

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ДҮРЭМ-203

АГААРЫН ХӨЛГИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ

ГАРЧИГ

А бүлэг. Ерөнхий зүйл

- 203.1 Дүрмийн зорилт
- 203.2 Дүрмийн үйлчлэх хүрээ
- 203.3 Тодорхойлолт
- 203.4 Шинжлэн шалгах ажиллагааны зарчим
- 203.5 Осол, зөрчлийн мэдээлэл

Б бүлэг. Шинжлэн шалгах ажиллагаа

- 203.6 Шинжлэн шалгах ажиллагаа
- 203.7 Шинжлэн шалгах ажиллагааг эхлүүлэх
- 203.8 Шинжээчдийн баг, бүрэлдэхүүнийг томилох
- 203.9 Шинжлэн шалгах багийн ахлагч
- 203.10 Мэдээлэл, мэдээллийг хамгаалах
- 203.11 Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, зөвлөх
- 203.12 Нислэг техникийн осол, зөрчлийн тайлан
- 203.13 Осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх аюулгүй ажиллагааны зөвлөмж
- 203.14 Осол, зөрчлийн талаар авах бусад арга хэмжээ

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ДҮРЭМ – 203
АГААРЫН ХӨЛГИЙН ОСОЛ, ЗӨРЧЛИЙГ
ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ**

А БҮЛЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

203.1 Дүрмийн зорилт

1.1. Иргэний агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаатай холбогдсон харилцааг зохицуулахад энэ дүрмийн зорилт оршино.

203.2 Дүрмийн үйлчлэх хүрээ

2.1. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр иргэний агаарын хөлөгт тохиолдсон осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг зохицуулна:

2.2. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс гадна хэлэлцэн тохиролцсон улсын нутаг дэвсгэрт Монгол Улсын бүртгэлтэй иргэний агаарын хөлөгт тохиолдсон осол, ноцтой зөрчлийг Олон улсын гэрээ хэлэлцээрийн дагуу шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцох ажиллагааг зохицуулна:

2.3. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс гадна хэлэлцэн тохиролцсон улсын нутаг дэвсгэрт Монгол Улс, тээвэрлэгчийн харьяалах улсын хувьд тээвэрлэгчийн иргэний агаарын хөлөгт тохиолдсон осол, ноцтой зөрчлийг олон улсын гэрээ хэлэлцээрийн дагуу шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцох ажиллагааг зохицуулна:

203.3 Тодорхойлолт

3.1. Энэ дүрэмд хэрэглэсэн тодорхойлолтыг дараахь утгаар ойлгоно:

3.1.1. *Агаарын хөлөг* гэж Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 3.1.4-д зааснаар ойлгоно;

3.1.2. *Аюулгүй ажиллагааны зөвлөмж* гэж шинжлэн шалгах ажиллагааны явцад бий болсон мэдээлэлд тулгуурлан осол, зөрчлөөс сэргийлэх зорилгоор шинжлэн шалгах эрх бүхий байгууллагаас гаргасан баримт бичгийг;

3.1.3. *Бүртгэгч улс* гэж агаарын хөлгийг өөрийн бүртгэлд оруулсан улсыг;

3.1.4. *Бодит хяналтын төхөөрөмж* гэж осол, зөрчлийн талаар нэмэлт мэдээлэл олж авах, шинжлэн шалгах ажиллагаанд ашиглах зорилгоор агаарын хөлөгт байрлуулсан аливаа бичлэгийн төхөөрөмжийг;

3.1.5. *Дүгнэлт* гэж осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны үр дүнд илэрсэн зөрчил дутагдлуудыг агуулсан, осол, зөрчлийн шалтгааны үндсийг илэрхийлсэн тодорхойлолтыг;

3.1.6. *Зохион бүтээгчийн харьяалах улс* гэж тухайн маягийн загварт хариуцлага хүлээх байгууллагыг хууль ёсоор харьяалах улсыг;

3.1.7. *Зөвлөх* гэж итгэмжлэгдсэн төлөөлөгчийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн дагуу тусламж үзүүлэх зорилгоор тухайн улсаас томилогдсон этгээдийг;

3.1.8. *Зөрчил* гэж осол болон ноцтой зөрчлөөс бусад, агаарын хөлгийн ашиглалттай холбогдсон, агаарын хөлгийн аюулгүй үйл ажиллагаанд нөлөөлж байгаа, эсхүл нөлөөлж болзошгүй тохиолдол, үйл явдлыг;

3.1.9. *Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч* гэж шинжлэн шалгагчийн дадлага туршлагыг харгалзан хэлэлцэн тохиролцсон өөр улсын шинжлэн шалгах үйл ажиллагаанд оролцуулахаар томилогдсон эрх бүхий этгээдийг;

3.1.10. *Ноцтой зөрчил* гэж осолд хүргэх дөхсөн аливаа зөрчлийг (Чикагогийн конвенцийн Хавсралт 13-ын нэмэлт “С” болон ICAO-ын Док 9156-д заасан бөгөөд осол ба ноцтой зөрчил нь зөвхөн үр дагавараараа ялгагдана);

3.1.11. *Осол* гэж Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар Хавсралтанд зааснаар ойлгоно;

3.1.12. *Тайлан* гэж гарсан осол, зөрчилтэй холбоотой олдсон мэдээ, баримт, мэдүүлэг, тэдгээрт хийсэн шалгалт, шинжилгээ судалгаа, түүнээс үндэслэн илэрсэн ажлын дутагдал, доголдол, осол, зөрчлийн шалтгааныг тодорхойлсон дүгнэлт, энэ төрлийн осол дахин давтан гарахаас урьдчилан сэргийлэх санамж зөвлөмж бүхий аюулгүй ажиллагааны дараагийн ажлыг эхлүүлэх үндэс суурь болсон баримт бичгийг;

3.1.13. *Тээвэрлэгч* гэж агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч хувь хүн, байгууллага, эсхүл компанийг;

3.1.14. *Тээвэрлэгчийн харъяалах улс* гэж тээвэрлэгчийн үйл ажиллагааны үндсэн байршил, эсхүл тээвэрлэгч үйл ажиллагааны үндсэн байршилгүй бол түүний байнга оршдог улс᠎а;

3.1.15. *Урьдчилсан тайлан* гэж осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны эхэн үед олж авсан тодорхой мэдээлэлүүдийг шуурхай мэдээллэх зорилгоор ашиглаж болох баримт бичгийг;

3.1.16. *Үйлдвэрлэгчийн харъяалах улс* гэж агаарын хөлгийн эцсийн угсралтанд хариуцлага хүлээх байгууллагыг хууль ёсоор харъяалах улсыг;

3.1.17. *Хэлэлцэн тохиролцсон улс* гэж Чикагогийн конвенцид нэгдэн орсон улсыг;

3.1.18. *Хэрэг явдал болсон улс* гэж газар нутаг дээр нь агаарын хөлгийн осол, зөрчил болсон улсыг;

3.1.19. *Хүний гэмтэл* гэж агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн улмаас хүнд учирсан дараахь гэмтэл, тохиолдолууд:

а/ гэмтэл авсанаас хойш 7 хоногийн дотор 48 цагаас дээш хугацаагаар эмнэлэгт хэвтэж эмчлүүлсэн;

б/ аливаа ясны хугарлууд (хөл гарын хуруу, хамрын ясны хугарал хамаарахгүй);

в/ биеийн гэмтлээс шалтгаалан цус ихээр алдах, мэдрэлийн судас, булчин, шөрмөс гэмтэх;

г/ биеийн аливаа дотоод эрхтэний гэмтэл;

д/ 2 болон 3 дугаар зэргийн түлэгдэлт, эсхүл биеийн гадаргууны 5%-иас дээш хэсгийн түлэгдэлт;

е/ халдварт бодис болон хорт цацраг туяа зэрэг гадны нөлөөллийн гэмтэлүүд.

3.1.20. *Хөөрөлтийн зөвшөөрөгдсөн дээд жин* гэж агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээнд, эсхүл нислэгийн зааварт тусгагдсан хөөрөлтийн хамгийн их жинг;

3.1.21. *Шалтгаан* гэж осол, зөрчил гарахад хүргэсэн аливаа үйлдэл, дутагдал, үйл явдал, нөхцөл байдал эсхүл тэдгээрийн нэгдэлийг;

3.1.22. *Шинжээч* гэж осол, зөрчлийн шалтгааныг тогтооход чиглэгдэн ажиллах эрх бүхий этгээдийг;

3.1.23. *Шинжлэн шалгах* гэж цаашид осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор мэдээлэл цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх, шалтгааныг тогтоох, дүгнэлт бэлтгэх, хэрэв шаардлагатай бол аюулгүй ажиллагааны зөвлөмж гаргах зэрэг үйл ажиллагааг;

3.1.24. *Шинжлэн шалгах багийн ахлагч* гэж мэрэгжил, дадлага, туршлагад нь үндэслэн шинжлэн шалгах ажиллагааг зохион байгуулах, гүйцэтгэх болон түүний явцад хяналт тавих эрхээр хангагдсан этгээдийг;

3.1.25. *Улсын аюулгүй ажиллагааны хөтөлбөр* гэж аюулгүй ажиллагааг сайжруулахад чиглэгдсэн үйл ажиллагаа, эрх зүйн зохицуулалтын нэгдсэн ажиллагааны цогц арга хэмжээг.

203.4 Шинжлэн шалгах ажиллагааны зарчим

4.1. Иргэний агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь бие даасан, хөндлөнгийн хараат бус байх зарчмыг баримтална.

4.2. Иргэний агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа нь хэн нэгэн этгээдийн гэм бурууг тогтоох, хариуцлага тооцох болон хууль хяналт, захиргааны үйл ажиллагаанаас ангид байх зарчмыг баримтлана.

203.5 Осол, зөрчлийн мэдээлэл

5.1. Иргэний агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийн талаар мэдээлэл авсан Иргэний нисэхийн ерөнхий газар болон осол, зөрчлийн талаар мэдсэн аливаа байгуулага, этгээд Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба /цаашид алба гэнэ/-д нэн даруй мэдэгдэнэ.

5.2. Монгол улсын нутаг дэвсгэрт иргэний агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчил гарсан тохиолдолд нөхцөл байдлаас нь хамаарч Алба нь тухайн агаарын хөлөгтэй холбоотой доор дурьдсан улсын эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэл хүргүүлнэ. Үүнд:

5.1.1. бүртгэсэн улс;

5.1.2. агаарын тээвэрчлэгчийн байрлаж буй улс;

5.1.3. зохион бүтээсэн улс;

5.1.4. үйлдвэрлэсэн улс;

5.1.5. эрэн хайх, авран туслах буюу эвдрэл, сүйрлийг тогтоох ажилд хамрагдах улс;

5.1.6. агаарын тээвэрчлэгчийн тухайн нислэгт код хамтран ашигладаг буюу түнш байрладаг улс;

5.1.7. тухайн агаарын хөлгийн хөөрөлтийн зөвшөөрөгдсөн дээд жин 5700 кг-аас дээш бол Олон улсын иргэний агаарын тээврийн байгууллагад;

5.3. Алба нь Монгол улсын нутаг дэвсгэрийн гадна Монгол улсын бүртгэлтэй болон тээвэрчлэгчийн агаарын хөлөгт тохиолдсон осол, зөрчлийн талаар гадаад улсаас мэдээлэл хүлээн авбал мэдээллийг хүлээн авснаа баталгаажуулсан хариуг нэн даруй өгнө. Хариуд доорхи зүйлсийг багтаасан байна. Үүнд:

5.3.1. Агаарын хөлөг ба нисгэх багийн гишүүдтэй холбогдолтой мэдээллүүд;

5.3.2. Агаарын хөлөгт байгаа аюултай ачааны мэдээлэл;

5.3.3. Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч томилох эсэх;

5.3.4. Итгэмжлэгдсэн төлөөлөлч, зөвлөхүүдийн талаарх мэдээлэл тэдгээрийн очих хугацаа;

5.3.5. Шинжлэн шалгах ажиллагааг хариуцаж байгаа улсаас хүссэн бусад мэдээлэл;

5.4. Осол, зөрчилтэй холбоотой аливаа мэдээ, мэдээлэл, тайланг гадаад улсад илгээхдээ Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага ИКАО-ын албан ёсны аль нэг хэл дээр илгээнэ.

Б. БҮЛЭГ. ШИНЖЛЭН ШАЛГАХ АЖИЛЛАГАА

203.6 Шинжлэн шалгах ажиллагаа

6.1. Шинжлэн шалгах ажиллагааны зорилго нь хэн нэгнийг буруутгах зорилогогүй бөгөөд энэ төрлийн осол, зөрчил давтагдан гарахаас урьдчилан сэргийлэхэд чиглэгдэнэ.

6.2. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааг Чикагогийн конвенцийн 13 дугаар хавсралтын дагуу нийцүүлэн явуулна.

203.7 Шинжлэн шалгах ажиллагааг эхлүүлэх

7.1. Нислэг техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба нь осол, ноцтой зөрчлийн талаар мэдээлэл авсан эсхүл мэдсэн тохиолдолд осол, ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааг нэн даруй эхлүүлэнэ.

203.8 Шинжээчдийн баг, бүрэлдэхүүнийг томилох

8.1. Монгол улсын нутаг дэвсгэрт иргэний агаарын хөлгийн осол, зөрчил гарсан тухай мэдэгдэл хүлээн авсан буюу осол, зөрчил гарсныг хүлээн зөвшөөрсний дараа Ерөнхий шинжээч нь шинжлэн шалгах баг түүний ахлагчийг томилоно.

8.2. Осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах багийн бүрэлдэхүүнд томилогдсон шинжээчдээс гадна бүртгэсэн улс, тээвэрлэгчийн байрлаж буй улс, зохион бүтээгчийг харъялах улс, үйлдвэрлэгчийг харъяалах улсын итгэмжлэгдсэн төлөөлөгчид, итгэмжлэгдсэн төлөөлөгчдийн зөвлөх, тухайн агаарын хөлгийн эзэмшигчийн төлөөлөгчдийг тус тус оролцуулж баг, хэсгүүдийг зохион байгуулан ажиллуулна.

8.3. Шинжлэн шалгах багийг зохион байгуулах ажлыг осол, зөрчлийн хэмжээ, шинж чанараас хамааран өөрчилж болно.

203.9 Шинжлэн шалгах багийн ахлагч

9.1. Ахлагч нь шинжлэн шалгах багийн үйл ажиллагааг энэ дүрэм, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны зааврын дагуу удирдан зохион байгуулж ажиллах;

9.2. Шинжээчдэд осол, зөрчилтэй холбоотой бичиг баримт холбогдох материалыг олж авах болон шинжлэн шалгах ажиллагааг саадгүй явуулах нөхцлийг бүрдүүлэх;

9.3. Осол, зөрчил гарсан газарт саадгүй нэвтэрч хяналтаа тогтоох;

9.4. Гарсан осол, зөрчилтэй холбоотой газар, байгууллага, объект, барилга байгууламжид саадгүй нэвтэрч гарсан осол, зөрчилтэй холбогдолтой материал, бичиг баримт, тоног төхөөрөж, ярианы бичлэгт хяналтаа тогтоох;

9.5. Осол, зөрчлийн газар болон осол, зөрчилтэй холбоотой газруудад нэвтрэх ажиллагаанд хяналтаа тогтоох;

9.6. Осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах багийн бүрэлдэхүүнд оролцож байгаа шинжээч, итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, зөвлөх болон бусад гишүүд нь ахлагчид захирагдан ажиллах бөгөөд шинжлэн шалгах ажлын зорилгын эсрэг ажилласан, ахлагчийн заавар, удирдамжийг дагаж

мөрдөөгүй тохиолдолд тухайн ажилтныг шинжлэн шалгах ажилд оролцуулахгүй байх буюу оролцохыг хязгаарлах үүднээс хяналт тавина.

9.7. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч нь шинжлэн шалгах ажиллагааны хугацаанд нотлох баримт болон агаарын хөлөг түүний эд анги, бичиг баримт, холбооны бичлэгүүдийг эвдэж гэмтэх, гадны хүн нэвтрэхээс сэргийлж хамгаалах, хадгалах арга хэмжээг авна.

9.8. Осол, зөрчилд өртсөн агаарын хөлгийн томоохон эд анги болон аюултай ачааг зөөвөрлөн шилжүүлэхдээ шинжээчдийн хяналтан дор, мэргэжлийн байгууллагаар гүйцэтгүүлнэ.

9.9. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч нь осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажилтай холбоотой агаарын хөлгийн эвдэрч гэмтсэн болон бусад эд зүйлсийг хадгалах шаардлагатай гэж үзвэл өмчлөгч эсвэл эзэмшигчидтэй харилцан тохиролцсон баримтыг бүрдүүлэн хадгална.

9.10. Тухайн агаарын хөлөг, түүнд байгаа эд зүйлс, бусад аливаа нотлох баримтыг хадгалах талаар түүнийг бүртгэсэн улс, тээвэрлэгчийн харьяалах улс, зохион бүтээсэн улс, эсвэл тээвэрлэгчийн түншийн зүгээс хүсэлт гаргасан үед агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлөхгүй гэж үзвэл саналыг нь авч хэрэгжүүлж болно.

9.11. Энэ дүрмийн 9.7-д заасан хадгалагдаж буй эд зүйлийг буцаан олгох, гаргах тохиолдолд албаны тэмдэглэл хөтлөж, гарын үсгээр баталгаажуулна. Бүхээгийн ярианы бичлэг /CVR г.м/-ийн тоног төхөөрөмжийг, хураасан дуу, бичлэгийг арилгасны дараа тэдгээрийг буцаан өгч болно.

9.12. Осол, зөрчилтэй холбоотой этгээд, гэрчийг дуудан ирүүлэх, осол, зөрчилтэй холбоотой мэдүүлэг авах.

9.13. Нарийвчлан шалгах шаардлагатай аливаа эд анги, материал, баримтыг ямар нэгэн саадгүйгээр авч явах.

203.10 Мэдээлэл, мэдээллийг хамгаалах

10.1. Алба нь осол, зөрчилтэй холбоотой хохирогсдын гэр бүл, хамаатан садныг шинжлэн шалгах ажлын явцын талаарх мэдээллээр хангана.

10.2. Аливаа олж авсан бүх мэдээллүүдийг осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны явцад дэлгэрүүлэхгүй байх, цаашдын шинжлэн шалгах ажлыг тодорхой, шуурхай хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай мэдээллийг цуглуулах ажилд саад болж буй нөхцөл байдлаас урьдчилан сэргийлэхийн тулд мэргэжлийн хүрээнд ашиглах нарийвчилсан мэдээллийг нээлттэй болгохыг хориглоно.

10.3. Тухайн мэдээллийг нээлттэй болгох нь үндэсний аюулгүй байдал, хувь хүний нууцад сөргөөр нөлөөлж болзошгүй гэж үзвэл мэдээллийг нээлттэй болгохыг хориглоно.

10.4. Осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах явцад олж авсан мэдээллийг холбогдох хүмүүсийн эсрэг сахилгын болон, захиргааны арга хэмжээ авахад хэрэглэж болохгүй.

10.5. Осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцөлд холбогдолтой бодит баримтыг нээлттэй болгож болно.

10.6. Мэдээлэл зөвхөн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажил бус олон нийт, нийгэмд илүү чухал нөлөө үзүүлэх нь тогтоогдвол нийтэд нээлттэй болгоно.

10.7. Хувь хүний мэдээллийг нээлттэй болгох нь холбогдох хувийн нууцтай холбоотой хууль тогтоомжуудыг зөрчөөгүй байвал мэдээллийг нээлттэй болгож болно.

10.8. Алба нь осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах явцад олж авсан мэдээллийг хамгаалах бүх арга хэмжээ авах ба нээлттэй болгох шийдвэрийг гаргана.

10.9. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч осол, зөрчилтэй холбоотой мэдээллийг хадгалах, хамгаалах ажлыг хариуцна.

10.10. Шинжлэн шалгасан ажлын тайлангаас бусад мэдээллийг хэрхэн дэлгэрүүлэх шийдвэрийг Алба гаргана.

203.11 Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, зөвлөх

11.1. Гадаад улсын нутаг дэвсгэрт гарсан агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаанд доорхи тохиолдолд итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, зөвлөхүүдийг оролцуулна. Үүнд:

- Бүртгэсэн улсын хувьд
- Тээвэрлэгчийг харьялах улсын хувьд
- Шинжлэн шалгах ажиллагааг хариуцсан улсын хүсэлтээр

11.2. Гадаад улсад томилогдсон итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч нь шинжлэн шалгах ажлыг хариуцсан улсын шинжлэн шалгах багийн ахлагчийн хяналтын дор осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажилд оролцож, шаардлагатай баримт бичиг буюу мэдээллийг хүсч болно. Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгчийн зөвлөх нь итгэмжлэгдсэн төлөөлөгчийн хяналтын дор ажиллана.

11.3. Гадаад улсад томилогдсон итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч нь Албаны даргад тухайн осол, зөрчилтэй холбоотой цуглуулсан мэдээллийн талаар аюулгүй байдлыг хангасан мэдээллийн хэрэгслээр дамжуулна.

11.4. Гадаад улсад томилогдсон итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч нь шинжлэн шалгах ажлыг гүйцэтгэж буй улсыг бүх холбогдох мэдээллээр хангах ба эцсийн тайланг нийтлүүлэхээс өмнө шинжлэн шалгах ажлыг гүйцэтгэж буй улсын зөвшөөрөлгүйгээр шинжлэн шалгах ажлын явц, дүгнэлтийг дэлгэрүүлэхийг хориглоно.

11.5. Гадаад улсад томилогдсон итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, түүний зөвлөх нь дараахь ажиллагаанд оролцоно. Үүнд:

- 11.5.1 осол, зөрчлийн газар очих;
- 11.5.2 эвдрэл, гэмтэл, сүйрлийг шалгах;
- 11.5.3 гэрчийн мэдээллийг авах, асуух асуултын талаар санал гаргах;
- 11.5.4 нотлох баримтыг бүрэн авах боломжтой байх;
- 11.5.5 бүх холбогдох баримт бичгийн хувийг хүлээн авах;
- 11.5.6 бичлэг хийсэн мэдээллийг гаргаж авахад оролцох;
- 11.5.7 бүрэлдэхүүн хэсгийг шалгах, техникийн товч мэдээлэл хийх, сорилт шинжилгээ хийх зэрэг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаанд оролцох;
- 11.5.8 шинжилгээ, дүгнэлт, шалтгаан, аюулгүй байдлын тухай зөвлөмж зэрэг шинжлэн шалгах ажлын явцын талаарх уулзалтад оролцох;
- 11.5.9 шинжлэн шалгах ажлын талаар санал гаргах.

11.6. Алба нь гадаад улсын нутаг дэвсгэрт гарсан агаарын хөлгийн ослын улмаас өөрийн орны иргэдийн амь нас хохирсон, хүнд гэмтэлд орсон тохиолдолд холбогдох улсад Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцийн Хавсралт-13-ын дагуу тухайн иргэний харьяалах улсын оролцоог хангах үүднээс шинжлэн шалгах ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлж ажиллана. Алба нь эксперт томилох ба эксперт нь шинжлэн шалгах ажиллагаанд дараахь эрхтэй оролцоно. Үүнд:

- 11.6.1 ослын газар очих;
- 11.6.2 холбогдох баримтат мэдээллийг олж авах;
- 11.6.3 амь үрэгдэгсдийг танихад оролцох;

- 11.6.4 амьд үлдсэн зорчигчдоос ярилцлага авахад оролцох;
- 11.6.5 эцсийн тайлангийн хувийг авах.

11.7. Монгол улсын нутаг дэвсгэрт гарсан гадаадын агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тохиолдолд түүнийг бүртгэсэн улс, тээвэрлэгчийн харъяалах улс, зохион бүтээсэн улс, үйлдвэрлэгчийн харъяалах улс болон бусад хамрагдах улсуудад итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч, тэдний зөвлөхүүдийг шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцохыг хүлээн зөвшөөрнө.

11.8. Гадаад улсаас томилогдон ирсэн итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч түүний зөвлөхүүд нь шинжлэн шалгах багийн ахлагчийн хяналтан дор дараахь ажиллагаанд оролцоно. Үүнд:

- 11.8.1. осол, зөрчлийн газар очих;
- 11.8.2. эвдрэл, гэмтэл, сүйрлийг шалгах;
- 11.8.3. гэрчийн мэдээллийг авах, асуух асуултын талаар санал гаргах;
- 11.8.4. нотлох баримтыг бүрэн авах боломжтой байх;
- 11.8.5. бүх холбогдох баримт бичгийн хувийг хүлээн авах;
- 11.8.6. бичлэг хийсэн мэдээллийг гаргаж авахад оролцох;
- 11.8.7. бүрэлдэхүүн хэсгийг шалгах, техникийн товч мэдээлэл хийх, сорилт шинжилгээ хийх зэрэг шинжлэн шалгах үйл ажиллагаанд оролцох;
- 11.8.8. шинжилгээ, дүгнэлт, шалтгаан, аюулгүй байдлын тухай зөвлөмж зэрэг шинжлэн шалгах ажлын явцын талаарх уулзалтад оролцох;
- 11.8.9. шинжлэн шалгах ажлын талаар санал гаргах.

203.12 Нислэг техникийн осол, зөрчлийн тайлан

12.1. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа дууссаны дараа албанаас шинжлэн шалгасан ажлын тайлан гаргана.

12.2. Алба нь Монгол улсын нутаг дэвсгэрт гарсан агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг гарсан өдрөөс хойш 30 өдөрт багтаан урьдчилсан тайланг гаргах ба аюулгүй ажиллагаанд шууд нөлөөлж болзошгүй байвал урьдчилсан тайланг аль болох яаралтай гаргаж дараахь улсын эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэнэ. Үүнд:

12.2.1. Осолд өртсөн агаарын хөлгийн хөөрөлтийн зөвшөөрөгдсөн дээд жин нь 2.250 кг-аас дээш байсан бол:

- Бүртгэсэн улс;
- Тээвэрлэгчийн харъяалах улс;
- Зохион бүтээсэн улс;
- Үйлдвэрлэсэн улс;
- Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага.

12.2.2. Осолд өртсөн агаарын хөлгийн хөөрөлтийн зөвшөөрөгдсөн дээд жин нь 2250 кг-аас доош байсан бол:

- Бүртгэсэн улс;
- Тээвэрлэгчийг харьялах улс;
- Зохион бүтээсэн улс;
- Үйлдвэрлэсэн улс.

12.3. Урьдчилсан тайланд аюулгүй ажиллагаанд шууд нөлөөлөх асуудал орсон байвал түүнийг мэдээлэл бэлэн болсон даруйд хамгийн тохиромжтой, шуурхай аргаар илгээнэ.

12.4. Шинжлэн шалгах багийн ахлагч нь тайлан гаргах загварын дагуу эцсийн тайлангийн баримтыг бүрдүүлж тайлангийн төслийг бэлтгэнэ.

12.5. Алба нь агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан эцсийн тайлангийн төслийг бүртгэсэн улс, тээвэрлэгчийн харьяалах улс, зохион бүтээсэн улс, үйлдвэрлэсэн улсад, мөн шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцсон улс орнуудад илгээх бөгөөд албан бичгийг илгээсэн өдрөөс хойш 60 өдөрт багтаан санал хүлээн авах нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

12.6. Алба нь эцсийн тайлангийн төслийн хувийг тээвэрлэгчийн харьяалах улсаар дамжуулан тээвэрлэгч, агаарын хөлгийг зохион бүтээсэн улс, үйлдвэрлэсэн улсаар дамжуулан тухайн агаарын хөлгийг зохион бүтээх ажил, эцсийн угсралтыг хариуцсан байгууллагуудад илгээнэ.

12.7. Алба нь тайлангийн төсөл илгээсэн улсуудаас саналыг хүлээн авч, хүлээн авсан саналын агуулгыг тусгахын тулд эцсийн тайлангийн төсөлд нэмэлт өөрчлөлт оруулж болно.

12.8. Алба нь агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн эцсийн тайланг авч хэлэлцээд дараахь улс орнуудад илгээнэ.

12.8.1. бүртгэсэн улс;

12.8.2. тээвэрлэгчийн харьяалах улс;

12.8.3. зохион бүтээсэн улс;

12.8.4. үйлдвэрлэсэн улс;

12.8.5. холбогдох мэдээлэл, томоохон үйлчилгээ эсвэл экспертээр хангасан аливаа улс;

12.8.6. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /5700 кг-аас дээш жинтэй агаарын хөлөг/

12.8.7. иргэн нь нас барсан буюу хүнд гэмтсэн улс;

12.8.8. тухайн шинжлэн шалгах ажлыг эхлүүлсэн улс.

12.9. Ерөнхий шинжээч нь агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн эцсийн тайланг дуусгах хугацааг оролцуулан менежментийн төлөвлөгөө гаргах бөгөөд түүнийг дуусгах хугацаанд тогтмол хяналт тавина.

12.10. Алба нь аль болох богино хугацаанд эцсийн тайланг гаргах ба хэрэв боломжтой бол осол гарсан өдрөөс хойш 12 сард багтаан гаргана. Хэрэв тайланг 12 сард багтаан гаргах боломжгүй бол шинжлэн шалгах ажлын явц, гаргаж тавьсан аливаа аюулгүй байдлын асуудлыг нарийвчлан харуулсан дотоодын тайланг гаргана.

12.11. Алба нь осолд орсон агаарын хөлөг нь 2.250 кг-аас дээш хөөрөлтийн хүндийн жинтэй, ноцтой зөрчилд орсон агаарын хөлөг нь 5.700 кг-аас дээш хөөрөлтийн хүндийн жинтэй бол осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан тайланг бэлэн болсон даруйд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад илгээж, хүсэлт гаргасан бусад улс орнуудын осол, зөрчлийн тухай мэдээллийн санд тайланд тусгасан холбогдох мэдээллийг хүргүүлнэ.

203.13 Осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх аюулгүй ажиллагааны зөвлөмж

13.1. Нисэх техникийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба нь тухайн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан шалгалтын үр дүнд тулгуурлан энэ төрлийн осол, зөрчил дахин давтан гарахаас урьдчилан сэргийлэх Аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг гаргаж ИНЕГ болон бусад холбогдох байгууллагуудад хүргүүлнэ.

13.2. Аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг авсан аливаа байгууллага этгээд зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй ба ИНЕГ зөвлөмжийн дагуу авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний талаарх мэдээллийг холбогдох байгууллагуудаас авч, эргэж мэдэгдэх, хяналт тавих үүрэгтэй.

13.3. Шаардлагатай бол шинжлэн шалгах багийн ахлагч нь шинжлэн шалгах ажлын аль ч шатанд аюулгүй ажиллагааг сайжруулах, энэ төрлийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх талаар даруй авах аливаа аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг гаргаж ерөнхий шинжлэн шалгагчид мэдэгдэнэ.

13.4. Бусад улсад болсон агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан түүний мөрөөр хэрэгжүүлж байгаа аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг авч судлах, хэрэгжүүлэх тогтолцоог Алба бүрдүүлнэ.

13.5. Аюулгүй ажиллагааны талаар гаргасан зөвлөмж нь бусад улсуудад хамааралтай байвал тухайн улсын холбогдох байгууллагуудад мэдэгдэнэ.

13.6. Аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийн хэрэгжилтийг 3 сар тутам авч хэлэлцэнэ.

203.14 Осол, зөрчлийн талаар авах бусад арга хэмжээ

14.1. Шинжлэн шалгах ажиллагааны үед агаарын хөлгийн осол, зөрчилд хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл, хорлон сүйтгэх үйл ажиллагаа нөлөөлсөн байж болзошгүй байдал илэрвэл албаны дарга нь хуулийн байгууллагад нэн даруй мэдэгдэх арга хэмжээ авна.

14.2. Шинжлэн шалгах ажиллагаа дууссаны дараа шалгалтын үр дүнг өөрчилж болох осолтой холбоотой шинэ баримт, тодорхой мэдээлэл гарч ирэхэд албаны дарга нь шаардлагатай гэж үзвэл тухайн шинжлэн шалгах ажиллагааг дахин нээж явуулна.

14.3. Шинжлэн шалгах ажиллагаанд дэмжлэг болох зорилгоор олж авсан дор дурьдсан бичлэг, нэмэгдэл мэдээллүүдийг осол, зөрчлийн шалтгааныг тогтоохоос өөр зорилгоор ашиглахыг болон бусдад задруулахыг хориглоно. Үүнд:

14.3.1 хүмүүсээс авсан/өгсөн мэдүүлгүүд;

14.3.2 бүхээгийн ярианы бичлэг түүний хуулбар, тайлал;

14.3.3 нисэх багийн хоорондын болон газартай харьцсан ярианы бичлэгүүд;

14.3.4 нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагатай холбогдолтой бүх бичлэг түүний хуулбар, тайлал;

14.3.5 гарсан осол, зөрчилтэй холбогдуулан олж авсан хүмүүсийн эрүүл мэнд, хувь хүний болон хувийн амьдралын талаархи мэдээллүүд;

14.3.6 шинжлэн шалгах ажиллагаанд оролцогч хүмүүсийн хүрээнд олж авсан мэдээлэлд анализ, судалгаа хийх явцад илэрхийлсэн санал, үзэл бодлуудын талаархи мэдээллүүд;

14.3.7 шинжлэн шалгагч нарын хүрээнд болсон бодит хяналтын төхөөрөмжийн бичлэгийн талаарх аливаа үнэлэлт, санал бодлууд.

14.4. Аливаа этгээд хүний амь насыг аврах, олон нийтийн эрх ашигт ноцтой хохирол учруулахаас бусад тохиолдолд ослын газрын баримт эд материалыг хөдөлгөх, зөөвөрлөх, эвдэж гэмтээхийг хориглоно.

14.5. Осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцлийг арилгах арга хэмжээг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, тээвэрлэгч болон бусад байгууллагууд төлөвлөж хэрэгжүүлэнэ.

14.6. Осол, зөрчлийг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, тээвэрлэгч болон бусад байгууллагууд нь түүнийг таслан зогсоох ажлыг зохион байгуулна.

---î î î---