөнхий шинжээч ахална.

4.2.Ерөнхий шинжээч нь нисэхийн сүйрэл, сүйдэл, эсхүл томоохон хэмжээний үйлдвэрлэлийн осол гарснаас хойш комиссыг томилуулах саналаа Батлан хамгаалахын сайдад **хамгийн богино** хугацаанд гаргаж шийдвэрлүүлнэ.

4.3.Комиссын бүрэлдэхүүнд нисгэгч, нисэхийн инженер техникийн, эрүүл мэнд, аэродром-техникийн хангалт, нислэгийн хөдөлгөөний зохион байгуулалт зэрэг чиглэлээр мэргэшсэн албан тушаалтныг хамруулна. Шаардлагатай тохиолдолд ерөнхий шинжээч нисэхийн техник зохион бүтээгч, үйлдвэрлэгч байгууллагын төлөөлөгч, эрдэм шинжилгээний байгууллагын мэргэжилтэн, гадаад улсын мэргэжилтнийг шинжээч, зөвлөхөөр оролцуулж болно.

4.4.Ажлын багтаамж ихтэй, олон чиглэл хамарсан шинжлэн шалгах ажиллагааны хувьд ерөнхий шинжээч комиссын дотор дэд бүлэг, ажлын хэсэг байгуулж, ахлагчийг нь томилж болно.

4.5.Комиссын гишүүнээр томилогдсон албан тушаалтан тухайн шинжлэн шалгаж буй нислэгийн зохион байгуулалт, гүйцэтгэлд холбогдоогүй, мөн даатгалын байгууллагын ашиг сонирхлыг төлөөлөхгүй байна.

4.6.Комиссын гишүүн дараах эрх, үүргийг хэрэгжүүлнэ:

4.6.1.осолдсон агаарын хөлөг, түүний бүрдэл хэсэг, эд зүйл, объектод саадгүй нэвтэрч, судалгаа хийх;

4.6.2.холбогдох байгууллага, албан тушаалтан, иргэн, хуулийн этгээдээс баримт бичиг, мэдээлэл шаардан авах;

4.6.3.өөрийн мэргэжлийн чиглэлээр үйл явдлын нөхцөл, хүчин зүйлийг судалж, дүгнэлтийг ерөнхий шинжээчид илтгэх;

4.6.4.шинжлэн шалгах материалтай танилцаж, эцсийн дүгнэлттэй санал нийлэхгүй бол үндэслэл бүхий тусгай саналаа бичгээр гаргах.

4.7. Комиссын ажиллах хугацаа:

4.7.1.Нисэхийн сүйрэл, сүйдэл, томоохон үйлдвэрлэлийн ослын хувьд комисс томилогдсоноос хойш 30 хоногийн дотор урьдчилсан тайланг, 60 хоногийн дотор эцсийн тайланг ерөнхий шинжээчид танилцуулна. Ерөнхий шинжээч эдгээр тайланд үндэслэн шинжлэн шалгах ажиллагаа эхэлснээс хойш 90 хоногийн дотор эцсийн дүгнэлтийг гаргаж баталгаажуулна;

4.7.2.Ноцтой зөрчлийн хувьд, 15 хоногоос хэтрэхгүй байна.

4.8. Тусгай судалгаа хийх шаардлагатай бөгөөд 4.7-д заасан хугацаанд дуусгах боломжгүй бол комиссын хүсэлтээр ерөнхий шинжээч шинжлэн шалгах ажиллагааны хугацааг үндэслэлтэйгээр сунгаж, шалтгааны хамт Батлан хамгаалахын сайдад бичгээр мэдэгдэнэ.

ТАВ. ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН ТУХАЙ МЭДЭГДЭХ.

5.1.Осол, ноцтой зөрчил, зөрчил гарсан, эсвэл нисэх багтай холбоо тасарч, агаарын хөлгийн байршил тодорхойгүй болсон тохиолдолд нислэгийг удирдан чиглүүлж байсан алба, жижүүр улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагын удирдлагад нэн даруй амаар илтгэнэ.

5.2.Улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагын удирдлага осол, ноцтой зөрчлийн тухай ерөнхий шинжээчид нэн даруй амаар, 24 цагийн дотор бичгээр мэдэгдэнэ. Ерөнхий шинжээч хүлээн авсан мэдэгдлийг Улсын нисэхийн хэлтэст мэдээллийн зорилгоор нэн даруй дамжуулна.

5.3.Мэдэгдэлд дараах мэдээллийг тусгана:

5.3.1.хэрэг явдал гарсан огноо, цаг, байршил;

5.3.2.агаарын хөлгийн төрөл, бүртгэлийн дугаар, эзэмшигч;

5.3.3.нисэх багийн бүрэлдэхүүн;

5.3.4.зорчигчийн тоо, хохирлын шинж чанар (амь нас, бие махбодийн гэмтэл); агаарын хөлөгт учирсан гэмтлийн шинж;

5.3.5.цаг агаарын нөхцөл байдал;

5.3.6.үйл явдлын товч тодорхойлолт, авсан анхны арга хэмжээ;

5.3.7.мэдэгдэл гаргасан албан тушаалтны нэр, холбоо барих утас. /дэлгэрэнгүй мэдэгдэх маягтыг 1 дүгээр хавсралтаар тогтоов/

5.4.Дээрх мэдээллийн аль нэг хэсэг дутуу байх нь мэдэгдэхийг хойшлуулах, эсвэл анхан шатны арга хэмжээ авахгүй байх үндэслэл болохгүй.

5.5.Шаардлагатай тохиолдолд тухайн агаарын хөлгийг зохион бүтээгч, үйлдвэрлэгч байгууллага /улс/-д мэдэгдэнэ.

ЗУРГАА. АНХАН ШАТНЫ АРГА ХЭМЖЭЭ АВАХ.

6.1.Нислэг-техникийн осол, ноцтой зөрчил гарсан мөчөөс комисс ирэх хүртэл дараах анхан шатны арга хэмжээг авах хариуцлагыг улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагын удирдлага хүлээнэ:

6.1.1. эрэн хайх, аврах ажиллагааг зохион байгуулах;

6.1.2. гал унтраах, шархадсан, нас барсан хүнийг нүүлгэн шилжүүлэхээс бусад тохиолдолд үйл явдлын газрыг хамгаалалтад авч, гадны хүн нэвтрэхийг хориглон, агаарын хөлөг, түүний үлдэгдэл, эд зүйлийн халдашгүй байдлыг хангах;

6.1.3. бодит хяналтын хэрэгслийг лацдаж, гэмтээхгүйгээр хамгаалах;

6.1.4. нислэгийн бэлтгэл, гүйцэтгэлтэй холбоотой баримт бичгийг гарган авч хадгалах;

6.1.5. багийн гишүүд, нислэгт шууд бэлтгэсэн хүмүүсийг эрүүл мэндийн үзлэгт хамруулж, бичгээр тайлбар авах;

6.1.6. гэрчийг тогтоож, тайлбар авах;

6.1.7. гэмт хэргийн шинжтэй бол хууль сахиулах байгууллагад мэдэгдэх.

6.2.Гал унтраах, аврах, ул мөр бэхжүүлэхээс бусад аливаа ажлыг комиссын зөвшөөрөлгүйгээр осол, зөрчил тохиолдсон газарт гүйцэтгэхийг хориглоно.

6.3.Бодит хяналтын хэрэгслийг нээх, сонсох, бичлэгийн код тайлах, нислэг болон түүнтэй холбоотой баримт бичигт нэмэлт, өөрчлөлт оруулахыг хориглоно.

6.4.Анхан шатны арга хэмжээний үр дүнд олж авсан бүх материалыг комисст шилжүүлнэ.

6.5.Улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага болон холбогдох бусад этгээд осол, зөрчилд өртсөн эд мөрийн баримтыг шинжлэн шалгах ажиллагаа дуусах хүртэл хадгалж, хамгаална.

6.6.Эд мөрийн баримт, бодит хяналтын хэрэгсэл бүрийг олж авсан газар, огноо, цаг, хүлээн авсан, шилжүүлсэн этгээдийг тэмдэглэсэн бүртгэлтэйгээр хүлээлцэнэ. Уг бүртгэлийг шинжлэн шалгах хэрэгт хавсаргана.

Долоо. Шинжлэн шалгах ажиллагааг явуулах журам.

7.1.Комисс шинжлэн шалгах ажиллагааг дараах дарааллаар явуулна:

7.1.1.мэдээлэл цуглуулах, бүртгэх;

7.1.2.анхан шатны арга хэмжээгээр олж авсан материалыг судлах;

7.1.3.шаардлагатай нэмэлт судалгаа, шинжилгээ хийлгэх;

7.1.4.шалтгааныг тогтоох;

7.1.5.дүн шинжилгээ хийж, дүгнэлт гаргах;

7.1.6.акт үйлдэх;

7.1.7.урьдчилан сэргийлэх зөвлөмж боловсруулах.

7.2.Комисс осолдсон агаарын хөлгийн багийн гишүүд болон холбогдох бусад хүний сэтгэц-физиологийн байдлыг судлах, шаардлагатай тохиолдолд дадлага, туршлага бүхий шинжээч эмчийг татан оролцуулах эрхтэй.

7.2.1.хүний амь нас хохирсон, хүнд гэмтэл авсан нисэхийн сүйдэл, сүйрлийг шинжлэн шалгах комисст шинжээч эмчийг заавал оролцуулна.

7.3.Комисс шинжлэн шалгах ажиллагаанд шаардлагатай тохиолдолд дотоод, гадаадын эрдэм шинжилгээний байгууллага, лаборатори, мэргэжилтнийг татан оролцуулж, судалгаа хийлгэж болно.

7.4.Осолдсон агаарын хөлгийг зохион бүтээгч, үйлдвэрлэгч, засвар үйлчилгээ гүйцэтгэсэн байгууллагын төлөөлөгчийг судалгаанд оролцуулж болох бөгөөд тэдгээр нь зохих хугацаанд ирээгүй тохиолдолд оролцоогүйгээр судалгааг явуулна.

7.5.Комиссын ажлыг ерөнхий шинжээчийн баталсан төлөвлөгөөний дагуу гүйцэтгэнэ.

7.6.Хуралдааныг тэмдэглэлээр баримтжуулж, оролцсон гишүүд гарын үсэг зурна.

7.7.Шинжээч, мэргэжилтэн бичгээр даалгавар хүлээн авч, судалгааны үр дүнг гарын үсэг зурсан дүгнэлтээр үйлдэж, шинжлэн шалгах хэрэгт хавсаргана.

НАЙМ. ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ АЖИЛЛАГААНЫ ҮР ДҮН.

8.1.Комисс шинжлэн шалгах ажиллагааны эцэст акт үйлдэх бөгөөд дараах агуулгыг заавал тусгана:

8.1.1.нислэгийн зохион байгуулалт, нисэх багийн бэлтгэл, агаарын хөлгийн техникийн байдал, цаг агаар, үйл явдлын он цагийн дараалал зэрэг бодит мэдээлэл;

8.1.2.тогтоогдсон баримтад үндэслэсэн дүн шинжилгээ;

8.1.3.үйл явдлын ангилал, шалтгааны талаарх дүгнэлт;

8.1.4.ижил төстэй үйл явдлаас урьдчилан сэргийлэх санал, зөвлөмж, хариуцах этгээд, биелүүлэх хугацаа. /Актын дэлгэрэнгүй бүтцийг 3 дугаар хавсралтаар тогтоов/

8.2. Актын хувь бүрд комиссын бүх гишүүн гарын үсэг зурах бөгөөд актын агуулга, дүгнэлттэй санал нийлэхгүй гишүүн нь үндэслэл бүхий тусгай саналаа нэг хоногийн дотор ерөнхий шинжээчид бичгээр гаргаж болно. Ийм тохиолдолд уг гишүүн “тусгай саналтай” гэсэн тэмдэглэгээтэйгээр актад гарын үсэг зурах бөгөөд тусгай санал, түүний үндэслэлийг актад хавсаргана.

8.3.Нисэхийн осол, ноцтой зөрчлийн шалтгааны талаарх эцсийн дүгнэлтийг шинжлэн шалгасан актыг үндэслэн ерөнхий шинжээч гаргаж баталгаажуулна.

8.4.Шинжлэн шалгах ажиллагаа дууссаны дараа ерөнхий шинжээч, эсвэл түүний томилсон комиссын гишүүн холбогдох байгууллага, бие бүрэлдэхүүнд задлан хэлэлцүүлэг хийж, тогтоогдсон нөхцөл байдал, шалтгаан, урьдчилан сэргийлэх зөвлөмжийг танилцуулна.

8.5.Шинжлэн шалгах ажиллагааны үр дүнд нөлөөлсөн журам, дүрэм зөрчсөн баримт тогтоогдсон, эсхүл дүгнэлт алдаатай гэж үзэх шинэ нөхцөл байдал илэрсэн бол акт баталгаажсанаас хойш 30 хоногийн дотор дүгнэлтийг дахин хянах шийдвэр гаргаж, шинээр комисс байгуулж болно.

8.6. Улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага эцсийн дүгнэлт, түүний агуулгатай санал нийлэхгүй бол дүгнэлтийг мэдэгдсэнээс хойш 14 хоногийн дотор үндэслэл бүхий гомдлоо бичгээр ерөнхий шинжээчид гаргаж болно.

8.6.1.ерөнхий шинжээч гомдлыг хүлээн авснаас хойш 14 хоногийн дотор хянаж, дүгнэлтийг хэвээр үлдээх, эсвэл 8.5-д заасан журмаар дахин хянах эсэхийг шийдвэрлэж, хариуг бичгээр өгнө.

8.6.2.ерөнхий шинжээчийн шийдвэрт гомдолтой хэвээр байвал холбогдох этгээд хариу хүлээн авснаас хойш 14 хоногийн дотор Батлан хамгаалахын сайдад гомдлоо дахин гаргаж болно.

8.6.3.гомдол гаргасан нь 9 дүгээр бүлэгт заасан урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний хэрэгжилтийг түдгэлзүүлэх үндэслэл болохгүй.

8.7.Шинжлэн шалгах ажиллагааны актыг үйлдэж, нэг хувийг ерөнхий шинжээчид (10 дугаар бүлэгт заасан нэгдсэн бүртгэлд хавсаргах), нэг хувийг улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагад, нэг хувийг БХЯ-ны архивд мэдээллийн зорилгоор хүргүүлнэ.

8.7.1.осол, зөрчилтэй холбогдуулан эрүүгийн хэрэг үүсгэсэн бол нэмэлт хувийг мөрдөн шалгах ажиллагаа явуулж буй байгууллагад хүргүүлнэ.

ЕС. УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ АРГА ХЭМЖЭЭ, ДАВТАГДАХААС СЭРГИЙЛЭХ ТОГТОЛЦОО.

9.1.Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулах албан ёсны үндэслэл нь баталгаажсан шинжлэн шалгах ажиллагааны акт, эцсийн дүгнэлт байна.

9.2.Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө боловсруулах үүргийг улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллагын удирдлага хүлээх бөгөөд хэд хэдэн байгууллагад хамаарах, эсвэл салбар дундын шинжтэй урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний хувьд Улсын нисэхийн хэлтэс хүлээнэ.

9.2.1.урьдчилан сэргийлэх төлөвлөгөөнд арга хэмжээ тус бүрийн агуулга, хариуцах этгээд, биелүүлэх хугацаа, үр дүнг хэмжих шалгуурыг тусгана.

9.2.2.урьдчилан сэргийлэх төлөвлөгөөг эцсийн дүгнэлт баталгаажсанаас хойш 30 хоногийн дотор боловсруулж, холбогдох удирдлагаар батлуулж, ерөнхий шинжээчид хүргүүлнэ.

9.3.Арга хэмжээг хэрэгжүүлэгч нь биелэлтийг хариуцлагатай этгээдэд илтгэх, эсвэл хугацаа дуусахаас 5-аас доошгүй хоногийн өмнө биелүүлээгүй шалтгааны тухай бичгээр мэдэгдэнэ.

9.4.Ерөнхий шинжээч төлөвлөгөөнд заасан арга хэмжээ хугацаандаа, бүрэн хэрэгжсэн эсэхийг шалгаж, хэрэгжсэн арга хэмжээ ижил төстэй үйл явдлаас бодитоор сэргийлж чадаж байгаа эсэхэд үнэлгээ өгнө. Хугацаандаа хэрэгжээгүй, эсвэл үр дүн султай гэж үзвэл ерөнхий шинжээч холбогдох удирдлагад дахин шаардлага тавьж, шаардлагатай бол Батлан хамгаалахын сайдад илтгэнэ.

9.5. Тодорхой шалтгаан, хүчин зүйл ижил төстэй осол, зөрчилд давтан тохиолдож байгаа эсэхийг илрүүлэх зорилгоор ерөнхий шинжээч 10 дугаар бүлэгт заасан мэдээллийн санд үндэслэн улирал тутам чиг хандлагын дүн шинжилгээ хийж, тогтолцооны шинжтэй эрсдэл илэрвэл нэн даруй Батлан хамгаалахын сайд, холбогдох байгууллагад анхааруулна.

АРАВ. ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН НЭГДСЭН БҮРТГЭЛ, МЭДЭЭЛЛИЙН САН, ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ.

10.1.Осол, ноцтой зөрчил, зөрчил бүрийг ерөнхий шинжээч, улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага тус бүрээр 4 дүгээр хавсралтад заасан маягтын дагуу мэдээллийн санд заавал бүртгэнэ.

10.2.Мэдээллийн сан нь байнгын хадгалалттай баримт бичиг байх бөгөөд илэрсэн шалтгаан, хүчин зүйлийг 5 дугаар хавсралтад заасан ангиллаар бүртгэнэ.

10.3.Ерөнхий шинжээч осол, зөрчлийн нэгдсэн бүртгэл, мэдээллийн санг хөтөлж, илэрсэн шалтгаан, хүчин зүйлийг ангилан бүртгэнэ. Улсын нисэхийн хэлтэс өөрийн бодлого, зохицуулалтын үүргийг хэрэгжүүлэх зорилгоор уг мэдээллийн санд танилцах эрхтэй боловч бүртгэл, ангиллыг өөрчлөх эрхгүй.

10.4.Ерөнхий шинжээч нислэгийн аюулгүй байдлын байдалд жил бүр дүн шинжилгээ хийж, дараа оны 2 дугаар сарын 15-ны өдрөөс өмнө БХЯ-нд тайлагнана. Тайланд илэрсэн эрсдэл, чиг хандлага, өмнөх зөвлөмжийн хэрэгжилтийн байдлыг тусгана.

10.5.Улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага сар бүр гарсан зөрчил, бие бүрэлдэхүүний алдаатай үйлдлийг хэлэлцэн дүгнэж, ижил шалтгаант ослоос урьдчилан сэргийлэх зөвлөмж боловсруулах зорилгоор хэлэлцүүлэг зохион байгуулна.

10.6.Осол, зөрчлийг бүрэн, бодитой бүртгэсэн, зөв ангилсан эсэхэд тавих хяналтыг ерөнхий шинжээч улирал тутам хэрэгжүүлж, илэрсэн дутагдлыг арилгуулна.

АРВАН НЭГ. МЭДЭЭЛЭЛ ХАМГААЛАХ, НИЙТЭД МЭДЭЭЛЭХ ЖУРАМ.

11.1.Осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны талаарх баримт, мэдээллийг устгах, өөрчлөх, нуун дарагдуулах, зөвшөөрөлгүй задруулахыг хориглоно.

11.2.Дараах мэдээлэл шинжлэн шалгах ажиллагааны нууцад хамаарна:

11.2.1.гэрч, холбогдогчийн бичгээр болон амаар өгсөн анхны мэдүүлэг;

11.2.2.бодит хяналтын хэрэгслийн бичлэг, түүний тайллага;

11.2.3.эмнэлгийн болон сэтгэц-физиологийн үзлэгийн дүн;

11.2.4.комиссын хуралдааны тэмдэглэл, ажлын явцын ноорог материал.

11.3.Энэ дүрмийн 11.2-т заасан мэдээллийг зөвхөн нислэгийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх зорилгоор комисс, ерөнхий шинжээч ашиглах бөгөөд гаднын этгээдэд өгөх, түүнтэй хэлэлцэхийг хориглоно.

11.4.Шинжлэн шалгах ажиллагааны акт (эсвэл түүний хураангуй), эцсийн дүгнэлт, урьдчилан сэргийлэх зөвлөмж 11.4-т заасны дагуу нийтэд нээлттэй байна.

11.3. **Батлан хамгаалахын сайд**, эсхүл ерөнхий шинжээч шинжлэн шалгах явцад зөвхөн бодит баримтыг, ажиллагаа дууссаны дараа албан ёсны үр дүнгийн мэдээллийг олон нийтэд мэдээлж болно.

АРВАН ХОЁР. ХАРИУЦЛАГА.

12.1.Осол, зөрчилд хүргэсэн үйлдэл, эс үйлдэхүйд хариуцлага хүлээлгэх асуудлыг энэ дүрмээр бус, харин холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу тухайн чиг үүрэг

бүхий байгууллага тусад нь шийдвэрлэнэ. Энэ дүрэмд заасан шинжлэн шалгах ажиллагааны дүгнэлт нь тийнхүү хариуцлага хүлээлгэх шийдвэрийн цорын ганц үндэслэл болохгүй бөгөөд 1.3-т заасан зарчмыг баримтална.

12.2. Харин энэ дүрэмд заасан шинжлэн шалгах ажиллагаанд саад учруулсан, эд мөрийн баримт, бодит хяналтын хэрэгслийг зөвшөөрөлгүй устгасан, өөрчилсөн, мэдээлэл нуун дарагдуулсан, баримт бичиг хуурамчаар бүрдүүлсэн этгээдэд холбогдох хууль тогтоомжид заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

12.3. Хариуцлага хүлээлгэх нь илэрсэн зөрчил, дутагдлыг арилгах, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах үүргээс чөлөөлөх үндэслэл болохгүй.

АРВАН ГУРАВ. БУСАД.

13.1. Гадаад улсын нутаг дэвсгэрт Монгол Улсын улсын агаарын хөлөгтэй холбоотой осол гарсан бол шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцох эрх бүхий төлөөлөгчийг ерөнхий шинжээчийн саналаар Батлан хамгаалахын сайд томилно.

13.2. Улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага нь энэ дүрэмд нийцүүлэн дотоод журам, зааврыг боловсруулж мөрдөнө.

13.4. Ерөнхий шинжээч энэ дүрмийн хэрэгжилтийн талаар Батлан хамгаалахын сайдын өмнө шууд хариуцлага хүлээнэ.

--oOo--

ОСОЛ, ЗӨРЧИЙН ТУХАЙ МЭДЭГДЭХ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ МАЯГТ**1.1. Ерөнхий өгөгдөл**

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Осол, зөрчил гарсан огноо	
Цаг	
Байршил	
Агаарын хөлгийн маяг, үйлдвэрлэгч	
Агаарын хөлгийн бүртгэл	
Эзэмшигчийн хаяг	
Гэмтэж бэртэгсдийн тоо	

1.2. Нислэгийн үйл ажиллагааны нарийвчилсан мэдээлэл

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Аяллын дугаар	
Өндөр	
Ашигласан хөөргөх, буулгах зурвас /ХБЗ/	
Нисэн гарсан цэг	
Нисэн очих цэг	
Илтгэл хийх хамгийн ойрын цэг (ИХХОЦ)	
ИХХОЦ хүртэлх зай ба чиглэл	
Осол, зөрчил гарах үед ямар нислэг үйлдэж байсан, нислэгийн нөхцөл	
Нислэгийн төрөл	
Нислэгийн үе шат	
Нислэгт нөлөөлсөн хүчин зүйл	

1.3. Болсон явдлын тодорхойлолт хэсгийг бөглөх зөвлөмж

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Болсон явдлын тодорхойлолт	
Нисэх багийн гишүүний нэр	
Үнэмлэхний дугаар	
Сүүлийн 90 хоногт ниссэн цаг	
Тухайн ангиллын агаарын хөлөгөөр ниссэн цаг	
Нислэгийн нийт цаг	
Сүүлчийн шалгалт, шалгагчийн нэр, огноо, шалгасан үнэмлэх	

1.4. Осол, зөрчлийн төрөл

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Осол /зөрчил/	
Агаарын зайн зөрчил	
Холбоо, навигацийн тоног төхөөрөмжийн гэмтэл, зөрчил	
Аэродромын зөрчил	
Аюултай ачаатай холбоотой зөрчил	

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Шувуунаас шалтгаалсан зөрчил	
Агаарын хөлгийн дутагдал /татгалзал/, техникийн зөрчил	

1.5. Мэдээлэгчийн тухай

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Мэдээлэгчийн нэр, албан тушаал, холбоо барих утас	

1.6. Гарсан осол, зөрчил, түүнийг арилгах талаар авсан арга хэмжээний тухай мэдээлэл

Асуулт	Мэдээллийн агуулга
Осол, зөрчил гарсан огноо, цаг, байршил	
Агаарын хөлгийн маяг, үйлдвэрлэгч, бүртгэл	
Зөрчилд холбогдсон этгээдийн нэр, үнэмлэх	
Нислэгийн дүрэм, заавар зөрчсөн тухай	
Болсон явдлын тодорхойлолт, шалтгаан	
Осол, зөрчлийн шалтгааныг бий болгосон этгээд, байгууллага	
Зөрчлийг арилгах талаар авсан арга хэмжээ	
Тооцсон, эсвэл бодит зардал	

--oOo--

ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ ХЭРГИЙН БҮРДЭЛ

1. Комисс томилсон тухай шийдвэр.
2. Осол, зөрчлийн тухай анхны болон бичгээр мэдэгдэл.
3. Шинжлэн шалгах ажиллагааны төлөвлөгөө.
4. Гэрчийн, холбогдогчийн бичгээр авсан тайлбар.
5. Эрүүл мэндийн үзлэгийн дүгнэлт.
6. Бодит хяналтын хэрэгслийн код тайлсан материал, дүн шинжилгээ.
7. Техникийн судалгаа, шинжилгээний дүгнэлт (шаардлагатай бол).
8. Нислэгийн бэлтгэл, гүйцэтгэлийн баримт бичгийн хуулбар.
9. Эд мөрийн баримтын хүлээлцэх бүртгэл (6.5-д заасан).
10. Дэд бүлэг, ажлын хэсгийн тайлан, шинжээчийн дүгнэлт.
11. Комиссын хурлын тэмдэглэл.
12. Тусгай санал (байвал).
13. Шинжлэн шалгасан акт, эцсийн дүгнэлт.
14. Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний санал, зөвлөмж.

--oOo--

ШИНЖЛЭН ШАЛГАСАН АКТЫН БҮТЭЦ

Осол, ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгасан актыг дараах бүтцээр үйлдэнэ:

I. Бодит мэдээлэл. Нислэгийн зохион байгуулалт, даалгавар; нисэх багийн бүрэлдэхүүн, бэлтгэл; агаарын хөлөг, түүний техникийн байдал; цаг агаар, аэродромын нөхцөл; үйл явдлын он цагийн дараалал, гэрчийн мэдүүлэг; бодит хяналтын хэрэгслийн мэдээлэл; хохирлын шинж (хүний эрүүл мэнд, амь нас, агаарын хөлөг, эд хөрөнгө).

II. Дүн шинжилгээ. Тогтоогдсон баримтад үндэслэн үйл явдалд хүргэсэн үйлдэл, нөхцөл байдал, техникийн болон хүний хүчин зүйлийн дүн шинжилгээ.

III. Дүгнэлт. Үйл явдлын ангилал; шалтгаан (хүчин зүйл)-ы талаарх дүгнэлт; хувь нэмэр оруулсан нөхцөл.

IV. Зөвлөмж. Ижил төстэй үйл явдлаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор гаргасан санал, зөвлөмж, хариуцах этгээд, хугацаа.

Зөрчлийн шинжлэн шалгалтын актыг дээрх бүтцийг хялбарчлан, зайлшгүй шаардлагатай мэдээллийг багтаан товч хэлбэрээр үйлдэж болно.

--oOo--

ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙН БҮРТГЭЛИЙН САН (маягт)

Д/д	Огноо, цаг, газар	Агаарын хөлгийн төрөл, дугаар	Үйл явдлын ангилал	Товч агуулга	Хохирлын шинж	Шинжлэн шалгасан хугацаа	Тогтоогдсон шалтгаан	Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ	Тэмдэглэл

Бүртгэлийн санг ерөнхий шинжээч болон улсын агаарын хөлгийг эзэмшигч байгууллага тус бүр хөтөлж, байнгын хадгалалтад байлгана.

--oOo--

НИСЛЭГ-ТЕХНИКИЙН ҮЙЛ ЯВДЛЫН ХҮЧИН ЗҮЙЛ (ШАЛТГААН)-Ы АНГИЛАЛ

Нэг. Нислэг гүйцэтгэх үед бие бүрэлдэхүүний гаргасан зөрчил, алдаа

1. Нислэгийн зохион байгуулалтын зөрчил, алдаа: нислэг зохион байгуулах журам, дүрмийн зөрчил; мэргэжлийн бэлтгэл хангалтгүй; нислэгийн баримт бичиг боловсруулахад гаргасан алдаа.

2. Агаарын хөдөлгөөн, нислэг удирдах үеийн зөрчил, алдаа: нислэг удирдах журам, дүрмийг мөрдөөгүй; хувийн бэлтгэлд хариуцлагагүй хандсан; мэргэжлийн бэлтгэл хангалтгүй; албан тушаалтнуудын харилцан ажиллагааны зөрчил.

3. Нисэх багийн гишүүний зөрчил, алдаа: нислэгийн даалгавар гүйцэтгэх журмыг мөрдөөгүй; нисэх арга техникийн алдаа; нисэхийн техник ашиглах явцад гаргасан алдаа; хувийн бэлтгэлд хариуцлагагүй хандсан; мэргэжлийн бэлтгэл хангалтгүй; багийн гишүүдийн харилцан ажиллагааны алдаа; ажиллах чадвар буурсны улмаас гаргасан алдаа.

4. Нислэгийн хангалтын зөрчил, алдаа: агаарын навигацын, штурманы, инженер-нисэхийн, аэродром-техникийн, радиотехникийн, цаг уурын, эмнэлгийн хангалтын зөрчил.

Хоёр. Бие бүрэлдэхүүний үйл ажиллагаатай холбоогүй нисэхийн техникийн татгалзал

5. Нисэхийн техникийн хийц-үйлдвэрлэлийн дутагдал (хийц, эргономик, үйлдвэрлэлийн дутагдал).
6. Нисэхийн техникийн засварын дутагдал (технологийн зөрчил, ажил гүйцэтгэгчийн бэлтгэл хангалтгүй, засварын норматив зөрчсөн).
7. Шалтгаан нь тогтоогдоогүй боловч хамгийн магадлалтай нисэхийн техникийн татгалзал.

Гурав. Бусад шалтгаан

8. Нисэхийн техникийн туршилт, нислэгийн ажлыг зохицуулах баримт бичгийн дутагдал.
9. Нислэгийн хангалтын хэрэгслийн дутагдал (хийц, эргономик, найдвартай ажиллагаа, засварын чанар).
10. Шалтгаан нь тогтоогдоогүй боловч хамгийн магадлалтай үйл явдал (бие бүрэлдэхүүний алдаа, техникийн татгалзал, гаднын хүчин зүйл хосолсон байж болзошгүй).
11. Урьдчилан таамаглах боломжгүй гаднын хүчин зүйлийн нөлөө: агаар мандал дахь биет, шувуутай мөргөлдөх; агаар мандлын цахилгааны нөлөө; турбулент урсгал; салхины шилжилт; бусад саад; бие бүрэлдэхүүний ажиллах чадвар алдагдах.

--oOo--

ОСОЛ, НОЦТОЙ ЗӨРЧИЛ, ЗӨРЧИЛД ХАМААРАХ НИСЛЭГ-ТЕХНИКИЙН ҮЙЛ ЯВДЛЫН ЖАГСААЛТ

Нэг. Осолд хамаарах жишээ тохиолдол

1. Агаарын хөлөгт байсан хүн нас барах.
2. Агаарын хөлөгт байсан хүн хүнд гэмтэл авах (яс хугарах, дотоод эрхтэн гэмтэх, 48 цагаас дээш хугацаагаар эмнэлэгт хэвтэх зэрэг).
3. Агаарын хөлөг газарт, усанд унаж, галд шатаж бүрэн сүйрэх.
4. Агаарын хөлөг мэдэгдэхүйц хэмжээгээр гэмтэж, сэргээн засварлах боломжгүй, эсвэл эдийн засгийн хувьд үр ашиггүй болох.
5. Агаарын хөлөг сураггүй алга болж, албан ёсны эрэн хайх ажиллагааг зогсоосон байх.

Хоёр. Ноцтой зөрчилд хамаарах үйл явдал

1. Агаарын хөлгүүд хоорондоо мөргөлдөх, эсвэл мөргөлдөх тохиолдол гаргах.
2. Агаарын хөлөг газрын (усны) саадтай мөргөлдөх.
3. Агаарын хөлгийг зөвшөөрөгдсөнөөс гадуур, аэродром (талбай)-оос гадна албадан буулгах.
4. Агаарын хөлгийн нисэх баг орон зайн, харааны баримжаагаа алдах.
5. Агаарын хөлгийг удирдлага алдах, урсгал тасрах горимд оруулах.
6. Агаарын хөлгийн ашиглалтын хязгаарлалтыг ноцтойгоор хэтрүүлж, хийцэд үлдэгдэл хэв гажилт үүсгэх.
7. Агаарын хөлөгт гал гарах.
8. Хөдөлгүүр даалгаварт тусгаагүйгээр нислэгийн үед унтрах, татгалзах.
9. Нислэгийн онцгой тохиолдолд хамаарах агаарын хөлгийн удирдлагын системийн татгалзал.
10. Буух төхөөрөмжийн нэг буюу хэд хэдэн тулгуур дэлгэгдэхгүй байх, өөрөө эсвэл алдаатай дэлгэгдэх, хураагдах.
11. Агаарын хөлгийн их бие, салхины шилэнд зөвшөөрөгдөхгүй ан цав үүсэх.
12. Аюулгүй нислэгийн өндөр, эшелон тусгаарлалтын дүрмийг ноцтой зөрчих (агаарын хөлгүүд ойртох).
13. Хөөрөлт, буултын цаг агаарын тогтоосон минимумыг зөрчих.
14. Нисгэгч, нисэх багийн гишүүний ажиллах чадвар огцом буурах, алдагдах.
15. Даалгаварт тусгаагүй буулт хийх, зурвасны гадна буух, хязгаараас гарах.
16. Нислэгийн даалгавар гүйцэтгэхэд нөлөөлсөн үндсэн болон нөөц холбоо, радиотехникийн хэрэгсэл татгалзах.
17. Агаарын хөлгийн бүхээгийн бүрхүүл эвдрэх, нээгдэх, тасрах.
18. Хөдөлгүүр, сэнс, дамжуулгын хайрцагт ер бусын чичиргээ, дуу чимээ илрэх.
19. Автомат удирдлагын систем нислэгийн явцад санамсаргүйгээр тасрах, эсвэл гар удирдлагад зөвшөөрөлгүй шилжих.
20. Төвөгтэй нөхцөл үүсэх, эсвэл нисэх багийн гишүүн (зорчигч)-ийн эрүүл мэндэд хохирол учруулсан бусад ноцтой үйл явдал.

Гурав. Зөрчилд хамаарах үйл явдал

1. Хөөрөлтийг зогсоох.
2. Зөвшөөрөгдсөн дээд хэмжээнээс давсан хэт ачаалалтай газардах.
3. Агаарын хөлгийн нислэгийн ашиглалтын зааврыг зөрчиж хоёр дахь тойрогт гарах.
4. Давтан буултын оролт хийхэд хүрэлцэхгүй түлшний үлдэгдэлтэй буух.
5. Агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдөх (ноцтой гэмтэл учраагүй).
6. Агаарын хөлгийн ашиглалтын хязгаарлалтыг зөрчих.
7. Бүлгийн нислэгт хөтлөгч агаарын хөлгийг хараанаас алдах.
8. Нисэх баг өвчтэй үедээ нислэг гүйцэтгэх, эсвэл нислэгийн ээлжийн цагийн нормыг хэтрүүлэх, амралтын дэглэм зөрчих.
9. Нислэгийн даалгавар гүйцэтгэх журам, нөхцөлийг мөрдөхгүй байх.
10. Агаарын хөдөлгөөний удирдлагын байгууллагын зөвшөөрөлгүйгээр нислэгийн өндрийг өөрчлөх.
11. Агаарын хөлгийн байрлалын талаар нисэх багт буруу мэдээлэл өгөх.
12. Агаарын хөлөгтэй удирдлагын холбоо түр алдагдах.
13. Нисэх баг бэлтгэгдээгүй нөхцөлд орох, эсвэл бэлтгэлийн түвшиндээ нийцээгүй даалгавар гүйцэтгэх.
14. Техникийн үйлчилгээ дуусаагүй агаарын хөлгийг нислэгт гаргах.
15. Хоёрдогч радиолокаторын кодыг буруу тохируулснаас нисэх баг, газрын алба хооронд төөрөгдөл үүсэх.
16. Нислэгийн мэдээллийн (AIP) шугамаар алдаатай, бүрэн бус мэдээлэл, эсвэл алдаатай газрын зураг, схем ашигласнаас үүссэн зөрчил.
17. Аэродромын гэрэлтүүлэг, тэмдэг тэмдэглэгээ гэмтэх, дутуу байхаас үүссэн зөрчил.
18. Нислэгийг зохион байгуулах, гүйцэтгэх, хангах, үйлчилгээ үзүүлэх үед норматив баримт бичгийн шаардлага зөрчсөн бөгөөд агаарын хөлгийн бүрэн бүтэн байдал, түүнд байгаа хүмүүсийн амь насанд аюул учруулж болох бусад үйл явдал.

Дээрх жагсаалтад дурдаагүй боловч холбогдох шинжээрээ адилтгах бусад үйл явдлыг комисс, эсвэл ерөнхий шинжээч 2.2-т заасан зарчмыг баримтлан ангилж болно.

--oOo--

КОМИССЫН АЖИЛЛАХ ЖУРАМ

1. Комисс томилогдсоны дараах эхний хуралдаанаараа шинжлэн шалгах ажиллагааны төлөвлөгөө, гишүүд хоорондын ажил үүргийн хуваарийг хэлэлцэн батална.

2. Ажил ихтэй, олон чиглэл хамарсан шинжлэн шалгах ажиллагааны хувьд ерөнхий шинжээч нислэгийн, инженер-техникийн, захиргаа-судалгааны чиглэлээр дэд бүлэг байгуулж, ахлагчийг нь томилно. Дэд бүлэг тус бүр өөрийн эрхэлсэн чиглэлээр судалгаа хийж, дүгнэлтээ комиссын хуралдаанд илтгэнэ.

3. Комиссын хуралдааныг долоо хоногт нэгээс доошгүй удаа, шаардлагатай тохиолдолд илүү олон удаа зарлана. Хуралдаанд оролцсон гишүүд, хэлэлцсэн асуудал, гаргасан шийдвэрийг тэмдэглэлд тусгаж, тэмдэглэлд ерөнхий шинжээч гарын үсэг зурна.

4. Хэлэлцсэн асуудлаар гишүүдийн санал зөрөлдвөл асуудлыг олонхын саналаар шийдвэрлэх бөгөөд цөөнх нь энэ дүрмийн 8.2-т заасны дагуу тусгай саналаа бичгээр гаргах эрхтэй.

5. Комиссын гишүүн бүр өөрт даалгасан ажлыг тогтоосон хугацаанд гүйцэтгэж, дүнг бичгээр илтгэнэ. Даалгавар биелүүлээгүй, эсвэл хугацаа хэтрүүлсэн гишүүнд ерөнхий шинжээч хариуцлага тооцох санал гаргаж болно.

6. Комиссын ажлын явцын талаар (ерөнхий шинжээч өөрөө ахалдаггүй тохиолдол гэж үзвэл 3.7-д зааснаар) томилогдсон дарга ерөнхий шинжээчид 10 хоног тутам бичгээр танилцуулна.

7. Комиссын дотоод хэлэлцүүлэг, ноорог дүгнэлт, гишүүдийн хоорондын захидал харилцаа 11.2-т заасны дагуу нууцад хамаарна.

--oOo--

ГЭРЧ, ХОЛБОГДОГЧИЙН МЭДҮҮЛЭГ АВАХ МАЯГТ

Мэдээллийн зүйл	Агуулга
Мэдүүлэг өгч буй хүний овог, нэр	
Албан тушаал, цол, зэрэг	
Үйл явдалтай холбогдох байдал (гэрч/холбогдогч/шинжээч)	
Мэдүүлэг авсан огноо, цаг, газар	
Мэдүүлэг авсан комиссын гишүүний нэр	
Асуулт, хариултын агуулга	
Мэдүүлэг өгсөн хүний гарын үсэг	
Мэдүүлэг авсан хүний гарын үсэг	

Мэдүүлгийг сайн дурын үндсэн дээр, аливаа албадлагагүйгээр авах бөгөөд энэ тухай маягтад тэмдэглэнэ. Мэдүүлгийн агуулгыг 1.3, 11.2-т заасны дагуу хамгаална.

--oOo--

**ЭД МӨРИЙН БАРИМТ, БОДИТ ХЯНАЛТЫН ХЭРЭГСЭЛ ХҮЛЭЭН АВАХ-
ШИЛЖҮҮЛЭХ ХУУДАС**

Д/д	Эд зүйлийн нэр, тодорхойлолт	Олдсон газар	Олдсон огноо, цаг	Хүлээлгэн өгсөн этгээд (нэр, гарын үсэг)	Хүлээн авсан этгээд (нэр, гарын үсэг)	Хадгалах газар, нөхцөл	Тэмдэглэл

Уг хуудсыг эд зүйл, баримт бүрт тусад нь үйлдэж, шинжлэн шалгах хэрэгт хавсаргана (2 дугаар хавсралт).

--oOo--