МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЙДЫН
ТУШААЛ

2026 оны 04 сарын 06 өдөр Дугаар А/93 Улаанбаатар хот

Төлөвлөгөө батлах тухай

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэг, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.3 дахь заалт, Монгол Улсын Засгийн газрын 2026 оны "Журам батлах тухай" 76 дугаар тогтоолыг тус тус үндэслэн ТУШААХ нь:

1."Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028"-г хавсралт ёсоор баталсугай.

2."Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028"-ын хэрэгжилтийг хангаж ажиллахыг Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн гишүүдэд даалгасугай.

3.Тушаалын хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Салбарын хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын газар (Х.Оюунтуяа)-т үүрэг болгосугай.

САЙД Б.ДЭЛГЭРСАЙХАН

1429830235

Зам, тээврийн сайдын 2026 оны
04 дугаар сарын 06-ны өдрийн
А/93 дугаар тушаалын хавсралт

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН
АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ
2026-2028

НЭГ. ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЙДЫН МЭДЭГДЭЛ

1.1. Өргөн уудам газар нутагтай, далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд агаарын тээвэр нь эдийн засгийн хөгжлийн чухал ач холбогдолтой стратегийн салбар мөн. Монгол Улсад олон улсын стандарт шаардлагад нийцэх агаарын тээврийн салбарыг хөгжүүлэх нь биднийг дэлхийн хөгжилтэй холбох гарц болж, олон нийтийн тус салбарт итгэх итгэлийг нэмэгдүүлэх хөшүүрэг болно. Иргэний нисэхийн салбар нь үйл ажиллагааны төрөл, цар хүрээний өсөлтийг хадгалахын зэрэгцээ учирч болзошгүй эрсдэлд байнгын анхаарал хандуулж, цаг тухайд нь оновчтой арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг шаарддаг нэн хариуцлагатай салбар юм.

Сүүлийн жилүүдэд тус салбарт технологийн дэвшлээр хурдацтай ахиц шинэчлэлтүүд бий болж, эдийн засгийн статистик үзүүлэлтүүд үлэмж өсөлттэй байна. Монгол Улсад агаарын тээвэр аюулгүй, үр ашигтай, тогтвортой, хүртээмжтэй байдлаар өсөн хөгжих нь нэн чухал бөгөөд бид иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын чадавхыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт, зөвлөмжид нийцүүлэн бэхжүүлэхийг нэн тэргүүнд зорьж байна. Монгол Улсад олон улсын стандарт шаардлагад нийцэх агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэродром, нисэх буудлын дэд бүтцийг өргөжүүлж, аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоогоор баталгаажсан иргэний нисэхийн тогтолцоог мэргэшсэн хүний нөөц, санхүүгийн нөөцийн дэмжлэгтэйгээр хөгжүүлэх шаардлагатай.

1.2. Монгол Улс нь Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын аюулгүй, үр ашигтай, байгаль орчинд ээлтэй иргэний нисэхийн тогтолцоог бий болгох тухай алсын харааг хүлээн зөвшөөрч, Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын хэлэлцэн тохиролцогч орны хувьд хүлээсэн үүргийн дагуу дэлхийн болон бүс нутгийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах стратеги, зорилтуудыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэн, салбарын үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын хамтын ажиллагааг хангуулна.

Монгол Улсын Засгийн газар нь ОУИНБ-аас дэвшүүлж буй *"2030 он гэхэд иргэний агаарын тээвэрт агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх"* алсын хараа болон *"Олон улсад нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг тасралтгүй сайжруулж, Монгол Улс, Ази, Номхон далайн бүс хоорондох агаарын тээврийн салбарын хамтын ажиллагааг дэмжих замаар салбарын тогтвортой хөгжлийг дэмжих"* эрхэм зорилгыг хэрэгжүүлнэ.

1.3. "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028" баримт бичиг нь нислэгийн үйл ажиллагаанд учирч болзошгүй эрсдэл болон салбарын хяналт зохицуулалтын байгууллага болох Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагаанд тулгарч буй сорилтыг бууруулах чиглэлээр Монгол Улсын баримтлах стратеги, зорилтыг тодорхойлох бөгөөд иргэний нисэхийн аюулгүй

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/93 дугаар тушаал

байдлыг тасралтгүй сайжруулан, бэхжүүлэх зорилготой. Энэхүү баримт бичиг нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг хэрэгжүүлэхэд шууд дэмжлэг үзүүлнэ.

1.4. "Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028" баримт бичигт Монгол Улсын газар зүй, уур амьсгал, салбарын дэд бүтцийн онцлогоос үүсэж буй иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны эрсдэлийг бууруулах, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг тасралтгүй сайжруулах зорилгоор нэн тэргүүнд авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай аюулгүй байдлын зорилго, зорилтод уялдсан арга хэмжээг тусган батлав.

1.5. Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмын дагуу 2026-2028 он хүртэл иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын дараах 6 зорилгыг хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

1) Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах;
2) Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны чадамжийг бэхжүүлэх;
3) Дээрх журам болон аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог үр дүнтэй хэрэгжүүлж, хэрэгжилтэд байнгын хяналт тавих;
4) Нисэхийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэхийн тулд дэлхийн болон бүс нутгийн хэмжээнд хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, бэхжүүлэх;
5) Нисэхийн оролцогч талуудыг хэрэгжиж буй төсөл, хөтөлбөрүүдэд татан оролцуулж, хамтын ажиллагааг дэмжих, аюулгүй байдлын мэдээлэл дамжуулах тогтолцоог бий болгох;
6) Нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай зохих дэд бүтэц бий болсон эсэхийг бататгаж, салбарын хэмжээнд хэрэгжих төсөл хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хангуулах.

1.6. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Зам, тээврийн яамнаас иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулах зорилгоор байгуулсан Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл нь энэхүү баримт бичгийг хэрэгжүүлнэ. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл нь тус төлөвлөгөөнд тусгагдсан аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх жил бүрийн төлөвлөлтийг хэлэлцэн, зөвлөлийн хэрэгжүүлэх арга хэмжээний жилийн төлөвлөгөө болгон баталж, хэрэгжилтийг хангана.

1.7. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн гишүүн байгууллагууд нь аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны хүрээнд аюулгүй байдлын гүйцэтгэл, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээний хэрэгжилтийг хянаж, зөвлөлийн хурлаар эргэн тайлагнах замаар хамтын ажиллагаа болон хариуцлагын тогтолцоог бүрдүүлнэ.

1.8. Иргэний нисэхийн салбарын оролцогч байгууллагууд болон ажилтан бүр энэхүү төлөвлөгөөтэй танилцаж, удирдамж болгон ажиллахыг үүрэг болгохын зэрэгцээ тус баримт бичгийг нисэхийн аюулгүй байдлын лавлагаа, баримтлах чиглэлээ болгон ашиглахыг уриалж байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захиргаа бичгийн
дарын 26 1/93 үйлчлэгч гүйцэтгэх

ХОЁР. ТАНИЛЦУУЛГА

2.1. Нийтлэг үндэслэл

2.1.1. “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028” (цаашид National Aviation Safety Plan “NASP 2026-2028” гэх) баримт бичгийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (цаашид “ОУИНБ” гэх)-ын “Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028” болон Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлгээс баталсан “Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028”-нд тус тус үндэслэн боловсруулав.

2.1.2. Монгол Улс нь NASP 2026-2028 баримт бичгийг ОУИНБ-ын баримт бичиг “DOC 10161. Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын замын зураглал” болон “DOC 10162. Бүс нутгийн болон нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг хянах заавар”-т тус тус нийцүүлэн боловсруулсан болно.

2.2. “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028” баримт бичгийг боловсруулах үндэслэл

2.2.1. ОУИНБ нь Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенц (цаашид “Конвенц” гэх)-ын “Хавсралт 19. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо” стандарт болон 2023 оны APRAST/23 хурлын 23/5 дугаар шийдвэрээр хэлэлцэн тохиролцогч улс орнууд “Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028”, “Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028” болон тухайн улсын Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журам (цаашид “SSP” гэх)-д нийцсэн Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөөг баталж, хэрэгжүүлэх шаардлагыг тогтоосон.

ОУИНБ-ын Ази, Номхон далайн бүсийн төв нь 2025 оны 11 дүгээр сарын 28-ны өдрийн аюулгүй байдлын 15 дугаар хурлын 15/04 дүгээр хурлын шийдвэрээр “Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028”-г хэлэлцэн баталсан.

2.2.2. Энэхүү төлөвлөгөөнд SSP-ээр тогтоосон Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын бодлого, зорилтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-г тусган баталгаажуулна.

2.2.3. NASP 2026-2028-ыг хэрэгжүүлснээр иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх, эрсдэлд суурилсан аргачлалаар аюулгүй байдлыг тасралтгүй сайжруулах, салбарын хамтын ажиллагаа, үйл ажиллагааны уялдаа холбоог дэмжих чухал ач холбогдолтой.

2.3. “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө 2026-2028” баримт бичгийн бүтэц

2.3.1. NASP 2026-2028 нь дараах 5 бүлгээс бүрдэнэ. Үүнд:

- Бүлэг 1.Зам, тээврийн сайдын мэдэгдэл;
- Бүлэг 2.Танилцуулга;
- Бүлэг 3.Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөөний зорилго;
- Бүлэг 4.Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын асуудлууд;
- Бүлэг 5.Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын стратеги чиглэл;
- Бүлэг 6.Төлөвлөгөөний хэрэгжилтэд хяналт тавих.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Баримт бичгийн
Дэвсгэр 26 А/63

2.4. Монгол Улсын Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журам (SSP) болон Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө (NASP)-ний уялдаа холбоо

2.4.1. Монгол Улс нь SSP баримт бичгээр иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын бодлого, зорилт, аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлага, аюулгүй байдлын баталгаажуулалт, аюулгүй байдлын сургалт, сурталчилгааны шаардлагад нийцсэн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтыг бий болгоно. Мөн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог дэмжих эрх зүйн зохицуулалт болон үйл явцын дэлгэрэнгүй мэдээллийг олон нийтэд танилцуулна.

2.4.2. Монгол Улс нь SSP-ээр тогтоосон Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын бодлого, зорилтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг төлөвлөн NASP-д тусган баталгаажуулж, SSP-ийн хэрэгжилтийг хангуулна.

2.4.3. NASP 2026-2028 баримт бичиг нь “Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028”, “Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028” болон ОУИНБ-ын аюулгүй байдлын журмын хэрэгжилтийн үнэлгээнд дурдсан аюулгүй байдлын өгөгдөлд дүн шинжилгээ хийх чадавх хангалтгүй байгаа нөхцөлд хамаарах эрсдэлүүдэд үндэслэн боловсруулагдсан болно.

2.4.4. NASP 2026-2028-д тусгагдсан аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ нь нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийг олон улсын зөвлөмжийн дагуу тогтвортой бууруулах, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (цаашид “ИНЕГ” гэх)-ын хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагааны сорилтуудыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн.

2.4.5. Монгол Улсын иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжин, үйл ажиллагаа явуулж буй салбарын оролцогч талууд “ИНД-100. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо” дүрмийн шаардлагад нийцсэн аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо (цаашид Safety management system “SMS” гэх)-г хэрэгжүүлж, SSP болон NASP-ын хэрэгжилтийг хангуулна.

2.5. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө (NASP)-г хэрэгжүүлэх үндсэн оролцогч талууд

2.5.1. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн гишүүн байгууллагууд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулах үүрэгтэй.

2.5.2. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл нь дараах байгууллагуудын удирдах албан тушаалтнаас бүрдсэн бүрэлдэхүүнтэй байна:

2.5.2.1.Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;
2.5.2.2.Батлан хамгаалахын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;
2.5.2.3.Байгаль орчны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;
2.5.2.4.Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба;
2.5.2.5.Иргэний нисэхийн ерөнхий газар;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

2.5.2.6.Онцгой байдлын ерөнхий газар;
2.5.2.7.Ус цаг уур, орчны шинжилгээний газар;
2.5.2.8.Зэвсэгт хүчний жанжин штаб;
2.5.2.9.Агаарын цэргийн командлал;
2.5.2.10.иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагууд.

2.5.3. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл нь энэхүү төлөвлөгөөний Хавсралт 3, Хавсралт 4, Хавсралт 5-ын дагуу хэрэгжилтийг хангах үүрэгтэй.

2.6. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө (NASP)-г боловсруулах, хэрэгжилтэд хяналт тавих

2.6.1. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын үүрэг

2.6.1.1.ОУИНБ нь дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг дэлхий даяар болон бүс нутгийн түвшинд хэрэгжүүлэх, хяналт тавих үүрэгтэй бөгөөд энэхүү баримт бичгээр дамжуулан иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах стратегийг олон улсад хэрэгжүүлдэг. Конвенцын хэлэлцэн тохиролцогч улс орнууд нь дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд тусгагдсан зорилго, зорилтуудыг аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ болон "DOC 10161. Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын замын зураглал"-д тусгагдсан дэлхийн иргэний нисэхийн салбарын өндөр эрсдэлтэй ангилалд хамаарах тохиолдлууд (High risk categories of occurrences - HRCs)-ыг ашиглан хэрэгжүүлнэ.

2.6.1.2.ОУИНБ нь Конвенцын хэлэлцэн тохиролцогч улс орнуудын дунд нээлттэй мэдээлэл, салбарын сайн туршлага хуваалцахад дэмжлэг үзүүлэх зорилгоор Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлэг болон бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын багийн үйл ажиллагааг зохицуулж ажилладаг.

2.6.2. ОУИНБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлгийн үүрэг

2.6.2.1.ОУИНБ нь дэлхийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулж, хамтын ажиллагааг дэмжих зорилгоор бүс нутгийн салбар төвийг байгуулсан. Монгол Улс нь ОУИНБ-ын Ази, Номхон далайн бүсэд хамаарна. ОУИНБ-ын бүс нутгийн салбар төв тус бүр тухайн бүсэд баримтлах аюулгүй байдлын бодлого, зорилтыг тодорхойлсон бүс нутгийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг баталдаг.

2.6.2.2.Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд үндэслэн боловсруулдаг ба тухайн бүс нутгийн салбарын онцлог, бүртгэгдсэн аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг бууруулахад чиглэнэ. Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөний боловсруулалт, хэрэгжилтэд тус бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлэг хяналт тавин ажилладаг. Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлгийн үйл ажиллагааг тус бүсийн аюулгүй байдлын техникийн баг дэмжин ажилладаг.

2.6.3. Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Зам, тээврийн яамны үүрэг

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

2.6.3.1.Зам, тээврийн яам (цаашид "ЗТЯ" гэх) нь NASP-ыг батлах, бодлогын баримт бичгийг SSP болон NASP-д нийцүүлэн боловсруулахад хяналт тавих, эдгээр баримт бичгийн хэрэгжилтийг хангуулах үүрэгтэй.

2.6.3.2.ЗТЯ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хурлыг ИНЕГ-тай хамтран зохион байгуулж, SSP-ийн хэрэгжилтийг хангуулна.

2.6.4. Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үүрэг

2.6.4.1.ИНЕГ нь SSP болон NASP-ын төслийг боловсруулан, хэрэгжилтийг хангуулж, хяналт тавьж ажиллана.

2.6.4.2.Эдгээр баримт бичгийг боловсруулахад Монгол Улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд тулгарч буй сорилт, шинээр үүсэж буй иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын асуудал, салбарыг хөгжүүлэх стратегийн тэргүүлэх чиглэлийг харгалзан үзсэн байна. Мөн дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө, Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд нийцүүлэн, салбарын үйл ажиллагаан дахь иргэний нисэхийн салбарын өндөр эрсдэлтэй ангилалд хамаарах тохиолдлууд (HRCs)-ыг нэн тэргүүнд шийдвэрлэхэд шаардлагатай арга хэмжээг тусгана.

2.6.4.3.ИНЕГ нь Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө, Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө, SSP-ийн нэмэлт, өөрчлөлттэй уялдуулан NASP-д 3 жил тутам холбогдох нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал боловсруулна.

2.6.4.4.Дээрх хугацаанаас өмнө иргэний нисэхийн үйл ажиллагаатай холбоотой аюулгүй байдлын ноцтой эрсдэл илэрсэн тохиолдолд, эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг шуурхай авч, NASP-ыг хугацаанаас нь өмнө шинэчилж болно.

2.6.4.5.ОУИНБ-ын болон Ази, Номхон далайн бүсийн төвөөс зохион байгуулж буй иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хурал, зөвлөгөөн, ажлын хэсгийн уулзалт, сургалтад хамрагдаж, бүс нутгийн аюулгүй байдлын тэргүүлэх чиглэл, аюулгүй байдлын зорилго, зорилтыг боловсруулахад идэвхтэй хамтран ажиллана.

2.6.5. Агаарын тээврийн салбарын оролцогч талуудын үүрэг

2.6.5.1.Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын оролцогч нийт байгууллагууд аюулгүй байдлын мэдээллийг ИНЕГ-т болон хоорондоо нээлттэй, шуурхай солилцож, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлнэ.

2.6.5.2.Дээрх байгууллагууд нь SSP-ээр батлагдсан Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зорилго, зорилт, NASP-д тусгагдсан аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ, улсын хэмжээнд мөрдөх аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүд зэрэгт нийцүүлэн, тухайн байгууллагын үйл ажиллагааны онцлогт тохирох аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүдийг тогтоох, тогтмол хянах, аюулгүй байдлын баталгаажуулалтыг гүйцэтгэнэ.

2.6.5.3.Агаарын тээврийн салбарын оролцогч нийт байгууллагууд нь өөрийн байгууллагад мөрдөх SMS-ын бодлого, зорилт болон аюулгүй байдлын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Дарын 26 А/93

гүйцэтгэлийн үзүүлэлтийг боловсруулахдаа уялдаа холбоотой, нэгдсэн хандлагыг баримтлан ажиллана.

2.6.5.4.Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг салбарын хэмжээнд бүх түвшинд хангуулах зорилгоор аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагын тогтолцоог үйл ажиллагаандаа бүрэн нэвтрүүлж, аюулгүй байдлын мэдээллийг нээлттэй, шуурхай дамжуулах, эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг нэн тэргүүнд авч хэрэгжүүлэх, аюулгүй байдлын эерэг соёл бүхий тогтолцоог бүрдүүлнэ.

2.7. Дэлхий болон Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэл болон зорилго, зорилт

2.7.1. Дэлхий дахинд тулгарч буй нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлүүд

2.7.1.1.ОУИНБ нь аюулгүй байдлын өгөгдөлд тулгуурлан олон улсын иргэний нисэхийн салбарт тулгарч буй сорилт болон тэргүүлэх чиглэлүүдийг дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд тусган тодорхойлдог. Эдгээр сорилтуудаас үүсэж буй аюулгүй байдлын эрсдэлийг бууруулахын тулд дэлхийн хэмжээнд хэрэгжүүлэх аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг боловсруулж, ач холбогдлоор нь эрэмбэлэн тогтоож байна.

2.7.1.2.Монгол Улс нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын асуудлуудыг тодорхойлохдоо дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд тусгасан эрсдэл, сорилт, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээнд нийцүүлэн тогтооно.

2.7.1.3."Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028" нь дэлхийн хэмжээнд иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд хэрэгжүүлэх аюулгүй байдлын дараах зорилго, зорилтыг тогтоосон. Үүнд:

- Зорилго 1. Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийг тогтвортойгоор бууруулах.
  - Зорилт 1.1. Дэлхий даяарх агаарын хөлгийн ослын түвшинг бууруулсан чиг хандлагыг хадгалах.
- Зорилго 2. Нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын байгууллагын чадавхыг бэхжүүлэх:
  - Зорилт 2.1. Улс орнууд нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын байгууллагын чадавхыг сайжруулах хангалттай хэмжээний санхүүгийн нөөцтэй байхад анхаарах;
  - Зорилт 2.2. Нисэхийн аюулгүй байдлын чухал элемент (Critical Element - CE) "CE-4. Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, шинжээчийг мэргэшүүлэх сургалт, дадлага"-ын үр дүнтэй хэрэгжилтийн үзүүлэлт (Effective implementation - EI) оноог нэмэгдүүлэх. Ялангуяа агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах шинжээч болон аэродром, газрын туслах хэрэгслийн аюулгүй байдлын хяналтын байцаагчдыг бэлтгэх;
  - Зорилт 2.3. Аэродром, газрын туслах хэрэгсэлийн хяналтын чиглэлээр "CE-8. Аюулгүй байдлын талаар авч буй залруулах арга хэмжээ"-ний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г нэмэгдүүлэх.
- Зорилго 3. Үр дүнтэй SSP-г боловсруулж, хэрэгжүүлэн, удирдах:
  - Зорилт 3.1. Улс орнууд SSP-ийн хэрэгжилтийн үнэлгээнд анхаарах.
- Зорилго 4. Аюулгүй байдалтай холбоотой хамтын ажиллагааг бүс нутаг болон үндэсний түвшинд бэхжүүлэх:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/53 гүйцэтгэх үүрэг бүхий

- Зорилт 4.1. Бүс нутгийн хэмжээнд тусламж үзүүлэх аргачлал, стратегид төвлөрөх.

• Зорилго 5. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөлтийг бэхжүүлэх. Бүс, нутгийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө болон NASP-ыг боловсруулж, хэрэгжүүлэх;
• Зорилго 6. Салбарын төсөл, хөтөлбөрүүдийн хэрэглээг өргөжүүлэх.

2.7.1.4.Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд дэлхийн хэмжээнд анхаарах аюулгүй байдлын эрсдэлийг дараах 2 төрөлд хуваан ангилдаг. Үүнд:

1) Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл (Operational safety risk);
2) Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллагын сорилтууд.

2.7.1.5.Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд дэлхий даяар бүртгэгдсэн хүний амь нас эндсэн агаарын хөлгийн ослын тоо, амь нас эндээгүй агаарын хөлгийн осол болон ноцтой зөрчлийн тоонд үндэслэн дараах 8 төрлийн дэлхийн иргэний нисэхийн салбарын өндөр эрсдэл (HRCs)-ийг тогтоосон байна. Үүнд:

1) Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);*
2) Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*;
3) Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*;
4) Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*;
5) Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*;
6) Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*;
7) Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*;
8) Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP)*.

2.7.1.6.Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөгөөр улс орнууд аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээ хийх, аюулгүй байдлын өгөгдөлд дүн шинжилгээ хийхдээ эдгээр 8 төрлийн дэлхийн иргэний нисэхийн салбарын өндөр эрсдэл (HRCs)-ийг харгалзан үзэхийг шаардсан. Мөн эдгээр агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн тохиолдол үүсэхэд нөлөөлж болзошгүй хүчин зүйлд нарийвчилсан дүн шинжилгээ хийхийг шаарддаг байна.

2.7.1.7.Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөөнд дэлхий дахинд тулгарч буй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллагын дараах 2 төрлийн нийтлэг сорилтуудыг бууруулахаар тусгасан. Үүнд:

1) Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоо;
2) Аюулгүй байдлын эрсдэлд суурилсан аргачлалаар аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг хэмжиж, хянах үр нөлөөтэй SSP-ийн хэрэгжилт.

2.7.2.Ази, Номхон далайн бүс нутгийн хэмжээнд тулгарч буй иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлүүд

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

2.7.2.1.Ази, Номхон далайн бүсийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын стратеги нь дараах 2 зарчимд үндэслэн боловсруулагдсан. Үүнд:

1) Одоогийн бүс нутгийн платформуудыг бэхжүүлж, үр нөлөөтэй иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын чадавхыг бий болгох;
2) Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийг үр дүнтэй бууруулж, үр нөлөө бүхий аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагын тогтолцоог хэрэгжүүлэх.

2.7.2.2. Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын бүлэг нь бүс нутгийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын дүн шинжилгээг жил бүр хэлэлцэж, баталгаажуулдаг. Тус бүс нутагт иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын түвшин болон улс орнуудын хяналт зохицуулалтын байгууллагын чадавх харилцан адилгүй байгаа бөгөөд ОУИНБ-ын "Нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын олон талт хөтөлбөр - Байнгын хяналтын аргачлал (цаашид "Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach - USOAP-CMA" гэх)"-ын үр дүнтэй хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо 2026 оны 03 дугаар сарын байдлаар 66.6%-ийн дундаж үзүүлэлттэй байна.

2.7.2.3. "Ази, Номхон далайн бүс нутгийн төлөвлөгөө 2026-2028" баримт бичгээр тус бүс нутгийн нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлийг дараах байдлаар тогтоосон байна. Үүнд:

1) Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*;
2) Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*;
3) Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);*
4) Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*;
5) Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*;
6) Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP)*;
7) Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*;
8) Хүчний төхөөрөмжийн систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(powerplant – SCF-PP)*;
9) Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*.

2.7.2.4."Ази, Номхон далайн бүс нутгийн төлөвлөгөө 2026-2028" нь тус бүс нутгийн хэмжээнд хэрэгжүүлэх иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын дараах зорилго, зорилтыг баталгаажуулсан байна. Үүнд:

Зорилго	Зорилт		Хэмжих үзүүлэлт
1. Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийг тогтвортойгоор бууруулах.	1.1.	2028 он гэхэд тус бүс нутгийн агаарын хөлгийн ослын түвшний 5 жилийн дундаж үзүүлэлтийг бууруулах чиг хандлагыг хадгална.	- Ослын түвшин (1 сая нислэг тутамд ногдох ослын тоо); - Хүний амь нас эрсэдсэн ослын түвшин (1 сая нислэг тутамд

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А193

			ногдох хүний амь нас эрсэдсэн ослын тоо); - Хүний амь нас эрсэдсэн түвшин (1 тэрбум тээвэрсэн зорчигч тутамд ногдох хүний амь нас эрсэдсэн тоо).
	1.2.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутаг нь бүс нутгийн аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлтэй ангилал */энэхүү баримт бичгийн 3.6.2.3-т тусгасан (R-HRC)/* түс бүрт хамаарах агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийн түвшний 5 жилийн дундаж үзүүлэлтийг бууруулах чиг хандлагыг хадгалах.	- R-HCR-ээр ангилсан ослын түвшин; - R-HCR-ээр ангилсан ноцтой зөрчлийн түвшин; - Нийт агаарын хөлгийн осолтой харьцуулахад R-HCR-т хамаарах ослын хувь.
	1.3.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн аюулгүй байдлын эрсдэлийн ангилалд хамаарах агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийн түвшний 5 жилийн дундаж үзүүлэлтийг бууруулах чиг хандлагыг хадгалах.	- Бусад бүс нутгийн эрсдэлийн ангиллаар тооцсон ослын түвшин; - Бусад бүс нутгийн эрсдэлийн ангиллаар тооцсон ноцтой зөрчлийн түвшин; - Бусад бүс нутгийн эрсдэлийн ангиллаар тооцсон хүний амь нас эрсэдсэн ослын түвшин.
2. Улсуудын аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын чадавхыг бэхжүүлэх.	2.1.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн орнууд NASP-ыг батлан, хэрэгжүүлж, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын байгууллага (CAA)-ыг үндэсний болон олон улсын үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай хангалттай хэмжээний санхүүгийн нөөцөөр хангана. Мөн Ази, Номхон далайн бүс нутгийн дор хаяж 70% нь хангалттай санхүүгийн нөөцтэй байна.	ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ) 2.0512-оор “хангалттай” үнэлгээ авсан улс орнуудын хувь.
	2.2.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн бүх улс орнууд агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах (AIG) шинжээч болон аэродром, газрын туслах хэрэгсэлийн аюулгүй байдлын хяналтын чиглэл (AGA)-ээр мэргэшсэн хүний нөөцийн сургалт, дадлага (CE-4) түвшний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г тус тус сайжруулна.	- CE-4/AIG-ийн хувьд дэлхийн суурь дундажтай тэнцүү буюу түүнээс өндөр EI оноог хангасан улс орнуудын хувь; - CE-4/AGA-ийн хувьд дэлхийн суурь дундажтай тэнцүү буюу түүнээс өндөр EI оноог хангасан улс орнуудын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/53 гарын үсэг

		Мөн тус бүс нутгийн бүх улс орнууд дэлхийн суурь дундаж онооноос доогуур оноотой үнэлэгдэхгүй байх үүрэг хүлээнэ.	хувь.
	2.3.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн улс орнууд аэродром, газрын туслах хэрэгслийн хяналтын чиглэл (AGA)-д аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэх (CE-8) түвшний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г сайжруулна. Мөн бүх улс дэлхийн суурь дундаж онооноос доогуур оноотой байхгүй байх үүрэг хүлээнэ.	CE-8/AGA-ийн хувьд дэлхийн суурь дундажтай тэнцүү буюу түүнээс өндөр EI оноог хангасан улс орнуудын хувь.
	2.4.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн улс орнууд дор хаяж 70 хувь нь хараат бус агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгах (AAIB)-ыг байгуулсан байна.	Хараат бус агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгах (AAIB)-ыг байгуулсан улс орнуудын хувь.
3. Улсын аюулгүй байдлын хөтөлбөр (SSP)-ыг баталж, хэрэгжүүлэх болон удирдах.	3.1.	2026 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн бүх улс орнууд SSP-ийн хэрэгжилтийг үнэлнэ.	ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын online framework (OLF) системд SSP протокол асуулт (PQ)-ыг бөглөсөн хувь.
	3.2.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нутгийн бүх улс орнууд SSP-ийг баталсан байна.	- SSP-ийг баталсан улс орнуудын хувь; - Аюулгүй байдлын өгөгдөл цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх систем (Safety data processing system - SDPC)-ийг хэрэгжүүлсэн улс орнуудын хувь; - Аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийг хамгаалах тогтолцоог бүрдүүлсэн улс орнуудын хувь.
4. Аюулгүй байдлын асуудлаар бүс нутаг болон үндэсний хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх.	4.1.	2026 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүс нь үр дүнтэй хэрэгжилт (EI)-ийн түвшинд үндэслэн хамгийн өндөр тэргүүлэх ач холбогдолтой аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэхэд тусламж шаардлагатай улс орнуудыг дараах байдлаар тодорхойлно. Үүнд: • Бүлэг 1: EI < 50% • Бүлэг 2: 50% < EI < 75%	Хамгийн өндөр тэргүүлэх ач холбогдолтой аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэхэд тусламж шаардлагатай гэж тодорхойлогдсон Ази, Номхон далайн бүсийн улс орнуудыг тус тусын бүлэгт хуваан эзлэх хувь.
	4.2.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүсийн төв нь 4.1-т тодорхойлогдсон улс орнуудад	Хамгийн өндөр тэргүүлэх ач холбогдолтой аюулгүй

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 A/53 гүйцэтгэх үүрэг түүнд

		хамгийн өндөр тэргүүлэх ач холбогдолтой аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэхэд тусламж үзүүлэхэд дэмжлэг үзүүлнэ.	байдлын асуудлыг шийдвэрлэхэд тусламжыг хүлээн авсан Ази, Номхон далайн бүсийн улс орнуудын бүлэг тус бүрийн хувь.
	4.3.	2027 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүсийн төв нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөлтийн зорилгоор үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл болон шинээр гарч буй асуудлуудын талаарх мэдээллийг ашиглах механизмийг тус бүс нутагт хэрэгжүүлнэ.	- ОУИНБ-ын "Operational Safety Risks & Emerging Issues" аюулгүй порталд бүртгэгдсэн тус бүс нутгийн улс орнуудын хувь; - Үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл ба шинээр гарч буй асуудлуудын талаар тус порталаар дамжуулан хүлээн авсан тайлангийн тоо; - Аюулгүй порталаар дамжуулан хүлээн авсан тайланд үндэслэн RASG-APAC-аас хийсэн судалгаа эсхүл дүн шинжилгээний тоо.
	4.4.	2028 он гэхэд RASG-APAC нь RASG-ийн үйл ажиллагааг идэвхтэй манлайлан оролцож буй улс орнуудын хувийг нэмэгдүүлнэ.	- RASG-APAC-ийн үйл ажиллагааг (ажлын хэсэг, баг, даалгаварын бүлгүүд болон SEI хэрэгжилт) идэвхтэй манлайлан оролцож буй тус бүс нутгийн улс орнуудын хувь.
5. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөлтийг бэхжүүлэх.	5.1.	2027 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүсийн бүх улс орнууд NASP-ийн шинэчилсэн хувилбарыг нийтлэх ба "Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028" болон "Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө 2026-2028" баримт бичгийг харгалзан үзсэн байна.	- Шинэчилсэн NASP-ыг нийтэлсэн улс орнуудын хувь; - Үйлдвэрлэлийн байгууллагуудтай зөвлөлдсөний үндсэн дээр боловсруулсан NASP-ын хувь.
6. Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны үнэлгээний хөтөлбөрүүд болон аюулгүй байдлын өгөгдөл хуваалцах хөтөлбөрийн хэрэглээг өргөжүүлэх.	6.1.	2028 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүсийн бүх улс орнуудын үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаанд дараах хөтөлбөрийг ашиглах хэмжээг нэмэгдүүлэх чиг хандлагыг хадгалах (2025 оныг суурь жил болгон тооцсон): 1. Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны үнэлгээний	- ОУИНБ-аас хүлээн зөвшөөрсөн үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны үнэлгээний хөтөлбөрүүдэд оролцож буй Ази, Номхон далайн бүсийн үйлчилгээ үзүүлэгч

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26

		хөтөлбөрүүд: • IATA IOSA • IATA ISAGO • ACI APEX in Safety • CANSO SoE in SMS 2. Аюулгүй байдлын өгөгдөл хуваалцах хөтөлбөрүүд: • IATA FDX • IATA IDX • FSF ASN	байгууллагуудын тоо; - Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өгөгдөл хуваалцах хөтөлбөрүүдэд оролцож буй Ази, Номхон далайн бүсийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын тоо.

ГУРАВ. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮНДЭСНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨНИЙ ЗОРИЛГО

3.1. NASP 2026-2028 нь Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилготой ерөнхий стратеги төлөвлөгөө мөн.

3.2. Энэхүү төлөвлөгөөг дэлхий болон Ази, Номхон далайн бүс нутгийн түвшинд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын тодорхой эрсдэлүүдийг бууруулах, аюулгүй байдлыг сайжруулах, аюулгүй байдлыг үр дүнтэй хянах чадавхыг сайжруулах зорилгоор “Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө”, “Ази, Номхон далайн бүсийн нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөгөө”-гөөр баталсан аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээнд үндэслэн боловсруулна.

3.3. NASP 2026-2028-д Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарын аюулгүй байдлын асуудлууд, аюулгүй байдлын зорилго, зорилтуудыг тодорхойлж, эдгээр зорилтод хүрэхийн тулд хэрэгжүүлэх шаардлагатай аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг тусган баталгаажуулна.

ДӨРӨВ. МОНГОЛ УЛСЫН ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН АСУУДЛУУД

4.1. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын онцлог

4.1.1. Иргэний нисэхийн үндсэн хууль, дүрмүүд болон үйл ажиллагааны тусгай журам, зааврууд

4.1.1.1.Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мөрдөх хууль, эрх зүйн тогтолцооны бүтцийг энэхүү төлөвлөгөөний Хавсралт 1-т тусгав.

4.1.2. Бодлогын баримт бичиг

4.1.2.1.Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Алсын хараа-2050. Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого”-д *“Зорилт 4.2. Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортын баримжаатай эдийн засгийг бий болгоно”* зорилт батлагдсан. Энэхүү зорилтыг хэрэгжүүлэх зорилгоор Монгол Улс нь агаарын тээврийн либералчлалыг хэрэгжүүлж, нислэгийн чиглэл, тоог нэмэгдүүлэн, агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөөнийг дэмжихээр зорьж байна.

4.1.2.2.Мөн зорилт 4.2-ыг хэрэгжүүлэх I үе шат (2021-2030)-д “*10. Иргэний нисэхийн дэд бүтэц, ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлсэн байна.*” гэж тусгагдсан бөгөөд энэ нь ОУИНБ-аас дэвшүүлж буй нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай зохих дэд бүтэц бий болгох зорилгод

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн даргын 26 оны А/93 дугаар тушаал

нийцэж байна.

4.1.3. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар

4.1.3.1.Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар нь хурдтай хөгжиж байгаа ба 2026 оны 03 дугаар сарын байдлаар жижиг, дунд үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагуудтай, 58 агаарын хөлөг бүртгэлтэй байна. Үүнээс 21 нисэх онгоц, 19 нисдэг тэрэг, 16 хэт хөнгөн агаарын хөлөг, 1 туршилтын агаарын хөлөг, 1 агаарын бөмбөлөг, гадаад улсад бүртгэлтэй 6 нисэх онгоцонд ИНЕГ-ын Нислэгт тэнцэх чадварын хэлтэс хяналт тавин ажиллаж байна.

4.1.3.2.ИНЕГ-ын Мэргэжлийн үнэмлэхжүүлэлтийн хэлтэс нь 2026 оны 03 дугаар сарын байдлаар 331 нисгэгч, 269 агаарын хөлгийн инженер, 271 нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, 363 эрүүл мэнд, 368 англи хэлний үнэмлэх гэрчилгээжүүлэлт болон 24 гэрчилгээжсэн нисэхийн сургалтын байгууллагад хяналт зохицуулалт хийж байна.

4.1.3.3.Монгол Улсад 2026 оны 03 дугаар сарын байдлаар 12 агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээтэй байгууллагууд үйл ажиллагаа явуулж байна.

4.1.3.4.Монгол Улсад агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмийн хүрээнд гэрчилгээжсэн “ИНҮТ ТӨХХК” дангаар хариуцан эрхэлж байна. Монгол Улсын агаарын зай нь ИНД-71 дүрмийн дагуу A, C, D, G ангилалд хуваагддаг. Монгол Улс нь ОХУ, БНХАУ-тай нийт 16 агаарын хаалгаар холбогддог ба үүнээс ОХУ-тай 10, БНХАУ-тай 6 агаарын хаалгаар холбогдож байна. Мөн Монгол Улсад ИНД-172 дүрмийн дагуу нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын дараах үйлчилгээнүүдийг үзүүлж байна. Үүнд:

- Аэродромын удирдлагын үйлчилгээ (TWR);
- Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ (APP);
- Бүсийн удирдлагын үйлчилгээ (ACC);
- Аэродромын нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ (AFIS);
- Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ (FIS);
- Аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ (ALERT).

4.1.3.5.Монгол Улсад нислэгийн хөдөлгөөний бүсийн удирдлагын хариуцлагын бүсийг 6 секторт хуваасан бөгөөд ажиглалтын удирдлагыг 5 секторт, процедур удирдлагыг 1 секторт үзүүлж байна. Монгол Улсын агаарын зайд ИНД-71, ИНД-172 дүрмүүдийн дагуу аюулгүй зайчлалын стандартыг тогтоосон. Ажиглалтын удирдлагад 30 км тууш зайчлал, 10 км-ийн хажуугийн зайчлал, процедур удирдлагад 10 минутын тууш зайчлал, 300м-ийн босоо зайчлалыг тус тус мөрдөж байна.

4.1.3.6.Монгол Улсын агаарын навигацийн үйлчилгээнд 2025 оны байдлаар 600 гаран мэргэшсэн албан хаагчид 7 хоёрдогч радиолокатор (SSR), 14 автомат хамааралтай ажиглалтын систем (ADS-B), AMHS, VPN, VCS, IPRCAG технологиудад суурилсан холбоо, навигаци, ажиглалт, гэрэл суултын 50 гаран байгууламж, 2000 гаруй тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлыг хангаж, Ази, Номхон далайн бүсийн (CRV) сүлжээнд холбогдон нислэгийн хөдөлгөөн, нислэгийн урсгал, төлөвлөлт, нисэхийн мэдээлэл солилцон ажиллаж байна.

4.1.3.7.Монгол Улсад 14 аэродромын гэрчилгээ эзэмшигч үүний 2 аэродром нь

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26

олон улсын, 12 аэродром нь орон нутгийн нисэх буудлын үйлчилгээ үзүүлж байна. Монгол Улсын Засгийн газар болон Япон Улсын Засгийн газрын хооронд байгуулагдсан Концессын гэрээний дагуу "Чингис хаан" ОУНБ-аас орон нутаг, олон улсын бүх төрлийн арилжааны нислэгүүд үйлдэгдэж байна.

4.2. Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын мэдээллийн санд хийсэн дүн шинжилгээ

4.2.1. Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл, ИНЕГ-ын байгууллагын сорилт нь салбарын хэмжээнд аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг зорилтот түвшинд хүргэж, аюулгүй, үр ашигтай, тогтвортой, хүртээмжтэй үйлчилгээг үзүүлэх тогтолцоог бий болгох зорилготой.

4.2.2. Монгол Улсын Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах алба (цаашид "АХОЗШША" гэх)-ны 2020-2024 оны судалгаагаар ИНД-12 дүрмээр мэдээлэгдсэн агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчил, зөрчил, дутагдал нийт 178 бүртгэгдсэн байна.

Осол	Ноцтой зөрчил	Зөрчил, дутагдал
2	3	173

4.2.3. АХОЗШША-аас 2020-2024 онд агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгасан 16 тайлан, 59 аюулгүй байдлйн зөвлөмж гаргасан байна.

4.2.4. 2018-2025 онд ИНЕГ-т дараах аюулгүй байдлын зөрчил, дутагдал бүртгэгдсэн байна:

Д/д	Зөрчил, дутагдлын төрөл								
	Aerodrome incident	Airspace incident	Bird incident	Facility malfunction incident	Defect incident	Other incident	Aircraft incident	Dangerous good incident	Security incident
2018 он	4	10	16	-	6	5	41	1	-
2019 он	4	9	29	-	2	1	26	2	2
2020 он	5	8	13	-	2	2	13	-	-
2021 он	11	8	10	-	2	2	13	-	-
2022 он	4	4	21	-	1	-	13	-	-
2023 он	6	5	12	-	-	3	10	-	-
2024 он	7	5	10	-	1	-	7	-	1
2025 он	6	6	16	52	-	7	47	1	2
Нийт	47	55	127	52	14	20	170	4	5

4.2.5. АХОЗШША болон ИНЕГ-ын аюулгүй байдлын мэдээллийн санд дүн шинжилгээ хийхэд Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд дараах төрлийн зөрчил, дутагдал жил бүр давтагдан гарч байгаа нь тогтоогдсон. Үүнд:

- Агаарын зайн зөрчил:
  - Агаарын хөлөг зөвшөөрсөн өндөр хадгалахгүй байх;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

- Радио холбоо алдагдах;
- Нисэх баг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн захирамж биелүүлэхгүй байх;
- Хилийн бүсэд зөвшөөрөлгүй нислэг үйлдэх;
- Агаарын хөлөг хяналттай агаарын зайд зөвшөөрөлгүй нэвтрэх;
- Дрон, хүнгүй нисэх төхөөрөмж хяналттай агаарын зайд зөвшөөрөлгүй нэвтрэх;
- Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн зөвшөөрөлгүй хөөрөлт үйлдэх;
- Зөвшөөрөлгүй шүхэр хаях.

• Аэродромын зөрчил:
- Гадны биет (FOD);
- Хөөрч, буух зурвас мөстөх;
- Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах (Runway excursion);
- Хөөрч, буух зурваст зөвшөөрөлгүй нэвтрэх (Runway incursion).

• Агаарын хөлгийн зөрчил:
- Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл;
- Хүчний төхөөрөмжийн систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл.

• Агаарын хөлгийн бүтцэд орсон эвдрэл, гэмтлээс үүдсэн өөрчлөлт

• Аэродром, нисэх буудал орчмын шувуу, мал, амьтантай холбоотой зөрчил:
- Агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдөх;
- Аэродром, нисэх буудлын орчим шувуу бөөгнөрөх;
- Нислэгийн үед агаарын хөлөгт шувуу хэт ойртох;
- Аэродромд мал, амьтан нэвтрэх.

• Аюултай барааны зөрчил

• Байгууламжийн доголдлын зөрчил:
- Ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдал;
- Холбооны тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдал;
- Цахилгааны тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдал;
- Гэрэлт суулт, навигацийн тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдал;
- Цаг уурын тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдал.

• Аюулгүйн хамгаалалтын зөрчил

4.3. Монгол Улсын нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүд:

4.3.1. ИНЕГ нь 2025 онд АХОЗШША, ИНЕГ дээр бүртгэгдсэн 2018-2025 оны аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийж, Монгол Улсын нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийг тодорхойлсон.

4.3.2. Монгол Улс нь NASP 2026-2028-ын дагуу нислэгийн үйл ажиллагааны дараах 10 төрлийн өндөр эрсдэлийн ангилал (National high risk category - N-HRC)-аар агаарын хөлгийн осол, ноцтой зөрчлийг ангилан, дүн шинжилгээ хийнэ. Үүнд:

4.3.2.1.Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);*

4.3.2.2.Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*;

4.3.2.3.Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*;

4.3.2.4.Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарын 26 А/93 дугаар тушаал

4.3.2.5.Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*;

4.3.2.6.Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*;

4.3.2.7.Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*;

4.3.2.8.Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*;

4.3.2.9.Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP)*;

4.3.2.10.Хүчний төхөөрөмжийн систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(powerplant – SCF-PP)*.

4.3.3. Нислэгийн үйл ажиллагааны 10 төрлийн өндөр эрсдэлтэй нөхцөл нь дараах хүчин зүйлээс үүсэх боломжтой ба аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ нь эдгээр хүчин зүйлийг бууруулахад чиглэгдэнэ:

1) N-HRC 1: Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);*
   - Аюултай газрын саад таарах, цаг агаар муу байх;
   - Нисэх баг стандарт үйл ажиллагааны журам (Standard Operating Procedures, цаашид "SOP" гэх)-ыг зөрчих;
   - Нисгэгчийн нөхцөл байдлыг ойлгох чадвар алдагдах;
   - Нисгэгчийн газрын байрлал, газар зүйн онцлогийн талаарх мэдлэг дутмаг байх;
   - Агаарын хөлгийн автомат системд хэт найдах;
   - Байгууллагын зүгээс үйл ажиллагаанд тавих аюулгүй байдал, чанарын хяналт хангалтгүй байх.

2) N-HRC 2: Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах (Loss of Control – In Flight - LOC-I):
   - Нисэх баг SOP-ыг зөрчих;
   - Нислэгийн өмнөх төлөвлөлт хангалтгүй байх, хувь хүний ур чадвар, ачааллыг тооцоолоогүй байх;
   - Агаарын хөлгийн хөдөлгүүрт дутагдал гарах, нисгэгчийн онцгой нөхцөлийн үеийн сургалт дадлага хангалтгүй байх;
   - ИНЕГ-ын тогтмол давтамжтай гүйцэтгэх аюулгүй байдлын хяналт шалгалт хангалтгүй байх;
   - Агаарын хөлөг зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх журмын хэрэгжилт хангалтгүй байх.

3) N-HRC 3: Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх (Mid-Air Collision - MAC):
   - Нислэгийн хөдөлгөөний ачаалал нэмэгдэх;
   - Нисгэгч болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдын сургалт, дадлага шаардлага хангахгүй байх;
   - Хүчин төгөлдөр гэрээ хэлэлцээр, SOP болон бусад заавар журмыг

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Хаяны 26 А/53

зөрчих.

4) N-HRC 4: Хөөрч, буух зурвасаас гарах (Runway Excursion - RE):
   - Нөхцөл байдлыг ойлгох чадвар алдагдах;
   - Нисэх баг SOP-ыг зөрчих;
   - Сургалт, дадлага хангалтгүй байх /тунадастай хөөрч, буух зурвас дээр буулт үйлдэх, эсхүл crew resource management/;
   - Үйл ажиллагааны зохицуулалт хангалтгүй байх /нисгэгч тунадастай хөөрч, буух зурвас дээр шөнийн нислэг хэрхэн үйлдэх/.

5) N-HRC 5: Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх (Runway Incursion - RI):
   - Нисгэгчид болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдын нөхцөл байдлыг ойлгох чадвар алдагдах;
   - Нисгэгчид болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид SOP-ыг зөрчих;
   - Сургалт, дадлага хангалтгүй байх /радио холбоо тогтоох болон CRM/;
   - Агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх журмын хэрэгжилт хангалтгүй байх.

6) N-HRC 6: Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*:
   - Агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх журмын хэрэгжилт хангалтгүй байх;
   - Аэродром орчмын зэрлэг амьтан, шувууны амьдрах орчны менежментийн судалгаа хангалтгүй байх.

7) N-HRC 7: Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*:
   - Буултын хурд болон өнцгийг буруу тооцоолох;
   - Тогтворгүй ойртолт хийх;
   - Хүчтэй салхи, огцом салхины өөрчлөлт (wind shear, gust);
   - Сургалт, дадлага хангалтгүй байх;
   - Хөөрч, буух зурвасын нөхцөл байдлыг зохих ёсоор үнэлээгүй.

8) N-HRC 8: Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*:
   - Цаг агаарын сүүлийн үеийн мэдээ, сэгсрэлтийн мэдээллийг цаг тухайд нь авахгүй байх;
   - Нислэгийн төлөвлөлтөд сэгсрэлттэй бүсүүдийг зохих ёсоор тусгаагүй байх;
   - Сэгсрэлтийн үед суудлын бүс зүүх дохионы журмыг мөрдөхгүй байх;
   - Сэгсрэлтийн эрсдэлтэй бүсийг мэдсээр байж нислэгийг үргэлжлүүлэх талаарх нисэх багийн шийдвэр.

9) N-HRC 9: Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction (non-powerplant) - (SCF-NP)):
   - Агаарын хөлгийн системийн дутагдал, далд гэмтэл;
   - Агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээ тохиромжгүй байх, үзлэг шалгалт хангалтгүй байх;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 оны 03 сарын 03-ны өдөр

- Агаарын хөлгийн нөөц систем ажиллахгүй байх;
- Нисэх баг SOP-ыг зөрчих.

10) N-HRC 10: Хүчний төхөөрөмжийн систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction (powerplant) - (SCF-PP)):
- Агаарын хөлгийн хөдөлгүүрт гарсан элэгдлээс үүдэлтэй механик эвдрэл;
- Агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдөх эсхүл гадны биет сорогдох;
- Агаарын хөлгийн хөдөлгүүрийн засвар, үйлчилгээ хангалтгүй байх;
- Агаарын хөлгийн хөдөлгүүрийн дутагдал гарсан нисэх баг хэрхэн ажиллах тухай сургалт хангалтгүй байх.

4.4. Монгол Улсын иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллагын үйл ажиллагаанд тулгарч буй сорилтууд:

4.4.1. Ирээдүйд иргэний нисэхийн аюулгүй байдалд нөлөөлж болзошгүй улс төр, нийгмийн гадаад, дотоод нөлөөлөл, дэвшилтэт технологийн хөгжил, салбарын үйл ажиллагааны бодлого, үзэл баримтлалын өөрчлөлт, шинэ бизнесс загварууд нь байгууллагын үйл ажиллагаанд сорилтыг бий болгодог. Энэхүү шинэ өөрчлөлт, шилжилтийн үед аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хэрэгжүүлэхэд хангалттай өгөгдөл, мэдээлэл дутмаг байдлаас шалтгаалан аюул, эрсдэлийн түвшинг бодитой үнэлэхэд хүндрэл үүсэж болно.

ИНЕГ нь болзошгүй аюулыг урьдчилан илрүүлж, холбогдох мэдээллийг цуглуулан аюулгүй байдлын эрсдэлийг үнэлэх, салбарын аюулгүй байдалд сөрөг нөлөө үзүүлэхээс сэргийлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхээр зорин ажиллана.

4.4.2. Монгол Улс нь ОУИНБ-ын USOAP-CMA, USAP-CMA аудит болон Үндэсний аудитын газрын аудит, ИНЕГ-ын дотоод хяналт шалгалтуудад зэрэгт үндэслэн ИНЕГ-ийн байгууллагын үйл ажиллагаанд тулгарч буй сорилтуудыг тодорхойлно.

ЗТЯ болон ИНЕГ нь NASP 2026-2028-д олон улсын стандарт шаардлагын дагуу иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын байгууллагын сорилтуудыг бууруулж, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг тусгаж, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын чадавхыг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн.

4.4.3. ОУИНБ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтыг үнэлэх дараах 8 төрлийн чухал элемент (CE)-ийг тогтоосон ба эдгээр элементийн үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-оор ИНЕГ болон АХОЗШША-ны үйл ажиллагааны чадавхыг үнэлнэ. Үүнд:

- CE-1. Иргэний нисэхийн тухай хууль;
- CE-2. Иргэний нисэхийн дүрэм;
- CE-3. Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зохион байгуулалт;
- CE-4. Хяналтын байцаагч нарын мэргэшил, сургалт;
- CE-5. Иргэний нисэхийн хяналтын үйл ажиллагааны журам, заавар, техникийн зааварчилгаа;
- CE-6. Үнэмлэх, зэрэглэл, гэрчилгээ олгох үйл ажиллагаа;
- CE-7. Байнгын хяналт шалгалт;
- CE-8. Аюулгүй байдлын асуудлаар авч буй залруулах арга хэмжээ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Хавсралт 26 хуудас А/53 гэсэн тэмдэг

4.4.4. Монгол Улс нь хамгийн сүүлд 2010 онд ОУИНБ-ын USOAP-CMAA бүрэн хэмжээний аудитад хамрагдаж 86.45%, 2017 онд тус аудитаар илэрсэн үл нийцлийг залруулах ICVM шалгалтад хамрагдаж 88.39%-тай үнэлэгдсэн.

ОУИНБ нь 2024 онд USOAP-CMA аудитын хяналтын чиглэл болон протокол шалгах асуултуудыг бүрэн шинэчилж, 9 чиглэлийн 851 асуултаар үнэлэх зохицуулалтыг баталсан. Монгол Улс нь сүүлийн аудитад хамрагдсанаас хойш 10 жилийн дараа шинэ аргачлалаар 2026 оны 04 дүгээр сарын 22-ноос 05 дугаар сарын 05-ны хооронд аудитад хамрагдахаар төлөвлөж байна. Дээрх хугацаанд салбарын үйл ажиллагааны өсөлт болон ИНЕГ-ын зохион байгуулалтын бүтэц, үйл ажиллагаанд их хэмжээний өөрчлөлт гарсан.

4.4.5. ИНЕГ нь 2026 оны USOAP-CMA аудитад бэлтгэх зорилгоор ОУИНБ-ын Ази, Номхон далайн бүсийн төвөөс CAT mission багийн зөвлөх үйлчилгээг авч, 2025 оны 03 болон 09 дүгээр сард аудитын протокол шалгах асуултаар урьдчилсан шалгалтад хамрагдаад байна. Тус шалгалтаар илэрсэн үл нийцэл болон аудитын бэлтгэлд хийсэн ажлын хэсгийн үнэлгээгээр ИНЕГ болон АХОЗШША-нд CE-1 - CE-8 түвшний олон төрлийн нийтлэг асуудлууд илэрсэн. Иймд иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллагын сорилтыг дараах 9 чиглэлийн CE-1 - CE-8 түвшний асуудлуудаар тодорхойлж, залруулахаар төлөвлөсөн. Үүнд:

- LEG - Иргэний нисэхийн тухай хууль тогтоомж, иргэний нисэхийн дүрэм, журам;
- ORG - Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллага;
- PEL - Мэргэжлийн үнэмлэхжүүлэлт;
- OPS - Нислэгийн үйл ажиллагаа;
- AIR - Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадвар;
- AIG - Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах;
- ANS - Агаарын навигацийн үйлчилгээ;
- AGA - Аэродром, газрын туслах хэрэгсэл;
- SSP - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хөтөлбөр (SSP).

4.5. Цаашид судлах, анхаарах шаардлагатай асуудлууд

4.5.1. NASP 2026-2028-д иргэний нисэхийн аюулгүй байдалд нөлөөлөхүйц шинээр гарч ирж буй асуудлуудыг хөндсөн. Хангалттай аюулгүй байдлын өгөгдөл байхгүйн улмаас эдгээр асуудлууд нь үйл ажиллагааны эрсдэлд шууд тооцогдох боломжгүй тул цаашид үүсэх боломжтой аюулыг илрүүлэх, зохих эрсдэлийн хамгаалалтыг бий болгох, холбогдох өгөгдлийг цуглуулах, эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг авах зэргээр үйл ажиллагааг тогтмол хянах шаардлагатай.

4.5.2. Монгол Улсад ирэх жилүүдэд үүсэх боломжтой, аюулгүй байдлын өгөгдлийг цуглуулж, дүн шинжилгээ хийх шаардлагатай дараах асуудлуудыг тодорхойлж байна. Үүнд:

1) Монгол Улс руу ирж, очих арилжааны нислэгийн урсгалын мэдэгдэхүйц өсөлт;
2) Монгол Улсын агаарын зай болон аэродромын орчин дахь хүнгүй нисэх төхөөрөмж (Unmanned aerial vehicles - UAV)-ийн үйл ажиллагаа;
3) Дэвшилтэт нисэх төхөөрөмжүүдэд зориулан хүнгүй агаарын хөлгийн систем (Unmanned aircraft system - UAS)-ийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагыг бий болгох зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

системийг өөрчлөн, сайжруулах;

4) Ерөнхий зориулалтын нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангуулах зорилгоор салбарын оролцогч талуудын эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулах хэрэгцээ;
5) Агаарын навигацийн системийн дэд бүтцийг шинэчилж, сайжруулах;
6) Орон нутгийн нисэх буудлуудын дэд бүтцийг эдийн засгийн судалгаа, салбарын стратеги төлөвлөлтөд уялдуулан хөгжүүлэх;
7) Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд ашиглагдаж буй системүүдийн мэдээллийн аюулгүй байдал;
8) Салбарын мэргэжлийн хүний нөөцийн дутагдал, шинээр хүний нөөцийг шат дараалалтай бэлтгэх бодлогыг гаргах, хяналт шалгалт, бодлогын түвшинд ажиллах мэргэшсэн ажилтнуудыг цалин хөлсний бодлогоор тогтвортой ажиллуулах нөхцөлийг бий болгож, иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог бэхжүүлэх;
9) Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангуулахтай холбогдуулан аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн байгууллагуудад бүрэн хэрэгжүүлэх;
10) Аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцох явцыг дэмжих зорилгоор аюулгүй байдлын мэдээллийг цуглуулж, боловсруулах тогтолцоо (SDCPS)-г бий болгох.

ТАВ. МОНГОЛ УЛСЫН ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН УДИРДЛАГЫН СТРАТЕГИ ЧИГЛЭЛ

5.1 Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилго, зорилт:

5.1.1. Монгол Улсын хэмжээнд SSP-ээр тогтоосон аюулгүй байдлын бодлого, зорилтыг хэрэгжүүлэх, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулахын тулд ЗТЯ болон ИНЕГ нь 2026-2028 он хүртэл дараах зорилго, зорилтуудыг хэрэгжүүлнэ:

Зорилго	Зорилт		Хэмжих үзүүлэлт
1. Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.	1.1.	2026-2028 онд хүний амь нас эрсдэсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх.	- Ослын түвшин (10,000 хөөрөлт, буултын нислэг тутамд ногдох ослын тоо); - Хүний амь нас эрсдэсэн ослын түвшин (10,000 хөөрөлт, буултын нислэг тутамд ногдох хүний амь нас эрсдэсэн ослын тоо); - Хүний амь нас эрсдэсэн түвшин (1 сая тээвэрлэсэн зорчигч тутамд ногдох хүний амь нас эрсдэсэн тоо).
	1.2.	2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх.	- N-HCR-ээр ангилсан ослын түвшин; - N-HCR-ээр ангилсан ноцтой зөрчлийн түвшин; - Нийт агаарын хөлгийн осолтой харьцуулахад

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 А/53 тушаал

			N-HCR-т хамаарах ослын хувь.
	1.3.	2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.	- Аюулгүй байдлын эрсдэлийн ангиллаар тооцсон ноцтой зөрчлийн тоо.
2. Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны чадамжийг бэхжүүлэх.	2.1.	2028 он гэхэд Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын байгууллага (ИНЕГ) болон Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллага (АХОЗШША)-ыг үндэсний болон олон улсын үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай хангалттай хэмжээний санхүүгийн нөөцөөр хангасан байх.	ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ) 2.0512-оор “хангалттай” үнэлгээ авсан байх.
	2.2.	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагын чадавхыг бэхжүүлэх: 1) 2026 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 75%-д хүрэх; 2) 2027 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 85%-д хүрэх; 3) 2028 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 95%-д хүрэх.	ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ)-аар “хангалттай” үнэлгээ авсан байх.
	2.3.	ИНЕГ нь ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ)-ын дагуу бие даасан үнэлгээ (self-assessment) хийж, OLF системийг тогтмол шинэчлэх.	- ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ)-аар “хангалттай” үнэлгээ авсан байх. - OLF системд self-assessment, CAP, CC/EFOD, SAAQ-г тогтмол шинэчилсэн байх.
	2.4.	2026-2028 онд жил бүр ИНЕГ-ын иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг 100% хангасан байх.	Хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь
	2.5.	2026-2028 онд агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах шинжээч болон иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн сургалт, дадлага (CE-4)-ын үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г тасралтгүй сайжруулах. USOAP-CMA аудитаар дэлхийн суурь дундаж 65% онооноос доогуур оноотой үнэлэгдэхгүй байх.	- CE-4/AIG-ийн хувь; - CE-4/ИНЕГ-ийн хувь. - Жил бүрийн сургалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь.
	2.6.	2028 он гэхэд аюулгүй байдлын	CE-8-ийн хувь.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн дарга 26 сар 493 дугаар тушаал

		асуудлыг шийдвэрлэх (CE-8) түвшний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г сайжруулж, дэлхийн суурь дундаж 70-75% онооноос доогуур оноогоор үнэлэгдэхгүй байх.	
3. SSP болон SMS-г үр дүнтэй хэрэгжүүлж, хэрэгжилтэд байнгын хяналт тавих.	3.1.	2026-2028 онд SSP-NASP-ын хэрэгжилтийг дараах байдлаар хангуулна: 1) 2026 онд – 30%; 2) 2028 онд – 100%.	- NASP-аар төлөвлөсөн арга хэмжээний хэрэгжилтийг хувь; - Жил бүрийн SSP хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь.
4. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэхийн тулд дэлхийн болон бүс нутгийн хэмжээнд хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, бэхжүүлэх.	4.1.	2026 онд Монгол Улс иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын чадавхаа нэмэгдүүлэх, эсхүл SSP-тэй холбоотой PQ-ийн хэрэгжилтийг хангах чиглэлээр ОУИНБ болон бусад олон улсын байгууллагуудаас мэргэжлийн туслалцаа, дэмжлэг авах.	Мэргэжлийн туслалцаа, дэмжлэг авсан хамтын ажиллагааны тоо.
	4.2.	2026-2028 онд Монгол Улс жил бүрийн Ази, Номхон далайн бүсийн аюулгүй байдлын бүлгийн уулзалтад оролцож, үйл ажиллагаанд учрах эрсдэл, үүссэн асуудлынхаа талаар мэдээлэл солилцсон байх.	AP-RASG уулзалтад оролцсон тоо.
	4.3.	2026 онд Ази, Номхон далайн бүсийн аюулгүй байдлын үнэлгээний техникийн багт иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийг гишүүнээр томилж, жил бүрийн уулзалт, семинарт хамруулах.	AP-RASG-ийн техникийн багийн уулзалт, семинарт оролцсон тоо.
	4.4.	2027 он гэхэд Ази, Номхон далайн бүсийн төвийн иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын төлөвлөлтийн зорилгоор үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл болон шинээр гарч буй асуудлуудын талаарх мэдээллийг ашиглах механизмд нэгдэх.	- Монгол Улс ОУИНБ-ын “Operational Safety Risks & Emerging Issues” аюулгүй порталд бүртгэгдсэн эсэх; - Үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэл ба шинээр гарч буй асуудлуудын талаар тус порталаар дамжуулан хүргүүлсэн тайлангийн тоо.
	4.5.	2026-2028 онд ОУИНБ болон салбарын бусад олон улсын нисэхийн салбарын хурал, уулзалт, семинар, сургалтад	- Гадаад арга хэмжээний төлөвлөгөөний хэрэгжилт.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 он 193 дугаар тушаал

		гадаад арга хэмжээний төлөвлөгөөний дагуу идэвхтэй хамрагдах.	
5. Иргэний нисэхийн оролцогч талуудыг хэрэгжиж буй төсөл, хөтөлбөрүүдэд татан оролцуулж, хамтын ажиллагааг дэмжих, аюулгүй байдлын мэдээлэл дамжуулах тогтолцоог бий болгох.	5.1.	Салбарын нийт оролцогчдыг хамруулсан аюулгүй байдлын өгөгдөл дамжуулах, цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх тогтолцоог бий болгож, тогтвортой ажиллуулах.	- MOR тоо; - VOR тоо; - Аюулгүй байдлын өгөгдөлд дүн шинжилгээ хийж, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг хэрэгжүүлэх техникийн багаар эрсдэлийн үнэлгээ хийсэн тоо.
	5.2.	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хуралдааныг SSP-ийн дагуу зохион байгуулах. Салбарын хэмжээнд хурал, зөвлөгөөн, сургалтыг зохион байгуулж, идэвхтэй хамтын ажиллагааг дэмжих.	- Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хуралдааны тоо, хурлын шийдвэрийн хэрэгжилтийн хувь. - Салбарын хэмжээнд зохион байгуулагдсан хурал, зөвлөгөөн, сургалтын тоо.
6. Нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай зохих дэд бүтэц бий болсон эсэхийг бататгаж, салбарын хэмжээнд хэрэгжих төсөл хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хангуулах.	6.1.	2028 он гэхэд үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаанд дараах хөтөлбөрүүдийг ашиглах хэмжээг нэмэгдүүлэх. 1. Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны үнэлгээний хөтөлбөрүүд: • IATA IOSA • IATA ISAGO • ACI APEX in Safety • CANSO SoE in SMS 2. Аюулгүй байдлын өгөгдөл хуваалцах хөтөлбөрүүд: • IATA FDX • IATA IDX • FSF ASN	- ОУИНБ-аас хүлээн зөвшөөрсөн үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны үнэлгээний хөтөлбөрүүдэд оролцож буй үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын тоо; - Үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өгөгдөл хуваалцах хөтөлбөрүүдэд оролцож буй үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын тоо.
	6.2.	1. 2027 онд Монгол Улсын агаарын навигацийн үндэсний төлөвлөгөөг батлуулах. 2. 2028 онд Монгол Улсын агаарын навигаци, аэродром, нисэх буудлын дэд бүтцийг ОУИНБ-ын стандартад нийцүүлэх.	- Монгол Улсын агаарын навигацийн үндэсний төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь.

5.1.2. Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зорилго, зорилт, хэрэгжилтийг хянах үзүүлэлтүүд нь ОУИНБ-ын зорилго, зорилт, үзүүлэлтүүдэд бүрэн нийцсэн болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

5.2. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлт, зорилтот түвшинг тогтоох

5.2.1. Улсын хэмжээнд хянах иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтийг ОУИНБ-аас гаргасан нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийн ангиллаар тогтооно.

5.2.2. Монгол Улс нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зорилго, зорилтод уялдуулан, аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтээс шалтгаалсан агаарын хөлгийн ослын тохиолдол 2026-2027 онд гаргахгүй байх буюу “0” утга байхаар зорилтот түвшинг тогтоов. Үүнд:

Д/д	Аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлт (SPI)	Аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилтот түвшин (SPT) 2026-2027 онд
SPI 1	Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);*	Агаарын хөлгийн осол - 0
SPI 2	Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*	
SPI 3	Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*	
SPI 4	Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*	
SPI 5	Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*	
SPI 6	Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*	
SPI 7	Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*	
SPI 8	Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB);*	
SPI 9	Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP);*	
SPI 10	Хүчний төхөөрөмжийн систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(powerplant – SCF-PP).*	

5.2.3. Монгол Улс нь цаашид аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтийн зорилтот болон хүлээн зөвшөөрөгдөх түвшинг богино, дунд хугацаагаар төлөвлөн, NASP-д тусган баталгаажуулна. Аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг тоон утгаар хэмжих бөгөөд статистик аргачлалаар дүн шинжилгээ хийнэ.

5.2.4. ИНЕГ-ын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг хэрэгжүүлэх техникийн баг нь аюулгүй байдлын өгөгдөлд хийсэн дүн шинжилгээнд үндэслэн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтийг шинэчлэх, нарийвчлан сайжруулах, зорилтот түвшинг судалгаанд үндэслэн тогтоох үйл ажиллагааг гүйцэтгэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

5.3. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлийн хамгаалалтад хяналт тавих

5.3.1. ИНЕГ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлийн хамгаалалтыг бий болгох зорилгоор 2026-2028 онд дараах үйл ажиллагаанд анхаарч, холбогдох судалгааг гүйцэтгэн, шаардлагатай арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ:

- Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагааны чадавхыг бэхжүүлэх;
- Иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн байгууллагуудын SMS-ийн хэрэгжилтийг хангуулах;
- АХОЗШША-аас гаргасан аюулгүй байдлын зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх;
- Аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцох явцыг дэмжих зорилгоор аюулгүй байдлын мэдээллийг цуглуулж, боловсруулах тогтолцоо (SDCPS)-г бий болгох;
- Аюулгүй байдлын эрэг соёлыг салбарын хэмжээнд үе шаттайгаар нэвтрүүлэх;
- Агаарын навигацийн системийн дэд бүтцийг шинэчилж, сайжруулах;
- Ерөнхий зориулалтын нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангуулах зорилгоор салбарын оролцогч талуудын эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулах;
- Агаарын навигацийн системийн дэд бүтцийг шинэчилж, сайжруулах;
- Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд ашиглагдаж буй системүүдийн мэдээллийн аюулгүй байдлыг сайжруулах;
- Салбарын мэргэжлийн хүний нөөцийн дутагдал, шинээр хүний нөөцийг шат дараалалтай бэлтгэх бодлогыг гаргах, хяналт шалгалт, бодлогын түвшинд ажиллах мэргэшсэн ажилтнуудыг цалин хөлсний бодлогоор тогтвортой ажиллуулах нөхцөлийг бий болгож, иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог бэхжүүлэх;
- Хүнгүй нисэх төхөөрөмжийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын хангуулах;
- Иргэний нисэхийн салбарын онцгой нөхцөл, онцгой байдлын үеийн төлөвлөлтийг бэхжүүлэх.

5.4. Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын стратеги чиглэл

5.4.1. ИНЕГ нь SSP-ээр тогтоосон иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын бодлого болон энэхүү төлөвлөгөөний 6.1.1-т тусгасан аюулгүй байдлын зорилго, зорилтыг хэрэгжүүлэх, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг ОУИНБ-ын “DOC 10161. Дэлхийн нисэхийн аюулгүй байдлын замын зураглал”-д нийцүүлэн боловсруулж, энэхүү төлөвлөгөөний Хавсралт 2-т тусгав.

5.4.2. Дээрх арга хэмжээг иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа болон иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагуудын SMS-т тулгуурлан хэрэгжүүлнэ.

ЗУРГАА. ТӨЛӨВЛӨГӨӨНИЙ ХЭРЭГЖИЛТЭД ХЯНАЛТ ТАВИХ

6.1. ИНЕГ-ын аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо хариуцсан нэгж нь энэхүү төлөвлөгөөний Хавсралт 2, Хавсралт 3, Хавсралт 4-т тусгагдсан

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

аргачлалаар NASP-аар тогтоосон зорилго, зорилт болон аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээний хэрэгжилтэд хагас жил тутам хяналт тавина.

6.2. ИНЕГ нь 3 жил тутам, эсхүл шаардлагатай тохиолдолд NASP-д дүн шинжилгээ хийж, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал боловсруулна.

6.3. ИНЕГ нь жил бүр төлөвлөгөөний хэрэгжилтэд үндэслэн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлд дүн шинжилгээ хийж, Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилтот түвшинг боловсруулан, Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлөөр батлуулна.

6.4. ИНЕГ нь Монгол Улсад иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх зорилгоор ОУИНБ болон салбарын бусад оролцогч талуудаас дэмжлэг, туслалцаа авна.

6.5. ИНЕГ нь аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээний хэрэгжилт, аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилтот түвшин хангагдаж байгаа эсэхийг баталгаажуулж, салбарын нийт оролцогч талуудад жил бүр танилцуулна.

6.6. ИНЕГ нь тухайн жилийн аюулгүй байдлын зорилтот түвшин хангагдаагүй тохиолдолд суурь шалтгааныг тодорхойлсон байна. Хэрэв ИНЕГ-аас нислэгийн үйл ажиллагаа дахь ноцтой эрсдэлийг илрүүлсэн бол эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээг шуурхай авч, NASP-д яаралтай нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал боловсруулна.

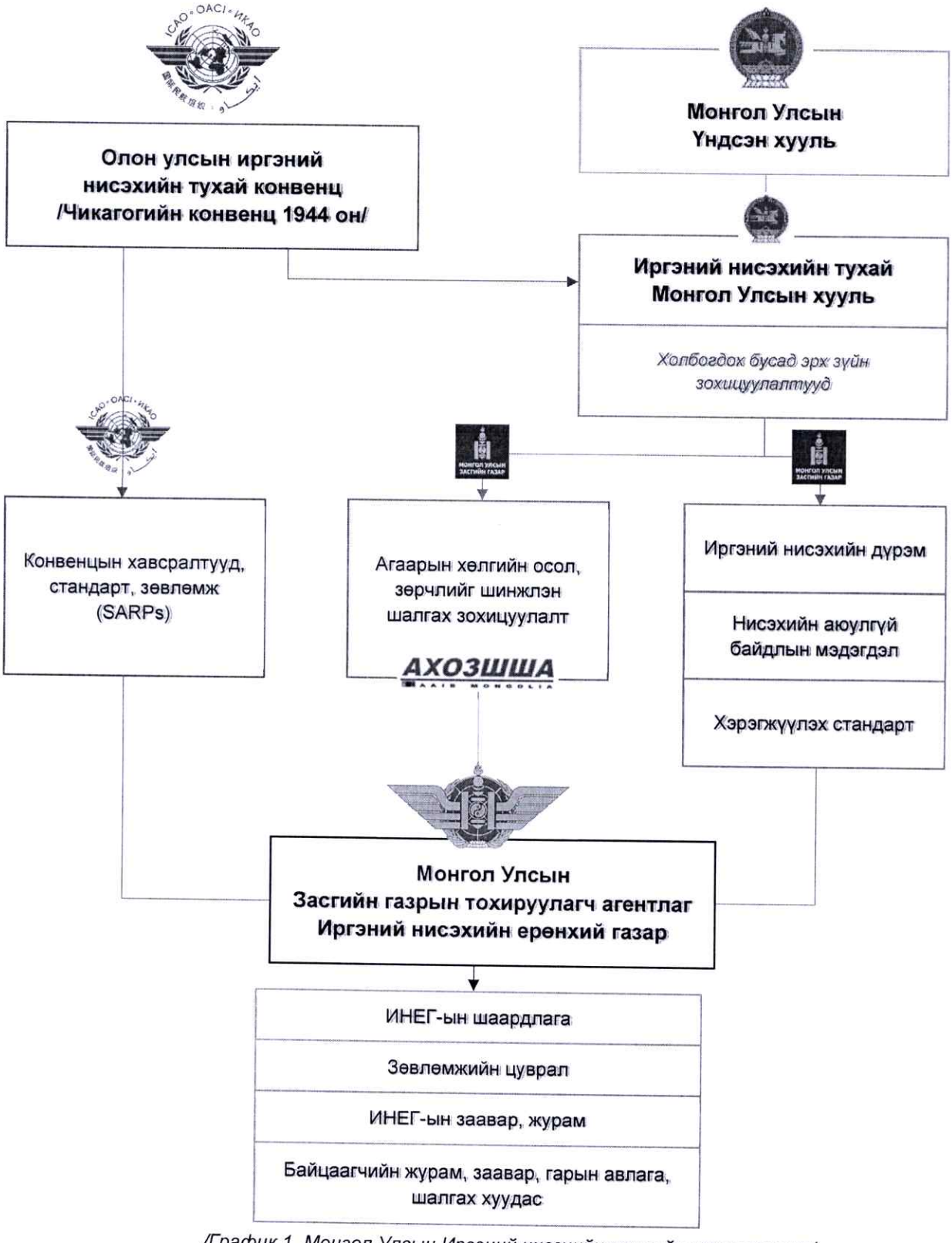
6.7. ИНЕГ нь ОУИНБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн төвд тайлан, мэдээлэл дамжуулах журмыг тогтоосон байна. Энэ нь бүс нутгийн хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хариуцсан байгууллагууд шаардлагатай мэдээллийг авч, нэгдсэн аргачлалаар эрсдэлийг үнэлэх боломжийг бий болгоно.

---oOo---

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРЧИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ХАВСРАЛТ 1

МОНГОЛ УЛСЫН ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ



/График 1. Монгол Улсын Иргэний нисэхийн эрх зүйн зохицуулалт/

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн дарын 26 он К/93 тушаар үүсгэв

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ САЙЖРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

I. УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД НИСЛЭГИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ӨНДӨР ЭРСДЭЛИЙГ ТОГТВОРТОЙГООР БУУРУУЛАХ ЧИГЛЭЛЭЭР */OPERATIONAL SAFETY RISKS (OPS) ROADMAP/:*

NASP | Зорилго 1	**Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.**
NASP | Зорилт 1.1	2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх.
NASP | Зорилт 1.2	2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх.
NASP | Зорилт 1.3	2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.
Нислэгийн үйл ажиллагааны эрсдэлүүд */Operational safety risks/*: 1. N-HRC 1: Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);* 2. N-HRC 2: Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*; 3. N-HRC 3: Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*; 4. N-HRC 4: Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*; 5. N-HRC 5: Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*; 6. N-HRC 6: Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*; 7. N-HRC 7: Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*; 8. N-HRC 8: Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*; 9. N-HRC 9: Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP)*; 10. N-HRC 10: Хүчний төхөөрөмжийн систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(powerplant – SCF-PP)*.	
Зорилго 1 | Зорилт 1.1-1.3-ыг хэрэгжүүлэх зорилгоор дараах аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.	
OPS.1 - SEI 1. CFIT эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.2 - SEI 2. LOC-I эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.3 - SEI 3. MAC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.4 - SEI 4. RE эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.5 - SEI 5. RI эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.6 - SEI 6. WS эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.7 - SEI 7. ARC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 11/93

OPS.8 - SEI 8. TURB эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.
OPS.9 - SEI 9. SCF-NP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.
OPS.10 - SEI 10. SCF-PP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.

II. БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ТУЛГАРЧ БУЙ СОРИЛТУУД */ORGANISATIONAL SAFETY RISKS (ORG) ROADMAP:*

NASP | Зорилго 2: Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны чадамжийг бэхжүүлэх.
NASP | Зорилт 2.1: Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын чадамжийг сайжруулах зорилгоор хангалттай хэмжээний санхүүгийн нөөцийг бий болгох. NASP | Зорилт 2.2: Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагын чадавхыг бэхжүүлэх: • 2026 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 75%-д хүрэх; • 2027 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 85%-д хүрэх; • 2028 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 95%-д хүрэх. NASP | Зорилт 2.3: ИНЕГ нь ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ)-ын дагуу бие даасан үнэлгээ (self-assessment) хийж, OLF системийг тогтмол шинэчлэх. NASP | Зорилт 2.4: 2026-2028 онд жил бүр ИНЕГ-ын иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг 100% хангасан байх. NASP | Зорилт 2.5: 2026-2028 онд агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах шинжээч болон иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн сургалт, дадлага (CE-4)-ын үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г тасралтгүй сайжруулах. USOAP-CMA аудитаар дэлхийн суурь дундаж 65% онооноос доогуур оноотой үнэлэгдэхгүй байх. NASP | Зорилт 2.6: 2028 он гэхэд аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэх (CE-8) түвшний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г сайжруулж, дэлхийн суурь дундаж 70-75% онооноос доогуур оноогоор үнэлэгдэхгүй байх.
Зорилго 2 | Зорилт 2.1-2.6-г хэрэгжүүлэх зорилгоор дараах аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.
ORG.1 – SEI 11. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг тууштай хэрэгжүүлэх. ORG.2 – SEI 12. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэх. ORG.3 – SEI.13 Олон Улсын иргэний нисэхийн Чикагогийн конвенцын Хавсралт 13. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах стандартын дагуу хараат бус Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх. ORG.4 – SEI 14. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцооны үр дүнтэй байдлыг хангах зорилгоор нөөцийг бодлогоор хуваарилах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/93

ORG.5 – SEI 15. Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх. ORG.6 – SEI 16. Аюулгүй байдлыг зохион байгуулалттайгаар сайжруулахын тулд гол салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. ORG.7 – SEI 17. ОУИНБ-ын аюулгүй байдлын анхан шатны мэдээллийн эх сурвалж болж, холбогдох бүх баримт бичиг, бүртгэлийг бүрдүүлж, хүргүүлэх. ORG.8 – SEI 18. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. ORG.9 – SEI 19. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. ORG.10 – SEI 20. Аюулгүй байдлын үр дүнтэй хяналт зохицуулалтыг бий болгох үүднээс стратегийн түвшинд нөөцийг оновчтой хуваарилах. ORG.11 – SEI 21. Салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа явуулж, аюулгүй байдлын зохицуулалтыг сайжруулах.

NASP | Зорилго 5: Иргэний нисэхийн оролцогч талуудыг хэрэгжиж буй төсөл, хөтөлбөрүүдэд татан оролцуулж, хамтын ажиллагааг дэмжих, аюулгүй байдлын мэдээлэл дамжуулах тогтолцоог бий болгох.
NASP | Зорилт 5.1: Салбарын нийт оролцогчдыг хамруулсан аюулгүй байдлын өгөгдөл дамжуулах, цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх тогтолцоог бий болгож, тогтвортой ажиллуулах. NASP | Зорилт 5.2: Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хуралдааныг SSP-ийн дагуу зохион байгуулах. Салбарын хэмжээнд хурал, зөвлөгөөн, сургалтыг зохион байгуулж, идэвхтэй хамтын ажиллагааг дэмжих.
Зорилго 5 | Зорилт 5.1-5.2-г хэрэгжүүлэх зорилгоор аюулгүй байдлыг сайжруулах дараах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.
ORG.16 – SEI.26 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (1-р алхам) ORG.17 – SEI.27 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (2-р алхам) ORG.18 – SEI.28 | Гол агаарын тээврийн оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, эрсдэлийн удирдлагын аргачлалыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор идэвхтэй ашиглахыг дэмжих. ORG.19 – SEI.29 | Улсын хэмжээнд аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хөгжүүлэх, дэвшилтэт түвшинд хүргэх.

---o0o---

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ САЙЖРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

I. УЛСЫН ХЭМЖЭЭНД НИСЛЭГИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ӨНДӨР ЭРСДЭЛИЙГ ТОГТВОРТОЙГООР БУУРУУЛАХ ЧИГЛЭЛЭЭР */OPERATIONAL SAFETY RISKS (OPS) ROADMAP/:*

NASP | Зорилго 1	**Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.**
NASP | Зорилт 1.1	**2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх.**
NASP | Зорилт 1.2	**2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх.**
NASP | Зорилт 1.3	**2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.**
Нислэгийн үйл ажиллагааны эрсдэлүүд */Operational safety risks/*: 1. N-HRC 1: Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT);* 2. N-HRC 2: Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах *(Loss of Control – In Flight - LOC-I)*; 3. N-HRC 3: Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх *(Mid-Air Collision – MAC)*; 4. N-HRC 4: Хөөрч, буух зурвасаас гарах *(Runway Excursion – RE)*; 5. N-HRC 5: Хөөрч, буух зурвас руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэх *(Runway Incursion – RI)*; 6. N-HRC 6: Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*; 7. N-HRC 7: Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт - Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх *(Abnormal Runway Contact - ARC, including Hard Landing and Tail Strike Landing)*; 8. N-HRC 8: Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*; 9. N-HRC 9: Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(non-powerplant – SCF-NP)*; 10. N-HRC 10: Хүчний төхөөрөмжийн систем, эд ангийн дутагдал, эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction *(powerplant – SCF-PP)*.	
Зорилго 1 | Зорилт 1.1-1.3-ыг хэрэгжүүлэх зорилгоор дараах аюулгүй байдлыг сайжруулах дараах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.	
OPS.1 - SEI 1. CFIT эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.2 - SEI 2. LOC-I эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.3 - SEI 3. MAC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.4 - SEI 4. RE эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.5 - SEI 5. RI эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	
OPS.6 - SEI 6. WS эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.	

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Нарийн бичгийн хэлтсийн
дарын 26 оны А/53 дугаар тушаал

OPS.7 - SEI 7. ARC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.
OPS.8 - SEI 8. TURB эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.
OPS.9 - SEI 9. SCF-NP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.
OPS.10 - SEI 10. SCF-PP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

OPS.1 – SEI.1 | N-HRC 1: Хяналттай нислэг газрын гадаргууг мөргөх *(Controlled Flight into Terrain – CFIT)*

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.						
Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 1 - SEI 1 CFIT эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of CFIT/*	OPS 1 - SEI 1 CFIT эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of CFIT/*	1. CFIT-ээс сэргийлэх дараах арга хэмжээг авах. */Implement the following CFIT safety actions/:* 1.1. Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын "Хавсралт 6. Нислэгийн үйл ажиллагааны стандарт"-д нийцүүлэн агаарын хөлөг газрын гадаргууг мэдэрч анхааруулах систем (terrain awareness and warning system - TAWS)-ээр тоноглогдсон байх шаардлагатай холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг баталгаажуулах. */Ensure aircraft are equipped with terrain awareness and warning system (TAWS) in accordance with Annex 6 – Operation of Aircraft./*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн CFIT тохиолдлын тоо */Number of CFIT accident, incident per year/* - Жил бүрийн TAWS анхааруулга ажилласан тохиолдлын тоо */Number of TAWS triggers per year/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчид болон агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагаанд хийх хяналт шалгалтаар баталгаажуулах */surveillance of AOCs and ANSP activities/*
		1.2. "Хавсралт 6. Нислэгийн үйл ажиллагааны стандарт"-ын шаардлагаас гадна TAWS-ын хэрэглээг өргөжүүлэх, дэмжих зохицуулалтыг эрх зүйн баримт бичигт тусгах. */Promote the wider use of TAWS beyond the requirements of Annex 6./*				
		1.3. TAWS дохиолол ажилласан үед стандарт үйл ажиллагааны журам (SOP)-ыг дагаж мөрдөх нийцлийг нэмэгдүүлэхийн тулд аюулгүй байдлын зөвлөмж гаргах. */Issue a Safety Advisory to increase adherence to TAWS warning procedures./*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дэвлэл 26 он А/93 дугаар тушаал

		1.4. Ойртолтын нислэгийн аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийн талаарх мэдлэг, ойлголтыг нэмэгдүүлэхийг дэмжих. */Promote greater awareness of approach risks/*: - Ойртолтын нислэгийн үед тогтмол өндөр алдах нислэгийн горимыг (continuous descent final approaches) мөрдөх */Consider the implementation of continuous descent final approaches (CDFA)/*; - Минимум аюулгүй өндрийн түвшнийг анхааруулах систем (Minimum safe altitude warning system - MSAW)-ийг ашиглах */Consider the implementation of minimum safe altitude warning (MSAW) systems/*; - Газрын гадаргуу, газрын саадын электрон өгөгдөл (Electronic Terrain and Obstacle Data – eTOD) бодит цаг хугацаанд шинэчлэгдэж байгаа эсэхийг бататгах */Ensure the timeliness of updates and accuracy of Electronic Terrain and Obstacle Data (eTOD)/*; - TAWS-д өгөгдөл дамжуулахад GPS-аас гаргасан байршлын өгөгдлийг ашиглах */Promote the use of GPS-derived position data to feed TAWS/*.				
		2. CFIT-ээс сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the safety enhancement initiatives (SEIs) presented*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн CFIT тохиолдлын тоо */Number of CFIT accident, incident per year/* - Жил бүрийн TAWS анхааруулга ажилласан	Аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ */safety trend analysis/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		in this roadmap through the analysis of mandatory occurrence reporting (MORs) and voluntary occurrence reporting systems (VORs) and accident/incident investigations (apply safety management methodologies)/			тохиолдлын тоо */Number of TAWS triggers per year/*	
		3. Нэмэлт CFIT үүсэх хүчин зүйлсийг тодорхойлох. Жишээ нь: - Байгаль, цаг уурын таагүй нөхцөлд нислэг үйлдэх; - Хэрэглэлийн нислэгийн журам болон заавар (Босоо тэнхлэгийн чиглүүлэгчтэй ойртолтын журам /approaches with vertical guidance – AVP/ эсхүл Босоо тэнхлэгийн чиглүүлэгчийн локалайзерийн үзүүлэлт /Localizer performance with vertical guidance - LPV/); - Загварчилсан хэллэгийн ашиглалт (стандарт ба стандарт бус); - Нисгэгч ядаргаанд орох, зүг чигээ алдах. */Identify additional contributing factors, for example:* *a) Flight in adverse environmental conditions;* *b) Approach design and documentation (e.g. approaches with vertical guidance (APV) or localizer performance with vertical guidance (LPV) approaches);* *c) Phraseology used (standard vs. non standard);* *d) Pilot fatigue and disorientation./*	- АХОЗШША - ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	Дүн шинжилгээ */safety analysis/*
		4. CFIT үүсэх хүчин зүйлсийн эрсдэлийг бууруулах зорилгоор нэмэлт аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for CFIT/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	Дүн шинжилгээ */safety analysis/*
		5. CFIT-ээс сэргийлэх дараах арга	- Агаарын	2026 оноос	-	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/93

		хэмжээг авах */Implement the following CFIT safety actions/:* 5.1. Агаарын хөлгийг TAWS системээр тоноглох. */Equip aircraft with TAWS/*	тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		5.2. TAWS анхааруулах журмыг мөрдөхийг нэмэгдүүлэх. */Increase adherence to TAWS warning procedures/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		5.3. Ойртолтын нислэгийн аюулгүй байдлын эрсдэлүүдийн талаарх мэдлэг, ойлголтыг нэмэгдүүлэх. */Develop greater awareness of approach risks/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		5.4. Ойртолтын нислэгийн үед тасралтгүй өндөр алдах нислэгийн горимыг (continuous descent final approaches) таниулах. */Promote CDFA/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		5.5. MSAW системийг ашиглах. */Utilize MSAW systems/*	- Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		5.6. Бодит цаг хугацаанд шинэчлэгдэж байгаа газрын гадаргуу, газрын саадын электрон өгөгдөл (Electronic Terrain and Obstacle Data – eTOD)-ийг ашиглах. */Utilize up-to- date TOD/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		6. Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ OPS 1 - SEI 1-ийн хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жил бүрийн CFIT зөрчлийн тоо */Number of CFIT incidents per year/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/53 гэрчилсэн гэдэг

OPS.2 – SEI.2 | N-HRC 2: Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах (Loss of control - In Flight - LOC-I)

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 2 - SEI 2 LOC-I эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of LOC-I/*	OPS 2 - SEI 2 LOC-I эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of LOC-I/*	1. Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах (Loss of control - In Flight – LOC-I)-ээс сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах */Implement the following LOC-I safety actions/:* 1.1. Симулятор дээр явагдах сургалтын хөтөлбөрүүдэд агаарын хөлөг уруу харахаас сэргийлэх болон уруу харвал хэвийн байдалд буцаан оруулах сургалтыг шаардах; */a) Require upset prevention and recovery training in all full flight simulator type conversion and recurrent training programmes/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Батлагдсан сургалтын хөтөлбөр */Approved Technical Guidance Material to the industry/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн сургалтын хөтөлбөрт хийх хяналт шалгалт */Surveillance of AOCs Training programmes/*
		1.2. Ажиглагч нисгэгчийн үүрэгт зориулсан сургалтыг үр дүнтэй болгоход илүү цаг зарцуулахыг шаардсан байх. */b) Require more time devoted to training for the pilot monitoring role/*				
		2. LOC-I-ээс сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the safety enhancement initiatives (SEIs) presented in this roadmap through the analysis of mandatory occurrence reporting (MORs) and voluntary occurrence reporting*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн LOC-I зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	Аюулгүй байдлын дүн шинжилгээний жилийн тайлан */Safety annual review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 №93

		systems (VORs) and accident/incident investigations (apply safety management methodologies)/				
		3. Нэмэлт LOC-I үүсэх хүчин зүйлсийг тодорхойлох. Жишээ нь: - Анхаарал сарних; - Цаг уурын таагүй нөхцөл; - Хэт тайвшрах /Анхаарал сулрах/; - Нислэгийг үр дүнтэй удирдахтай холбоотой стандарт ажиллагааны журам (SOP)-ын хангалтгүй байдал; - Газрын гадаргууд ойртсноос өндөр авах боломжгүй байх; - Агаарын хөлгийг хэвийн бус байрлалаас сэргээх журмын талаар мэдлэг, туршлага хангалтгүй байх; - Хазайлтын өнцөг хэтэрснийг гэнэт мэдэрсний улмаас тохиромжгүй удирдлагын оролт хийх. */Identify additional contributing factors, for example:* *a) Distraction;* *b) Adverse weather;* *c) Complacency;* *d) Inadequate standard operating procedures (SOPs) for effective flight management;* *e) Insuffcient height above terrain for recovery;* *f) Lack of awareness of or competence in procedures for recovery from unusual aircraft attitudes;* *g) Inappropriate flight control inputs in response to a sudden awareness of an abnormal bank angle./*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн LOC-I зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн сургалтын хөтөлбөр болон сургалтын үед хяналт шалгалт хийх */Surveillance of AOCs Training programmes, conduct enroute inspection/*
		4. LOC-I үүсэх хүчин зүйлсийн эрсдэлийг бууруулах зорилгоор нэмэлт аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх: - ИНЕГ-ын хяналт шалгалтын үр нөлөөг нэмэгдүүлэх;	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн LOC-I зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	Хяналт шалгалт */Surveillance/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/55 гүйцэтгэх үүрэг

		- Холбогдох дүрмийн зохицуулалтыг сайжруулах. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for LOC-I, for example:* *a) Increase the effectiveness of regulatory oversight;* *b) Improve regulations./*				
		5. Нислэгийн үеэр удирдлагын жолоо алдагдах (Loss of control - In Flight – LOC-I)-ээс сэргийлэх дараах арга хэмжээг агаарын тээвэрлэгчид авах */Implement the following LOC-I safety actions/:* - Симулятор дээр явагдах сургалтын хөтөлбөрүүдэд агаарын хөлөг уруу харахаас сэргийлэх болон уруу харвал хэвийн байдалд буцаан оруулах сургалтыг шаардах; - Олон нисгэгчтэй нислэгт хяналтын үүрэг гүйцэтгэх үүрэг гүйцэтгэх ур чадварыг хөгжүүлэх сургалтад илүү их хугацаа зориулах; - Өргөх хүч үүсэхээ болихоос өмнөх болон өргөх хүч үүсэхээ блоих үед агаарын хөлгийг гараар удирдах, нөхөн сэргээх ур чадвартай холбоотой сургалтыг /өндрийн нөхцөл багтана/ явуулах; - Нислэгийн үндсэн зарчмуудын тухай давтан сургалт явуулах; - Симуляторын бодит нөхцөлд ойртсон түвшин (fidelity)-ийг хангах. */a) Aircraft upset prevention recovery training in all full flight simulator type conversion and recurrent training programmes;* *b) More time devoted to training multicrew pilots for the monitoring role;*	Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн LOC-I зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	- Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигч сургалтын хөтөлбөрт дотоод аудит хийх */Internal audit of operator – Training programme/* - Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн сургалтын хөтөлбөрт хийх хяналт шалгалт, гэрчилгээжүүлэлт */Certification and Surveillance of AOCs Training programmes/* - Нислэгийн симулятор сургалтын төхөөрөмжүүдэд хийх үзлэг, хяналт шалгалт */Inspections and surveillance of*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 ЯЯЗ

		c) Training on manual aircraft handling of approach to stall and stall recovery (including at high altitude); *d) Recurrent training on principles of flight;* *e) Simulator fidelity/.*				*FSTDs/*
		6. Аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ OPS 2 - SEI 2-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн LOC-I зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захирах бичгийн
дагуу 26 оны A/93 дугаар тушаал

OPS.3 – SEI.3 | N-HRC 3: агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх (Mid-air collision - MAC)

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 3 - SEI 3 MAC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of MAC/*	OPS 3 - SEI 3 MAC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of MAC/*	1. Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх (Mid-air collision - MAC)-өөс сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах */Implement the following MAC safety actions/:* 1.1. Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн "Хавсралт 6. Нислэгийн үйл ажиллагааны стандарт"-д нийцүүлэн агаарын хөлөг агаарт мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх систем (airborne collision avoiding system - ACAS)-ээр тоноглогдсон байх шаардлагатай холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг баталгаажуулах. */a) Establish guidance and regulations to ensure aircraft are equipped with airborne collision avoidance system (ACAS), in accordance with Annex 6 – Operation of Aircraft/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Зохицуулалт ба удирдамжийг баталж нийтэлсэн байх */Regulations and guidance promulgated/*	Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хяналт шалгалт */surveillance during C o f A inspections/*
		1.2. ACAS-ын анхааруулах дохионы журмыг мөрдөх зохицуулалтыг хангах. */b) Ensure adherence to ACAS warning procedures/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA бүртгэгдсэн тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reported/*	TCAS-RA ажилласан тохиолдолд хийх дүн шинжилгээ */Analysis of TCAS-RA reports/*
		1.3. Зөрчил, илрүүлэлтийг сайжруулах зорилгоор нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын системийг сайжруулахыг дэмжих. */c) Promote the improvement of air traffic control (ATC) systems, procedures and tools to enhance conflict management/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA бүртгэгдсэн тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reported/*	Хяналт шалгалтын үйл ажиллагаа, заавал ирүүлэх мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийх */Surveillance,*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/93

						Review of MORs/
		1.4. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч болон нисгэгчийн хоорондын мэдээлэл солилцоог сайжруулах зорилгоор холбооны систем, журмуудыг (жишээ нь: Controller–Pilot Data Link Communications - CPDLC) сайжруулахыг дэмжих. */d) Promote the improvement of communications systems and procedures, such as controller-pilot datalink/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Агаарын навигацийн үйлчилгээний (ANS) мастер төлөвлөгөө одоо хүчин төгөлдөр байгаа эсэх, төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь хэмжээ */Existence of a current ANS Masterplan, percentage of the masterplan implemented/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		2. МАС-аас сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the safety enhancement initiatives (SEIs) presented in this roadmap through the analysis of mandatory occurrence reporting (MORs) and voluntary occurrence reporting systems (VORs) and accident/incident investigations (apply safety management methodologies)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн бүртгэгдсэн осол, ноцтой зөрчлийн тоо */Number of accidents and serious incidents reported per year/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигч, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа */Surveillance of ANSP and AOC activities, Investigation of aircraft accidents and incidents/*
		3. Нэмэлт МАС үүсэх хүчин зүйлсийг тодорхойлох. Жишээ нь: 3.1. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн мэдлэг, ур чадвар, мэргэжлийн түвшин	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жилд хийсэн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ур чадварын	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Баид. Төрийн захиргаа, бичиг баримтын
дэлгэц 26 ... 1953 ... хуудас ...

		болон эрхийн хүчинтэй байдлыг тогтмол хадгалахыг баталгаажуулах. */Identify additional contributing factors, for example:* *Ensure controller competence, currency and proficiency are maintained/*			шалгалтын тоо */Number of controller proficiency checks done in a year/*	*/Surveillance of the ANSP/*
		3.2. Нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдал - нягтрал, төвөгтэй байдал, агаарын хөлгийн төрөл, чадлын онцлог зэрэг хүчин зүйлсийг тогтмол хянаж, үнэлэхийг дэмжих. /TCAS-TA ашиглахыг авч үзэх./ */Promote regular scanning for Traffic conditions - traffic density, complexity, mixture of aircraft types and capabilities, etc. Consider TCAS-TA/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жилд зохион байгуулагдсан нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын сэргээх сургалтын тоо */Number of refresher trainings done/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		3.3. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын (ATC) сургалтыг дэмжиж, ажлын ачаалал, багийн ажиллагаа, журам, үүрэг хариуцлага, мөн нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын (ANSP) аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны үр нөлөөг сайжруулахад чиглүүлэх. */Promote ATC training to enhance performance related to workload, teamwork, procedures and commitment, as well as the influence of ANSPs' safety management/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жилд нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагаас аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны сургалтад суусан ажилтнуудын тоо */Number of officers trained and sensitized on the ANSPs SMS within a year/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		3.4. Нисэх багийн сургалт болон ажлын ачаалал, ур чадвар, багийн ажиллагаа, журам, үүрэг хариуцлага, мөн агаарын тээвэрлэгчийн аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны хэрэгжилтийг үр нөлөөг харгалзан байгууллагын соёлыг дэмжих. */Promote Flight crew training and*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Зохион байгуулагдсан CRM, SMS сургалтын тоо */CRM, SMS trainings conducted/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчид, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагаанд хийх

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/53

		corporate culture related to workload, competence, teamwork, procedures and commitment and the influence of aircraft operator's safety management/				хяналт шалгалт */Surveillance of Air operators and ATOs/*
		3.5. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын системүүд (нислэгийн өгөгдөл боловсруулах, харилцаа холбоо, STCA гэх мэт), нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын болон агаарын хөлгийн системүүдийн харилцан үйлчлэл, мөн нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагын (ANSP) худалдан авах ажиллагааны бодлого үр ашигтай байгаа эсэхийг баталгаажуулах. */Ensure ATC systems - flight data processing, communication, STCA, etc., as well as the interaction related to the human operator and the aircraft systems, and the procurement policy of the ANSP work efficiently/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жилд бүртгэгдсэн нислэгийн боловсруулалтын тоног төхөөрөмжийн эвдрэл болон STCA бүртгэгдсэн тоо */Number of flight processing equipment failure and STCAs reported in a year/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		3.6. Агаарын хөлгийн тоног төхөөрөмж - автомат жолоодлогын системүүд, транспондер болон ACAS, мөн онгоцны гүйцэтгэл (жишээ нь: өгсөх хурд), тэдгээрийн физик хэмжээ. */Aircraft equipment - autopilots, transponders and ACAS, but also aircraft performance (e.g., rate-of- climb) and their physical size./*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		3.7. Холбоо, навигаци, ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн хүчин чадал, ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах. */Ensure the navigation, communication and surveillance infrastructure is adequate - both coverage and quality/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Монгол Улсыг агаарын орон зайн CNS дэд бүтцээр хамрагдсан эзлэх хувь, CNS дэд бүтцийн ашиглах боломжтой, найдвартай байх хугацааны хувь	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/93

					/Percentage of the airspace covered with CNS infrastructure and percentage of time the CNS infrastructure is available and reliable/	
		3.8. Нислэгийн төлөвлөгөө боловсруулах үйл явцыг үр ашигтай, найдвартай байлгахыг дэмжих — нислэгийн төлөвлөгөөний ирүүлэлт, батлах болон түгээлтийн үр нөлөө, найдвартай байдлыг хангах. */Promote effective Flight plan processing - efficiency and reliability of flight plan submission, approval and distribution/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Агаарын тээвэрлэгч	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Нислэгийн төлөвлөгөөтэй холбоотой бүртгэгдсэн алдааны тоо */Number of flight plan errors reported/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчдэд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP and AOC/*
		3.9. Агаарын зайн зохион байгуулалтыг баталгаажуулж, нийтэд зарлах /агаарын зайн төлөвлөлтийн нарийн төвөгтэй байдал, маршрутын зохион байгуулалт, хяналттай болон хяналтгүй агаарын зайн хамрах хүрээ, цэргийн үйл ажиллагааны бүс, цэргийн сургалт дадлагын бүс/ */Ensure that the Airspace structure is promulgated documenting the complexity of airspace design, route layout, extent of controlled or uncontrolled airspace, proximity of military operational or training areas, etc/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Агаарын зайн бүтцийн зураглалыг нийтэд зарлах, түүний хүчин төгөлдөр байдлыг хангасан байдал */promulgation of airspace structure/ charts , currency of charts/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		3.10. Үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд тухайн үеийн цаг агаарын нөхцөл байдлыг цаг хугацаанд нь хүргэдэг болохыг баталгаажуулах. /Үүнд зөрчил зохицуулалт болон	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Цаг агаарын мэдээлэл цаг тухайдаа дамжуулагдсан эсэх	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

			мөргөлдөөнөөс зайлсхийхэд нөлөөлж болзошгүй IMC нөхцөл (ил харааны хязгаарлалттай нислэг), аадар бороо, болон бусад сэгсрэлт үүсэх үзэгдлүүдийн тохиолдох байдал багтана./ */Ensure prevailing Weather conditions are shared with operators in a timely manner:* *- This includes the occurrence of IMC conditions, storm activity and other turbulence that may influence conflict management and collision avoidance/*	- Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Агаарын тээвэрлэгч		*/timely issuance of weather information/*	*/Surveillance of the ANSP/*
		3.11.	Нисэх баг TCAS-ийн хариу үйлдлийн анхааруулгад (RA) тогтоосон журмын дагуу хариу үйлдэл үзүүлдэг болохыг баталгаажуулах. */Ensure Flight crew respond to an TCAS RA, as per established procedure./*	- Агаарын тээвэрлэгч	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCASRA ассан тохиолдлын тоо /Number of TCASRA reports/	Агаарын тээвэрлэгч, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад TCAS-RA ассан мэдээллийн дагуу хийх агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа */Surveillance of ANSP and AOC activities, Investigation of aircraft accidents and incidents related to TCASRA/*
		3.12.	Үйл ажиллагааны журам (LOPs)-ыг боловсруулж батлах, зохицуулалтын журмуудыг хэрэгжүүлэхийг баталгаажуулах. */Ensure establishment of LOPs and*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Батлагдсан болон хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагааны журам, зааврын тоо */Number of LOPs established and*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А93

		implementation of coordination procedures/			*implemented/*	*/Surveillance of the ANSP/*
		3.13. Нисгэгч, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч радио холбооны стандарт загварчилсан хэллэг ашиглаж байгааг баталгаажуулах. */Ensure air traffic controllers and pilots use standard phraseology/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Стандарт бус радио холбооны хэллэг ашигласнаас үүдсэн зөрчлийн тоо */Number of incidences/ accidents attributed to lack of use of non-standard phraseology/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигч, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа */Surveillance of ANSP and AOC activities, Investigation of aircraft accidents and incidents/*
		3.14. Нисэх баг нислэгийн үйл ажиллагааны заавар, журам, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн захирамж, зааварчилгааг биелүүлэхийг дэмжих. */Promote adherence to procedures and ATC clearances and instructions/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Үйл ажиллагааны заавар, журам, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн захирамжийг биелүүлээгүйгээс үүссэн зөрчлийн тоо */Number of incidents caused by nonadherence to procedures and ATC clearances/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчдэд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP and AOC/*
		3.15. Боловсруулж нийтэлсэн нислэгийн журмууд найдвартай байдлыг баталгаажуулах. */Ensure flight procedures developed and published are reliable/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Нислэгийн журмаас шалтгаалсан зөрчлийн тоо */Number incidents attributed to unreliable flight*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Тарнин албаны бичгийн
дагалын 26 оны А/53 дугаар тушаал

					procedures/	*/Surveillance of the ANSP/*
		3.16. Агаарын хөлгийн тоног төхөөрөмжийн найдвартай байдлыг баталгаажуулах. */Ensure aircraft equipment are reliable/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жилд нислэгийн үйл ажиллагаанд гарсан агаарын хөлгийн тоног төхөөрөмжийн дутагдлын тоо */Number of inflight equipment failure reported in a year/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчдэд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the AOC/*
		4. Агаарын хөлгүүд агаарт мөргөлдөх (Mid-air collision - MAC)-өөс сэргийлэх дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх *//mplement the following MAC safety actions/:* 4.1. Агаарын хөлгийг ACAS системээр тоноглох. */Equip aircraft with ACAS/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг нислэгт тэнцэх чадварын хяналт шалгалт */surveillance during C o f A inspections/*	Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хяналт шалгалт */surveillance during C o f A inspections/*
		4.2. ACAS-ийн анхааруулах дохионы журмыг чанд мөрдөх байдлыг нэмэгдүүлэх. */Increase adherence to ACAS warning procedures/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA ассан тохиолдлын нийт тоо болон тогтоосон журмыг мөрдсөн эсэх харьцуулалт */Number of TCAS-RA reports Viz adherence/*	Нислэгийн үйл ажиллагааны дотоод аудит */Internal audit of flight procedures/*
		4.3. STCA-г хэрэгжүүлэхийг авч үзэх, үүнд терминал бүсэд тохирсон STCA багтана. */Consider the implementation of STCA, including STCA suitable for terminal areas/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- STCA системээр хангагдсан терминал бүсийн тоо */Number of terminal areas served with STCA/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		4.4. ACAS систем ашиглах боломжгүй болсон үед нисгэгчдэд анхааруулга өгөх онгоцны системийг сайжруулах. */Improve aircraft systems to alert pilots to any non-availability of transponders and*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний	2025 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA ассан тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reports/*	Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хяналт шалгалт */surveillance during C o f A inspections/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 оны A/93 тушаалаар үйлдэв

		ACAS where applicable/	байгууллага			
		4.5. Зөрчил зохицуулалтыг сайжруулахын тулд нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын (ATC) систем, журам болон хэрэгслийг сайжруулах /Үүнд нислэгийн замын урьдчилан таамаглалтыг ашиглан зөрчлийг урьдчилан илрүүлж шийдвэрлэх боломжтой дунд хугацааны зөрчил илрүүлэх систем (MTCD) болон түүнтэй төстэй системүүдийг ашиглах боломж багтана./ */Improve ATC systems, procedures and tools to enhance conflict management - this can include predictability of aircraft trajectories, so that conflicts can be predicted and resolved at an earlier stage, using mediumterm conflict detection (MTCD) and similar systems/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2025 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA ассан тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reports/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээнд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the ANSP/*
		5. MAC осол, зөрчил болоход нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийн эрсдэлийг бууруулах зорилгоор нэмэлт аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-г боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for MAC/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA ассан тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reports/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*
		6. FDM, нисгэгч ба нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн аюулгүй байдлын мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийх аргаар аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-ний үр нөлөөг баталгаажуулах. */Validate the effectiveness of the SEIs through the analysis of FDM, pilot and ATC reports/*	- ИНЕГ - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- TCAS-RA ассан тохиолдлын тоо */Number of TCAS-RA reports/*	Жил бүрийн аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ */Annual data analysis/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Дэвсгэр 26 хуудас

		7. Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ OPS 3 - SEI 3-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Жил бүрийн TCAS-RA ассан зөрчлийн тоо */Number of LOC-I incidents per year/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

OPS.4 – SEI.4 | N-HRC 4: Хөөрч, буух зурвасаас гарах (Runway excursion - RE)

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 4 - SEI 4 RE эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of RE/*	OPS 4 - SEI 4 RE эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of RE/*	1. Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах (Runway excursion - RE)-аас сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах */Implement the following RE safety actions/:* 1.1. Олон улсын нисэх буудлуудад хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх. */a) Ensure the establishment and implementation of a State runway safety programme and runway safety teams at airports (international)/*	ИНЕГ	- Монгол Улсын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрийг 2026.12.30-ны дотор боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement the State Runway Safety Programme by 30th December 2026/* - Олон улсын нисэх буудлууд 2026.12.30-аас өмнө хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, үйл ажиллагаанд нь оруулах.	- Хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, үйл ажиллагаанд оруулсан нисэх буудлуудын тоо */a) Number of airports that have implement ed and operationalized RSTs/* - Батлагдсан Улсын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөр */b) Approved State Runway Safety Programme/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Aerodrome operators, the ANSP/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

				/All airports to establish and operationalize runway safety teams by 30th December 2026/		
		1.2. Сууллтыг цуцлах, хүлээх нислэг үйлдэх, хөндлөнгийн болон арын салхитай *(үйлдвэрлэгчээс баталгаажуулсан салхины дээд хязгаарт хүртэл)* үеийн буултын үед нислэгийн аюулгүй байдлыг хангуулах талаар аюулгүй байдлын бодлого болон сургалтыг боловсруулж хэрэгжүүлэхийг дэмжих. */b) Promote the establishment of policy and training on rejected landings, goarounds, crosswind and tailwind landings (up to the maximum manufacturer demonstrated winds)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Сууллтыг цуцлах, хүлээх нислэг үйлдэх, хөндлөнгийн болон арын салхитай үед буулт үйлдсэн талаар мэдээлэгдсэн тоо */Number of reported rejected landings, go-arounds, crosswind and tailwind landings/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн сургалтын хөтөлбөр, стандарт үйл ажиллагааны журамд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of AOC Training Programmes & SOPs/*
		1.3. Цаг уурын болон нисэх буудлын нөхцөл байдлын мэдээлэл (жишээлбэл, ICAO-ын Хавсралт 14-ийн I ботид заасан олон улсын мэдээлэх форматын дагуу хөөрч, буух зурвасын гадаргуугийн байдал, тоормослох үйлчлэл, шинэчлэгдэн зарласан зай хэмжээ зэрэг) үр дүнтэй, цаг тухайдаа мэдээлэгдэж байгааг баталгаажуулах. */c) Ensure effective and timely reporting of meteorological and aerodrome conditions (e.g. runway surface condition in accordance to the ICAO global reporting format in Annex 14, Volume I, braking action and revised declared distances)/*	- ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Цаг хугацаандаа дамжуулагдсан цаг уур, нисэх буудлын мэдээллийн тоо */Number of reports and data that are submitted in a timely manner/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Aerodrome operators, the ANSP/*
		1.4. Аэродром, нисэх буудлуудыг ИНД-ийн дагуу гэрчилгээжүүлэх.	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн	ИНД-ээр гэрчилгээжүүлсэн	Аэродром, нисэх буудлын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 АЯЗ

		/d) Certify aerodromes in accordance with the Civil Aviation (Certification, Licensing and Registration of Aerodromes) Regulations/		тогтмол хэрэгжүүлэх	аэродром, нисэх буудал	үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Aerodrome operators/*
		1.5. Хөөрч, буух зурвасын төгсгөлийн аюулгүй талбай (RESA)-н шаардлагыг хангаж чадахгүй тохиолдолд саадгүй болгох системийг суурилуулахыг дэмжих. */e) Promote the installation of arresting systems if runway end safety area (RESA) requirements cannot be met/*	- ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэгч	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нисэх буудлын аюулгүй байдлын талаарх мэдээлэл өгөх, мэдлэгийг дээшлүүлэх үйл ажиллагааны тоо */Number of sensitization activities conducted/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Aerodrome operators/*
		1.6. Хөөрч, буух зурвас руу тогтворгүй ойртолт үйлдэх давтамжийг системтэйгээр бууруулах үйл ажиллагааны журам боловсруулж, хэрэгжүүлж байгааг баталгаажуулах; жишээ нь, цаг уурын мэдээлэл авах мэдлэгийг дээшлүүлэх, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн сургалтыг явуулах г.м./ */f) Ensure that procedures to systematically reduce the rate of unstabilized approaches to runways are developed and used e.g awareness on obtaining MET information, ATC training./*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах тохиолдлын тоо */Number of RE/*	Агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаанд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of Air operators/*
		2. RE-аас сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the SEIs in*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах тохиолдлын тоо */Number of RE/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага,

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Баяр Тэрбиш Авирмед Сайдын
Данс: 26 №93

		the industry through MORs and VRS systems and accident/ incident investigations./				агаарын тээвэрлэгчид, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчдын хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Air operators, the Aerodrome operators, the ANSP/*
		3. Нэмэлт RE үүсэх хүчин зүйлсийг тодорхойлох. Жишээ нь: */Identify additional contributing factors, for example:/* 3.1. Стандарт үйл ажиллагааны журмын дутагдал. */a) Ineffective SOPs/*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах тохиолдлын тоо */Number of RE/*	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшигчийн сургалтын хөтөлбөр болон сургалтын үед хяналт шалгалт хийх */Surveillance of AOCs Training programmes, conduct enroute inspection/*
		3.2. Холбогдох стандарт үйл ажиллагааны журмыг мөрдөхгүй байх. */b) Failure to adhere to the appropriate SOPs/*				
		3.3. Давж суух / хөвсөн / ойсон / хатуу суулт / ХБЗ-ны гол шугамаас хазайсан суулт. */c) Long/foated/bounce d/firm/off- center/ crabbed landing/*				
		3.4. Ойртолтын процедурын зохион байгуулалт хангалтгүй байх, хяналт шалгалтын үйл ажиллагаа дутмаг байх. */d) Inadequate approach procedures*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		designe) Inadequate regulatory oversight/				
		4. Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах (Runway excursion - RE)-өөс сэргийлэх дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх */Implement the following RE safety actions/:* 4.1. Нисэх буудлын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилт болон хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багуудын хурал, зөвлөгөөнд идэвхтэй оролцох. */Active participation in runway safety programmes and runway safety teams/*	- ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, үйл ажиллагаанд оруулсан нисэх буудлуудын нийт нисэх буудлуудын тоонд эзлэх хувь */a) Number of airports that have implement ed and operationalized RSTs/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Aerodrome operators, the ANSP/*
		4.2. Суулт цуцлагдах, ойртолтоос 2-р тойрогт гарах, хөндлөнгийн эсхүл арын салхитай үед суулт үйлдэх талаар аюулгүй байдлын хангуулах бодлогыг гаргаж, сургалт дадлагыг явуулах. */Policy and training on rejected landings, goarounds, crosswind and tailwind landings (up to the maximum manufacturerdemonstrated winds)/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Суулт цуцлагдах, ойртолтоос 2-р тойрогт гарах, хөндлөнгийн эсхүл арын салхитай үед буултын тоо. */b) No of RE Number of reported rejected landings, go- arounds, crosswind and tailwind landings/*	Байнгын хяналт шалгалт */Continuous Surveillance/*
		4.3. Цаг агаарын болон аэродромын нөхцөл байдлыг үр дүнтэй, цаг хугацаанд нь тайлагнах *(жишээлбэл: ICAO-гийн Дэлхий нийтийн тайлагналын форматаар /ICAO Annex 14, Volume I/-ын дагуу нисэх зурвасын гадаргуугийн байдал, тоормосны нөлөөлөл, шинэчлэгдсэн зарлагдсан зай зэрэг)* */c) Effective and timely reporting of meteorological and aerodrome conditions*	- ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хугацаанд нь ирүүлсэн тайлан болон өгөгдлийн хувь хэмжээ */Percentage of reports and data that are submitted in a timely manner/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага болон аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх байнгын хяналт шалгалт */Continuous*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		(e.g. runway surface condition in accordance with the ICAO global reporting format in Annex 14, Volume I, braking action and revised declared distances)/				*surveillance activities on ANSPs and Aerodrome Operators/*
		4.4. Иргэний нисэхийн (Аэродромыг гэрчилгээжүүлэх, тусгай зөвшөөрөл олгох, бүртгэх) дүрэмд заасан нисэх зурвастай холбоотой шаардлагуудыг мөрдөх. */d) Comply with runway-related provisions in Civil Aviation (Certification, Licensing and Registration of Aerodromes) Regulations/*	- Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Аэродром бүрт бүртгэгдсэн зөрчлийн тоо */Number of certified aerodromes Number of noncomplianc es per aerodrome/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх байнгын хяналт шалгалт */Continuous surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		4.5. Хэрэв RESA-ийн шаардлагыг хангах боломжгүй бол тогтоох системийг суурилуулсан байх. */e) Consider an arresting system if RESA requirements cannot be met/*	- ИНЕГ - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Суурилуулсан тогтоох системийн тоо */Number of arresting systems installed/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх байнгын хяналт шалгалт */Continuous surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		4.6. Хөөрч, буух зурваст тогтворгүй ойртолт үйлдэх тохиолдлын тоог системтэйгээр бууруулах. */f) Procedures to systematically reduce the rate of un-stabilized approaches to runways/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарах зөрчлийн тоо */Number of RE incidents/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Continuous surveillance activities on ANSPs/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захиргаа удирлагын
дарын 26 ажлын хуудас гэнэн

			байгууллага			
		5. RE осол, зөрчил болоход нөлөөлөх хүчин зүйлүүдийн эрсдэлийг бууруулах зорилгоор нэмэлт аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-ийг боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for RE/*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-ний үр нөлөөг шалгасан хяналтын тоо - Шинээр боловсруулж, хэрэгжүүлсэн аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-ний тоо - Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасаас гарсан тоо */a) Number of reviews undertaken on the effectiveness of the SEIs* *b) Number of new SEIs developed and implement ed* *c) Number of RE/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*
		6. Нислэгийн өгөгдөл хяналтын систем (FDM) болон нисгэгчийн тайлангуудыг шинжилж, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-ний үр нөлөөг баталгаажуулах. */Validate the effectiveness ofthe SEIs through the analysis of FDM and pilot reports/*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	Жил бүрийн аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ */Annual data analysis/*
		7. Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ OPS 4 - SEI 4-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/93

OPS.5 – SEI.5 | N-HRC 5: Хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтрэх (Runway incursion - RI)

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 5 - SEI 5 RI эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of RI/*	OPS 5 - SEI 5 RI эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of RI/*	1. Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтрэх (Runway incursion - RI)-аас сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах. */Implement the following RI safety actions/:* 1.1. Олон улсын нисэх буудалд хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх. */a) Ensure the establishment and implementation of a State runway safety programme and runway safety teams/*	ИНЕГ	1. Монгол Улсын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрийг 2026.12.30-ны дотор боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement the State Runway Safety Programme by 30th December 2026/* 2. Олон улсын нисэх буудлуудад 2026.12.30-наас өмнө хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, үйл ажиллагаанд нь оруулах. */All airports to*	1. Хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийг байгуулж, үйл ажиллагаанд оруулсан нисэх буудлуудын тоо */a) Number of airports that have implemented and operationalized RSTs/* 2. Батлагдсан улсын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөр */b) Approved State Runway Safety Programme/*	Хяналт шалгалт, аудитын үзлэг шалгалт */Surveillance audits and inspections/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/93 гарын үсэг гуйдан

				establish and operationalize runway safety teams by 30th December 2026/		
		1.2. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид, нисгэгчид болон нисэх буудлын талбайд ажилладаг тээврийн хэрэгслийн жолооч нарт нөхцөл байдлыг таних чадварыг сайжруулах бодлого, журам болон сургалтыг бий болгох. */b) Promote the establishment of policy, procedures and training that supports situational awareness for controllers, pilots and airside vehicle drivers/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нисэх буудлын хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын бодлого, хамгаалалттай бүсэд ажил, үйлчилгээ явуулж буй операторуудад зориулсан мэдлэг дээшлүүлэх сургалт, семинарын тоо */Number of Runway safety policies, Awareness seminars and training for airside operators/*	Хяналт шалгалт, аудитын үзлэг шалгалт */Surveillance audits and inspections/*
		1.3. Нөхцөл байдлыг танихад туслахад тохиромжтой технологийг дэмжих. Жишээ нь: өндөр нарийвчлалтай нисэх буудлын хөдөлгөөнт зураг (AMM), нислэгийн цахим цүнх (EFB), сайжруулсан дүрслэлийн систем (EVS) ба head-up дэлгэц (HUD), дэвшилтэт гадаргын хөдөлгөөний удирдлага, хяналтын систем (ASMGCS), зогсоох зурвасууд болон хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтрэхийг анхааруулах автомат систем (ARIWS). */c. Promote use of suitable technologies to assist the improvement of situational awareness, such as improved resolution airport moving maps (AMM), electronic*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Мэдээлэл олгох үйл ажиллагааны тоо */Number of awareness activity/*	Зам, тээврийн яамны үйл ажиллагааны хяналт */tracking of pro Ministry of Roads and Transportion activities/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 А193 дугаар тушаал

		flight bags (EFBs), enhanced vision systems (EVS) and head-up displays (HUD), advanced surface movement guidance and control systems (ASMGCS), stop bars, and runway incursion warning systems (ARIWS)/				
		1.4. Иргэний нисэхийн зориулалтаар ИНД-ээр дагуу аэродром, нисэх буудлыг гэрчилгээжүүлэх. */Certify aerodrome in accordance with the Civil Aviation (Certification, Licensing, and Registration of Aerodromes) Regulations/*	ИНЕГ	Тогтмол хэрэгжүүлэх	Гэрчилгээжсэн аэродромын тоо */Number of aerodromes certified/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх байнгын хяналт шалгалт */Continuous surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		1.5. Иргэний нисэхийн дүрэм, журмын дагуу радио холбооны загварчилсан хэллэгийг үйл ажиллагаанд ашиглах. */Ensure the use of standard phraseologies in accordance with Civil Aviation (Communicati on Procedures)Regulations/*	ИНЕГ	Тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Continuous surveillance activities on ANSPs/*
		1.6. Аэродром, нисэх буудлын эрсдэлтэй бүсүүдийг тодорхойлж, нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэл (AIP)-д нийтлэсэн байх. */Ensure the identification and publication in the aeronautical information publication (AIP) of hot spots at aerodromes/*	ИНЕГ	Тогтмол хэрэгжүүлэх	Нисэх буудлын эрсдэлтэй бүсүүдийн AIP-д нийтлэгдсэн тоо */Number of aerodrome hotspots published in the AIP/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		1.7. Тодорхойлогдсон эрсдэлтэй бүсүүдтэй холбоотой аюулыг арилгах эсхүл эрсдэлийг бууруулах зохих	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол	Тодорхойлогдсон эрсдэлтэй бүсүүдтэй холбоотой аюулыг	Агаарын навигацийн үйлчилгээний

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 он 493 дугаар тушаал

		стратегийг боловсруулж, хэрэгжүүлсэн байх. */Ensure that suitable strategies to remove hazards or mitigate risks associated with identified hot spots are developed and executed/*		хэрэгжүүлэх	арилгах эсхүл эрсдэлийг бууруулах стратегийн тоо */Number of RI Number of strategies to remove hazards or mitigate risks associated with identified hot spots/*	байгууллага, аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on ANSPs and Aerodrome Operators/*
		2. RI-аас сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the SEIs in the industry through MORs and VRS systems and accident/incident investigations./*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	Жил бүрийн заавал болон сайн дураар мэдээлэх системийн өгөгдийн дүн шинжилгээ */annual review of MOR/VRS data/*
		3. Нэмэлт RI үүсэх хүчин зүйлсийг тодорхойлох. Жишээ нь: */Identify additional contributing factors, for example:/* 3.1. Хараа муу үед нислэг үйлдэх. */Operations in low visibility conditions/*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нэмэлт RI үүсэх хүчин зүйлсээс шалтгаалсан агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RI attributable to additional contributing factors/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт: үндсэн, мэргэшсэн болон давтан сургалт */Surveillance of ANSP's training: basic, specialized and recurrence/*
		3.2. Аэродромын загварын төвөгтэй эсхүл хангалтгүй байдал. */Complex or inadequate aerodrome design/*				
		3.3. Тээврийн төвөгтэй байдал (олон зэрэг эгнээ үүсгэх) */Complexity of traffc (multiple simultaneous line-ups)/*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Саид Төрийн захиргаа бичгийн
Давтан 26 А/93

		3.4. Нөхцөлт зөвшөөрлүүд. */Conditional clearances/* 3.5. Огтолцсон хөөрч, буух зурвасын замуудыг зэрэгцэн ашиглах. */Simultaneous use of intersecting runways/*				
		3.6. Хөөрөлтийн зөвшөөрлийг хоцорч олгох эсхүл хоцорсон өөрчлөлт оруулах. Радио холбооны загварчилсан хэллэг ашиглах. (Жишээ нь: стандарт бус эсхүл стандарт, агаарын хөлгийн дуудлагыг андуурах) */Late issue of or late changes to departure clearances Phraseology use (e.g. non- standard vs. standard, call-sign confusion)/*				
		3.7. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагад нэг эсхүл түүнээс дээш хэл нэгэн зэрэг ашиглах. */Concurrent use of more than one language for ATC communications/*				
		3.8. Англи хэлний чадвар. */English language Proficiency/*				
		3.9. Хөдөлгөөнт талбайд ажиллах жолоочийг сургаж, үнэлэх хөтөлбөр хангалтгүй байх. */Inadequate maneuvering area driver training and assessment programme/*				
		4. Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтрэх (Runway incursion - RI)-өөс сэргийлэх дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх.	Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд аэродром, нисэх буудалд зохион байгуулсан хөөрч, буух зурвасын	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага,

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А193

		/Implement the following RI safety actions:/ 4.1. Хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын багийн үйл ажиллагаа, хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлын хөтөлбөрийн хэрэгжилтэд идэвхтэй оролцох. */Active participation in a runway safety programme and runway safety teams./*			аюулгүй байдлын баг (RST)-ийн хуралдааны тоо болон оролцогчдын олон төрлийн байдал. */Number of RST meetings held per aerodrome in a year and the diversity of attendance/*	аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on ANSPs and Aerodrome Operators/*
		4.2. Хамгаалалттай бүсэд ажиллах жолоочид, нисгэгчид болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдийн нөхцөл байдлыг таних чадварыг дэмжих бодлого, үйл ажиллагааны журам болон сургалтыг бий болгох. */Policy, procedures and training that support situational awareness for controllers, pilots and airside vehicle drivers/*	- Агаарын тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо, таниулах үйл ажиллагааны тоо. */Number of RI Number of awareness activities/*	Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on ANSPs and Aerodrome Operators/*
		4.3. Нөхцөл байдлыг таних чадварыг сайжруулахад туслах тохиромжтой технологийг үр дүнтэй ашиглах. Тухайлбал, өндөр нарийвчлалтай нисэх буудлын хөдөлгөөнт зураг (AMM), нислэгийн цахим цүнх (EFB), сайжруулсан дүрслэлийн систем (EVS) ба head-up дэлгэц (HUD), дэвшилтэт гадаргын хөдөлгөөний удирдлага, хяналтын систем (ASMGCS), зогсоох зурвасууд болон хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтрэхийг анхааруулах автомат систем (ARIWS).	- Агаарын тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 -ны 1953 тоот тушаал

		/Effective use of suitable technologies to assist the improvement of situation awareness, such as improved resolution AMM, EFB, EVS and HUD, A-SMGCS, stop bars and ARIWS/	байгууллага			
		4.4. Аэродромын загвар, үйл ажиллагаатай холбоотой ИНД-ийн хөөрч, буух зурвастай холбоотой заалтыг мөрдөх. */Comply with runwayrelated provisions in Civil Aviation (Aerodrome Design and Operations) Regulations/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нэг нисэх буудалд гарсан зөрчлийн тоо */Number of noncompliances per aerodrome/*	-
		4.5. Аэродром, нисэх буудлын эрсдэлтэй бүсүүдийг тодорхойлж, нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэл (AIP)-д нийтлэсэн байх. */Ensure the identification and publication in the aeronautical information publication (AIP) of hot spots at aerodromes/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нисэх буудлын эрсдэлтэй бүсүүдийн AIP-д нийтлэгдсэн тоо */Number of aerodrome hotspots published in the AIP/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		4.6. Тохирох стратегиар эрсдэлтэй бүсүүдтэй холбоотой аюулыг арилгах эсхүл бууруулах. */Suitable strategies to remove or mitigate hazards associated with identified hot spots/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо, Тодорхойлогдсон эрсдэлтэй бүсүүдтэй холбоотой аюулыг арилгах, эсхүл бууруулах стратегийн тоо */number of RI Number of strategies to remove or mitigate hazards associated with identified hot spot/*	Аюулын бүртгэл дэх авах арга хэмжээний гүйцэтгэлийг хаах. */closure of hazard log action items/*
		5. RI осол, зөрчил болоход нөлөөлөх	- Агаарын	2026 оноос	Агаарын хөлөг хөөрч,	Жил бүрийн

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төмөр-Очирын Бямбацогтын
Дарын 26 А/93

		хүчин зүйлүүдийн эрсдэлийг бууруулах зорилгоор нэмэлт аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-г боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for RE/*	тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*
		6. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний өгөгдөл болон салбарын оролцогч талуудын тайлангуудыг шинжилж, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEI)-ний үр нөлөөг баталгаажуулах. */Validate the effectiveness ofthe SEIs through the analysis of ATC data and reports from stakeholders./*	- Агаарын тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага - Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	Жил бүрийн аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ */Annual data analysis/*
		7. Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ OPS 5 - SEI 5-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Агаарын хөлөг хөөрч, буух зурвасыг хөндлөн нэвтэрсэн тохиолдлын тоо */Number of RIs/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
Данын 26 А193 гуравдугаар

OPS.6 – SEI.6 | N-HRC 6: Аэродром дээр болон аэродромын орчинд зэрлэг амьтан, шувуутай мөргөлдөх *(Wildlife Strike – WS)*

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 6 - SEI 6 WS эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of WS/*	OPS 6 - SEI 6 WS эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of WS/*	1. Аэродром дээр болон аэродромын орчинд агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх (Wildlife strike - WS)-аас сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах. */Implement the following WS safety actions/:* 1.1. "Аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх салбар зөвлөл"-ийг байгуулж, "Аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх журам"-ийг батлуулж, хэрэгжилтийг хангах. */Ensure the establishment and implementation of a National Wildlife Hazard management committee and programme./*	ИНЕГ	Зөвлөл болон хөтөлбөрийг 2026.12.30-ны дотор боловсруулж, хэрэгжүүлэх. */Develop and implement the by 30th December 2026/*	"Аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх салбар зөвлөл", "Аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх журам"-ыг баталсан тушаал, албан бичиг. */Approved National Wildlife Hazard Management Plan letters of appointment to the National Wildlife Hazard Committee./*	Хяналт шалгалт, аудитын үзлэг шалгалт */Surveillance audits and inspections/*
		1.2. Гэрчилгээжсэн бүх аэродром, нисэх буудалд орон нутгийн агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх зөвлөлийг байгуулж, хэрэгжилтийг хангах. */Ensure the establishment and implementation of Local Wildlife Hazard management committees at all Certified aerodromes/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Зохион байгуулагдсан хурлын тоо */Number of meetings held/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		2. Гэрчилгээжсэн аэродром, нисэх	Аэродром,	2026 оноос	Салбар зөвлөлийн	Аэродром, нисэх

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		буудлууд дээр салбар зөвлөлийн тухайн оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжилтийг хангах. */Development and implementation of wildlife hazard management plan at certified aerodromes/*	нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	тухайн оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлсэн нисэх буудлын тоо */number of airports that have developed wildlife hazard management plans percentage of wildlife plan implemented/*	буудлын үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		3. Шувууны аюул болон агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн зөрчлийн мэдээллийг цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх, тайлагнах үйл ажиллагааны хэрэгжилтийг хангуулах. */Ensure the collection, analysis and reporting of bird hazard and bird strikes data is undertaken./*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо */Number of birds strikes per aerodrome per year/*	Аэродром, нисэх буудлын агаарын хөлөг шувуу, мал, амьтантай мөргөлдсөн тухай тайлан, аюулгүй байдлын дүн шинжилгээнд хийх хяналт шалгалт */Surveillance audits and inspections of the Aerodromes Data analysis of bird/ wildlife incident reports/*
		4. Чухал бүсүүдэд шувууд цуглах эрсдэлийг бууруулах зорилгоор тохиромжтой технологийг ашиглах. */Effective use of suitable technologies to assist the deterrent of presence of birds on the critical areas/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо */Number of birds strikes per aerodrome per year/*	Хяналт шалгалт, аудитын үзлэг шалгалт */Surveillance audits and inspections/*
		5. Нисэх буудлуудын орчмын ургамалын бүлгэмдэл, газар	- ИНЕГ - Салбарын	2026 оноос эхлэн	Жилд бүртгэгдсэн аэродром орчимд	Аэродром, нисэх буудлын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А93

		ашиглалтыг илүү үр дүнтэй зохион байгуулах. */Ensure better management of vegetation and land use around airports/*	хэмжээнд	тогтмол хэрэгжүүлэх	агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо */Number of birds strikes per aerodrome per year/*	үйлчилгээний байгууллагад хийх хяналт шалгалт */Surveillance activities on Aerodrome Operators/*
		6. Агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдөх тохиолдлын аюулгүй байдлын өгөгдөл болон салбарын оролцогч талуудын тайлангуудыг шинжилж, аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-ний үр нөлөөг баталгаажуулах. */Validate the effectiveness ofthe SEIs through the analysis of birdstrike data and reports from stakeholders./*	- ИНЕГ - Салбарын хэмжээнд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо */Number of birds strikes per aerodrome per year/*	Жил бүрийн аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ */Annual data analysis/*
		7. Аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ OPS 6 - SEI 6-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн аэродром орчимд агаарын хөлөг шувуутай мөргөлдсөн тохиолдлын тоо */Number of birds strikes per aerodrome per year/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 А/53 тушаал

OPS.7 – SEI.7 | N-HRC 7: Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт – Агаарын хөлөг хатуу буух, агаарын хөлөг сүүл хэсгээрээ газарт хүрэх (Abnormal runway contact – ARC, including hard landing and tail strike landing)

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.						
Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 7 - SEI 7 ARC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of ARC/*	OPS 7 - SEI 7 ARC эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of ARC/*	1. Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт (Abnormal runway contact - ARC)-аас сэргийлэх дараах арга хэмжээг ИНЕГ-аас авах. */Implement the following ARC safety actions/:* 1.1. Суулт цуцлагдах, ойртолтоос 2-р тойрогт гарах, хөндлөнгийн болон арын салхитай үеийн суултын үед хэрхэн ажиллах сургалт, дадлагын хөтөлбөр, аюулгүй байдлыг хангуулах бодлогыг боловсруулахыг дэмжих. */Promote the establishment of policy and training on rejected landings, goarounds, crosswind and tailwind landings (up to the maximum manufacturer-demonstrated winds)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн ARC тохиолдлын тоо */Number of ARC events per year/*	Агаарын тээвэрлэгч, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагаанд хийх хяналт шалгалт */Surveillance of Air operators and Air navigation sevices/*
		1.2. Цаг уур болон аэродромын нөхцөл байдлын мэдээллийг үр дүнтэй, цаг тухайд нь зарладаг байх. (ICAO-ын Хавсралт 14, Боть 1-т заасны дагуу тоормосны үйлчлэл, шинэчлэгдэн зарлагдсан зай г.м.) */Ensure effective and timely reporting of meteorological and aerodrome conditions (e.g. runway surface condition in accordance to the ICAO global reporting format in Annex 14,*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/53

		Volume I, braking action and revised declared distances)/				
		1.3. Хөөрч, буух зурвасын аюулгүй байдлыг дүгнэх шалгах хуудсыг бөглөсөн байх. */Runway Safety Maturity Checklist/*				
		1.4 Тогтворгүй ойртолтыг удирдахад зориулсан зааварчилгаа */Tool Guidance material on Unstabilised Approach/*				
		1.5 Аэродром, нисэх буудлын операторт зориулсан хөөрч, буух зурвасын хучилт, түүний засвар үйлчилгээ болон ашиглалтын талаарх зааварчилгааны материал ба сургалтын хөтөлбөр. */Guidance material and training program for runway pavement, maintenance and operations from the aerodrome operator's perspective./*				
		2. ARC-аас сэргийлэх дээрх арга хэмжээний хэрэгжилтийг аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны аргачлалаар заавал болон сайн дураар мэдээлэх систем болон осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын дүн шинжилгээнд үндэслэн үнэлэх. */Validate the effectiveness of the SEIs through the analysis of MORs, VORs and accident/incident investigations (apply safety management methodologies)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн ARC тохиолдлын тоо */Number of ARC events per year/*	Аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, агаарын тээвэрлэгчид, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчдын хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Air operators, the Aerodrome operators, the ANSP/*
		3. Нэмэлт ARC үүсэх хүчин зүйлсийг	ИНЕГ	2026 оноос	Бүртгэгдсэн ARC	Аэродром, нисэх

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
Дэлгэц 26 А193

		тодорхойлох. Жишээ нь: */Identify additional contributing factors, for example:/* 3.1. Стандарт, үйл ажиллагааны журмын дутагдал. */Ineffective SOPs/*		эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	тохиолдлын тоо */Number of ARC events/*	буудлын үйлчилгээний байгууллага, агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага, агаарын тээвэрлэгчид, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчдын хийх хяналт шалгалт */Surveillance of the Air operators, the Aerodrome operators, the ANSP/*
		3.2. Тохирох стандарт, үйл ажиллагааны журмыг зөрчих, үл хэрэгсэх. */Failure to adhere to the appropriate SOPs/*				
		3.3. Давж суух / хөвсөн / ойсон / хатуу суулт / ХБЗ-ны гол шугамаас хазайсан суулт. */Long/floated/bounced/firm/off-center /crabbed landing/*				
		3.4. Ойртолтын нислэгийн журам хангалтгүй байх. */Inadequate approach procedures design/;*				
		3.5. Иргэний нисэхийн зохицуулалтын байгууллагын хяналт шалгалт хангалтгүй байх. */Inadequate regulatory oversight/.*				
		4. Агаарын хөлгийн хөөрч, буух зурвас дахь хэвийн бус буулт (Abnormal runway contact - ARC) үүсэх нэмэлт хүчин зүйлсийг тодорхойлсны дагуу холбогдох сэргийлэх арга хэмжээг хэрэгжүүлэх. */Develop and implement further SEIs to mitigate the risk of the identified contributing factors, if any, for ARC/*	- ИНЕГ - Агаарын тээвэрлэгч - Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага - Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Бүртгэгдсэн ARC тохиолдлын тоо */Number of ARC events/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 оны А/93 дугаар тушаал

		5. Аюулгүй байдлын сайжруулах арга хэмжээ OPS 7 - SEI 7-ын хэрэгжилтийг тогтмол үнэлэх. */Conduct continuous evaluations of the performance of the SEI/*	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөл	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Жилд бүртгэгдсэн ARC тохиолдлын тоо */Number of ARC events per year/*	Жил бүрийн NASP-ын хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийх */annual NASP review/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

OPS.8 – SEI.8 | N-HRC 8: Нислэгийн үед агаарын хөлөг сэгсрэлтэнд орох *(Turbulence encounter – TURB)*

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 8 - SEI 8 TURB эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of TURB/*	OPS 8 - SEI 8 TURB эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of TURB/*	*Боловсруулагдаж байна. /In progress/*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захиргаа, удирдлагын
дээжин 26 он 493 дугаар тушаал

OPS.9 – SEI.9 | N-HRC 9: Хүчний төхөөрөмжөөс бусад систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл (System/component failure or malfunction (non-powerplant) - (SCF-NP))

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах.						
Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 9 - SEI 9 SCF-NP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of SCF-NP/*	OPS 9 - SEI 9 SCF-NP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of SCF-NP/*	*Боловсруулагдаж байна. /In progress/*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

OPS.10 – SEI.10 | N-HRC 10: Хүчний төхөөрөмжийн систем/эд ангийн дутагдал эсхүл эвдрэл (system/component failure or malfunction (non-powerplant) - (SCF-PP))

NASP | Зорилго 1: Монгол Улсын хэмжээнд нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын өндөр эрсдэлийг тогтвортойгоор бууруулах. Зорилт 1.1. 2026-2028 онд хүний амь нас эрсэдсэн агаарын хөлгийн осол гаргахгүй байх. Зорилт 1.2. 2026-2028 онд агаарын хөлгийн ослоос шалтгаалан агаарын хөлгийн бүтцэд гэмтэл учруулах тохиолдол гаргахгүй байх. Зорилт 1.3. 2028 он гэхэд ноцтой зөрчлийн тоог 50%-иар бууруулах.						
GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
OPS 10 - SEI 10 SCF-PP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of SCF-PP/*	OPS 10 - SEI 10 SCF-PP эрсдэлд хүргэх хүчин зүйлийг багасгах. */Mitigate contributing factors to the risk of SCF-PP/*	*Боловсруулагдаж байна. /In progress/*				

---o0o---

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ САЙЖРУУЛАХ АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ

II. БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ТУЛГАРЧ БУЙ СОРИЛТУУД */ORGANISATIONAL SAFETY RISKS (ORG) ROADMAP:*

NASP | Зорилго 2: Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын болон агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны чадамжийг бэхжүүлэх.
NASP | Зорилт 2.1: Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын чадамжийг сайжруулах зорилгоор хангалттай хэмжээний санхүүгийн нөөцийг бий болгох. NASP | Зорилт 2.2: Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалт, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах байгууллагын чадавхыг бэхжүүлэх: • 2026 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 75%-д хүрэх; • 2027 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 85%-д хүрэх; • 2028 онд - бүх чиглэлээр CE-ийн EI-г 95%-д хүрэх. NASP | Зорилт 2.3: ИНЕГ нь ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын протокол асуулт (PQ)-ын дагуу бие даасан үнэлгээ (self-assessment) хийж, OLF системийг тогтмол шинэчлэх. NASP | Зорилт 2.4: 2026-2028 онд жил бүр ИНЕГ-ын иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг 100% хангасан байх. NASP | Зорилт 2.5: 2026-2028 онд агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах шинжээч болон иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн сургалт, дадлага (CE-4)-ын үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г тасралтгүй сайжруулах. USOAP-CMA аудитаар дэлхийн суурь дундаж 65% онооноос доогуур оноотой үнэлэгдэхгүй байх. NASP | Зорилт 2.6: 2028 он гэхэд аюулгүй байдлын асуудлыг шийдвэрлэх (CE-8) түвшний үр дүнтэй хэрэгжилтийн оноо (EI)-г сайжруулж, дэлхийн суурь дундаж 70-75% онооноос доогуур оноогоор үнэлэгдэхгүй байх.
Зорилго 2 | Зорилт 2.1-2.6-г хэрэгжүүлэх зорилгоор дараах аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.
ORG.1 – SEI 11. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг тууштай хэрэгжүүлэх. ORG.2 – SEI 12. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэх. ORG.3 – SEI.13 Олон Улсын иргэний нисэхийн Чикагогийн Конвенцын Хавсралт 13. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах стандартын дагуу хараат бус Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/93

ORG.4 – SEI 14. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцооны үр дүнтэй байдлыг хангах зорилгоор нөөцийг бодлогоор хуваарилах.
ORG.5 – SEI 15. Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх.
ORG.6 – SEI 16. Аюулгүй байдлыг зохион байгуулалттайгаар сайжруулахын тулд гол салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах.
ORG.7 – SEI 17. ОУИНБ-ын аюулгүй байдлын анхан шатны мэдээллийн эх сурвалж болж, холбогдох бүх баримт бичиг, бүртгэлийг бүрдүүлж, хүргүүлэх.
ORG.8 – SEI 18. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх.
ORG.9 – SEI 19. ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх.
ORG.10 – SEI 20. Аюулгүй байдлын үр дүнтэй хяналт зохицуулалтыг бий болгох үүднээс стратегийн түвшинд нөөцийг оновчтой хуваарилах.
ORG.11 – SEI 21. Салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа явуулж, аюулгүй байдлын зохицуулалтыг сайжруулах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.1 – SEI.11 | ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг тууштай хэрэгжүүлэх (Consistent implementation of ICAO standards and recommended practices (SARPs))

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 1 - SEI 11 ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг тууштай хэрэгжүүлэх. */Consistent implementation of ICAO standards and recommended practices (SARPs)/*	ORG 1 - SEI 11 ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг тууштай хэрэгжүүлэх. */Consistent implementation of ICAO standards and recommended practices (SARPs)/*	1.1. ОУИНБ-ын USOAP-CMA-ын бүх тэргүүлэх ач холбогдол бүхий протоколын асуултууд (PQ)-ыг бүрэн "хангалттай" хариулах. */Address all priority protocol questions (PQs) of the USOAP-CMA/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оны IV улирал	Тэргүүлэх ач холбогдол бүхий протоколын асуултуудын (PQs) хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */percentage of priority PQs EI/*	ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх PPQ асуултын EI үнэлгээнд хяналт тавих
		1.2. Иргэний нисэхийн хууль, дүрэм, журмыг боловсронгуй болгож, ИНЕГ-ыг хяналт зохицуулалтыг гүйцэтгэх эрх мэдлээр хангах. */Establish primary aviation law and regulations, to empower the competent authority to conduct regulatory oversight (CE-1 and CE-2)/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оны IV улирал	CE-1, CE-2 хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */percentage of CE1 &CE2/*	Конвенц, ОУИНБ-ын стандарт, журам болон Иргэний нисэхийн тухай Монгол Улсын хууль, Иргэний нисэхийн дүрэмд дүн шинжилгээ хийх
		1.3. ОУИНБ-ын SARPs-тай нийцэх нийцлийн түвшинг дээшлүүлэх ба CE-1 - CE-5 хүртэлх хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноог нэмэгдүүлэх. */Increase the level of compliance with ICAO SARPs and the EI of CEs at the national level (CE-1 to CE-5)/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	CE-1, CE-2, CE-3, CE-4, CE-5 хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage of CE-1 – CE-5/*	ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх CE-1 – CE-5 асуултын EI үнэлгээнд хяналт тавих
		1.4. Үндэсний зохицуулалт болон Олон Улсын Иргэний нисэхийн Чикагогийн Конвенцын Хавсралт, зөвлөмжийн зөрүүтэй байдлыг	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол	ОУИНБ-д мэдэгдсэн зөрүүтэй	Конвенц, ОУИНБ-ын стандарт,

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		тодорхойлж, мэдэгдэх зохицуулалтыг бий болгох. (CE-2) */Establish a process for the identification of differences with ICAO SARPs (CE-2)/*		хэрэгжүүлэх	байдлын мэдээллийн тоо, агуулга */differences filed with ICAO/*	журам болон Иргэний нисэхийн тухай Монгол Улсын хууль, Иргэний нисэхийн дүрэмд дүн шинжилгээ хийх
		1.5. Үндэсний түвшинд ноцтой аюулгүй байдлын асуудлуудыг нэн тэргүүнд авч үзэн шийдвэрлэхээр ажиллах. */Work at the national level to address significant safety concerns as a priority/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх CAP-ын хэрэгжилтэд хяналт тавих.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 оны 0933 дугаар тушаал

ORG.2 – SEI.12 | Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэх (Development of a comprehensive regulatory oversight framework)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 2 - SEI 12 Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын иж бүрэн тогтолцоог бүрдүүлэх. */Development of a comprehensive regulatory oversight framework/*	ORG 2 - SEI 12 Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын иж бүрэн тогтолцоог бүрдүүлэх. */Development of a comprehensive regulatory oversight framework/*	1.1. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын байгууллага болох ИНЕГ-ын чадавхыг сайжруулж, тогтвортой ажиллуулах нөхцөлөөр хангах (CE-3). */Enhance and maintain an independent regulatory oversight authority, which includes separation of oversight functions from service provision functions where these exist within the authority (CE-3)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- CE-3, CE-4, CE-5 түвшний хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage of CE-3 – CE-5/* - Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Independent regulatory oversight review, Safety oversight functions; surveillance program completion rate/*	- Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах; - ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх CE-3-CE-5 CAP-ын хэрэгжилтэд хяналт тавих.
		1.2. Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчид аюулгүй байдлын хяналтын үүргээ үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай журам, заавар, аюулгүй байдлын өгөгдөл мэдээллийг түгээхэд зориулан “Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын баримт бичгийн баримтжуулалтын тогтолцоо”-г сайжруулах. */Enhance the documentation system to promulgate technical guidance and tools, and provide safety- critical information needed for technical personnel to effectively perform their*	- ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	ИНЕГ-ын баримт бичгийн санд байршуулагдсан техникийн зааварчилгааны материалын тоо / Батлагдсан техникийн зааварчилгааны материалын тоог харьцуулсан хувь	Техникийн зааварчилгааны материалыг ИНЕГ-ын баримт бичгийн нэгдсэн санд бүртгэж, цахим систем болон ИНЕГ цахим

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		safety oversight functions (CE-5)/			*/Percentage of uploaded TGMs on ASRD/ TGMs approved/*	хуудаст байршуулах үйл ажиллагаа */continous upload of TGMs on ASRD and MCAA website/*
		1.3. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг тасралтгүй, үр дүнтэй гүйцэтгэхэд шаардлагатай иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг чадавхжуулах (competent) цогц арга хэмжээг авах. */Establish an effective system to attract, recruit, train and retain qualified and sufcient technical personnel to support regulatory oversight (CE-3 and CE-4)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Албан тушаалдаа ажиллаж буй иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчдын хувь / Батлагдсан ИНЕГ-ын бүтэц, орон тоонд харьцуулсан хувь */Percentage of in-post inspectors/ establised MCAA structure/* - ИНЕГ-ын сургалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь	Албан тушаалд одоогоор ажиллаж буй иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчдын тоо болон ИНЕГ-ын батлагдсан бүтэц, орон тооны зөрүү */Difference between inpost and the established MCAA structure/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захиргаа биечлэн
дээрэм 26 оны 0193 дугаар тушаал

ORG.3 – SEI.13 | Олон Улсын иргэний нисэхийн Чикагогийн конвенцын Хавсралт 13. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах стандартын дагуу хараат бус Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх. (Establishment of an independent accident and incident investigation authority, consistent with Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 3 - SEI 13 Олон Улсын иргэний нисэхийн Чикагогийн Конвенцын Хавсралт 13. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах стандартын дагуу хараат бус Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх. */Establishment of an independent accident and incident investigation authority, consistent with Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation/*	ORG 3 - SEI 13 Олон Улсын иргэний нисэхийн Чикагогийн Конвенцын Хавсралт 13. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах стандартын дагуу хараат бус Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх. */Establishment of an independent accident and incident investigation authority, consistent with Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation/*	1.1. Чикагогийн Конвенцын Хавсралт 13 стандарт шаардлагын дагуу агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах хараат бус байгууллагын чадавхыг сайжруулж, тогтвортой ажиллуулах. */Establish an independent accident and incident investigation authority, as per Annex 13 requirements (CE-1 and CE-3)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	CE-1, CE-3 хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage of CE-1 & CE-3/*	ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх CE-1-CE-3 CAP-ын хэрэгжилтэд хяналт тавих.
		1.2. АХОЗШША-ны шинжээчид агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах үүргээ үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай техникийн заавар, хэрэгсэл, аюулгүй байдлын өгөгдөл мэдээллийг түгээхэд зориулан хяналт зохицуулалтын баримт бичгийн баримтжуулалтын тогтолцоог сайжруулах. */Develop an effective system to promulgate technical guidance and tools, and provide safetycritical information needed for technical personnel to effectively conduct accident and incident investigations (CE-5)/*	- АХОЗШША	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	АХОЗШША-ны баримт бичгийн санд байршуулагдсан техникийн зааварчилгааны материалын тоо / Батлагдсан техникийн зааварчилгааны материалын тоо */Percentage of uploaded TGMs on AAID/ TGMs approved/*	Техникийн зааварчилгааны материалыг АХОЗШША-ны баримт бичгийн нэгдсэн санд бүртгэж, цахим систем болон АХОЗШША-ны цахим хуудаст байршуулах үйл ажиллагаа */continous upload of TGMs on AAID website/*
		1.3. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааг тасралтгүй, үр дүнтэй гүйцэтгэхэд шаардлагатай шинжээч нарыг	- ЗТЯ - АХОЗШША	2026 оноос эхлэн тогтмол	Албан тушаалдаа ажиллаж буй	Албан тушаалд одоогоор

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Дарын 26 №93

		чадавхжуулах (competent) цогц арга хэмжээг авах. */Establish an effective system to attract, recruit, train and retain qualified and sufcient technical personnel to support regulatory oversight (CE-3, CE-4 and CE-5)/*		хэрэгжүүлэх	шинжээчдийн хувь / Батлагдсан АХОЗШША-ны бүтэц */Percentage of in-post inspectors/ establised AAID structure/*	ажиллаж буй шинжээчдийн тоо болон АХОЗШША-ны батлагдсан бүтэц, орон тооны зөрүү */Difference between inpost and the established AAID structure/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.4 – SEI.14 | Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцооны үр дүнтэй байдлыг хангах зорилгоор нөөцийг бодлогоор хуваарилах. (Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 4 - SEI 14 Иргэний нисэхийн хяналтын тогтолцооны үр дүнтэй байдлыг хангах зорилгоор нөөцийг бодлогоор хуваарилах. */Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight/*	ORG 4 - SEI 14 Иргэний нисэхийн хяналтын тогтолцооны үр дүнтэй байдлыг хангах зорилгоор нөөцийг бодлогоор хуваарилах. */Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight/*	1.1. Засгийн газар болон гадаад эх үүсвэрээс санхүүжилт хүлээн авах эрх зүйн зохицуулалтыг баталгаажуулах, эх үүсвэрийг өргөжүүлэх (CE-1). */Confirm executive or legislative mandate to receive financial resources from government or other external sources and expand them (CE-1)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оны IV улирал	Эрх зүйн зохицуулалт баталгаажсан эсэх	-
		1.2. Иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын бие даасан, хараат бус болон санхүүгийн тогтвортой байдлыг хангахад шаардлагатай санхүү, хүний нөөцийг бүрдүүлэх аргачлалыг тогтоож, нөөцийг хуваарилан, ИНЕГ-ын бүтэц зохион байгуулалтыг батлах. */Establish a process for the resource planning and allocation in alignment with a competent authority's organizational structure, which is required to conduct effective safety oversight (CE-2 and CE-3)./*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	CE-1, CE-3 хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage of CE-1 & CE-3/*	ОУИНБ-ын USOAP-CMA OLF систем дэх CE-1-CE-3 CAP-ын хэрэгжилтэд хяналт тавих.
		1.3. ЗТЯ, ИНЕГ-ын удирдлагууд болон бусад холбогдох талуудын амлалт, оролцоонд үндэслэн тогтвортой, найдвартай санхүүгийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэх. Хүрээ багатай, богино хугацааны сайжруулалтад зориулан: 1) ОУИНБ-ын Аюулгүй ажиллагааны сан (SAFE), Техникийн хамтын ажиллагааны товчоо, эсвэл бусад боломжит эх сурвалжийг ашиглан RASG/RSOO/ОУИНБ-ын бүсийн төлөөлөгчийн газартай хамтран техникийн болон санхүүгийн дэмжлэг	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Төсвийн төсөл / Батлагдсан төсөв */percentage of approved budget/proposed/*	Төсвийн төсөл, батлагдсан төсвийн зөрүү */difference of approved budget against proposed budget/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		авах; 2) RASG/RSOO/ОУИНБ-ын бүсийн төлөөлөгчийн газартай хамтран ажиллаж, илүү туршлагатай улс орнууд болон бусад холбогдох талуудаас дэмжлэг туслалцаа авах; 3) RASG/RSOO/ОУИНБ-ын бүсийн төлөөлөгчийн газартай хамтран Дэлхийн банк, Азийн хөгжлийн банк зэрэг санхүүжилтийн эх үүсвэрүүдээс дэмжлэг авах. */Obtain a sustainable and stable source of financing through commitments from the national and agency leadership and other stakeholders (CE-1 to CE-3).* *For small scope short-term improvements:* *a) Utilize the ICAO Safety Fund (SAFE), Technical Cooperation Bureau, or other means to acquire technical and financial assistance in coordination with RASG/RSOO/ICAO Regional Office;* *b) Seek assistance from more experienced States and other stakeholders in coordination with RASG/RSOO/ICAO Regional Office;* *c) Seek assistance from sources of financing (World Bank, Asian Development Bank, etc.) in coordination with RASG/RSOO/ICAO Regional Office/.*				
		1.4. Нөөцийн шаардлагын өөрчлөлтийг үнэлэх үйл явцыг боловсруулж, аюулгүй байдлын хяналтыг сайжруулахтай холбоотой нөөц хариуцсан талуудтай шаардлагатай уялдаа холбоог тогтвортой хадгалах. */Develop a process for assessing changing resource requirements and sustain necessary coordination with resource stakeholders for safety oversight improvements/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нөөцийн үнэлгээний үйл явцыг боловсруулах болон хэрэгжүүлэх */Development of the Resource assessment process implementation of the Resource*	Өөрчлөлт гарсан үед хангалттай нөөц хуваарилагдсан байх */Sufficient resources allocated when changes occur/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/93 гуравдугаар гүйцэтгэх

					assessment process/	

ORG.5 – SEI.15 | Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх. (Qualified technical personnel to support effective safety oversight)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ /Actions/	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 5 - SEI 15 Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх. */Qualifed technical personnel to support effective safety oversight/*	ORG 5 - SEI 15 Үр дүнтэй иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх. */Qualifed technical personnel to support effective safety oversight/*	1.1. Одоо байгаа иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг чадавхжуулах мэргэжлийн зэрэг, сургалтыг тодорхойлон бүртгэх, үр ашигтай тогтолцоог бүрдүүлэх. */Establish an effective system to identify and track qualifications and training of existing technical personnel (CE-4)/*	- ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	CE-4 хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage of CE-4/*	Сургалт, дадлагын тогтолцоог бий болгож, хэрэгжүүлэх. */Development & implementation of Training System/*
		1.2. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг чадавхжуулах сургалтын хэрэгцээний дутагдлыг тодорхойлох (CE-4). */Identify the gaps in qualified technical personnel and training requirements necessary to implement the oversight mandate (CE4)/*	- ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Сургалтын хөтөлбөрийг боловсруулах. */Development of training programme/*	Сургалтын хөтөлбөр боловсруулах явцын ахиц */Progress of development of training programme/*
		1.3. Мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг татах, тогтоон барих зорилгоор оновчтой цалин урамшуулал, хүний нөөцийн схемийг бий болгох (CE-4). */Establish a compensation scheme for the attraction and retention of qualified technical personnel (CE-4)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарын эргэц	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 М53

					/percentage of inspectorate/ investigator staff turnover/	
		1.4. Улс өөрийн боломжоор гүйцэтгэж чадахгүй үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхийн тулд RSOO, RAIO эсвэл түүнтэй адилтгах байгууллагыг ашиглан мэргэшсэн техникийн ажилтнуудын дэмжлэгийг авах (CE-4). */Make use of RSOOs, RAIOs, or equivalent means, to secure qualified technical personnel to perform those functions which cannot be performed by the State acting on its own (CE-4)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.5. Мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг ажилд авах, тогтоон барихад зориулсан хүний нөөцийн төлөвлөгөөг боловсруулах (CE-4). */Establish human resource plans to support hiring and retention of the appropriate number of qualified technical personnel required (CE-4)/*	- ИНЕГ	2026 оны III улирал	Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарын эргэц */percentage of inspectorate/ investigator staff turnover/*	-
		1.6. Мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарт зориулсан сургалтын бодлого, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж, сургалтын төрөл, давтамж (анхан шатны, давтан сэргээх сургалт, төрөлжсөн болон ажлын байран дахь сургалт) нь техникийн ажилтнуудын хүлээсэн үүрэг, хариуцлагад тохирсон шаардлагатай мэргэжлийн зэрэг, ур чадварыг эзэмших болон хадгалахад хангалттай эсэхийг нягтлан шалгах (CE-4).	- ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Сургалт, дадлагын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийн хувь */percentage of implemen tation of training programme/*	Сургалт, дадлагын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийн явц */progress in implement ation of training programme/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		/Implement training policies and programmes for technical personnel and verify that the type and frequency of training successfully completed (i.e. initial, recurrent, specialized and onthe-job training) are sufcient to acquire/ maintain the required qualifications and level of competence corresponding to the assigned duties and responsibilities of technical personnel (CE-4)/				
		1.7. Мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарын хэрэгцээ шаардлагын өөрчлөлтийг үнэлэх үйл явцыг боловсруулж, ажилд авах, тогтоон барих болон сургалтын хэрэгцээг шинэчлэх журам боловсруулах, энэхүү үйл явцыг SEI 15-1.4-тэй уялдуулан хэрэгжүүлэх (CE-4). */Develop a process for assessing changing needs for qualified technical personnel requirements and develop procedures to update hiring, retention and training ofmpersonnel needs, in coordination with SEI-4B (CE-4)/*	- ИНЕГ	2026 оны IV улирал	Мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарын өөрчлөлтийг удирдах үйл явцыг боловруулсан эсэх */development of a process for managing changes of qualified technical personnel/*	Сургалтын өөрчлөлтийн удирдлагын хэрэгжилт */implementation of training change management/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга нь 26 М93 гэрчилсэн гэдэг

ORG.6 – SEI.16 | Аюулгүй байдлыг зохион байгуулалттайгаар сайжруулахын тулд гол салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах (Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 6 - SEI 16 Аюулгүй байдлыг зохион байгуулалттайгаар сайжруулахын тулд гол салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner/*	ORG 6 - SEI 16 Аюулгүй байдлыг зохион байгуулалттайгаар сайжруулахын тулд гол салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner/*	1.1. Илрүүлсэн аюулгүй байдлын үл нийцлийн үндсэн дээр хамтран ажиллах талуудыг тодорхойлох механизм бий болгож, эдгээр дутагдлыг арилгах залруулах үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг боловсруулах (CE-1–CE-5). */Based on the identified safety deficiencies, establish a mechanism to identify collaborators and develop an action plan for the resolution of those deficiencies (CE-1 to CE-5)/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оны IV улирал	Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний төлөвлөгөө (NASP)-г хянах ажлын хэсэг байгуулах; Ажлын хэсэгт ажиллах гишүүдэд томилгооны албан бичиг гаргах. */Establishment of a NASP review Taskforce Issuance of appointment letters to members serving in the Taskforce/*	NASP ажлын хэсгийн хуралдааны тоо */number of NASP Taskforce meetings held/*
		1.2. Бүс нутгийн аюулгүй байдлын хяналтын механизм эсхүл өөр эрх бүхий улс орон, байгууллагын дэмжлэгийг авах. /Use a regional safety oversight mechanism, or the services of another competent State or organization to support a State that does not expect to meet GASP Goals 2 and 3/	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Бүс нутгийн байгууллага болон/эсхүл бусад улс орноос Монгол Улсын хяналтыг бэхжүүлэхэд үзүүлсэн дэмжлэгийн тоо. */Number of assistance*	Монгол Улсын иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцооны чанарын баталгаажуулалт */State safety oversight capability and effectiveness by State Quality*

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАН, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26

					received to strengthen oversight of Mongolia from regional bodies or/and States./	*assurance./*
		1.3. SEI-11-тэй уялдуулан (CE-1) иргэний нисэхийн эрх зүйн зохицуулалтыг боловсруулахад салбарын хүрээнд дэмжлэг үзүүлэх. */Provide assistance via States, regions and industry to other States for primary aviation legislation development (in coordination with SEI-11) (CE-1)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Гүйцэтгэсэн дэмжлэгийн үйл ажиллагааны тоо */number of assistance activities conducted/*	-
		1.4. Үндэсний эрх зүйн зохицуулалтыг боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх (CE-2). */Provide assistance to other States for the development of national regulations (CE-2)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Гүйцэтгэсэн дэмжлэгийн үйл ажиллагааны тоо */number of assistance activities conducted/*	-
		1.5. RASG болон/эсхүл RSOO-гийн дамжуулан менторшип/хамтын ажиллагааны тогтолцоог бий болгож, салбарын оролцогч талуудад дэмжлэг үзүүлэх, шилдэг туршлагуудыг хуваалцах, дотоод хяналтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх зэрэг хамтын ажиллагааны системийг бий болгох (CE-1–CE-5, CE-3 дээр онцгойлон анхаарна). */Establish a process via RASG and/or RSOO for a mentoring/collaboration system, including providing State/industry assistance as well as sharing of best practices and internal follow-up actions (CE-1 to CE-5, emphasis on CE-3)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Бүс нутгийн байгууллагаас Монгол Улсын хяналтыг бэхжүүлэхэд үзүүлсэн дэмжлэгийн тоо. */Number of assistance received to strengthen oversight of Mongolia from regional bodies or/and States./*	-
		1.6. RASG, RSOO, бусад улс орнууд, ОУИНБ-тай салбарын хамтарсан хөтөлбөрүүд,	- ЗТЯ - АХОЗШША	2026 оноос эхлэн	Бүс нутгийн байгууллагаас	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн захиргаа бичгийн
дарын 26 оны 093 дугаар тушаал

		техникийн сургалтын хүрээнд хамтран ажиллаж, мэргэшсэн, хангалттай ажилтнуудыг татах, ажилд авах, сургах болон тэднийг тогтоон барих стратеги боловсруулах (CE-4). */Collaborate with RASG and/or RSOO, other States, ICAO, industry joint programmes and/or technical school partnerships to attract, recruit and train qualified and sufficient technical personnel and develop a strategy for their retention (CE-4)/*	- ИНЕГ	тогтмол хэрэгжүүлэх	Монгол Улсын хяналтыг бэхжүүлэхэд үзүүлсэн дэмжлэгийн тоо. */Number of assistance received to strengthen oversight of Mongolia from regional bodies or/and States./*	
		1.7. Бусад улс орнууд, RSOO, ОУИНБ, бусад холбогдох талуудтай хамтран техникийн заавар, журам боловсруулах, түгээх, аюулгүй байдлын чухал мэдээлэл хүргэх үйл явцыг тогтоож, хэрэгжүүлэх бөгөөд эдгээр материалыг тухайн улсын хууль тогтоомж, үйл ажиллагааны орчинд нийцүүлэн боловсруулах (CE-5). */Establish and implement a process for the development and promulgation of technical guidance, tools and the provision of safety-critical information, in collaboration with other States, RSOO, ICAO and/or other stakeholders, with the understanding that these materials need to be tailored to the national regulations and operational environments (CE-5) of each State/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Бүс нутгийн байгууллагаас Монгол Улсын хяналтыг бэхжүүлэхэд үзүүлсэн дэмжлэгийн тоо. */Number of assistance received to strengthen oversight of Mongolia from regional bodies or/and States./*	-
		1.8. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалтын тогтолцоог сайжруулах ажил хийхдээ салбарын оролцогч талуудтай хамтран өндөр эрсдэлтэй тохиолдлуудыг шийдвэрлэхэд анхаарах. */While working to improve safety oversight, work with industry and stakeholders to address high- risk categories of occurrences*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүд */State SPIs/*	Монгол Улсын иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүдэд дүн шинжилгээ хийх. */review of State SPIs/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга-ын 26 оны А/93 тушаалын хавсралт

		(see OPS roadmap)/				
		1.9. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын тайлан болон бусад эх сурвалжаар илэрсэн аюулгүй байдлын асуудлуудыг шийдвэрлэхэд хамтран ажиллах (CE-8). */Collaborate in resolving safety concerns identified via accident and incident investigations, safety reports and other means (CE-8)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ - Салбарын оролцогч талууд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Аюулгүй байдлын асуудлуудаар зохион байгуулагдсан хурал, зөвлөгөөний тоо */number of safety concerns meetings held/*	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд төрийн захиргаа бичгийн
дарга 26 [illegible]

ORG.7 – SEI.17 | ОУИНБ-ын аюулгүй байдлын анхан шатны мэдээллийн эх сурвалж болж, холбогдох бүх баримт бичиг, бүртгэлийг бүрдүүлж, хүргүүлэх. (Provision of the primary source of safety information to ICAO by completing, submitting and updating all relevant documents and records)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 7 - SEI 17 ОУИНБ-д аюулгүй байдлын анхан шатны мэдээллийг тогтмол хүргүүлэх зорилгоор холбогдох бүх баримт бичиг, бүртгэлийг шинэчлэх. */Continued provision of the primary source of safety information to ICAO by updating all relevant documents and records as progress is made./*	ORG 7 - SEI 17 ОУИНБ-д аюулгүй байдлын анхан шатны мэдээллийг тогтмол хүргүүлэх зорилгоор холбогдох бүх баримт бичиг, бүртгэлийг шинэчлэх. */Continued provision of the primary source of safety information to ICAO by updating all relevant documents and records as progress is made./*	1.1. USOAP-ийн залруулах үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний зүйлсийг шинэчлэх. */Update USOAP corrective action plan items/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*
		1.2. USOAP-CMA-ийн PQ-ийн дагуу өөрийн үнэлгээний шалгах хуудсыг бөглөж, хүргүүлэх. */Complete and submit the self-assessment checklist based on USOAP CMA PQs/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*
		1.3. Монгол Улсын нисэхийн үйл ажиллагааны асуулга (SAAQ)-ыг бөглөж, хүргүүлэх. */Complete and submit the State aviation activity (SAAQ) questionnaire/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*
		1.4. Зөрүүг цахим хэлбэрээр бүртгэх систем (EFOD)-ийн нийцлийн шалгах хуудас (CC)-ыг бөглөж, хүргүүлэх. */Complete and submit the compliance checklists (CC) on electronic filing of differences (EFOD) system/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*
		1.5. Шаардлагатай тохиолдолд баримт бичиг, бүртгэлийг цаг тухайд нь шинэчлэх. */Update documents and records, as required, in a timely manner/*	- АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.8 – SEI.18 | ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. (Consistent implementation of ICAO SARPs at the national level.)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 8 - SEI 18 ОУИНБ-ын SARPs-ийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. */Consistent implementation of ICAO SARPs at the national level./*	ORG 8 - SEI 18 ОУИНБ-ын SARPs-ийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. */Consistent implementation of ICAO SARPs at the national level./*	1.1. Үндэсний түвшинд ноцтой аюулгүй байдлын асуудлуудыг тэргүүлэх ач холбогдолтойгоор шийдвэрлэхэд анхаарч ажиллах. */Work at the national level to address Significant Safety Concerns as a priority/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.2. ICAO-ийн SARPs-д нийцэх түвшинг болон үндэсний түвшинд CE-ийн хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI) (бүх CE-үүд, ялангуяа CE-6-аас CE-8 хүртэл). */Increase the level of compliance with ICAO SARPs and the EI of CEs at the national level (all CEs, emphasis on CE-6 to CE-8)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хэрэгжилтийн үзүүлэлт (EI)-ийн оноо */EI percentage/*	OLF-ын улирлын шинжилгээ */Quarterly review of OLF/*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.9 – SEI.19 | ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг үндэсний түвшинд тогтвортой хэрэгжүүлэх. (Consistent implementation of ICAO SARPs at the national level.)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 9 - SEI 19 ICAO-ийн SARPs-ийг үндэсний түвшинд тасралтгүй хэрэгжүүлж, нийцүүлэх. */Continued implementation of and compliance with ICAO SARPs at the national level./*	ORG 9 - SEI 19 ICAO-ийн SARPs-ийг үндэсний түвшинд тасралтгүй хэрэгжүүлж, нийцүүлэх. */Continued implementation of and compliance with ICAO SARPs at the national level./*	1.1. Үнэмлэх, гэрчилгээ олгох болон баталгаажуулах үйл явцыг хэрэгжүүлэх (CE-6). */Implement licensing, certification, authorization and approval processes (CE6)/*	ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.2. Иргэний нисэхийн хяналт зохицуулалт, иргэний нисэхийн дүрмийг албадан хэрэгжүүлэх үйл явцыг хэрэгжүүлэх (CE-6). */Implement regulatory oversight and enforcement processes (CE-7 and CE-8)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.3. Агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах, иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагаа, аюулгүй байдлын тайлан болон бусад эх сурвалжаар илэрсэн аюулгүй байдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх тогтолцоог бүрдүүлэх (CE-8). */Establish a system to resolve safety issues identified via accident and incident investigations, surveillance activities, safety reports and other means (CE-8)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ - Салбарын оролцогч талууд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.10 – SEI.20 | Аюулгүй байдлын үр дүнтэй хяналт зохицуулалтыг бий болгох үүднээс стратегийн түвшинд нөөцийг оновчтой хуваарилах. (Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight.)

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 10 - SEI 20 Аюулгүй байдлын үр дүнтэй хяналт зохицуулалтыг бий болгох үүднээс стратегийн түвшинд нөөцийг оновчтой хуваарилах. */Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight./*	ORG 10 - SEI 20 Аюулгүй байдлын үр дүнтэй хяналт зохицуулалтыг бий болгох үүднээс стратегийн түвшинд нөөцийг оновчтой хуваарилах. */Strategic allocation of resources to enable effective safety oversight./*	1.1. SEI-11 ба SEI-15-ыг ашиглан нөөцийн шаардлагыг тодорхойлох (CE-6-аас CE-8 хүртэл). */Use SEI-11 and SEI-15 to identify resource requirements (CE-6 to CE-8)/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.
		1.2. Нэмэлт нөөцийг тодорхойлоход RASG зэрэг бүс нутгийн бүлгүүдийг ашиглах. */Leverage regional groups such as the RASG to identify additional resources/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Хамтын ажиллагааны тоо	Хамтын ажиллагаанд хийсэн хяналт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А93 гуай

ORG.11 – SEI.21 | Салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа явуулж, аюулгүй байдлын зохицуулалтыг сайжруулах. (*Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner.)*

GASP SEI	National SEI	Арга хэмжээ	Хэрэгжүүлэх нэгж	Хугацаа	Хэмжих үзүүлэлт	Хяналт
ORG 11 - SEI 21 Салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа явуулж, аюулгүй байдлын зохицуулалтыг сайжруулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner./*	ORG 11 - SEI 21 Салбарын гол оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа явуулж, аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтыг сайжруулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner./*	1.1. Илэрсэн аюул ба аюулгүй байдлын үл нийцлийн үндсэн дээр салбарын гол оролцогч талуудыг тодорхойлох механизмийг бий болгох, эдгээр аюулгүй байдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө боловсруулах (CE-6-аас CE-8 хүртэл). */Based on the identified hazards and safety deficiencies, establish a mechanism to identify key aviation stakeholders and develop an action plan for the resolution of those safety issues (CE-6 to CE-8)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Percentage of oversight activities conducted / planned/*	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.
		1.2. GASP-ын 2, 3 дугаар зорилгуудыг хангах боломжгүй гэж үзэж буй улс орныг дэмжих зорилгоор бүс нутгийн аюулгүй байдлын хяналтын механизм (RSOO) эсхүл өөр эрх бүхий улс орон, байгууллагын дэмжлэгийг авах. */Use an RSOO or other competent State or organization to support a State that does not expect to meet GASP Goals 2 and 3/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Percentage of oversight activities conducted / planned/*	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.
		1.3. RASG болон/эсхүл RSOO-гийн тусламжтайгаар бусад улс орнуудад хяналтын үйл ажиллагаа явуулахад дэмжлэг үзүүлэх (CE-7). */Provide assistance via RASG and/or RSOO to other States for the conduct of surveillance activities (CE-7)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Percentage of oversight activities*	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарын 26 сая 493 хүлээн авсан

					conducted / planned/	
		1.4. Бусад улс орнууд, RSOO, ICAO болон/эсхүл бусад оролцогч талуудтай хамтран боловсруулсан техникийн заавар, хэрэгсэл болон аюулгүй байдлын чухал мэдээллийг ашиглан иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг аюулгүй байдлын хяналтын үүргээ үр дүнтэй гүйцэтгэх боломжийг хангах (CE-6-аас CE-8 хүртэл). */Use technical guidance, tools and safetycritical information, developed in collaboration with other States, RSOO, ICAO and/or other stakeholders, to enable technical personnel to perform their safety oversight functions effectively (CE-6 to CE-8)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Percentage of oversight activities conducted / planned/*	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.
		1.5. Аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтыг сайжруулахаар ажиллаж байхдаа RASG болон/эсхүл RSOO-тай хамтран ажиллаж, үндэсний өндөр эрсдэлтэй тохиолдлуудыг шийдвэрлэхэд үргэлжлүүлэн анхаарах. */While working to improve safety oversight, continue to work with RASG and/or RSOO to address national high-risk categories of occurrences/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын төлөвлөгөөний гүйцэтгэлийн хувь */Percentage of oversight activities conducted / planned/*	Иргэний нисэхийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагааны чанарыг баталгаажуулах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

II. БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ТУЛГАРЧ БУЙ СОРИЛТУУД */ORGANISATIONAL SAFETY RISKS (ORG) ROADMAP:*

NASP | Зорилго 3: SSP болон SMS-г үр дүнтэй хэрэгжүүлж, хэрэгжилтэд байнгын хяналт тавих.
NASP | Зорилт 3.1: 2026-2028 онд SSP-NASP-ын хэрэгжилтийг дараах байдлаар хангуулна: • 2026 онд – 30%; • 2028 онд – 100%.
Зорилго 3 | Зорилт 3.1-г хэрэгжүүлэх зорилгоор дараах аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.
ORG.12 – SEI 22. SSP-г Монгол Улсад хэрэгжүүлж эхлэх. ORG.13 – SEI 23. SSP-г хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх төрлийн нөөцийг бодлогоор оновчтой хуваарилах. ORG.14 – SEI 24. SSP хэрэгжилтийг эхлүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. ORG.15 – SEI 25. SSP-г бүрэн хэрэгжүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А/93

ORG.12 – SEI.22 | SSP-г Монгол Улсад хэрэгжүүлж эхлэх. (Start of SSP implementation at the national level)

ORG 12 - SEI 22 SSP-г Монгол Улсад хэрэгжүүлж эхлэх. */Start of SSP implementation at the national level/*	ORG 12 - SEI 22 SSP-г Монгол Улсад хэрэгжүүлж эхлэх. */Start of SSP implementation at the national level/*	1.1. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах Монгол Улсын амлалт, оролцоог хангах. */Secure State-level commitment to improve safety/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Батлагдсан SSP баримт бичиг */Approved SSP/*	-
		1.2. SSP-ийн анхны зөрүүтэй байдлын дүн шинжилгээг (шалгах хуудас ашиглан) хийж, бие даасан дэлгэрэнгүй үнэлгээг гүйцэтгэх. */Conduct initial SSP gap analysis (checklist) then the detailed SSP self assessment/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.3. SSP-г хэрэгжүүлэх аюулгүй байдлын зөвлөл байгуулах. */Establish an SSP implementation team/*	- ЗТЯ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.4. SSP-г хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулах. */Develop an implementation plan for the SSP/*	- ЗТЯ - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Батлагдсан SSP-г хэрэгжүүлэх төлөвлөгөө */Approved SSP implementation plan/*	-
		1.5. ИНД-ээр гэрчилгээжих үйлчилгээ үзүүлэгчдэд зориулсан SMS-ийн шаардлагыг бий болгож, SMS-ийн хэрэгжилтийг шалгаж, баталгаажуулах. */Issue SMS regulations for service providers and verify SMS implementation/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Батлагдсан ИНД-100 */Approved SMS regulation/*	-
		1.6. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны шилдэг туршлагыг тодорхойлж, хуваалцах. */Identify and share safety management best practices/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны сургалт, зөвлөгөөний тоо	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.13 – SEI.23 | SSP-г хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх төрлийн нөөцийг бодлогоор оновчтой хуваарилах. (Strategic allocation of resources to start SSP implementation)

ORG 13 - SEI 23 SSP-г хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх төрлийн нөөцийг бодлогоор оновчтой хуваарилах. */Strategic allocation of resources to start SSP implementation/*	ORG 13 - SEI 23 SSP-г хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бүх төрлийн нөөцийг бодлогоор оновчтой хуваарилах. */Strategic allocation of resources to start SSP implementation/*	1.1. SSP хэрэгжилтийг хангахын тулд нөөц төлөвлөх, хуваарилах үйл явцыг бий болгож, нөөц шаардлагатай салбаруудыг тодорхойлох. */Establish a process for planning and allocation of resources to enable SSP implementation and identify areas where resources are needed/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Нөөц хуваарилалт ба төлөвлөлтийн тогтсон процесс */Established resource allocation & planning process/*	Төлөвлөлт ба хуваарилалтын процессийн хэрэгжилт */implementation of the planning & allocation process/*
		1.2. SSP-г хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэхийн тулд улсын хэмжээнд үндэсний болон холбогдох эрх бүхий удирдлага, оролцогч талуудаас нөөцүүдийг бүрдүүлэх. /Obtain resources from national and appropriate authorities' leadership and stakeholders within the State to support SSP implementation/	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Холбогдох эрх бүхий байгууллагуудын оруулж буй хувь нэмрийн түвшин */level of contribution by appropriate authorities/*	-
		1.3. SSP-ийн хэрэгжилтэд шаардлагатай дэмжлэгийг авахын тулд ICAO-гийн бүсийн оффистой хамтран ажиллаж, (жишээлбэл, Техникийн хамтын ажиллагааны товчоо зэрэг) боломжит арга хэрэгслүүдийг ашиглах. */Work with the ICAO Regional Office to make use of available means (e.g. Technical Cooperation Bureau) to acquire assistance needed for SSP implementation/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	SSP-тэй холбоотой гүйцэтгэсэн дэмжлэгийн арга хэмжээний тоо */number of SSP assistance activities conducted/*	-
		1.4. SSP хэрэгжилттэй холбоотой үүрэг, хариуцлагаа биелүүлэхэд шаардлагатай мэргэшсэн иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч, нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтан, итгэмжлэгдсэн шалгагч нарыг сургах зорилгоор RSOO, бусад улс орон	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Зохион байгуулсан сургалтын тоо */number of tranings*	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		болон байгууллагуудтай хамтран ажиллах. */Work with RSOO, other States and other organizations, as appropriate to train qualified technical personnel to fulfill their duties and responsibilities regarding SSP implementation/*			*conducted/*	

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

ORG.14 – SEI.24 | SSP хэрэгжилтийг эхлүүлэхийн тулд салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. (Strategic collaboration with key aviation stakeholders to start SSP implementation)

ORG 15 - SEI 24 SSP хэрэгжилтийг эхлүүлэхийн тулд салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to start SSP implementation/*	ORG 14 - SEI 24 SSP хэрэгжилтийг эхлүүлэхийн тулд салбарын оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to start SSP implementation/*	1.1. SSP-г хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний дагуу хамтын ажиллагаа/дэмжлэг шаардлагатай талбаруудыг тодорхойлох. */Identify areas where collaboration/support is needed as part of the SSP implementation plan/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	ИНД-ээр гэрчилгээ эзэмшигч байгууллагуудын SMS хэрэгжүүлсэн түвшин */level of SMS implementation/*	ИНД-ээр гэрчилгээ эзэмшигч байгууллагуудын SMS хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөнд хийх дүн шинжилгээ */Review of SMS implementation plan/*
		1.2. Салбарын нийт оролцогч талуудаас гол оролцогч талуудыг тодорхойлох. Үүнд SSP хэрэгжүүлсэн эсхүл хэрэгжүүлж байгаа улс орнуудыг байдлыг харгалзан үзнэ. */Identify relevant key aviation stakeholders from aviation stakeholders, including other States that are implementing or have implemented an SSP/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.3. SSP-ийн зөрүүтэй байдлын дүн шинжилгээгээр илэрсэн дутуу эсхүл хангалтгүй үнэлэгдсэн арга хэмжээг залруулах төлөвлөгөөг боловсруулах. */Develop an action plan to address the elements identified as missing or deficient during the SSP gap analysis/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.4. RASG, RSOO-ээр дамжуулан улсын болон үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагуудад дэмжлэг үзүүлэх, мөн SSP хэрэгжилтийг дэмжих зорилгоор шилдэг туршлагыг хуваалцах менторын тогтолцоог бий болгох үйл явцыг тогтоох. */Establish a process via RASG and/or RSOO for a mentoring system, including providing assistance to States/industry, as*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А193 гарын үсэг тушаал.

		well as sharing of best practices to support SSP implementation/				
		1.5. SSP-ийн талаар холбогдох ажилтнуудад анхан шат, давтан сэргээх болон ахисан түвшний сургалтыг зохион байгуулах арга хэмжээг RSOO болон бусад улстай хамтран боловсруулах. */Develop a process to provide training on SSP to relevant staff, in collaboration with RSOO and/or other States (e.g. initial, recurrent and advanced)/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-
		1.6. SSP-тэй холбоотой техникийн заавар, хэрэгсэл болон аюулгүй байдалд чухал мэдээлэл (жишээлбэл: зөвлөмжийн цуврал, ажилтнуудад зориулсан заавар, аюулгүй байдлын үзүүлэлт г.м.)-ийг бусад улс орнууд, RASG, RSOO, ОУИНБ болон бусад холбогдох оролцогч талуудтай хамтран хуваалцах үйл явцыг бий болгож, хэрэгжүүлэх. */Establish and implement a process for sharing technical guidance, tools and safety-critical information related to SSP (e.g. advisory circulars, staff instructions, safety performance indicators), in collaboration with other States, RASG, RSOO, ICAO and/or other stakeholders/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 он А93 дугаар тушаал

ORG.15 – SEI.25 | SSP-г бүрэн хэрэгжүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. (Strategic collaboration with key aviation stakeholders to complete SSP implementation)

ORG 15 - SEI 25 SSP-г бүрэн хэрэгжүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to complete SSP implementation/*	ORG 15 - SEI 25 SSP-г бүрэн хэрэгжүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай стратегийн хамтын ажиллагаа байгуулах. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to complete SSP implementation/*	1.1. Үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхийн тулд салбарын оролцогч гол талуудтай хамтран ажиллах. */Work with key aviation stakeholders to execute the action plan for implementation/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хуралдааны тоо	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн дэргэдэх ажлын албаны SSP хэрэгжилтэд хийх дүн шинжилгээ
		1.2. SSP-ийн бүрэлдэхүүн хэсгүүдийг тогтоох, шинэчлэх ажилд салбарын гол оролцогч талуудтай хамтран ажиллах. */Work with key aviation stakeholders on establishing and updating SSP elements/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		1.3. Салбарын гол оролцогч талуудтай хамтран SSP-г тасралтгүй сайжруулах тогтолцоог бий болгох. */Establish a system for the continuous improvement of the SSP, in collaboration with all key aviation stakeholders/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх		
		1.4. Бусад улс орнуудын дунд шилдэг туршлагыг түгээн дэлгэрүүлэхэд манлайлагч улс болж ажиллах. */Serve as a champion State to promote best practices among other States/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын чиглэлээр зохион байгуулагдсан хурал, зөвлөгөөн, сургалтад хамрагдсан тоо	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А193 гуай гэрчилэв

III. БАЙГУУЛЛАГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ТУЛГАРЧ БУЙ СОРИЛТУУД */ORGANISATIONAL SAFETY RISKS (ORG) ROADMAP:*

NASP | Зорилго 5: Иргэний нисэхийн оролцогч талуудыг хэрэгжиж буй төсөл, хөтөлбөрүүдэд татан оролцуулж, хамтын ажиллагааг дэмжих, аюулгүй байдлын мэдээлэл дамжуулах тогтолцоог бий болгох.
NASP | Зорилт 5.1: Салбарын нийт оролцогчдыг хамруулсан аюулгүй байдлын өгөгдөл дамжуулах, цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх тогтолцоог бий болгож, тогтвортой ажиллуулах. NASP | Зорилт 5.2: Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хуралдааныг SSP-ийн дагуу зохион байгуулах. Салбарын хэмжээнд хурал, зөвлөгөөн, сургалтыг зохион байгуулж, идэвхтэй хамтын ажиллагааг дэмжих.
Зорилго 5 | Зорилт 5.1-5.2-г хэрэгжүүлэх зорилгоор аюулгүй байдлын сайжруулах дараах арга хэмжээ (SEIs)-г авч хэрэгжүүлнэ.
ORG.16 – SEI.26 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (1-р алхам) ORG.17 – SEI.27 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (2-р алхам) ORG.18 – SEI.28 | Гол агаарын тээврийн оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, эрсдэлийн удирдлагын аргачлалыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор идэвхтэй ашиглахыг дэмжих. ORG.19 – SEI.29 | Улсын хэмжээнд аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хөгжүүлэх, дэвшилтэт түвшинд хүргэх.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Хэвлэл Төрийн нарийн бичгийн
Дэлгэцийн 26 ширхэг хуулбар гэрчилэв

ORG.16 – SEI.26 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (1-р алхам) /*Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 1)*/

ORG 16 - SEI 26 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (1-р алхам) */Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 1)/*	ORG 16 - SEI 26 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (1-р алхам) */Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 1)/*	1.1. Чикагогийн Конвенцын Хавсралт 19. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны Хавсралт 3-ын дагуу аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон мэдээллийн эх сурвалжийг хамгаалах үндэсний эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох. */Establish national laws, regulations and policies protecting safety data, safety information and related sources, in accordance with Appendix 3 of Annex 19 – Safety Management:* *a) Аюулгүй байдалтай холбоотой өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжуудыг хамгаалах үйл ажиллагаа нь шударга ёсны хэрэгжилтэд саад учруулахгүй, мөн аюулгүй байдлыг хадгалах, сайжруулах үйл явцад сөргөөр нөлөөлөхгүй байхыг хангах;* */Ensure that the protection of safety data, safety information and related sources does not interfere with the proper administration of justice or with maintaining or improving safety/* *b) Аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжуудыг хамгаалагдсан байхыг хангах;* */Ensure that safety data, safety information and related sources are protected/* *c) Аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Цуглуулсан MOR тоо; - Цуглуулсан VOR тоо. - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг хэрэгжүүлэх техникийн багийн хурлын тоо - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн нарийн бичгийн даргын ажлын албаны хурлын тоо - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хурлын тоо	Аюулгүй байдлын мэдээллийн дагуу дүн шинжилгээ хийж, үнэлсэн эрсдэлийн үнэлгээ

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарын 26 оны 1193 дугаар тушаал

		болон холбогдох эх сурвалжийг хамгаалалтанд хамруулах нөхцөл, шаардлагыг тодорхойлох, үүнд онцгой тохиолдлын зарчим болон итгэмжлэгдсэн хамгаалалтын арга хэмжээнүүдийг (жишээлбэл, өгөгдлийг таних боломжгүй хэлбэрт шилжүүлэх) багтаах; */Specify the conditions under which safety data, safety information and related sources qualify for protection, including principles of exception and authoritative safeguards, such as deidentification of data/* *d) Агаарын тээврийн аюулгүй ажиллагааг хадгалах болон сайжруулах зорилгоор аюулгүй ажиллагааны өгөгдөл, мэдээлэл үргэлжлэн хүртээмжтэй байхыг хангах;* */Ensure that safety data and safety information remain available for the purpose of maintaining or improving aviation safety/*				
		1.2. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын осол, зөрчлийн мэдээллийг заавал өгөх системийг бий болгох. */Establish a State mandatory occurrence reporting system./*				
		1.3. Аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийг баримтжуулах, хадгалах, нэгтгэн цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх боломжийг бүрдүүлэхийн тулд аюулгүй байдлын өгөгдөл цуглуулах, боловсруулах систем (SDCPS)-ийг бий болгон аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг удирдах үйл ажиллагааг дэмжих. */Establish safety data collection and*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

		processing systems (SDCPS) to capture, store, aggregate and enable the analysis of safety data and safety information to support their safety performance management activities/				
		1.4. Цуглуулсан аюулгүй байдлын өгөгдлөөс аюул, эрсдэлийг тодорхойлох процессийг байгуулах, хэрэгжилтийг тогтмол хадгалах. */Establish and maintain a process to identify hazards from collected safety data/*				
		1.5. Тодорхойлсон аюулуудтай холбоотой аюулгүй байдлын эрсдэлийг үнэлэх үйл явцыг бий болгох. */Establish and utilize a process to ensure the assessment of safety risks associated with identified hazards/*				
		1.6. Аюулгүй байдлын сайн дурын мэдээлэл өгөх системийг бий болгож, уг мэдээллийг аюулгүй байдлын мэдээллийн сан руу дамжуулах нөхцөлийг хангах. */Establish a State confidential voluntary safety reporting system providing data to the safety database/*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
Дэлгэр 26 А/53

ORG.17 – SEI.27 | Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (2-р алхам) /*Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 2)*/

ORG 17 - SEI 27 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (2-р алхам) */Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 2)/*	ORG 17 - SEI 27 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагааг дэмжих аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн хүртээмж (2-р алхам) */Availability of safety data and safety information to support safety management activities at the national level (step 2)/*	1.1. *SSP-ээр дамжуулан аюулгүй байдлын зорилго, зорилтуудыг хангах.* */Establish the safety objectives to be achieved through the SSP/*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Цуглуулсан MOR тоо; - Цуглуулсан VOR тоо. - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын журмыг хэрэгжүүлэх техникийн багийн хурлын тоо - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн нарийн бичгийн даргын ажлын албаны хурлын тоо - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн хурлын тоо - Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын сургалт, сурталчилгааны төлөвлөгөөний хэрэгжилтийн хувь	Аюулгүй байдлын мэдээллийн дагуу дүн шинжилгээ хийж, үнэлсэн эрсдэлийн үнэлгээ
		1.2. Бүс нутгийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлттэй уялдуулан, аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хэрэгжүүлэх, аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг хэмжих аргачлалыг боловсруулах. */Develop safety performance measurement methodologies, aligned with the regional safety metrics, using the established safety risk management process/*				
		1.3. Бий болсон аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагын тогтолцоог ашиглан аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүд болон аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилтуудыг нарийвчлан боловсруулах. */Develop safety performance indicators and safety performance targets using the established safety risk management process/*				
		1.4. ИНД-100 хэрэгжүүлж буй байгууллагуудад аюулгүй байдлын заавал мэдээлэх системийг бий болгох. */Ensure the establishment of mandatory safety reporting systems by service providers/*				
		1.5. ИНД-100 хэрэгжүүлж буй байгууллагуудад аюулгүй байдлын сайн дурын мэдээлэх системийг бий болгох.				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
дарга 26 А193 гарын үсэг гуйлээ

		/Encourage establishment of voluntary safety reporting systems as part of service providers' SMS/			- RASG-д хүргүүлсэн аюулгүй байдалтай холбоотой мэдээллийн тоо	
		1.6. Салбарын байгууллагуудын дунд аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны талаарх ойлголтыг дээшлүүлж, хоёр талт харилцаа холбоо, аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцох, хуваалцах үйл ажиллагааг дэмжих, үйл ажиллагаа явуулж буй байгууллагууд хооронд аюулгүй байдлын мэдээлэл хуваалцах соёл бий болохыг дэмжих. */Promote safety awareness and the two-way communication, sharing and exchange of safety-relevant information within the aviation organizations of the State and encourage sharing of safety information with industry within the State/*				
		1.7. Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлын эрсдэлийн талаарх мэдээлэл, SSP-ийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн мэдээлэл болон шинээр гарч буй аюулгүй байдалд нөлөөлж буй асуудлуудыг RASG-д мэдэгдэх. */Contribute information on operational safety risks, including SSP safety performance indicators and emerging issues to the RASG/*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26 оны 193 дугаар тушаал

ORG.18 – SEI.28 | Гол агаарын тээврийн оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, эрсдэлийн удирдлагын аргачлалыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор идэвхтэй ашиглахыг дэмжих. (*Strategic collaboration with key aviation stakeholders to support the proactive use of risk modeling capabilities*)

ORG 18 - SEI 28 Гол агаарын тээврийн оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, эрсдэлийн удирдлагын аргачлалыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор идэвхтэй ашиглахыг дэмжих. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to support the proactive use of risk modeling capabilities/*	ORG 19 - SEI 29 Гол агаарын тээврийн оролцогч талуудтай стратегийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, эрсдэлийн удирдлагын аргачлалыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор идэвхтэй ашиглахыг дэмжих. */Strategic collaboration with key aviation stakeholders to support the proactive use of risk modeling capabilities/*	1. Хамтын ажиллагаа, дэмжлэг шаардлагатай салбарын оролцогч талуудыг тодорхойлох. Эдгээр байгууллагад аюулгүй байдлын эерэг соёлын ойлголтыг танилцуулах, ажилтан ба удирдлагын хооронд өндөр түвшний итгэлцэл, хүндэтгэл бүхий байгууллагын эерэг соёлыг бүрдүүлэх, аюулгүй байдлын мэдээлэл өгөх үйл явцыг дэмжих. */Identify areas where collaboration/support is needed to ensure that stakeholders understand and foster a positive safety culture that creates a high degree of trust and respect between personnel and management and promotes safety reporting./* 2. RASG, RSOO (эсвэл бусад бүс нутгийн байгууллагууд)-ын тусламжтай шилдэг туршлагыг хуваалцах замаар аюулгүй байдлын эерэг соёлыг салбарт бий болгох. */Establish a process via RASG and/or RSOO (or other regional bodies) for a mentoring system, including providing assistance to States/industry, as well as the sharing of best practices, to support positive safety culture development and the proactive use of risk modeling./* 3. Арилжааны болон ерөнхий зориулалтын нислэгийн аюулгүй байдлын багууд, төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийг хөгжүүлж,	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ - Салбарын оролцогч талууд	2026 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	- Салбарын байгууллагуудын аюулгүй байдлын соёлын сэтгэл ханамжийн судалгаанд хийсэн дүн шинжилгээ; - Аюулгүй байдлын чиглэлээр зохион байгуулагдсан хурал, зөвлөгөөн, сургалтад хамрагдсан тоо;	-

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд, Төрийн нарийн бичгийн
даргын 26-А/83 тушаалаар үйлдэв

		иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг тодорхойлон хэрэгжүүлэх. */Foster and participate in public-private partnerships similar to the commercial/general aviation safety teams' concept to identify and implement system safety enhancements./* 4. Голлох агаарын тээврийн оролцогч талуудтай хамтран аюулгүй байдлын мэдээллийг хуваалцах, дүн шинжилгээ хийх, эрсдэлийн удирдлагыг хэрэгжүүлэн эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр хамтран ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлэх. */Collaborate with key aviation stakeholders to establish a mechanism for the regular sharing and exchange of safety information, analyses, safety risk discoveries/lessons learned and best practices within a confidential and non punitive environment./*				

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
дарын 26 оны 1193 тушаалаар гуйцэтгэх

ORG.19 – SEI.29 | Улсын хэмжээнд аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хөгжүүлэх, дэвшилтэт түвшинд хүргэх. (Advancement of safety risk management at the national level.)

ORG 19 - SEI 29 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хөгжүүлэх, дэвшилтэт түвшинд хүргэх. */Advancement of safety risk management at the national level/*	ORG 19 - SEI 29 Улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эрсдэлийн удирдлагыг хөгжүүлэх, дэвшилтэт түвшинд хүргэх. */Advancement of safety risk management at the national level/*	1. Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын мэдээллийн сан, агаарын хөлгийн осол, зөрчлийн заавал дамжуулах мэдээллийн систем, сайн дурын аюулгүй байдлын мэдээллийн систем, аудитын тайлан болон агаарын тээврийн системийн статистик мэдээлэл (нислэгийн тоо хэмжээ, цаг агаарын мэдээлэл, EI үнэлгээ гэх мэт)-ийг нэгтгэж, өгөгдөл солилцох болон дүн шинжилгээ хийх цогц системийг бий болгох. */Establish data sharing connectivity and integration among the aviation safety databases of the State, including the mandatory occurrences reporting system, voluntary safety reporting systems, safety audit reports and aviation system statistics (traffic volume, weather information, EI scores, etc.)/* 2. Системийн аюулгүй байдлын асуудлыг хянах болон осол, зөрчил гарахаас сэргийлэхэд дэмжлэг үзүүлэх эрсдэлийн удирдлагын тогтолцооны чадварыг бэхжүүлэх. */Develop risk modeling capabilities to support monitoring system safety issues and accident/incident prevention./* 3. Иргэний нисэхийн салбарт аюулгүй байдлын мэдээлэл дамжуулах, мэдлэг солилцох үйл ажиллагааг урамшуулах. */Encourage information-sharing with industry./*	- ЗТЯ - АХОЗШША - ИНЕГ	2028 оноос эхлэн тогтмол хэрэгжүүлэх	-	-

---o0o---

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн албаны бичгийн
дарын 26 он 0153 дугаар тушаал